

Propostas para o Plano Nacional de Transportes Terrestres

O setor produtivo nacional deverá enfrentar, em um novo ciclo de expansão da economia, um conjunto de importantes restrições físicas e logísticas ao seu crescimento, com repercussões diretas sobre sua competitividade.

A despeito dos importantes avanços realizados com a transferência para a iniciativa privada da exploração de aeroportos, ferrovias, terminais portuários e trechos rodoviários, persiste uma série de restrições à livre operação dos serviços de transporte. Temos sérios problemas no transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário (portos, hidrovias e cabotagem).

Essa situação não permite ao Brasil pôr em prática os novos esquemas de logística adotados nos países desenvolvidos e, conseqüentemente, de se beneficiar das fortes reduções de custo proporcionadas por estas novas técnicas de gerenciamento dos sistemas de transporte.

Em uma realidade de intensa restrição fiscal, é essencial para o País se contrapor às falhas de Estado com uma maior participação da iniciativa privada, tanto nos investimentos, como na gestão da infraestrutura. Nesse contexto, o processo de privatização se impõe como um instrumento decisivo, com a transferência de empresas e ativos para o setor privado para serem operados sob uma nova governança.

Nos últimos anos, foram realizadas importantes concessões. Merece destaque o setor aeroportuário, onde, atualmente, quase 70% da movimentação de passageiros é realizada em aeroportos concedidos. Nos setores portuário e ferroviário, praticamente toda a movimentação de carga acontece em instalações sob responsabilidade de agentes privados.

Além das privatizações de aeroportos, ferrovias e trechos rodoviários, ainda é necessário transferir ao setor privado as 7 Companhias Docas (empresas públicas responsáveis pela administração portuária). Este processo deverá ser iniciado com a privatização da Cia. Docas do Espírito Santo.

A continuidade e aprofundamento dos processos de concessão e de privatização adotados até o momento são questões chave para intensificar o processo de recuperação e auxiliar na pavimentação de um novo ciclo de crescimento com base na expansão do investimento.

A ampliação e modernização dos investimentos em infraestrutura no Brasil possui um longo caminho pela frente. A solução dos atuais gargalos passa obrigatoriamente pela expansão da participação privada nos investimentos e na gestão da infraestrutura.

LISTA DE PROPOSTAS

1	TORNAR A PLANILHA DE FRETE RODOVIÁRIO REFERENCIAL	4
2	POSSIBILITAR O REGIME DE AUTORIZAÇÃO PARA PEQUENOS TRECHOS NO TRANSPORTE FERROVIÁRIO	5
3	ENFRENTAR O PROBLEMA DAS OBRAS PARADAS	6
4	DAR PRIORIDADE AOS TRECHOS DE RODOVIAS COM MAIS ACIDENTES NOS PLANOS DE INVESTIMENTO DO GOVERNO	8
5	ADEQUAR A INFRAESTRUTURA VIÁRIA AO TRANSPORTE DE CARGAS SUPERPESADAS	9
6	ALTERAR O REGIME DE OUTORGA PARA O ESTABELECIMENTO DE PORTOS SECOS NO PAÍS	10

1 TORNAR A PLANILHA DE FRETE RODOVIÁRIO REFERENCIAL

A Lei nº 13.703/2018 instituiu a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas. A fixação de pisos mínimos para os fretes rodoviários tem repercussão negativa sobre toda economia brasileira devido ao aumento dos custos de transporte, que estão na base de todas as cadeias produtivas, com reflexo direto sobre inflação, nível de emprego e renda.

Segundo estimativas da CNI, a imposição da tabela causou uma redução no PIB de R\$ 7,2 bilhões, além de eliminar mais de 200 mil empregos. O tabelamento afeta especialmente a competitividade das exportações brasileiras, devido à elevação do custo do transporte interno.

O contrato de transporte é eminentemente comercial, logo, os valores do frete estão circunscritos a relações privadas definidas pelas forças de mercado. Ao retirar a possibilidade de livre negociação entre as partes, a lei viola o princípio da livre iniciativa. Dessa forma, a tabela de fretes não deveria ser impositiva, mas sim uma tabela de referência.

Proposta:

Alterar a Lei nº 13.703/2018 para que a planilha de frete rodoviário seja referencial e não vinculativa.

2 POSSIBILITAR O REGIME DE AUTORIZAÇÃO PARA PEQUENOS TRECHOS NO TRANSPORTE FERROVIÁRIO

Um dos principais problemas do sistema ferroviário brasileiro é a baixa integração entre as malhas. O aumento do compartilhamento da malha depende de uma série de medidas, sendo uma delas a operação de ferrovias de curta extensão, conhecida como shortlines. Nos Estados Unidos, que conta com um grande volume de cargas movimentadas e de extensão da malha, existem cerca de 560 pequenos trechos ferroviários desse tipo.

A viabilização de trechos ferroviários shortlines no Brasil depende da possibilidade de realização de outorgas de autorização ao operador privado. Tal regime de exploração privada de ferrovias está previsto no texto do PLS 261/2018.

Proposta:

Aprovar o PLS 261/2018, que cria o regime de autorização para a exploração de ferrovias privadas.

3 ENFRENTAR O PROBLEMA DAS OBRAS PARADAS

O Brasil investe pouco em infraestrutura e parte do que investe acaba preso em obras paralisadas, que consomem recursos e não geram benefícios. As paralisações não são consequência da complexidade dos projetos, mas sim de falhas básicas na forma como o setor público executa seus projetos de infraestrutura.

