



CENTRO DE INTEGRAÇÃO LOGÍSTICA

ETAPA 3

**LEVANTAMENTO DOS CRITÉRIOS DE LOCALIZAÇÃO E DOS ASPECTOS
AMBIENTAIS, JURÍDICOS E TRIBUTÁRIOS DOS CILs**

TOMO II - ANEXO I

**DESCRIÇÕES GERAIS SOBRE ASPECTOS AMBIENTAIS, TRIBUTÁRIOS, JURÍDICOS E OUTRAS
INFORMAÇÕES**



UNIVERSIDADE FEDERAL
DO RIO DE JANEIRO





UNIVERSIDADE FEDERAL
DO RIO DE JANEIRO



***ESTUDOS E PESQUISAS PARA DESENVOLVIMENTO DE
METODOLOGIA PARA IMPLEMENTAÇÃO DE CENTROS DE
INTEGRAÇÃO LOGÍSTICA COM VISTAS A SUBSIDIAR POLÍTICAS
PÚBLICAS VOLTADAS À PROMOÇÃO DA INTERMODALIDADE NO
TRANSPORTE DE CARGAS***

Etapa 3

***Levantamento dos Critérios de Localização e dos Aspectos
Ambientais, Jurídicos e Tributários dos CILs***

Tomo II – Anexo I

***Descrições Gerais sobre Aspectos Ambientais, Tributários, Jurídicos
e Outras Informações***

(Termo de Cooperação nº 01/2013/SPNT/MT)



Janeiro de 2016

República Federativa do Brasil

Dilma Rousseff

Presidência da República

Ministério dos Transportes

Paulo Sérgio Passos

Ministro de Estado dos Transportes

Anivaldo Vale

Secretário-Executivo

Secretaria de Política Nacional Transportes

Miguel Mário Bianco Masella

Secretário de Política Nacional de Transportes

Francisco Luiz Baptista da Costa

Diretor do Departamento de Planejamento de Transportes

Luiz Carlos de Souza Neves Pereira

Coordenador-Geral de Avaliação - Substituto

Eimair Bottega Ebeling

Coordenador-Geral de Planejamento

Equipe Técnica

Artur Monteiro Leitão Junior

Analista de Infraestrutura

Everton Correia do Carmo

Coordenador de Informação e Pesquisa

Francielle Avancini Fornaciari

Analista de Infraestrutura

Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ

Professor Carlos Antônio Levi da Conceição

Reitor

Professor Walter Issamu Suemitsu

Decano do Centro de Tecnologia

Professor Luiz Pinguelli Rosa

Diretor da COPPE

Professor Romildo Dias Toledo Filho

Diretor de Tecnologia e Inovação

Professor Rômulo Dante Orrico Filho

Coordenação Geral

Equipe Técnica

Professor Abilio Pereira de Lucena Filho

Professor Glaydston Mattos Ribeiro

Professor Hostilio Xavier Ratton Neto

Beatriz Berti da Cóstã

Giselle Ferreira Borges

Israella Pires Alves Gabrig

José do Egypto Neirão Reymão

Marcus Vinicius Oliveira Camara

Mariam Tchepurnaya Daychoum

Narciso Ferreira dos Santos

Patrick Fontaine Reis de Araújo

Renato Guimarães Ribeiro

Saul Germano Rabello Quadros

Vanessa de Almeida Guimarães

Equipe de Apoio

Maria Lucia de Medeiros

Natália Portella Santos Parra Viegas

SUMÁRIO

ANEXO I – DESCRIÇÕES GERAIS SOBRE ASPECTOS AMBIENTAIS, TRIBUTÁRIOS, JURÍDICOS E OUTRAS INFORMAÇÕES	2
I. ASPECTOS AMBIENTAIS.....	2
I.1 LEGISLAÇÃO AMBIENTAL.....	6
I.2 DIRETRIZES.....	9
I.3 SISTEMA DE GESTÃO AMBIENTAL.....	14
I.4 FUNDAMENTAÇÃO PARA O LICENCIAMENTO AMBIENTAL.....	14
I.4.1 Considerações Gerais.....	14
I.4.2 Impactos Ambientais.....	15
I.4.3 Estudo de Impacto Ambiental – EIA e Relatório de Impacto Ambiental – RIMA.....	16
I.4.4 Sistema de Unidades de Conservação	18
I.5 CONSIDERAÇÕES ESPECÍFICAS	20
I.5.1 Sistema de Licenciamento Ambiental	24
I.6 PROCEDIMENTOS RELATIVOS AO LICENCIAMENTO AMBIENTAL	44
I.6.1 Procedimentos Administrativos	44
I.6.2 Procedimentos Operacionais	49
II. ASPECTOS TRIBUTÁRIOS	51
II.1 TAXAS.....	51
II.1.1 Taxa Avaliação de Conformidade e de Serviços Metrológicos.....	51
II.1.2 Taxa de Coleta de Lixo	52
II.1.3 Taxa de Combate a Incêndios	54
II.1.4 Taxa de Controle e Fiscalização Ambiental – TCFA	54
II.1.5 Taxa de Fiscalização da Aviação Civil – TFAC.....	55
II.1.6 Taxa de Fiscalização de Vigilância Sanitária	56
II.1.7 Taxa de Licenciamento Anual de Veículo	59
II.1.8 Taxa de Fiscalização, Localização e Funcionamento.....	59
II.1.9 Taxa de Outorga – Serviços de Transportes Terrestres e Aquaviários	59
II.1.10 Taxa de Utilização do Sistema Integrado de Comércio Exterior – SISCOMEX	60
II.1.11 Taxa de Utilização do MERCANTE – TUM	60
II.1.12 Contribuição ao Fundo Especial de Desenvolvimento e Aperfeiçoamento das Atividades de Fiscalização – FUNDAF	61
II.2 CONTRIBUIÇÕES	62
II.2.1 Contribuição à Direção de Portos e Costas – DPC	63
II.2.2 Contribuição do Grau de Incidência de Incapacidade Laborativa decorrente dos Riscos Ambientais do Trabalho (GIIL-RAT)	63
II.2.3 Contribuição ao Serviço Brasileiro de Apoio à Pequena Empresa – SEBRAE	66
II.2.4 Contribuição ao Serviço Nacional de Aprendizado Comercial – SENAC.....	67
II.2.5 Contribuição ao Serviço Social dos Transportes – SEST e ao Serviço Nacional de Aprendizado dos Transportes – SENAT	67
II.2.6 Contribuição ao Serviço Nacional de Aprendizado Industrial – SENAI.....	68

