

MARCO REGULATÓRIO DO TRC

O Custo do Transporte:
infraestrutura rodoviária,
terminais de carga e descarga,
pontos de apoio e pedágios.

TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE CARGAS

Infraestrutura Rodoviária

- Inexistência de estrutura rodoviária adequada ao TRIC
 - Ausência de acessos exclusivos, pontes que atendam ao fluxo e sinalização capaz de orientar os motoristas;
 - Não estão claramente pontuadas as responsabilidades das concessionárias que administram os portos secos.
- O investimento em infraestrutura não acompanha o crescimento do comércio exterior.

TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE CARGAS

Terminais de Carga e Descarga

- Os portos secos não possuem estrutura adequada e suficiente a demanda necessária para acondicionamento das cargas destinadas a exportação.
- A ausência/ineficiência da estrutura pela falta de efetivo(pessoal) dos órgãos e autarquias fiscalizadores, têm atrasado e muito o fluxo das exportações.

TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE CARGAS

Pontos de Apoio

- Há uma lei que obriga ao motorista o cumprimento do tempo de descanso, sem em contrapartida, haver local adequado para tanto, bem como a definição quanto a quem pertence a responsabilidade por sua criação.
- A falta de aplicação de maneira uniforme da lei tem gerado concorrência desleal entre as empresas brasileiras e estrangeiras.

TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE CARGAS

Pedágios

- Falta de critério padrão para as concessões (federais e estaduais) que tem gerado concorrência desleal dentro do próprio país.
- Ex: O Paraná tem atualmente, uma das tarifas mais altas do Brasil para cada 100 km.

TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE CARGAS

Pedágios

O cálculo leva em consideração o custo proporcional da tarifa a cada 100 quilômetros. Assim, se as praças de pedágio são próximas ou distantes uma das outras, o fator não interfere no comparativo. A conta foi feita considerando o preço por eixo.

Para estabelecer parâmetros que permitam a comparação, foram relacionados trechos de rodovias pedagiadas que têm fluxo semelhante de veículos.

O estudo também compara quantos quilômetros de duplicação cada concessionária deve fazer e qual o percentual em relação à malha rodoviária original será duplicado.

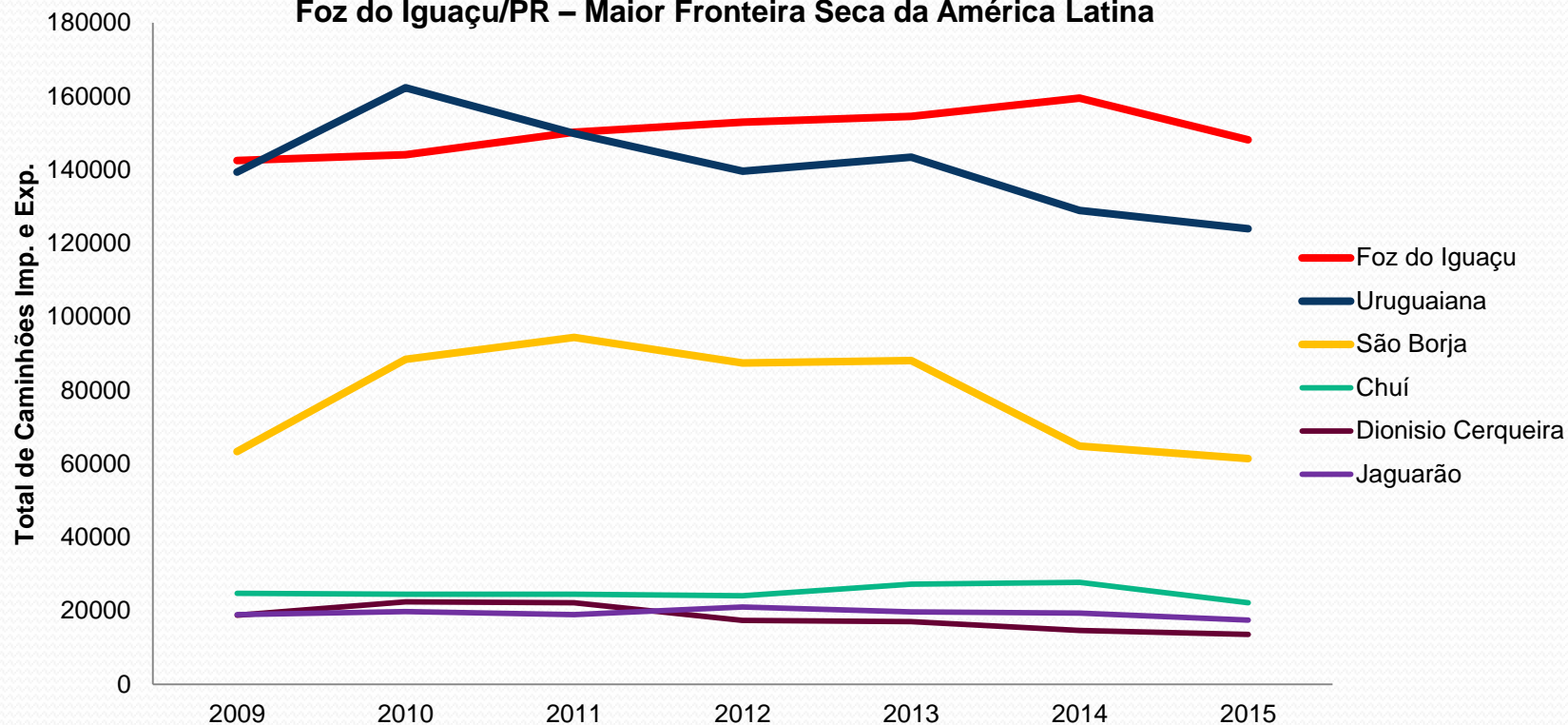
	Tarifa** (R\$/eixo/100 km)	Volume de tráfego** (eixos/dia/100 km)	% duplicado pela concessão
Média do Anel de Integração PR	9,58	18.800	32% (788 km)
CCR (BR-163 MS)	5,90*	18.800	98% (827 km)
CCR Rodonorte (BR-376 PR)	8,95	29.000	58% (328 km)
CRO - Odebrecht (BR-163 MT)***	5,17*	27.900	66% (561 km)
VIAPAR (Noroeste do Paraná)	8,26	15.400	42% (231 km)
VIA 040 – INVEPAR (BR-040 DF/GO/MG)	4,15 *	17.800	59% (557 km)

