

CELT - Conselho Empresarial de Logística e Transportes

Temas Prioritários para o Desenvolvimento



Rio, 30/05/21

Nosso maior problema é a INSEGURANÇA PÚBLICA, o gene da maioria de nossas mazelas, que aterroriza a população, afasta a atividade produtiva, gera o desemprego e a perda de oportunidades e ceifa nosso futuro

RJ - Ordem e Progresso como esforço coletivo e integrado:

- ✓ **Segurança Pública efetiva;**
- ✓ **Sentido de Urgência, Definição de Prioridades e Busca pela Qualidade;**
- ✓ **Desburocratização e efficientização**
- ✓ **Impostos justos**

Logística

- ✓ 1. Hub Aéreo Internacional do Rio (SDU e Galeão) e a qualificação da rede aeroportuária do interior (Jacarepaguá e demais);
- ✓ 2. Atuando nas concessões de rodovias federais
- ✓ 3. Atuando nas concessões de ferrovias (renovação da MRS e FCA – espólio, EF 118, Varginha/Angra e turísticas)
- ✓ 4. Competitividade Portuária

1. SDU e Galeão: Performance da TMA Rio

✓ A Portaria nº. 187/DGAC/2005, emitida pelo então Departamento de Aviação Civil, estabelecia vocações, limitações e proibições para os aeroportos do Rio de Janeiro. Em 2009 a Portaria ANAC 75/2009 revoga a Portaria DGAC 187/2005.

✓ A partir do da liberação quase irrestrita do Santos Dumont, o crescimento da demanda aérea na TMA Rio fica muito aquém daquela verificada na maioria de seus concorrentes. O Rio perdeu participação significativa no mercado aéreo nacional para outras áreas metropolitanas, tal como Belo Horizonte, São Paulo/Capinas, Brasília e outras

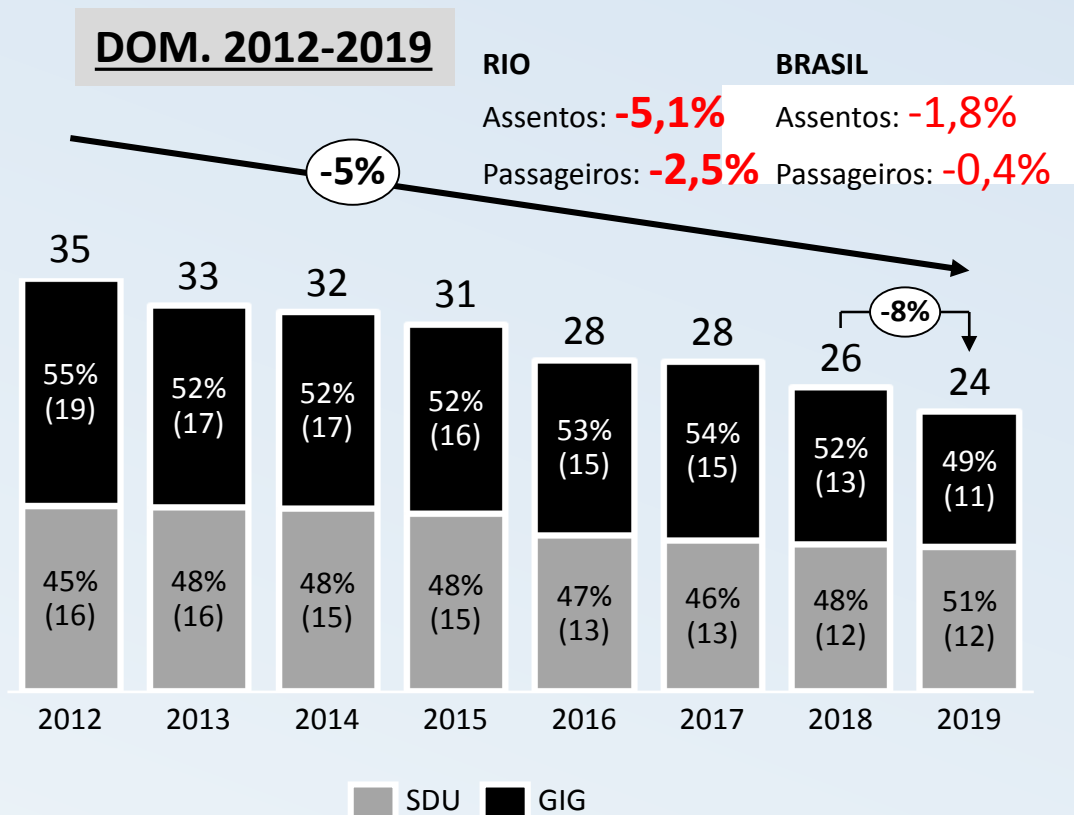


Gráfico 1 – Queda da oferta doméstica no RJ (milhões de assentos) – Fonte: Dados IATA.

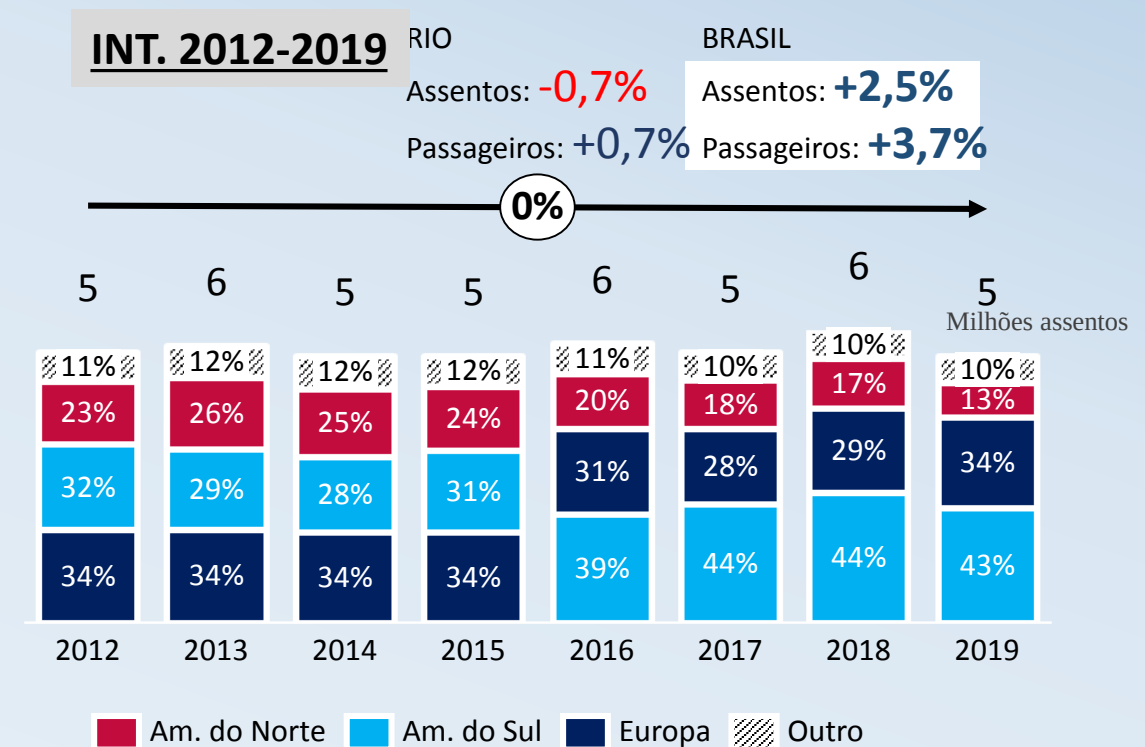


Gráfico 2 – Estagnação da oferta internacional no RJ (milhões de assentos) – Fonte: Dados IATA.