II.2.7	Contribuição ao Serviço Social da Indústria – SESI	69
II.2.8	Contribuição Confederativa Patronal (das empresas)	69
II.2.9	Contribuição Previdenciária sobre a Receita Bruta – CPRB.....	69
II.2.10	Contribuição Sindical Patronal	70
II.2.11	Contribuição Social Adicional para Reposição das Perdas Inflacionárias do FGTS	71
II.2.12	Contribuição Social para o Financiamento da Seguridade Social – COFINS;	71
II.2.13	Contribuição Social sobre o Lucro Líquido – CSLL	73
II.2.14	Fundo Aeroviário – FAER	73
II.2.15	Fundo de Garantia por Tempo de Serviço – FGTS	74
II.3	OUTROS.....	75
II.3.1	Preços Públicos	75
II.3.2	Adicionais	80
III.	ASPECTOS JURÍDICOS: ALGUNS ASPECTOS JURÍDICOS RELEVANTES PARA OS CILS.....	81
III.1	MARCO REGULATÓRIO DOS PORTOS	81
IV.	INFORMAÇÕES INSTITUCIONAIS DOS STAKEHOLDERS.....	89
IV.1	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE CONCESSIONÁRIAS DE RODOVIAS – ABCR	89
IV.2	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DA INDÚSTRIA FERROVIÁRIA – ABIFER	90
IV.3	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL EXPRESSO DE CARGAS – ABRAEC	92
IV.4	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS PORTUÁRIOS – ABTP.....	93
IV.5	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS TERMINAIS RETROPORTUÁRIOS E DAS EMPRESAS TRANSPORTADORAS DE CONTÊINERES – ABTTC	96
IV.6	ASSOCIAÇÃO DE COMÉRCIO EXTERIOR DO BRASIL – AEB.....	97
IV.7	ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES FERROVIÁRIOS – ANTF	99
IV.8	BALMAN CONSULTORES ASSOCIADOS S/C LTDA.....	100
IV.9	BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL – BNDES 102	
IV.10	BRASKEM	104
IV.11	CONFEDERAÇÃO DAS ASSOCIAÇÕES COMERCIAIS DO BRASIL – CACB.....	105
IV.12	ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DE SÃO PAULO – ACSP.....	107
IV.13	CÂMARA BRASILEIRA DE CONTÊINERES E TRANSPORTE MULTIMODAL – CBC 107	
IV.14	COMPANHIA DE CONCESSOES RODOVIÁRIAS – CCR.....	110
IV.15	CÂMARA INTERAMERICANA DE TRANSPORTES – CIT	111
IV.16	CONFEDERAÇÃO DA AGRICULTURA E PECUÁRIA DO BRASIL – CNA.....	113
IV.17	CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA – CNI.....	114
IV.18	CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE – CNT	115
IV.19	COMFRIO SOLUÇÕES LOGÍSTICAS S.A.	117
IV.20	CONCREMAT	119
IV.21	CONSELHO EMPRESARIAL DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES DA ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DO RIO DE JANEIRO – ACRJ.....	119
IV.22	EMPRESA BRASILEIRA DE CORREIOS E TELÉGRAFOS – ECT (CORREIOS)...	120
IV.23	ESTRUTURADORA BRASILEIRA DE PROJETOS – EBP	121

