

PRES Nº 520/23-Portos RS

Rio Grande, 14 de novembro de 2023.

Ao Senhor
Sandro José Monteiro
Gerente de Regulação Portuária
Superintendência de Regulação
Agência Nacional de Transportes Aquaviários
SEPN – Quadra 514, Conjunto “E” – Edifício ANTAQ
CEP 70760-545 – Brasília/DF

Assunto: Tarifa incidente sobre a navegação interior na Lagoa dos Patos e nos seus acessos aquaviários.

Procedimento: Processo nº 50300.015816/2023-26.

Referência: Processo Administrativo nº 23/9301-0003755-5.

(Ao responder, favor citar o número do ofício bem como do processo supracitado, como referência).

1. Ao cumprimentá-lo, cordialmente, vimos, por intermédio deste, fazendo referência ao OFÍCIO Nº 74/2023/GRP/SRG/ANTAQ, bem como à reunião realizada no dia 20 de setembro de 2023, entre ANTAQ, Portos RS e Hidrovias RS, cujo objeto de debate foi a tarifa de acesso aquaviário na navegação interior, constante na tabela de preços e serviços do Porto Organizado do Rio Grande, manifestar e requerer o que segue:

2. Inicialmente, importante trazer alguns aspectos históricos que alicerçaram as ações desta Autoridade Portuária e que poderão ajudar essa Agência na análise do tema.

3. Desde 1996, o Estado do Rio Grande do Sul passou a administrar seu sistema hidroportuário por meio de duas Autarquias Estaduais: primeiramente pela Superintendência de Portos e Hidrovias – SPH (Antigo DEPRC) e, posteriormente, pela Superintendência do Porto do Rio Grande – SUPRG.

4. Desde sua criação, a SUPRG isentou o acesso aquaviário da navegação interior por dois principais motivos: 1) para não oferecer barreiras tarifárias à SPH; e 2) por não estar entre suas competências a manutenção da infraestrutura de acesso hidroviário ao porto.

5. Por sua vez, de 1996 a 2016, a SPH, por meio do Porto Organizado de Porto Alegre, sempre cobrou o acesso de embarcações – seja de longo curso, seja de cabotagem, ou, seja de navegação interior – por meio de sua Tabela I, haja vista que a poligonal portuária se alongava por toda a hidrovia até o paralelo 32º, conforme Portaria MT nº 1009/1993. A tarifa portuária permitia a cobrança direta aos terminais privados ao longo da hidrovia, inclusive muitos deles possuem nos contratos de adesão, cláusula que prevê justamente a remuneração ao concessionário do acesso.

6. Porém, em 2010, iniciou-se uma campanha judicial de quase 90% dos terminais privados localizados na bacia do Sudeste, dos quais todos obtiveram êxito pelo afastamento da cobrança da tarifa, sob o entendimento de que se tratava de tarifa referente à embarcação devida pelo armador.

7. Este período simbolizou o círculo vicioso do sistema hidroportuário gaúcho, pois sem recursos não haveria mais condições da realização dos investimentos que se fazem necessários.

8. Em 2017, o Estado do Rio Grande do Sul decidiu unificar as duas Autarquias que funcionaram como estruturas paralelas até 2019, ano o qual se iniciou o processo de unificação de procedimentos e processos internos, e a renovação do Convênio de Delegação.

9. Em março de 2021, foi assinado o Primeiro Termo Aditivo ao Convênio de Delegação entre União e o Estado do Rio Grande do Sul, estabelecendo que o Delegatário deverá administrar e explorar os Portos Riograndenses por intermédio de empresa pública constituída sob forma de

sociedade anônima, Sociedade de Propósito Específico (SPE), da qual o Estado do Rio Grande do Sul seja o único sócio, e cujo objeto social conterà exclusivamente a administração e exploração dos Portos Organizados de Porto Alegre, Pelotas e Rio Grande e das retroáreas que sejam de propriedade do Delegatário ou sob as quais o Delegatário possua direito de exploração, bem como a administração e exploração das hidrovias, vias e canais navegáveis cujos limites encontrem-se inteiramente no Estado do Rio Grande do Sul, sem fronteiras com outros entes federativos ou países e que interliguem os portos delegados.

10. Em dezembro de 2021, foi aprovada e autorizada a criação da SPE (Portos RS), pela Lei Estadual nº 15.717/2021, sendo sua criação concluída efetivamente em maio de 2022.