O último levantamento das obras paradas financiadas com recursos da União foi feito pelo TCU em maio de 2019. Segundo o relatório publicado, foram avaliados mais de 40 mil contratos, onde ao menos 14.403 se encontravam com o “status” de paralisados. O valor dos contratos totalizou a soma de aproximadamente R\$ 144 bilhões, sendo que apenas parte desse montante havia sido efetivamente investido nos empreendimentos.

No setor de transportes, os empreendimentos paralisados somam 3.467 contratos. Desse total, 3.357 são em ações em rodovias (em sua maioria, obras de pavimentação e recuperação das vias).

Contratos Paralisados no Setor de Transporte

Setor	Quantidade de Contratos	%
Rodovias	3.357	96,8%
Mobilidade / Transporte Público	75	2,2%
Aeroportos	14	0,4%
Ferrovias	10	0,3%
Hidrovias	5	0,1%
Portos	6	0,2%
Total	3.467	100%

Fonte: Elaboração própria com dados do TCU de maio de 2019.

Propostas:

1. Analisar os projetos paralisados como se fossem um empreendimento novo, ou seja, desconsiderando o que já foi gasto até o presente. Se o benefício gerado

pelo projeto compensar o custo adicional de conclusão da obra, ele deve ser retomado. Caso contrário, melhor abandoná-lo;

2. Aprovar os dispositivos dos PL 1.070/2019 e PL 1.292/1995, que estabelecem a necessidade de realização de estudos de custo, risco e benefício em relação a paralizações de obras;
3. Avaliar a melhor modalidade de conclusão do projeto, se com recursos públicos ou via concessão;
4. Melhorar o macroplanejamento, em especial com planos setoriais plurianuais, que explorem sinergias e tragam sinalizações concretas;
5. Capacitar melhor as equipes responsáveis pelos projetos;
6. Fortalecer o controle interno das Instituições Executoras (Ministérios).

4 DAR PRIORIDADE AOS TRECHOS DE RODOVIAS COM MAIS ACIDENTES NOS PLANOS DE INVESTIMENTO DO GOVERNO

Em 2019, o Ministério da Infraestrutura investiu em transportes R\$ 8,0 bilhões. Esse montante é o menor valor em mais de dez anos. Com a crise gerada pela pandemia do COVID-19, o total investido até o final de 2020 deverá ser ainda menor.

De outro lado, o Brasil é o país do transporte rodoviário e registra um elevado número de acidentes por ano. Assim, um dos critérios para a priorização dos investimentos deveria ser o nível de acidentes nas rodovias envolvendo veículos de carga. Em conjunto com as estimativas de demanda, o indicador do nível de acidentes é capaz de identificar os principais pontos de gargalo para o escoamento do setor produtivo nacional.

Em 2019, o Brasil registrou mais de 67 mil acidentes somente nas rodovias federais. A priorização de obras em rodovias com um grande volume dessas ocorrências representa uma oportunidade de se reduzir tanto as perdas humanas, quanto materiais em decorrências dos acidentes.

Proposta:

Utilizar o nível de acidentes em rodovias como um indicador para a priorização das obras que serão contempladas com investimentos públicos.

5 ADEQUAR A INFRAESTRUTURA VIÁRIA AO TRANSPORTE DE CARGAS SUPERPESADAS

Os setores industriais responsáveis pela produção de equipamentos de grande porte - como turbinas, transformadores, pás e torres eólicas - demandam serviços especiais de transporte para cargas superpesadas, em especial os setores de mineração, energia e siderurgia. No Brasil, o custo do transporte de cargas especiais acaba por inibir a produção local desses equipamentos, prejudicando a geração de renda e empregos.

O transporte dessas cargas especiais requer adequações na infraestrutura viária dos grandes eixos logísticos do País. É preciso ajustar a regulamentação da exploração de rodovias para que viadutos, passarelas, pórticos e praças de pedágio tenham dimensões que permitam o fluxo de cargas superpesadas. É necessário também um planejamento de longo prazo para o setor que reduza os custos e o tempo de transporte destas cargas especiais.

Proposta:

Ajustar os novos contratos de concessão de forma a viabilizar o transporte de cargas superpesadas nos principais eixos logísticos.

6 ALTERAR O REGIME DE OUTORGA PARA O ESTABELECIMENTO DE PORTOS SECOS NO PAÍS

As Estações Aduaneiras Interior (EADI), ou “portos secos”, são áreas alfandegadas de uso público criadas como uma opção logística para desafogar o armazenamento de mercadorias. No entanto, existem apenas 63 desses terminais em operação no País, sendo que muito poucos foram concedidos nos 10 últimos anos.

O principal motivo para a baixa implementação de portos secos decorre da obrigatoriedade de licitação, que deve ser feita pela Receita Federal, órgão sem a estrutura para modelar o processo de concessão com a agilidade e expertise necessária. Além disso, o processo incorre em contestações na justiça, atrasos e paralisa dos certames. Como resultado, os usuários contam com uma oferta de terminais insuficiente, o que prejudica a competitividade do comércio exterior brasileiro.

A mudança para o regime de autorização, assim como ocorre com os terminais portuários privados, iria agilizar o processo de liberação e construção dos portos secos. Nos últimos anos, diversos projetos trataram dessa mudança legal (PLS 374/2011, PL 227/2007 MP 612/2013 e MP 320/06), mas todos foram arquivados ou perderam sua validade.

Proposta:

Excluir o inciso VI do art. 1º da Lei nº 9.074/1995, que inclui as estações aduaneiras e outros terminais alfandegados de uso público como instalações sujeitas ao regime de concessão, permitindo o modelo de autorização para essas instalações.