IV.24 FEDERAÇÃO NACIONAL DA DISTRIBUIÇÃO DE VEÍCULOS AUTOMOTORES – FENABRAVE	122
IV.25 FEDERAÇÃO NACIONAL DAS AGÊNCIAS DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA – FENAMAR	122
IV.26 SINDICATO DAS AGÊNCIAS DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA E ATIVIDADES AFINS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO – SINDARIO	123
IV.27 LACHMANN	124
IV.28 SISTEMA FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DA BAHIA – SISTEMA FIEB	125
IV.29 FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO – FIRJAN...	127
IV.30 GRUPO GELOG	128
IV.31 MULTITERMINAIS	129
IV.32 ASSOCIAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE DE CARGAS E LOGÍSTICA – NTC & LOGÍSTICA	130
IV.33 PETROBRAS DISTRIBUIDORA S.A.....	132
IV.34 PROMON ENGENHARIA LTDA	133
IV.35 PROTONPRIMUS MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS LTDA	134
IV.36 SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DISTRIBUIDORAS DE COMBUSTÍVEIS E DE LUBRIFICANTES – SINDICOM	135
IV.37 SOCIEDADE NACIONAL DE AGRICULTURA – SNA	135
IV.38 SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA – SYNDARMA	136
IV.39 FEDERAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO AQUAVIÁRIA – FENAVEGA	137
IV.40 VALENTE CONSULTORIA E PROJETOS DE ENGENHARIA LTDA.....	138
IV.41 COMITÊ DE USUÁRIOS DOS PORTOS E AEROPORTOS DOS ESTADOS DO RIO DE JANEIRO E DE SÃO PAULO – COMUS	139
IV.42 CARIOCARGA	139
IV.43 FEDERAÇÃO DO TRANSPORTE DE CARGAS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO – FETRANSCARGA.....	139
IV.44 FEDERAÇÃO NACIONAL DOS DESPACHANTES DE ADUANEIROS – FNDA	140
IV.45 SINDICATO DOS DESPACHANTES ADUANEIROS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO – SINDAERJ.....	140

LISTA DE FIGURAS

Figura I.1 – Estrutura do SISNAMA.	11
Figura I.2 – Sistema de Licenciamento Ambiental.	26
Figura I.3 – Termo de Referência.	28
Figura I.4 – EIA/RIMA.	30
Figura I.5 – Relatório Ambiental Simplificado – RAS.	33
Figura I.6 – Obtenção da Licença Prévia – LP.	35
Figura I.7 – Obtenção da Licença de Instalação – LI.	37
Figura I.8 – Obtenção da Licença de Operação – LO.	39
Figura I.9 – Regulamentação Ambiental.	41
Figura I.10 – Modalidade Específica de Licenciamento Ambiental.	43

LISTA DE TABELAS

Tabela II.1 – Categoria de Veículos.	79
--	----

LISTA DE QUADROS

Quadro I.1 – Siglas utilizadas no licenciamento ambiental.	24
Quadro II.1 – Grau de risco em relação à atividade.	65
Quadro II.2 – Valor da Alíquota.	70

ANEXO I – DESCRIÇÕES GERAIS SOBRE ASPECTOS AMBIENTAIS, TRIBUTÁRIOS, JURÍDICOS E OUTRAS INFORMAÇÕES

ANEXO I – DESCRIÇÕES GERAIS SOBRE ASPECTOS AMBIENTAIS, TRIBUTÁRIOS, JURÍDICOS E OUTRAS INFORMAÇÕES

I. ASPECTOS AMBIENTAIS

O desenvolvimento econômico de uma nação é, dentre outros, influenciado pela qualidade e disponibilidade de infraestrutura, sendo relevante àquela relacionada ao transporte, visto que viabiliza a integração do território, questão especialmente cara ao Brasil, em virtude de sua extensão, além de propiciar o escoamento da produção agrícola e industrial, integrando mercados internos e externos.

Ocorre que desde a década de 1990, intensificaram-se as cobranças, nacionais e internacionais, para que o processo de crescimento de uma nação seja realizado se forma sustentável, conciliando o desenvolvimento da atividade econômica com a preservação ambiental.

O desenvolvimento sustentável só é possível a partir de profundas mudanças nas atividades humanas, desde a forma de pensar até a maneira de viver, agir, produzir e consumir. Observa-se, assim, que a sustentabilidade agrega questões ambientais, tecnológicas e econômicas, além de ter uma dimensão cultural e política, que exige participação democrática na tomada de decisões para a realização de mudanças que sejam necessárias. Desta forma, destaca-se que o desenvolvimento sustentável tem seis aspectos prioritários que devem ser entendidos como metas:

- 1) A satisfação das necessidades básicas da população (educação, alimentação, saúde, lazer, transporte, etc.);
- 2) A solidariedade para com as gerações futuras por meio da preservação do ambiente de modo que elas tenham chance de viver;
- 3) A participação da população envolvida visando à conscientização da necessidade de conservar o ambiente e fazer cada um a parte que lhe cabe para tal;
- 4) A preservação dos recursos naturais como água, oxigênio, etc.;
- 5) A elaboração de um sistema social garantindo emprego, segurança social e respeito a outras culturas como forma de erradicar a miséria, o preconceito e o massacre de populações oprimidas;
- 6) A efetivação dos programas educativos.