11. Neste sentido, incumbida da competência legal de manter as hidrovias que interligam os portos delegados como canal de acesso hidroviário ao Porto do Rio Grande e, não existindo mais outra Autoridade Portuária no Estado, restou definido, nas linhas estratégicas do projeto tarifário, que o acesso da navegação interior do Estado seria cobrado a fim de prover a Autoridade Portuária dos Portos do Rio Grande do Sul (Portos RS) de recursos financeiros necessários para a manutenção e aprimoramento das infraestruturas aquaviárias.

12. Com efeito, a Deliberação nº 157, de 16 de dezembro de 2022, aprovou e homologou, respectivamente, a nova padronização tarifária do Porto do Rio Grande, em conjunto ao pleito de revisão tarifária referente ao período de 07/05/2015 a 31/07/2022, nos termos do art. 34, § 2º, da Resolução ANTAQ nº 61, de 2021¹.

13. Após esta data, foram realizadas várias reuniões com os usuários, principalmente os da navegação interior, oportunidades em que foram fornecidos os dados solicitados, sem haver nenhuma manifestação de melhoria – a não ser a volta da isenção tarifária pelo acesso.

¹ A padronização tarifária trouxe algumas adaptações ao modelo anteriormente ofertado, principalmente no que tange à cobrança por DWT da embarcação, tendo os custos de manutenção sido ainda atualizados. Considerando a data de janeiro de 2023, tem-se que 88% dos Portos Organizados já estão cumprindo a determinação da Resolução Normativa nº 61/2021 da ANTAQ, e aplicando o tarifário padrão.

14. Cabe ressaltar que a previsão de demanda estipulada no novo projeto tarifário para navegação interior faz com que a receita projetada cubra tão somente em torno de 40% dos custos e investimentos necessários de manutenção e aprimoramento do acesso, recaindo o restante dos valores para as receitas de arrendamento, complementares e acessórias. Ou seja, o maior custo sequer será coberto pelas novas tarifas implementadas, justamente para não sobrecarregar financeiramente o modal.

15. Além disso, importante registrar que a alteração tarifária, ao contrário do que restou exposto, foi sim submetida à prévia participação popular. A Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, no período de 02 de outubro de 2018 a 31 de outubro de 2018, realizou a Audiência Pública nº 12/2018, visando obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento da proposta de norma que dispõe sobre a Estrutura Tarifária Padronizada das Administrações Portuárias e Procedimentos para Reajuste e Revisão de Tarifas, sendo que, no dia 23 de outubro de 2018, realizou o encontro de forma presencial em seu Edifício Sede, em Brasília.

16. Logo, a nova metodologia aplicada pela Agência não é novidade para o setor, tendo sido cumpridos todos os ritos aplicáveis para a sua aprovação. Importante destacar aqui que, no período da audiência pública, foram recebidas 4 (quatro) contribuições orais e 305 (trezentos e cinco) contribuições de forma eletrônica.

17. Fora isso, destaca-se que, em 22 de abril de 2020, foi constituída Comissão Técnica de Diretrizes Hidroviárias (CTDH), pela extinta Superintendência do Porto do Rio Grande, com o objetivo de justamente estudar e avaliar conjunturas técnicas de ações de obras de dragagem, tarifação e outros temas, associados aos acessos hidroviários de embarcações às instalações portuárias interiores localizados ao longo das hidrovias estaduais. Tal Comissão possuía representação da navegação interior, o que demonstra que houve na prática efetiva participação popular na matéria.

18. Conceitualmente “uma hidrovia deve ser entendida como um rio navegável que conta com intervenções diversas e normatizações necessárias para garantir, além da segurança para a navegação, a sustentabilidade do recurso e o uso múltiplo das águas” (Pompermayer et al 2014).

19. Nesse sentido, é importante pontuar que a Portos RS presta serviços e realiza as intervenções de dragagem, levantamento batimétrico, além da constante fiscalização operacional da sinalização náutica ao longo da hidrovia que interliga os portos delegados. Esta hidrovia possui Licença Operacional emitida pela FEPAM-RS, tendo recebido investimentos na ordem de R\$ 20 milhões nos anos de 2020 e 2021 em dragagens, sinalização e manutenção.