Hub Aéreo Internacional Rio: CONECTIVIDADE

De 2004/5 a 2009, os SMA RJ e MG eram coordenados, o crescimento do tráfego aéreo foi proporcional nas duas regiões. De 2009 a 2019, período em que Pampulha continuou mantido com restrições enquanto o SMA RJ deixou de ser coordenado, **Minas Gerais triplicou** seu tráfego enquanto o **Rio de Janeiro duplica**.

HISTÓRICO

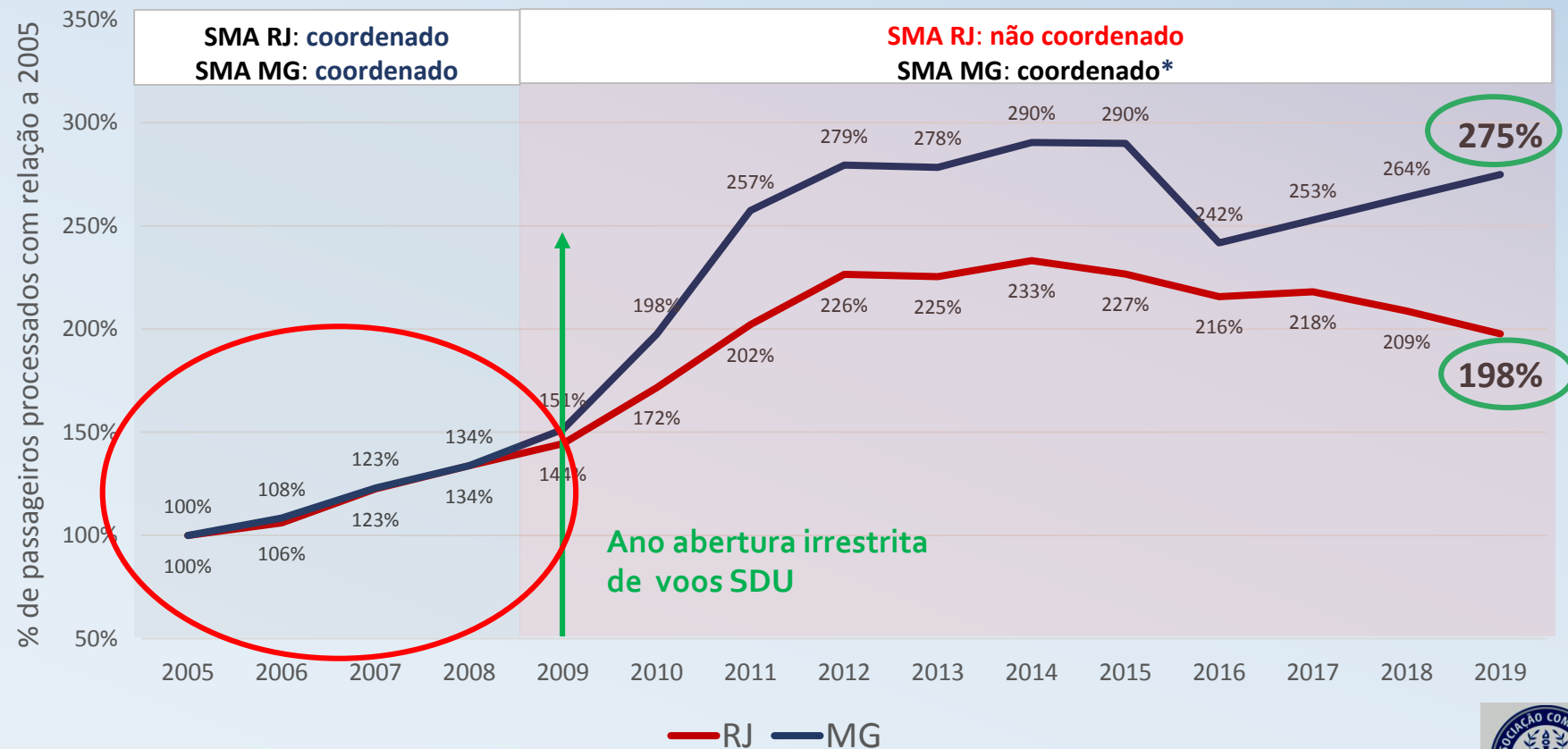
A Portaria nº. 187/DGAC/2005, emitida pelo então Departamento de Aviação Civil, órgão do COMAER, estabelecia vocações, limitações e proibições para os aeroportos do Rio de Janeiro. Medida equivalente foi adotada para o Aeroporto da Pampulha por meio da Portaria nº. 189/DGAC/2005.

A Portaria ANAC 75/2009 revoga a Portaria DGAC 187/2005.

* Pampulha ainda se manteve com restrições operacionais após a queda da Portaria nº. 189/DGAC/2005, somente sanadas após adequações de infraestrutura por parte da INFRAERO, que culminaram na Decisão 75 ANAC/2017, que deferiu parcialmente pedido de isenção temporária de requisitos para operação de aeronaves 3C. Tal decisão, no entanto, perde efeito após aprovação da Portaria MTPA 376/2017, que restringiu a operação de voos regulares no Aeroporto da Pampulha à aviação regional e a transferência do aeroporto ao Estado de MG.

Fonte: Infraero

Importância do planejamento do SMA para o desenvolvimento do tráfego aéreo



Fonte: Dados Estatísticos ANAC

Hub Aéreo Internacional do RJ (Galeão e SDU) - como assegurar que o Rio reconstrua sua conectividade aérea doméstica e internacional e conquiste os benefícios econômicos de ser um gateway internacional?

O que DEVE ser feito?