A proteção do meio ambiente tem que ser entendida como parte integrante do processo de desenvolvimento econômico e social, compatibilizando, desta forma, ambas as dimensões. Para tanto, foram criadas normas que regulam a relação entre o planejamento e execução de grandes empreendimentos e a preservação ambiental, sendo sua observância mandatária.

Não obstante os potenciais benefícios sociais e econômicos, a construção e operação de projetos de infraestruturas de logística e transportes (rodoviário, ferroviário, aquaviário, aeroaviário, dutoviário) afetam os meios físico, biótico e antrópico em função das intervenções previstas. Estes impactos precisam ser quantificados e ponderados, pois variam e podem ser positivos ou negativos, grandes ou pequenos, permanentes ou temporários, reversíveis ou irreversíveis. Portanto, medidas que objetivem tanto maximizar os efeitos desejáveis quanto eliminar ou reduzir os indesejáveis, precisam ser tomadas.

Considerando que o modo rodoviário é o mais abrangente em termos de construção, os projetos desse modo de transportes acabam sendo mais demandados para fins da fiscalização das leis e conservação ambiental. Esse modo de transporte é um dos principais meios de estudo para implantação de infraestrutura do tipo Centro de Integração Logística – CIL.

Destacando a questão dos projetos rodoviários, segundo o Manual de Impactos Ambientais do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT (uma das principais referências sobre esse tema), os principais danos causados ao ambiente, provenientes da implantação de uma obra rodoviária são:

- Destruição da camada vegetal nativa, com degradação da flora e com prejuízos à fauna ao longo do traçado projetado e nas suas circunvizinhanças;
- Degradação da paisagem e de sítios naturais, históricos e culturais;
- Erosão de cortes e aterros, com subsequentes processos de assoreamento de calhas fluviais;
- Degradação das águas superficiais pela contaminação por óleos, combustíveis e graxas, tanto nos canteiros de obras, durante a construção, quanto devido a eventuais acidentes durante a operação da rodovia;

- Contaminações do ar e solo pelas usinas de asfalto ou de brita durante a implantação da rodovia;
- Degradação provocada pela urbanização induzida ou descontrolada ao longo ou em pontos específicos da rodovia;
- Indução ao desenvolvimento desordenado de atividades econômicas;
- Alteração da posse, distribuição e uso da terra;
- Abertura de estradas vicinais ou caminhos não projetados, clandestinos e ilegais que permitem o acesso a regiões com características de significativo interesse ambiental, tais como reservas ou parques.

No campo das ações para adequações ambiental dos projetos de infraestrutura de transportes destacam-se como pioneiros, os esforços empreendidos pelo DNIT. Desta forma, procurando regular a implantação de empreendimentos de infraestrutura, a Lei nº 10.233/01 constitui como objetivo do DNIT implementar, em sua esfera de atuação, a política formulada para a administração da infraestrutura do Sistema Federal de Viação, compreendendo sua operação, manutenção, restauração ou reposição, adequação de capacidade, e ampliação mediante construção de novas vias e terminais, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos nesta Lei.

No cumprimento de suas funções esse departamento teve que compatibilizar sua atuação nos empreendimentos rodoviários com a preservação do meio ambiente de forma que sejam atendidos os preceitos constitucionais expostos no artigo 225 da Constituição Federal, inciso IV e parágrafo 4º:

Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao poder público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

De forma semelhante, sem descrever detalhes específicos, o próprio DNIT aplica conceitos e regramentos para os seus projetos ferroviários e hidroviários. Outras instituições executivas federais do setor de transportes, como a Secretaria Especial de Portos da Presidência da República – SEP/PR, a Valec Engenharia (empresa pública ferroviária), procedem de forma semelhante ao DNIT no licenciamento ambiental de

seus empreendimentos, sejam eles diretamente relacionados com um determinado modo de transportes, ou para outras estruturas, com terminais intermodais, áreas de armazenagem, retroáreas, etc.

Assim, o poder público exige, na forma da lei, para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente, estudo prévio de impacto ambiental.

O Licenciamento Ambiental, instituído pela Lei nº 6.938/81, é um instrumento de planejamento que objetiva a preservação, a melhoria e a recuperação da qualidade ambiental propícia à vida, visando assegurar, no país, condições ao desenvolvimento socioeconômico e à proteção da dignidade da vida humana.

Vale ressaltar que, o descumprimento do procedimento de licenciamento ambiental nas obras rodoviárias tem como consequências:

- Ocupação desordenada induzida pela rodovia, podendo gerar impactos sobre áreas que inicialmente não seriam afetadas pela sua construção;
- Formação de passivos ambientais decorrentes, entre outros, da desmobilização de canteiro de obras e da exploração de jazidas;
- Redução da vida útil da obra devido à ausência de medidas para mitigar alguns impactos sobre o empreendimento tais como: processo erosivo causado naturalmente e retirada da vegetação às margens da rodovia;
- Escolha de traçados ambientalmente inviáveis que encarecem a obra e até mesmo provocam sua paralisação.