Fonte: FIEP/Macrológica.

Atual Situação do TRIC

Fluxo de Veículos nas Fronteiras Secas

Foz do Iguaçu/PR – Maior Fronteira Seca da América Latina

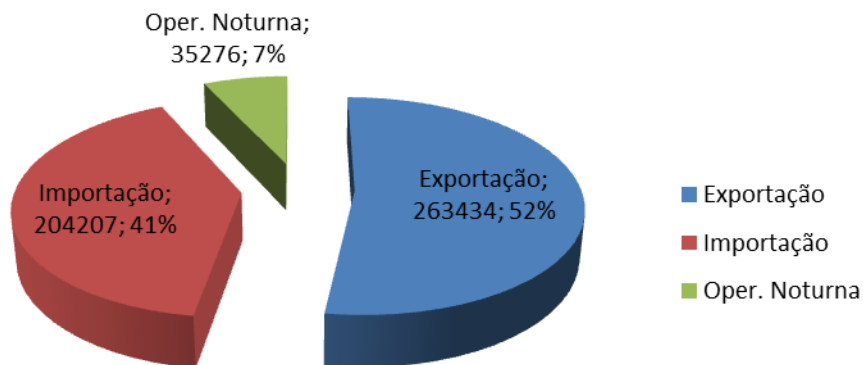


Fonte: RFB/ABTI.