- ✓ **DEFINIR USOS E LIMITES OPERACIONAIS PARA OS AEROPORTOS GIG E SDU;**
- ✓ Demolição urgente das invasões as margens das vias, Implantação de Segurança Inteligente na LV. LA e Av. Brasil (policciamento e CFTV inteligente), melhoria de fato da iluminação nas LV e LA e operação diária de gerenciamento do trânsito;
- ✓ Obras de restauração do pavimento, implantação de barreira sonora adequada, ampliação de capacidade nas LV e LA
- ✓ O Estado deve REDUZIR a alíquota do ICMS sobre a nacionalização de cargas aéreas importadas e a Prefeitura deve REDUZIR a alíquota de ISS sobre serviços no aeroporto e na manutenção de aeronaves;
- ✓ Detalhar projeto do acesso sob trilhos ao Galeão, o que trará expressivos benefícios a passageiros da Rodoviária, região do INTO, BRT Transbrasil, Vila do João e Maré, Hospital do Fundão / Cidade Universitária e Ilha do Governador, para qual existem estudo e EVTEA prontos. O financiamento para o empreendimento pode ser pelo uso de parcela da outorgas da concessão SDU e Galeão, por aportes do Estado e Prefeitura.

A falta de atuação da sociedade fluminense está inviabilizando á o hub aéreo internacional e reforçará a perda de conectividade e *market share* do Rio de Janeiro aéreo por muitos anos

A inexplicável concessão dos Aeroportos Campo de Marte e Jacarepaguá

Carta das entidades
em 25/04/22



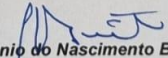
2) Aeroporto de Jacarepaguá, centro gravitacional da aviação geral no estado do Rio

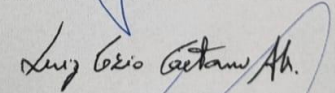
Esse aeródromo, a par de suas características operacionais e privilegiada localização, abriga variado escopo de atendimentos à aviação – sobretudo aos helicópteros da exploração petrolífera nas Bacias de Santos e Campos e às aeronaves executivas. Nos últimos anos, o Aeroporto de Jacarepaguá tem sido objeto de grande polêmica, pois a modelagem da concessão proposta pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) agrega muito pouco à solução dos atuais impasses e praticamente nada ao desenvolvimento da malha aeroportuária de médio porte que atende o estado do Rio. Nesse contexto, observamos:

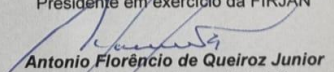
- ✓ Desconexão na concessão do bloco de aeroportos de Jacarepaguá e do Campo de Marte das necessidades e oportunidades da aviação no território fluminense. De forma extemporânea e sem quaisquer justificativas, a Anac criou um novo bloco concessório com os dois aeroportos e desconsiderou os pontos levantados por representantes da sociedade fluminense na audiência pública do bloco Santos Dumont, na qual foram questionadas a abrangência, as metas e as obrigações para o futuro concessionário do aeroporto;
- ✓ Desconsideração do papel do Aeroporto de Jacarepaguá no desenvolvimento harmônico entre os aeroportos da capital e da rede de aeroportos/heliportos no restante do estado, bem como das graves questões de ruído aeronáutico na Barra da Tijuca e da importância dos helicópteros na economia, em especial, no setor turístico, com a ocupação da rede hoteleira da região; e
- ✓ Decisão da Anac de criar um novo bloco de concessão, formado apenas pelos aeroportos de Jacarepaguá e do Campo de Marte, e o encaminhamento da documentação ao TCU para aprovação. A ação causa estranheza porque implica inadiável revisão da modelagem e do edital de concessão dos dois aeroportos, além da realização de nova audiência pública.

Assim, Senhor Ministro, entendemos que por meio do diálogo e da cooperação, poderemos dirimir as questões levantadas e caminhar, com qualidade e velocidade, para o êxito das concessões aeroportuárias.

Na certeza de podermos contar com seu apoio, aproveitamos a oportunidade para reforçar nossa estima e solicitar o agendamento de uma reunião presencial, ou por videoconferência, para tratar dessas questões.


José Antônio do Nascimento Brito
Presidente da Associação Comercial do Rio de Janeiro


Luiz Césio de Souza Caetano Alves
Presidente em exercício da FIRJAN


Antonio Florêncio de Queiroz Junior
Presidente da Fecomércio-RJ

2. Atuar nas concessões de Rodovias Federais



Rodovias Federais no Rio de Janeiro	Ext. (Km)
Total Rodovias Federais no RJ	1.687,2
Concedidas	1.018,6
Em Concessão	366,8
BR-101 – Rio/Santos	209,0
BR-465 – Antiga Rio/São Paulo	22,8
BR-493 – Arco Metropolitano	101,6
BR-495 – Petrópolis/Teresópolis	33,4
Rodovias conveniadas com municípios	79,9
BR-101 – Avenida Brasil	55,6
Antiga BR-3 - Estrada União Indústria (trecho Itaipava/Pedro do Rio)	24,3
Total Rodovias Remanescentes (DNIT)	221,9
BR-354 (Rio/Caxambu)	26,1
BR-485 (Acesso ao Parque Nacional Itatiaia)	4,5
BR-393 - Trecho não concedido (Dutra/Barra Mansa/Volta Redonda)	12,9
BR-356 (Divisa RJ-MG/São João da Barra)	178,4

- Com a concessão dos 5 blocos, restarão apenas 43,5 km de malha rodoviária federal no Estado sem concessão (BR-354 (Rio-Caxambu), BR-485 (acesso ao Parque de Nacional de Itatiaia) e BR-393 (trecho não concedido em Volta Redonda)).

Nova Concessão Dutra + Rio/Santos

RESUMO DOS GANHOS

Data-base: janeiro/2019

Pré Aud. Pub.

Pós Aud. Pub.



3ª e 4ª Faixa

14,3 km

40,2 km

Vias Marginais

3,11 km

30,15 km

Trecho inicial
BR-101

Não Incluído

Incluído

Trecho Paulista
da BR-101

Duplicado

Faixas adicionais nas rampas de
subida

Tarifa RJ-SP

R\$ 15,20/eixo

R\$ 14,20 /eixo (ainda poderá ser
reduzido em até 15,31% no leilão)