Além disso, constitui crime ambiental, conforme previsto no artigo 60 da Lei 9.605/98 (Lei de Crimes Ambientais), os atos de construir, reformar, ampliar, instalar ou fazer funcionar, em qualquer parte do território nacional, estabelecimentos, obras ou serviços potencialmente poluidores, sem licença ou autorização dos órgãos ambientais competentes.

Para fins de acompanhamento do processo de licenciamento, é utilizado o sistema de informações gerenciais Sistema de Apoio à Gestão Ambiental Rodoviária Federal – SAGARF, que visa integrar as informações de todas as Unidades de Infraestrutura Terrestre – UNITS com a sede, lembrando que a definitiva instalação e a

plena operacionalização deste sistema são fundamentais para o gerenciamento das informações referentes à legislação ambiental.

Dessa forma, o objetivo desse Anexo é apresentar o arcabouço da legislação e regulação ambiental inerentes à implantação de estruturas logísticas e de transportes no Brasil.

I.1 LEGISLAÇÃO AMBIENTAL

O licenciamento ambiental tem previsão legal, assim como é regulamentado por diversas normas e que regem os procedimentos necessários para a obtenção de licenças e autorizações de atividades consideradas efetiva ou potencialmente poluidoras, ou que, sob qualquer forma, possam causar degradação ambiental.

A competência sobre questões ambientais é comum, ou seja, compartilhada entre os entes da federação: União, Estados e Municípios. A competência para o licenciamento ambiental depende da extensão do impacto, se local, estadual, ou atingindo mais de um Estado, cabendo, neste caso a União conduzir o processo de licenciamento. Se a legislação aprovada pelo ente responsável pelo licenciamento, Estado ou Município, for mais restritiva que a lei federal, aplica-se a primeira. Entende-se, com isto, que prevalece sempre a legislação mais restritiva.

A seguir, serão apresentados os principais requisitos legais da legislação ambiental e sua disposição principal.

Constituição Federal, inciso IV e parágrafo 4º:

Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao poder público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

Lei nº 6.938/1981 – Lei da Política Nacional do Meio Ambiente

Art. 2º. A Política Nacional do Meio Ambiente tem por objetivo a preservação, melhoria e recuperação da qualidade ambiental propícia à vida, visando assegurar, no

País, condições ao desenvolvimento socioeconômico, aos interesses da segurança nacional e à proteção da dignidade da vida humana.

Art. 9º. Inciso IV – o licenciamento e a revisão de atividades efetiva e potencialmente poluidoras como instrumento da Política Nacional de Meio Ambiente.

Art. 10º. A construção, instalação, ampliação e funcionamento de estabelecimentos e atividades utilizadoras de recursos ambientais, considerados efetiva e potencialmente poluidores, bem como os capazes, sob qualquer forma, de causar degradação ambiental, dependerão de prévio licenciamento de órgão estadual competente, integrante do Sistema Nacional de Meio Ambiente – SISNAMA, e do Instituto Brasileiro de Meio Ambiente – IBAMA, em caráter supletivo, sem prejuízo de outras licenças exigíveis.

§ 4º. Compete ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis – IBAMA o licenciamento previsto no caput deste artigo, no caso de atividades e obras com significativo impacto ambiental, de âmbito nacional e regional.

Decreto nº 99.274/1990 – regulamenta a Lei nº 6.938/81

Art. 19. O Poder Público, no exercício de sua competência de controle, expedirá as seguintes licenças:

- i. Licença Prévia – LP, na fase preliminar do planejamento de atividade, contendo requisitos básicos a serem atendidos nas fases de localização, instalação e operação, observados os planos municipais, estaduais ou federais do uso do solo;
- ii. Licença de Instalação – LI, autorizando o início da implantação, de acordo com as especificações constantes no Projeto Executivo aprovado; e
- iii. Licença de Operação – LO, autorizando, após as verificações necessárias, o início da atividade licenciada e o funcionamento de seus equipamentos de controle de poluição, de acordo com o previsto nas Licenças Prévia e de Instalação.

Lei nº 10.233/2001 - Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências.

Por exemplo, no Art. 80. Constitui-se objetivo do DNIT implementar, em sua esfera de atuação, a política formulada para a administração da infraestrutura do Sistema Federal de Viação, compreendendo sua operação, manutenção, restauração ou reposição, adequação de capacidade, e ampliação mediante construção de novas vias e terminais, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos nesta Lei.

Lei nº 9.605/1998 - Lei de Crimes Ambientais – Dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente.

Art. 60. Constitui-se em prática de crime ambiental construir, reformar, ampliar, instalar ou fazer funcionar, em qualquer parte do território nacional, estabelecimentos, obras ou serviços potencialmente poluidores, sem licença ou autorização dos órgãos ambientais competentes.

Lei nº 9.985/2000 – institui o Sistema de Unidades de Conservação da Natureza – SNUC, e estabelece critérios e normas para a criação, implantação e gestão das unidades de conservação.