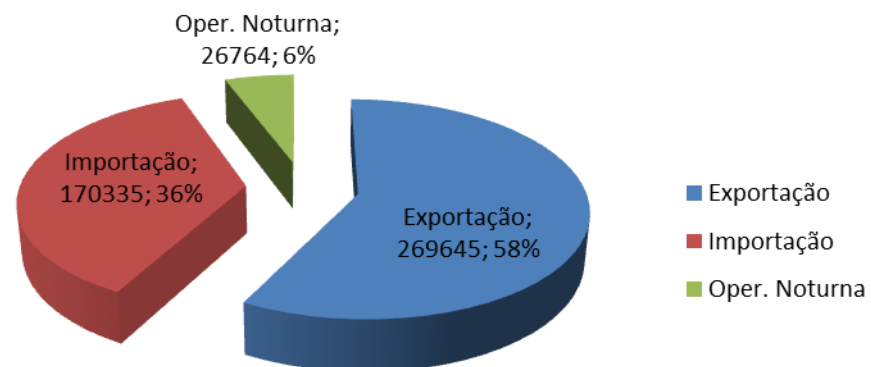
Atual Situação do TRIC

Fluxo Total de Veículos Fronteiras Secas BR/AR/UY/BO

Número Veículos 2014



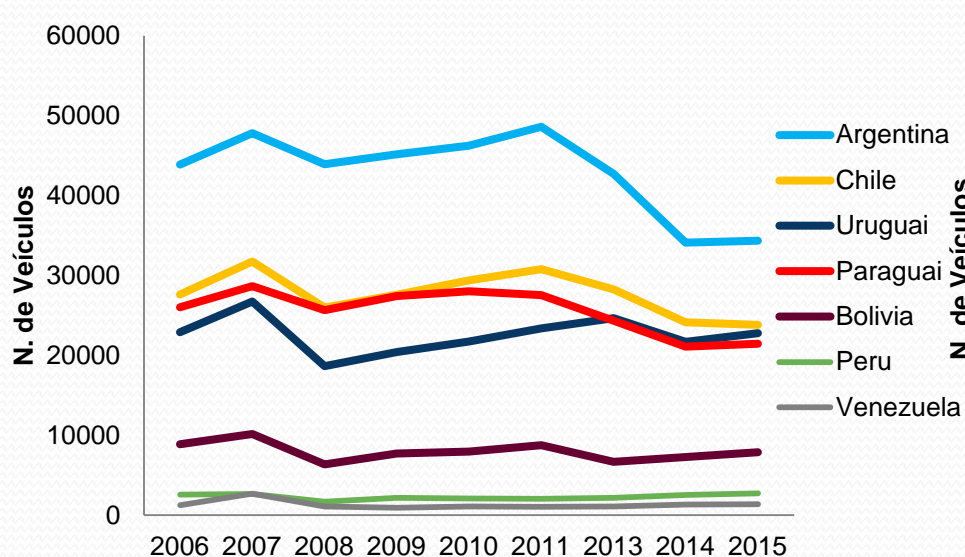
Número Veículos 2015



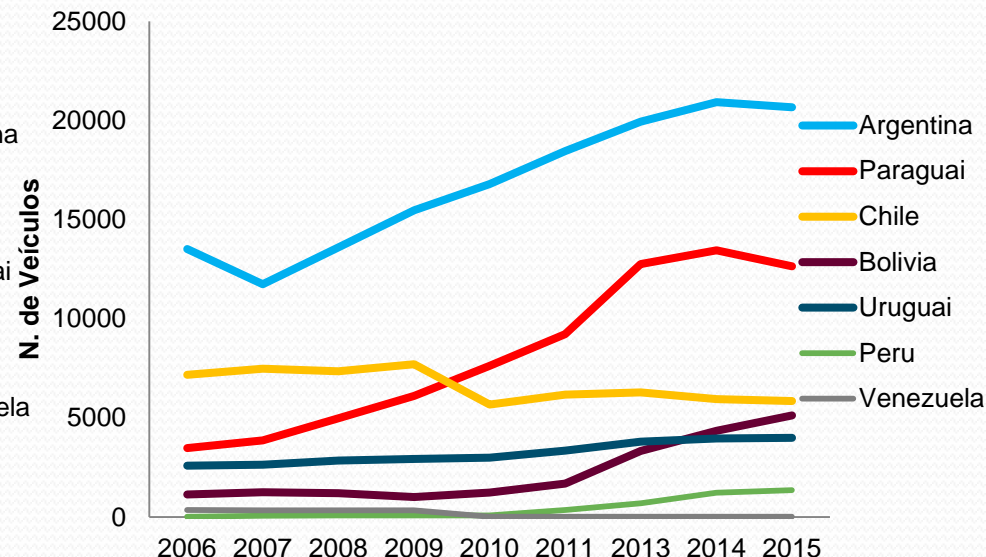
Fonte: ABTI.