Nova Concessão Rio / Valadares

Lance Vencedor: EcoRodovias com 3,11 % de desconto sobre a Tarifa Básica

CAPEX - R\$ 11,3 bilhões
OPEX - R\$ 9,8 bilhões

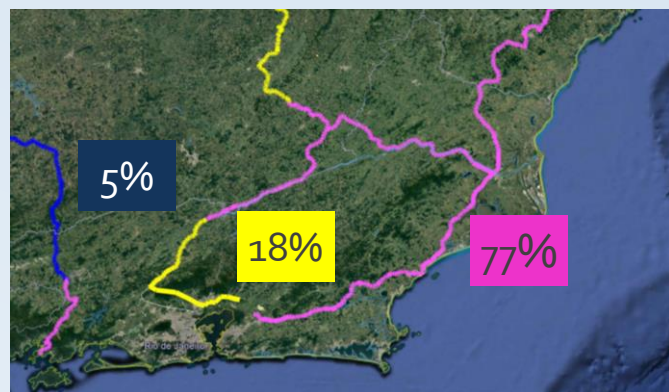
Tarifa Básica Atual CRT
R\$ 18,80

Praça de Pedágio	Tarifa Leilão(R\$)		Tarifa Vencedora	
	Início da concessão	Fim da concessão	Início da concessão	Fim da concessão
Viúva Graça (RJ)	14,28	14,28	13,84	13,84
Viúva Graça (B)	14,28	14,28	13,84	13,84
Itaguaí (RJ)	9,19	9,19	8,90	8,90
Guapimirim (RJ)	16,79	21,05	16,27	20,40
Itaboraí (RJ)	17,48	19,16	16,94	18,56
Leopoldina	12,08	14,23	11,70	13,79
Bom Jesus da Cachoeira	10,69	14,75	10,36	14,29
Miradouro	9,84	9,84	9,53	9,53
Orizânia	8,10	8,10	7,85	7,85
Santa Bárbara do Leste	8,98	11,03	8,70	10,69
Inhapim	11,03	13,76	10,69	13,33
Governador Valadares	8,88	11,99	8,60	11,62

Rodovia	UF	Administração Atual	km inicial	km final	Extensão (km)
BR-116	MG	DNIT	408,50	818,10	407,60 ³
BR-116	RJ	CRT – Concessionária Rio-Teresópolis S.A.	2,10	148,40	146,30
BR-116	RJ	NovaDutra – Concessionária da Rodovia Presidente Dutra S/A	168,10	214,70	46,60
BR-493	RJ	DNIT	0,00	26,00	26,00
BR-493	RJ	DNIT	48,10	123,70	75,60
BR-465	RJ	DNIT	0,00	22,80	22,80
		Total			724,90

3. SITUAÇÃO DA MALHA FERROVIÁRIA DA FCA NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

Situação da malha da FCA no RIO DE JANEIRO



Devolvida (out/2019)
153 km – 18%

Operacional (2021)
40 km – 5%

Em devolução (2021)
640 km – 77%

MALHA DA FCA NO RIO DE JANEIRO - CONCEDIDA PELA UNIÃO EM 1996						834,622	100%
TRECHO OPERACIONAL						40,668	5%
Barra Mansa - Eng. Berring (pag. 76 da DR)	B. Mansa	107,917	Falcão	148,59	40,668		
MALHA DEVOLVIDA PELA RESOLUÇÃO Nº 4.131/2013 - EM OUT/2019						153,000	18%
Ligação entre Linha Auxiliar e Campos Elíseos	Ambaí	-	São Bento	21,500	21,500		
Linha Auxiliar	Ambaí	39,700	Cavaru	151,600	111,900		
Linha Auxiliar	Cavaru	151,600	Barão de Angra	171,200	19,600		
MALHA EM DEVOLUÇÃO NO PROCESSO DE PRORROGAÇÃO ANTECIPADA DO CONTRATO FCA - EM 2021						640,954	77%
Angra dos Reis-Barra Mansa	Angra	1,430	B. Mansa	107,917	106,487		
Campos-Recreio	Campos	311,911	Paraquena	443,341	131,430		
Macaé-Imbetiba	Macaé	145,000	Imbetiba	147,000	2,000		
Ramal Rocha Leão-Fazenda União (pag.132)	R. Leão	116,000	Faz. União	119,000	3,000		
Visconde Itaboraí-Campos (Santo Eduardo)	V. Itaboraí	73,945	Sto. Eduardo	382,945	309,000		
Japeri-Três Rios	Barão de Angra	192,506	Três Rios	197,657	5,151		
Tres Rios - Recreio	T. Rios	179,563	Porto Novo	243,085	63,522		
+ 57 Pátios ociosos						20,364	

95%

Na renovação da concessão da FCA, o RJ está perdendo 95% da malha federal que lhe foi concessionada

Corredor Ferroviário Varginha / Angra

SHORTLINE SUL DE MINAS

Extensão: **130 km**
Trajeto: **Varginha/Três Corações/Lavras**
Situação: **em processo de devolução e reforma pela VLI (deliberação 244/21 da ANTT)**
Autorização: **Porto Seco interessado em operar**



**CORREDOR LOGÍSTICO
DE INTEGRAÇÃO
MINAS · ANGRA**

← **O QUE TEMOS: 410 KM**

LINHA TRONCO DA FCA (VLI)

Extensão: **280 km**
Trajeto: **Lavras - Barra Mansa**
Situação: **operante - "rota do calcário" entre Arcos e Vota Redonda**