Resolução CONAMA nº 01/1986 – A fim de suprir a carência do estabelecimento de competência de critérios técnicos a serem adotados, além de determinar quais os projetos que deveriam ter seus impactos analisados, o Conselho Nacional do Meio Ambiente, CONAMA, aprovou a Resolução 01 de 23 de outubro de 1986, a qual dispõe sobre os procedimentos relativos à Estudo de Impacto Ambiental.

Resolução CONAMA nº 06/1986 – Aprova os modelos de publicação de pedidos de licenciamento em quaisquer de suas modalidades, sua renovação e a respectiva concessão e aprova os modelos para publicação de licenças.

Resolução CONAMA nº 02/1996 – estabelece como requisito para o licenciamento de empreendimentos de relevante impacto ambiental a implantação de uma unidade de conservação de domínio público e uso indireto.

Resolução CONAMA nº 237/1997 - Define o licenciamento ambiental além de avaliar os impactos causados pelas atividades, tais como: seu potencial ou sua capacidade de degradar o meio ambiente, de gerar líquidos poluentes (despejos e efluentes), resíduos sólidos, emissões atmosféricas, ruídos e o potencial de risco quanto a incêndios e explosões.

Art. 1º. Licenciamento Ambiental: procedimento administrativo pelo qual o órgão ambiental competente licencia a localização, instalação, ampliação e a operação de empreendimentos e atividades utilizadoras de recursos ambientais, consideradas efetiva ou potencialmente poluidoras ou daquelas que, sob qualquer forma, possam causar degradação ambiental, considerando as disposições legais e regulamentares e as normas técnicas aplicáveis ao caso.

A Resolução CONAMA nº 237/97 define ainda, como impacto ambiental regional todo e qualquer impacto que afete diretamente, no todo ou em parte, o território de dois ou mais Estados.

Corpo Normativo Ambiental para Empreendimentos Rodoviários – DNER (1996) – Padroniza o desenvolvimento de atividades relativas ao Meio Ambiente em estudos, projetos, obras e operação de rodovias.

I.2 DIRETRIZES

A Constituição Federal de 1988 apresenta como dever do Estado, em seus diversos níveis, a proteção do meio ambiente.

Portanto, além da observância da legislação ambiental vigente, deve ser de conhecimento das UNITs o funcionamento estrutural dos órgãos ambientais para o licenciamento, suas áreas de atuação e o nível de competência, órgãos estes apresentado a seguir.

Sistema Nacional de Meio Ambiente – SISNAMA

Segundo a Lei nº 6938/1981 no seu Art. 6º:

Art. 6º. Os órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal, dos Territórios e dos Municípios, bem como as fundações instituídas pelo Poder Público, responsáveis pela proteção e melhoria da qualidade ambiental, constituirão o Sistema Nacional do Meio Ambiente – SISNAMA, assim estruturado:

- I. Órgão superior: o Conselho de Governo, com a função de assessorar o Presidente da República na formulação da política nacional e nas diretrizes governamentais para o meio ambiente e os recursos ambientais;
- II. Órgão consultivo e deliberativo: o **Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA**, com a finalidade de assessorar, estudar e propor ao Conselho de Governo, diretrizes de políticas governamentais para o meio ambiente e os recursos naturais e deliberar, no âmbito de sua competência, sobre normas e padrões compatíveis com o meio ambiente ecologicamente equilibrado e essencial à sadia qualidade de vida;
- III. Órgão central: a **Secretaria do Meio Ambiente da Presidência da República – SEMA**, com a finalidade de planejar, coordenar, supervisionar e controlar, como órgão federal, a política nacional e as diretrizes governamentais fixadas para o meio ambiente;
- IV. Órgão executor: o **Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA**, com a finalidade de executar e fazer executar, como órgão federal, a política e diretrizes governamentais fixadas para o meio ambiente;
- V. Órgãos Seccionais: os órgãos ou entidades estaduais responsáveis pela execução de programas, projetos e pelo controle e fiscalização de atividades capazes de provocar a degradação ambiental;
- VI. Órgãos Locais: os órgãos ou entidades municipais, responsáveis pelo controle e fiscalização dessas atividades, nas suas respectivas jurisdições.

Aos órgãos competentes do SISNAMA, cabe a elaboração, revisão, adequação e execução da legislação ambiental em todos os seus aspectos. Para melhor

compreensão, a figura a seguir esquematiza o funcionamento estrutural e de relacionamento do Sistema Nacional de Meio Ambiente – SISNAMA.