20. Já em 2022 e 2023, já foram investidos aproximadamente R\$ 4 milhões, na aquisição de lanternas, na manutenção da sinalização náutica da hidrovia, nos levantamentos hidrográficos de aproximadamente 90km de canais artificiais – dentre eles: o Canal do Junco, Canal Pedras Brancas, Canal Furadinho, Cais Porto Alegre, Canal Leitão, Canal do Nascimento, Canal Coroa do Meio, Canal da Setia, Canal Navegantes, Canal Cristal, Canal Belém, Canal Campista, Canal do Gravataí, Canal Rio das Balsas, Canal do Rio Caí, Canal do Rio dos Sinos –, totalizando 15.000.000m² de área de abrangência, bem como monitoramento em tempo real de profundidades por meio de inteligência artificial pela aplicação *Aquascope AI*.

21. Ademais, importante relatar a ação recente da equipe de manutenção de sinalização náutica da hidrovia, no início de setembro do ano corrente. Como cediço, o Rio Grande do Sul foi acometido pela passagem do ciclone extratropical, forçando com que a equipe de manutenção de sinalização realizasse trabalhos de identificação de falhas, resgates e reposicionando de boias.

22. Ao todo, foram 38 resgates e reposicionamentos de boias de sinalização; 4 boias precisaram de manutenção corretiva antes de serem

reinstaladas; 13 boias, porém, restaram desaparecidas, tendo sido substituídas por equipamentos reservas, garantindo a segurança da navegação para todas as embarcações.

23. Já com relação ao futuro, faz-se importante o registro de que está prestes a ser aprovado o Plano Conceitual de Dragagem no órgão ambiental do Estado, com a finalidade de permitir novas intervenções e adequações nos canais de acesso, com volume de investimentos estimados em R\$ 60 milhões de reais.

24. Negar todos os serviços relatados acima seria negar a própria existência de uma hidrovia, o que não se perfectibiliza com a realidade.

25. De mais a mais, não se pode negar também a própria competitividade presente do modal aquaviário riograndense, quando comparado aos outros modais.

26. Ressalta-se que a navegação interior entre a região metropolitana do Estado (Porto Alegre) e o Porto do Rio Grande (Rio Grande) sofreu impacto em média de apenas 3% no valor do frete com o início da cobrança do acesso, número muito inferior, por exemplo, ao reajuste da ANTT para as rodovias, que ocorreu no início de 2023, que girou em torno de 8,35% a 13,19%.

27. Não fosse o bastante, cabe destacar que o modal aquaviário apresenta ainda assim valores bem abaixo – de aproximadamente 52% mais barato – se comparado com o modal rodoviário, considerando aqui o mesmo percurso e a mesma tonelagem movimentada. Já se comparado a tarifa de acesso da navegação interior ao pedágio rodoviário, no mesmo trecho supracitado, a diferença supracitada aumenta mais ainda, visto que os valores da carga movimentada pelo modal aquaviário chegam a ser 80% mais baratos.

28. Assim sendo, a implementação do novo tarifário mostra-se adequado e razoável dentro daquilo que fora proposto, não podendo ainda perder de vistas que a decisão pelo modal de transporte não está apenas no valor do frete, mas

também na velocidade, disponibilidade, confiabilidade, capacidade e frequência do modal, tudo aquilo que a Portos RS pretende aprimorar/implementar com os novos investimentos que serão realizados.

29. Por fim, cabe ressaltar que a Portos RS está aberta ao constante diálogo com essa Agência e com as Associações, para buscar o melhor alinhamento de nossas diretrizes, visando o aumento da competitividade e o desenvolvimento do País. Nossos objetivos estratégicos são promover a qualificação da infraestrutura hidroviária, potencializar os negócios existentes e viabilizar novas oportunidades para o complexo hidroportuário, garantindo a atração, satisfação e fidelização dos clientes e partes interessadas.

30. Não por acaso, aliás, que, em 19 de junho de 2023, por meio da Norma nº 25, a Portos RS concedeu, de forma isonômica, desconto de 30% para o acesso a navegação interior, com a finalidade de atender os pedidos das partes interessadas, visando garantir uma transição para o novo tarifário aprovado, mas sem descuidar dos serviços necessários na hidrovía, evitando assim novos e históricos ciclos viciosos com falta de investimentos.

31. Assim sendo, com amparo em todos os elementos acima relatados, é que a Portos RS roga para que seja mantida a tabela em seus atuais termos, indeferindo, portanto, o pleito da Hidrovias RS, sob pena de geração de severos prejuízos ao modal aquaviário, retrocedendo a tudo aquilo que foi sendo construído ao setor ultimamente.

32. Sendo o que tínhamos para o momento, apresentamos protestos de elevada estima e distinta consideração.

Atenciosamente,

Cristiano Pinto Klingler
Presidente da PORTOS RS