O QUE FALTA: 106 KM

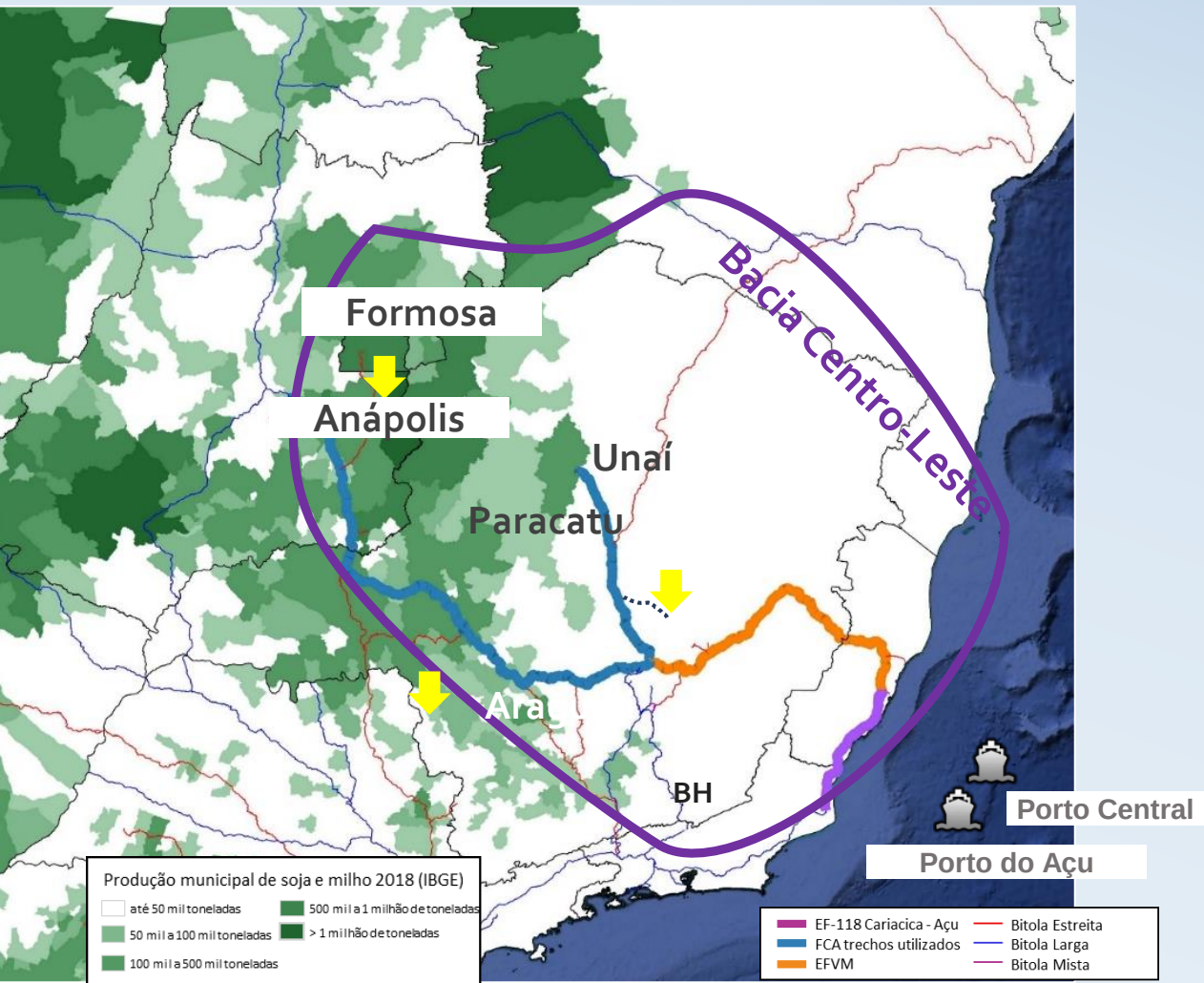
SHORTLINE SUL FLUMINENSE

Extensão: **106 km**
Trajeto: **Barra Mansa/Angra dos Reis**
Situação: **inoperante - em processo de devolução pela VLI - requer reforma**
Autorização: **TPAR interessado em operar.**


**Porto Seco
Sul de Minas**



Corredor do Agronegócio RJ/ES, a melhor opção para o Noroeste MG e Leste GO



Projeção PNL (2016) com a oferta logística atual (10³ t)

Prod. Grãos (soja/milho)	2020	2025	2030	2035
Total Exportação	5.736	7.383	8.522	9.773

Renovação da FCA: Demanda de Grãos e Fertilizantes

Agronegócio	Ano	2018	2023	2028	2033	2048	2053	2056
Total		7,91	7,17	7,75	7,79	7,9	7,94	7,97

- + 10 milhões de ha
- + 40 milhões de toneladas/ano
- + 5 milhões de toneladas em 5 anos

A logística atual de escoamento é deficiente e limita o desenvolvimento do agronegócio do Noroeste de MG (Unai/Paracatu) e do Leste de Goiás

EF 118 Rio/Vitória

- 1 Polo Petroquímico e REDUC
- 2 COMPERJ
- 3 Macaé - Capital do Petróleo
- 4 Complexo Industrial e Portuário do Açu
- 5 Futuro Porto de Presidente Kennedy
- 6 Porto de Ubu

Cariacica/EFVM

Anchieta/Ubu

Porto do Açu

Comperj

Queimados/MRS

Trecho 1:

Cariacica (entroncamento EFVM) a Anchieta/Ubu – 82 km

Trecho 2:

Anchieta/Ubu ao Porto do Açu – 159 km

Trecho 4:

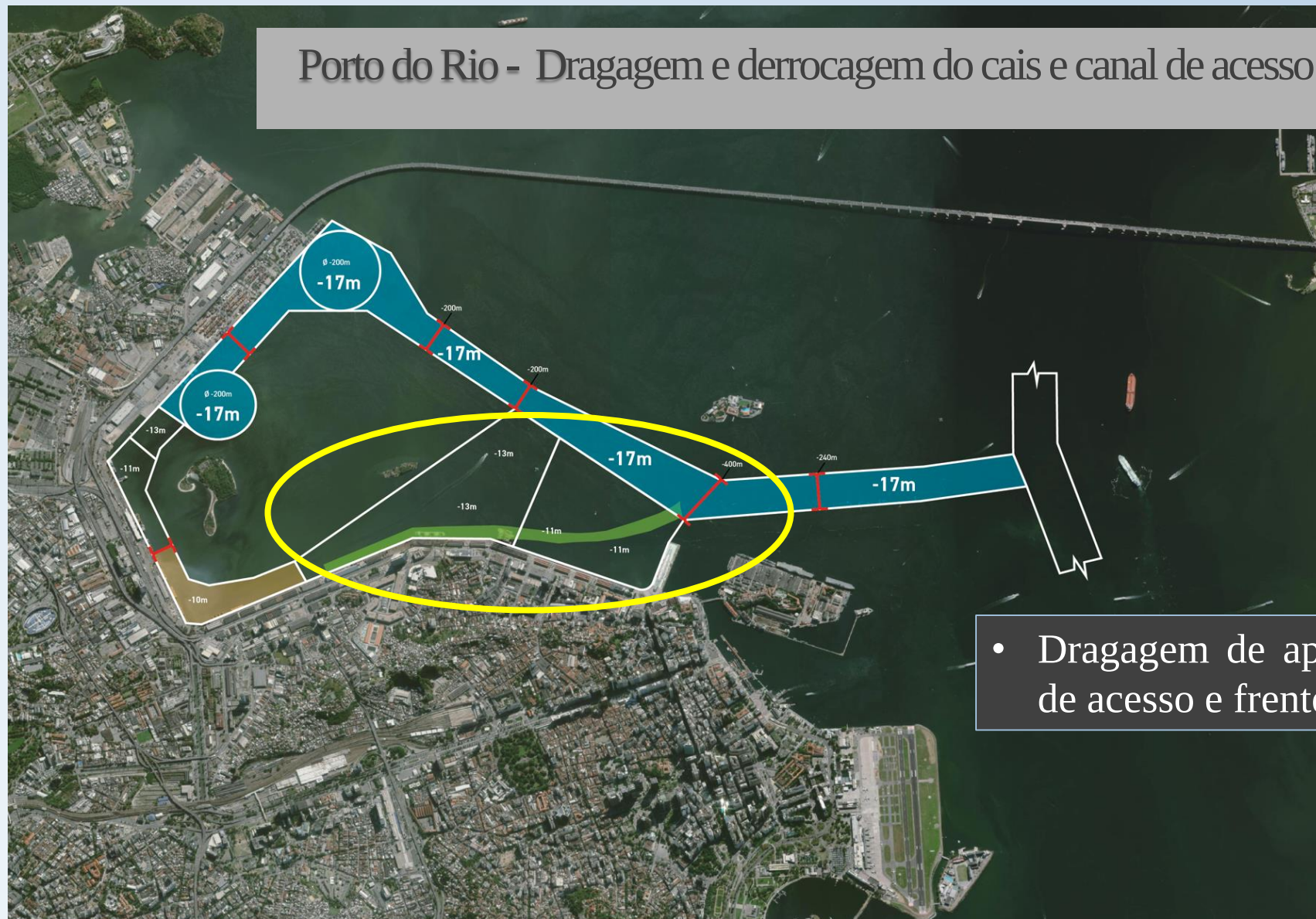
COMPERJ ao Porto do Açu - 257km

Trecho 3:

Queimados (Entroncamento MRS) ao COMPERJ - 73 km
Outorga MRS

4. Competitividade Portuária – acessos marítimos

Porto do Rio - Dragagem e derrocagem do cais e canal de acesso ao cais da Gamboa



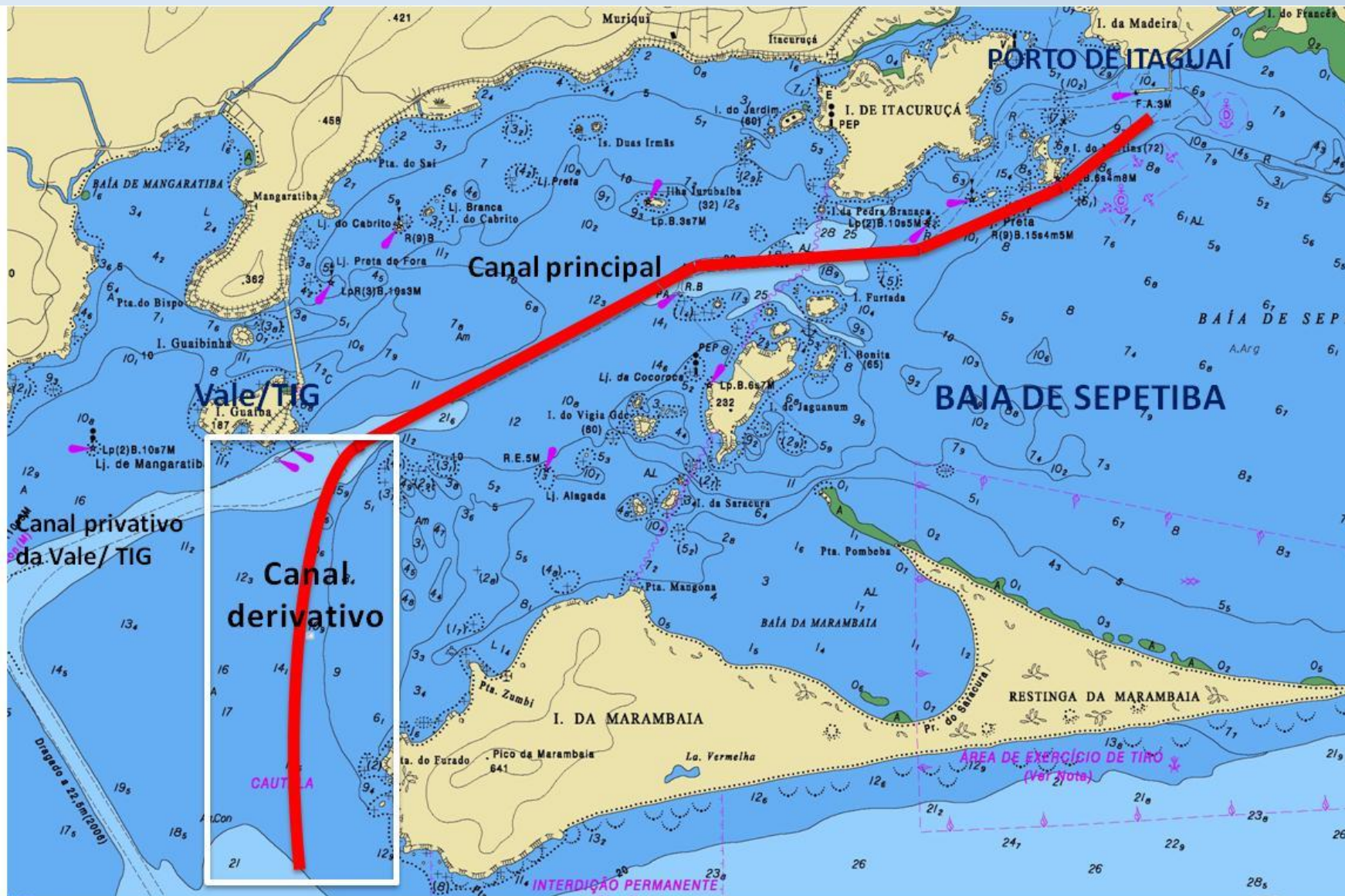
- Dragagem de aprofundamento (-13m) do canal de acesso e frente de cais da Gamboa;

Operação com navios 366 m

Dragagem da Região da Caju e Canal de Acesso para -17 m



Porto de Itaguaí: Dragagem do Canal Derivativo



Projeto geométrico

Extensão do Canal: 10 km

Largura Canal: 270m

Profundidade: 21m

Volume estimado dragagem: 9 milhões m³

Volume estimado de derrocamento: 1,7 mil m³

Custo estimado: R\$ 120 milhões

Mobilidade

- ✓ 1. Buscando solução para a crise do Transporte Público Coletivo na RMRJ.
- ✓ 2. Melhor salvar e melhorar os sistemas existentes e deixar expansões para depois

Reformulação da Mobilidade Metropolitana

Alguns pontos a considerar

- ✓ **Contínuo espraiamento** da área urbana, baixo adensamento populacional, concentração em poucos corredores, infraestrutura limitada gerando deseconomias crescentes e falta de integração funcional entre transporte e uso do solo;
- ✓ **Excesso de organismos intervenientes** na gestão dos transportes



- ✓ **Sistemas em crise permanente**, limitado acompanhamento e controle das movimentações, desequilíbrios financeiros e altos custos para os usuários, adoção do conceito de “tarifa técnica” e de “tarifa para o usuário” diversificar fontes de financiamentos (\$ federal, estadual, municipal e usuários);
- ✓ **Concessões de Transporte Público**, necessário reorganizar a atuação operacional e funcional

Organismo Intervenientes no Sistema de Transporte Público na RMRJ

Estado RJ (11 organismos intervenientes)