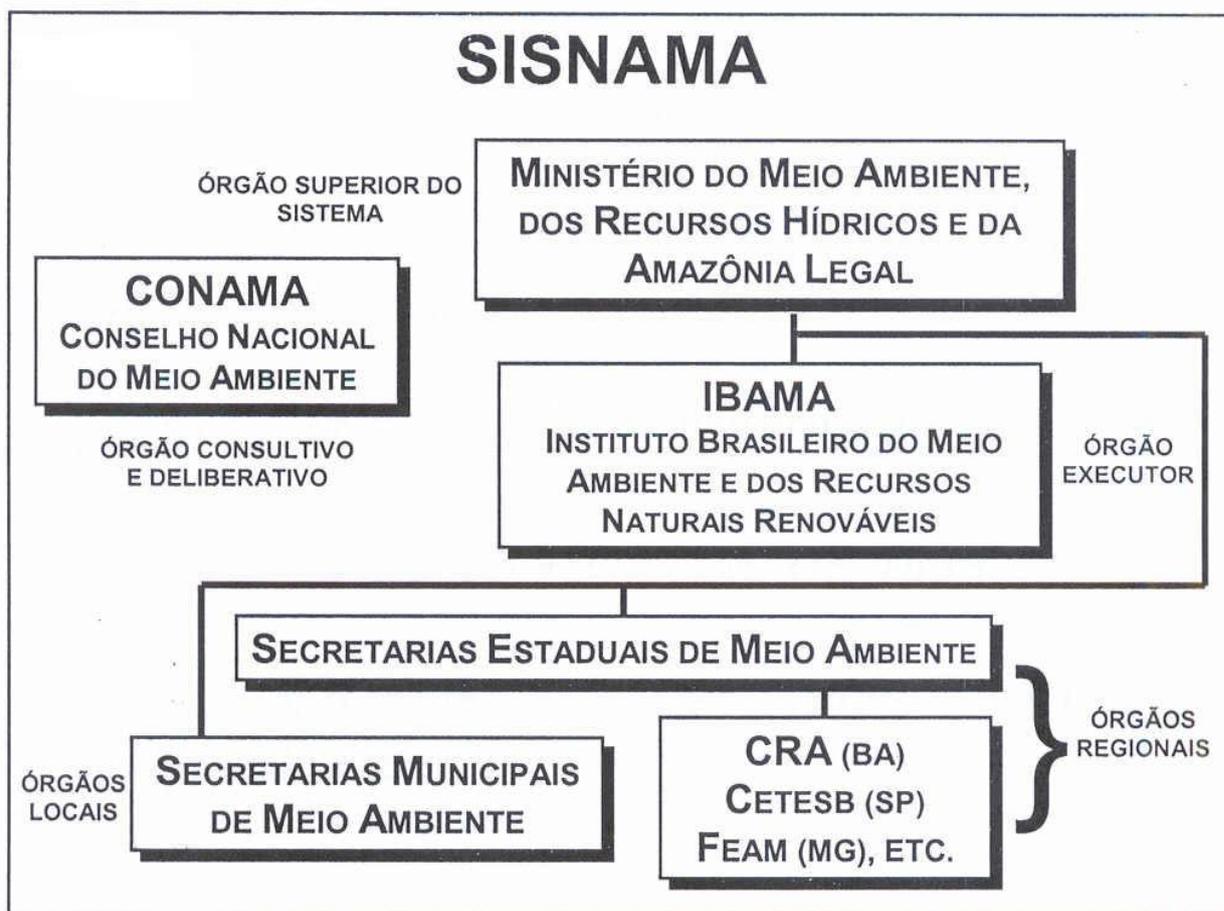


Figura I.1 – Estrutura do SISNAMA.

Conselho Nacional de Meio Ambiente – CONAMA

Além da estrutura do SISNAMA, a Lei nº 6938/1981 em seu Art. 8º atribui como competência do CONAMA:

- I. estabelecer, mediante proposta da SEMA, normas e critérios para o licenciamento de atividades efetiva ou potencialmente poluidoras, a ser concedido pelos Estados e supervisionado pela SEMA;
- II. determinar, quando julgar necessário, a realização de estudos das alternativas e das possíveis consequências ambientais de projetos públicos ou privados, requisitando aos órgãos federais, estaduais e municipais, bem assim a entidades privadas, as informações indispensáveis para

apreciação dos estudos de impacto ambiental, e respectivos relatórios, no caso de obras ou atividades de significativa degradação ambiental, especialmente nas áreas consideradas patrimônio nacional.

Art. 10.

§ 3º. O órgão estadual do meio ambiente e a SEMA, esta última em caráter supletivo, poderão, se necessário e sem prejuízo das penalidades pecuniárias cabíveis, determinar a redução das atividades geradoras de poluição, para manter as emissões gasosas, os efluentes líquidos e os resíduos sólidos dentro das condições e limites estipulados no licenciamento concedido.

Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Renováveis – IBAMA

O IBAMA é o principal órgão licenciador em nível federal. Possui poderes de homologação das Licenças Ambientais e outros instrumentos legais pertinentes. Qualquer atividade potencialmente poluidora que se estabeleça por processos de implantação (construção ou instalação), bem como o seu futuro funcionamento, dependerá, de acordo com o seu porte e características, da intervenção do IBAMA ou outro órgão licenciador competente.

A Lei nº 6938/1981 atribui como competência do IBAMA:

§ 4º Compete ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis - IBAMA o licenciamento previsto no caput deste artigo, no caso de atividades e obras com significativo impacto ambiental, de âmbito nacional ou regional.