Atual Situação do TRIC

Veículos Brasileiros Habilitados ao Transporte Internacional

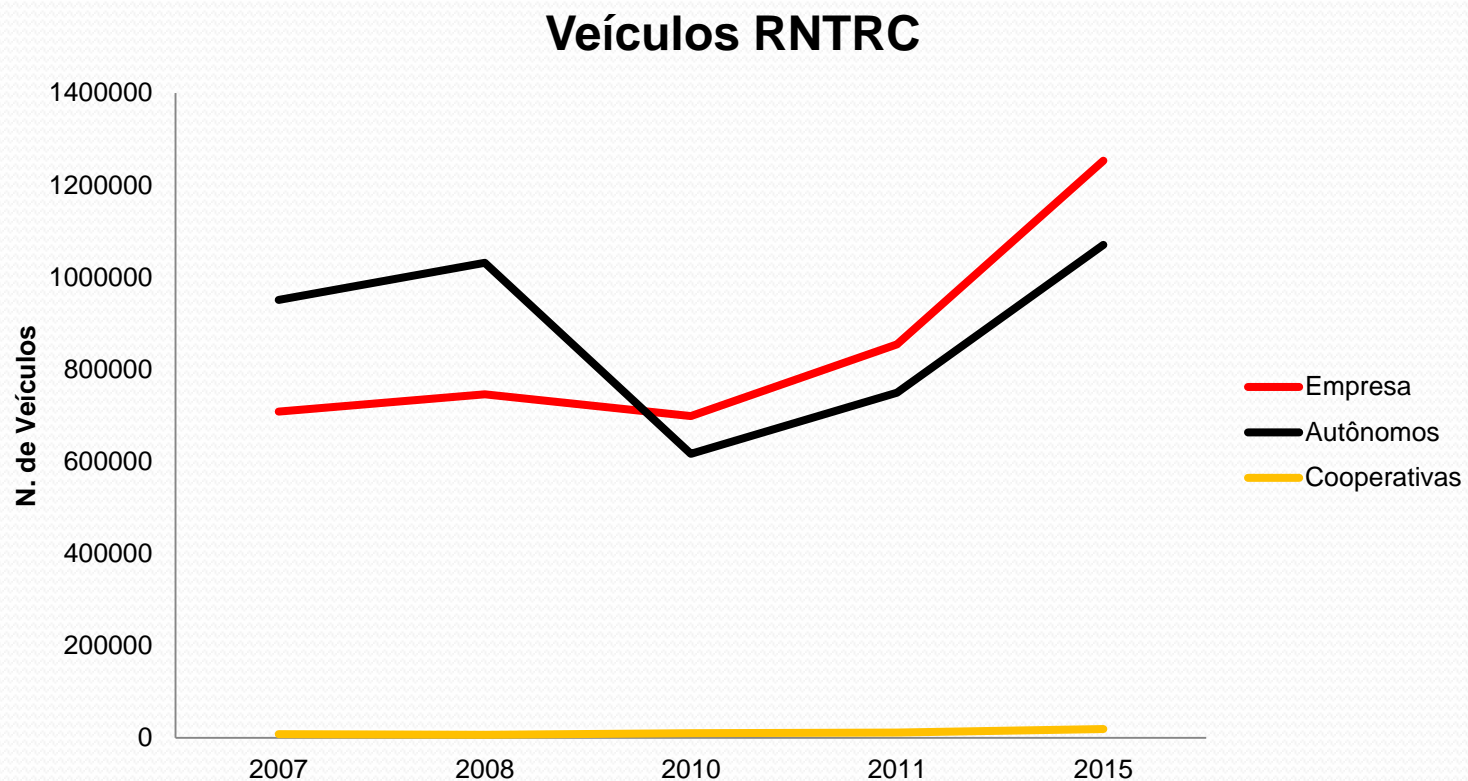


Veículos Estrangeiros Habilitados ao Transporte Internacional



Fonte: ANTT/ABTI.

Atual Situação do TRIC



Fonte: ANTT/ABTI

Atual Situação do TRIC

Fluxo de Veículos Foz do Iguaçu/PR – Exportações/Importações								
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Bandeira BR	32949	29784	29430	32051	27120	32230	32675	32716
Bandeira Estrangeira	55587	68187	65850	69035	80506	82995	85396	70429

Fonte: RFB.

Atual Situação do TRIC

Problemas Enfrentados pelo TRIC

- Falta de ferramentas que tornem as empresas brasileiras mais competitivas;
- Falta de apontamento das devidas responsabilidades das concessionárias que administram os portos secos;
- Ausência de consulta há sociedade civil/entidades quanto as decisões que os afetam;
- Ausência de clareza quanto a legislação aplicável;
 - ALADI
 - MERCOSUL
 - Legislação Interna (ANTT)

Atual Situação do TRIC

Soluções a serem apresentadas pelo Marco Regulatório

- Criar mecanismos que tragam maior competitividade as empresas brasileiras (tributação – legislação clara – efetivo nos portos secos);
- Apontar as responsabilidades das concessionárias que administram os portos secos, bem como os mecanismos de fiscalização e controle;
- Criação de um Conselho composto por representantes das entidades/sociedade civil organizada responsável pelo acompanhamento e aprovação das medidas a serem tomadas pelos órgãos públicos;
- Delimitar a responsabilidade de cada órgão público (adm. direta e indireta), bem como limitar a atuação legislativa nacional a somente organizar internamente a aplicação dos regramentos criados pelos órgãos internacionais (ALADI/MERCOSUL).