Poder Público

SETRANS

DETRO
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO


AGETRANSP

CENTRAL
Sistema de Transporte e Desenvolvimento Rodoviário

RIOTRILHOS


CODERTE
Companhia de Desenvolvimento Rodoviário e Terminais

Iniciativa Privada

supervia
Trens Urbanos


METRÔRIO


FETRANSPOR
Mobilidade com Qualidade

CCR  **Barcas**

rioc
terminais

22 Municípios na RMRJ

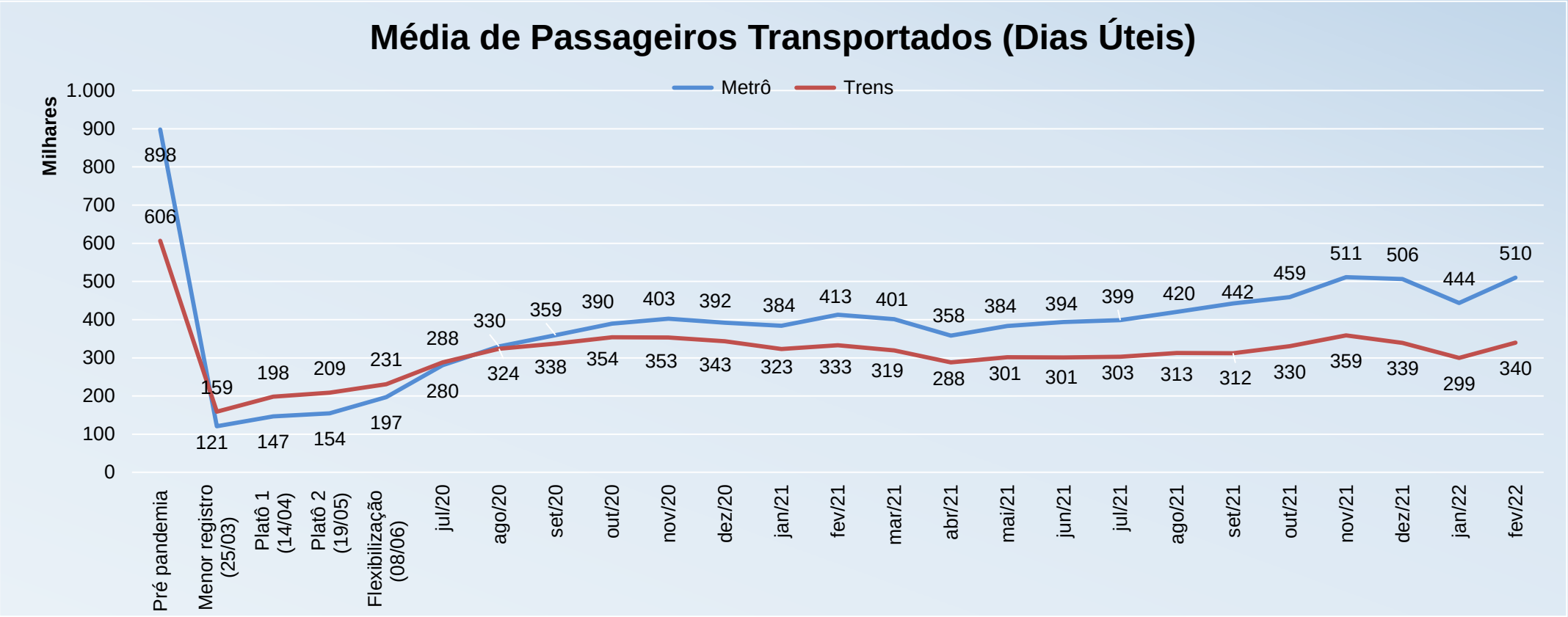
Rio de Janeiro, Niterói, São Gonçalo, Maricá, Itaboraí, Tanguá, Magé, Guapimirim, Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Nilópolis, Mesquita, São João de Meriti, Queimados, Belford Roxo, Japeri, Paracambi, Itaguaí, Seropédica, Rio Bonito, Cachoeiras de Macacu e Petrópolis



A organização do sistema de transportes metropolitano no RJ envolve 33 atores públicos e privados, grande dispersão de recursos humanos e financeiros, em estruturas heterogêneas de gestão

Período Covid DEMANDA: METRO E TRENS

Queda percentual em relação ao período pré-pandemia	
Metrô	Trens
-43%	-44%



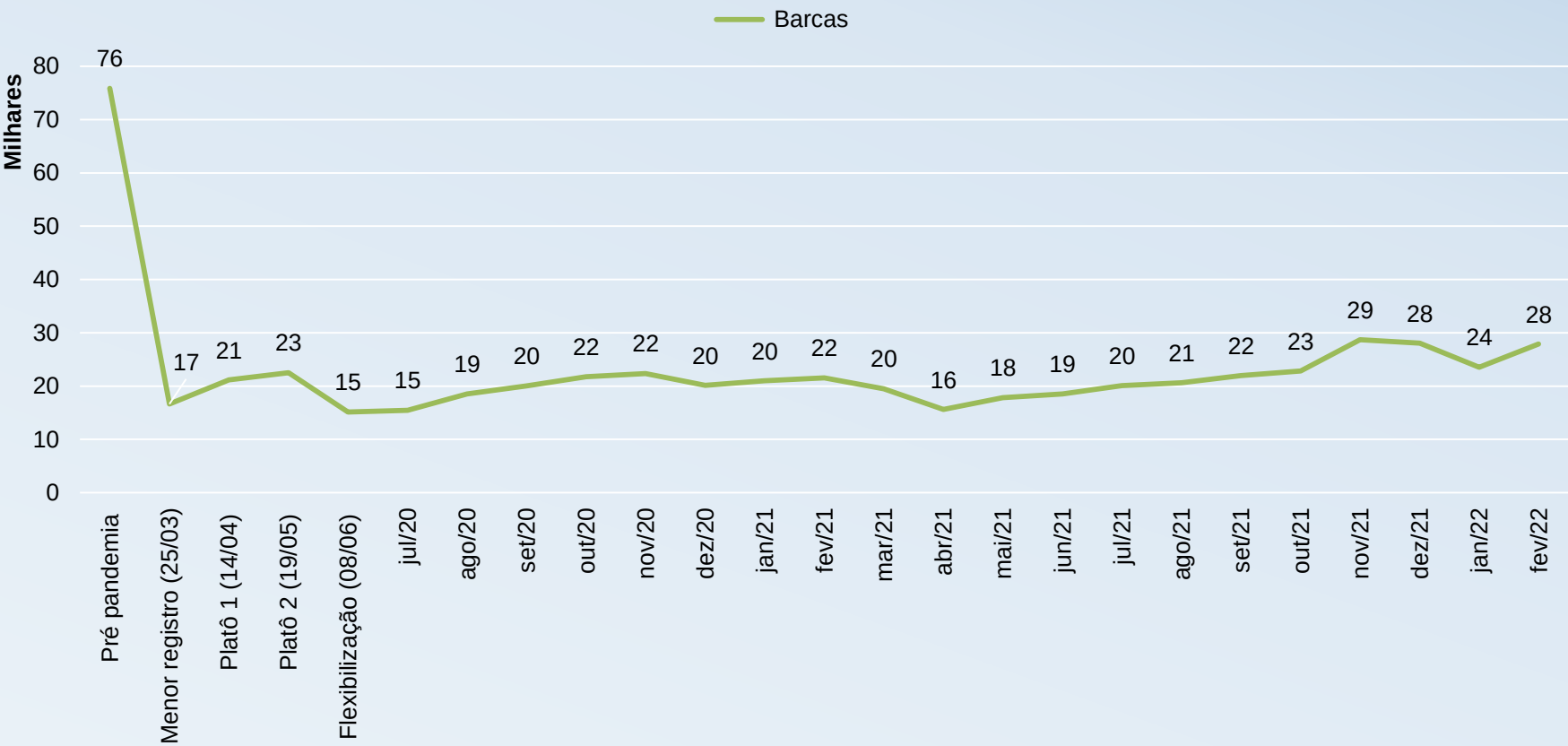
Período Covid DEMANDA: BARCAS

Queda percentual em relação ao período pré-pandemioooo

Barcas

-63%

Média de Passageiros Transportados (Dias Úteis)



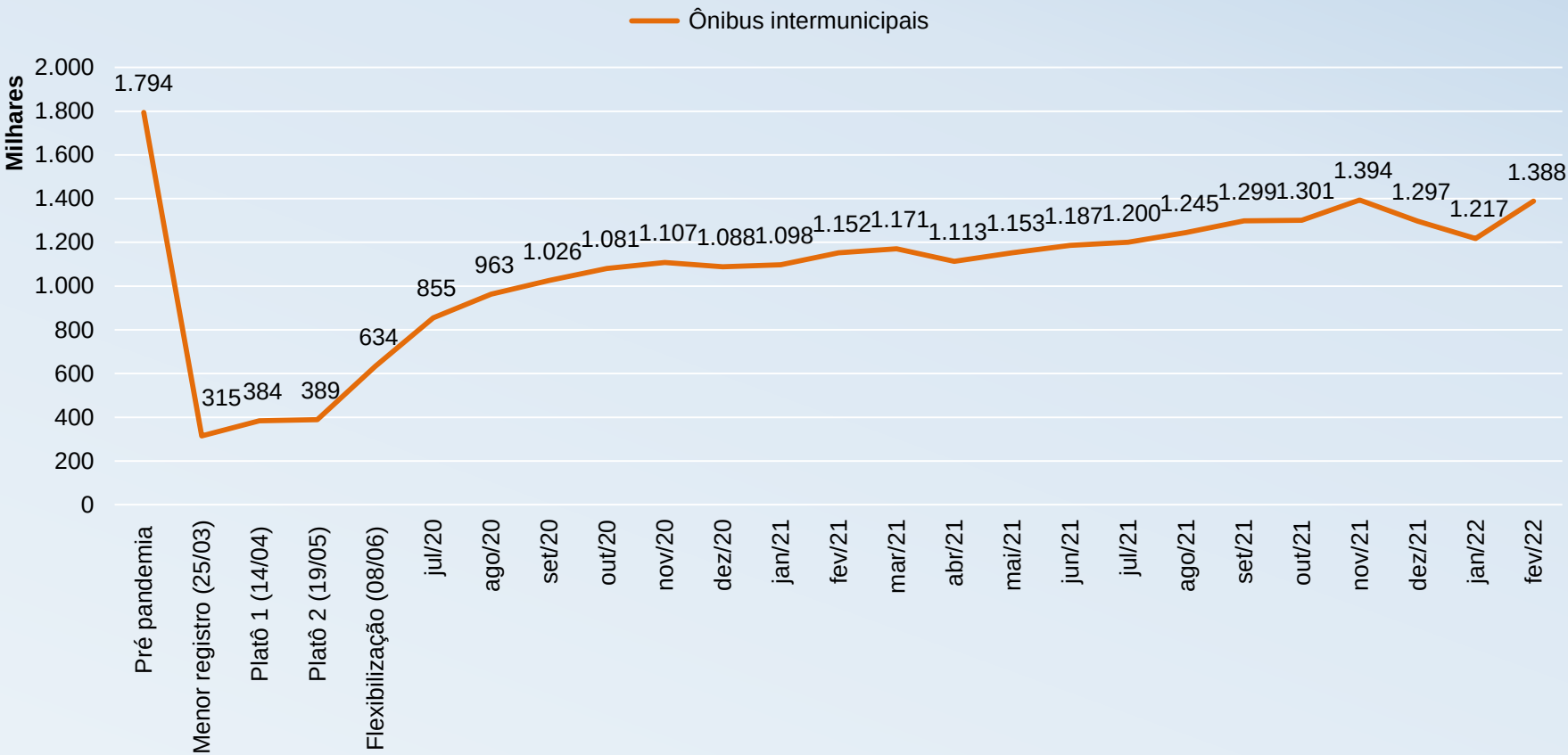
Período Covid DEMANDA: RODOVIÁRIO INTERMUNICIPAL

Queda percentual em relação ao período pré-pandemia

Ônibus intermunicipais

-23%

Média de Passageiros Transportados (Dias Úteis)



Estimativa parcial: Gasto Operacional Mínimo Líquido

DEMOSTRATIVO DO RESULTADO OPERACIONAL LÍQUIDO - GOML - MetrôRio - CCR Barcas - Supervia - Fetranspor - 2020 (milhões de R\$)											
	Março	Abril	Maió	Junho	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro	Total *
MetrôRio	0,87	-27,76	-27,46	-22,37	-16,51	-15,75	-12,80	-10,46	-9,81	-7,36	-149,41
CCR Barcas	-10,77	-8,30	-6,41	-11,62	-11,31	-11,37	-16,79	-8,06	-5,99	-5,23	-95,85
Supervia	-0,7	-10,82	-6,74	-1,54	0,14	-0,96	-16,76	-17,49	-20,02	-72,93	-147,86
Fetranspor (****)	-69,81	-33,63	-46,01	-43,84	-40,30	-104,23	-95,28	-83,43	-73,04	-24,51	-614,08
	Realizado **				Planejado ***						- 1.007,20

Fonte: Concessionárias e Fetranspor

Notas:

- 1) A soma **"total"** é referente aos valores dos meses de março à dezembro.
- 2) Os valores de março à junho **"realizados"** são informações prévias, não auditadas, podendo sofrer alterações.
- 3) Os valores de julho à dezembro **"planejado"** compõem estimativas e declarações sobre operações futuras, que se baseiam principalmente nas atuais expectativas e projeções.
- 4) Dados estimados pela Fetranspor, posterior ao envio das empresas diretamente ao DETRO.

Estratégia: 8 ações para a reformulação da Mobilidade Metropolitana

ETAPA 3

- ✓ Atuar nos gargalos operacionais para expandir a menor custo;
- ✓ Integrar as operações municipais e intermunicipais na RMRJ, expandindo progressivamente para o interior.

1. Manter o atual sistema em operação



ETAPA 2

- ✓ Organizar o acompanhamento e controle das operações;
- ✓ Extrair o máximo da capacidade instalada nos subsistemas existentes.