Art. 12.

Parágrafo único. As entidades e órgãos referidos no caput deste artigo deverão fazer constar dos projetos à realização de obras e aquisição de equipamentos destinados ao controle de degradação ambiental e a melhoria da qualidade do meio ambiente.

Agência Nacional de Águas – ANA

Tem como missão regular o uso da água dos rios e lagos de domínio da União, assegurando quantidade e qualidade para usos múltiplos, e implementar o Sistema

Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos, um conjunto de mecanismos, jurídicos e administrativos, que visam o planejamento racional da água com a participação de governos municipais, estaduais e sociedade civil, criando, assim, condições técnicas para implantar a Lei 9.433/1997, conhecida como Lei das Águas.

Fundação Nacional do Índio – FUNAI

Instituída pela LEI Nº 5.371/1967, com a finalidade de:

Art. 1º. Inciso I - estabelecer as diretrizes e garantir o cumprimento da política indigenista, baseada nos princípios a seguir enumerados:

- a) Respeito à pessoa do índio e às instituições e comunidades tribais;
 - b) Garantia à posse permanente das terras que habitam e o usufruto exclusivo dos recursos naturais e de todas as unidades nelas existentes;
 - c) Preservação do equilíbrio biológico e cultural do índio, no seu contato com a sociedade nacional;
 - d) Resguardo à aculturação espontânea do índio, de forma que sua evolução socioeconômica se processe a salvo de mudanças bruscas;
- II. Gerir o Patrimônio Indígena, no sentido de sua conservação, ampliação e valorização;
- VII. Exercitar o poder de político nas áreas reservadas e nas matérias atinentes à proteção do índio.

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN

A Portaria nº 230 do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, de 17 de dezembro de 2002 (Anexo 2) estabelece diretrizes a serem seguidas para a compatibilização da obtenção de licenças ambientais com a salvaguarda do patrimônio arqueológico.

I.3 SISTEMA DE GESTÃO AMBIENTAL

O termo gestão ambiental é frequentemente usado para designar ações ambientais em determinados espaços geográficos, como por exemplo: gestão ambiental de bacias hidrográficas, gestão ambiental de parques e reservas florestais, gestão de áreas de proteção ambiental, gestão ambiental de reservas de biosfera e outras tantas modalidades de gestão que incluam aspectos ambientais.

A gestão ambiental empresarial está essencialmente voltada para organizações, ou seja, companhias, corporações, firmas, empresas ou instituições e pode ser definida como sendo um conjunto de políticas, programas e práticas administrativas e operacionais que levam em conta a saúde e a segurança das pessoas e a proteção do meio ambiente através da eliminação ou minimização de impactos e danos ambientais decorrentes do planejamento, implantação, operação, ampliação, realocação ou desativação de empreendimentos ou atividades, incluindo-se todas as fases do ciclo de vida de um produto.

O objetivo maior dessa prática deve ser a busca permanente de melhoria da qualidade ambiental dos serviços, produtos e ambiente de trabalho de qualquer organização pública ou privada. É necessário, portanto, um processo de aprimoramento constante do sistema de gestão ambiental global de acordo com a política estabelecida pela organização.

I.4 FUNDAMENTAÇÃO PARA O LICENCIAMENTO AMBIENTAL

Visando aumentar a conformidade dos empreendimentos de infraestrutura de logística e transportes às normas relacionadas ao meio ambiente, neste item serão tratadas as especificações relativas ao licenciamento ambiental, em especial, à concessão das necessárias licenças ambientais.

I.4.1 Considerações Gerais

As questões ambientais devem ser consideradas na implantação de todo empreendimento, fazendo com que o avanço tecnológico, notório nos dias atuais, seja

um aliado na preservação do ambiente fortalecendo, assim, as premissas do desenvolvimento sustentável.

No caso de obras rodoviárias a observância dos estudos ambientais, das licenças prévias, de instalação e de operação, bem como os programas de monitoramento, contribuem para a redução do passivo ambiental e dos os custos de recuperação, assim como, para a mitigação dos impactos negativos, além de evitar a paralisação da obra ou a necessidade de intervenção por parte dos órgãos ambientais.

Para o completo entendimento dos procedimentos necessários para a obtenção das licenças ambientais torna-se importante destacar alguns critérios e definições estabelecidas na legislação ambiental vigente no país.

A resolução CONAMA 1/1986 estabelece definições, responsabilidades, critérios básicas e diretrizes gerais para o uso e implementação da Avaliação de Impacto Ambiental como um dos instrumentos da Política Nacional do Meio Ambiente, conforme citado a seguir.

I.4.2 Impactos Ambientais

Segundo a citada Resolução, impacto ambiental é qualquer alteração das propriedades físicas, químicas e biológicas do meio ambiente; causada por qualquer forma de matéria ou energia resultante das atividades humanas que, direta ou indiretamente, afetam:

- A saúde, a segurança e o bem-estar da população;
- As atividades sociais e econômicas;
- A biota;
- As condições estéticas e sanitárias do meio ambiente;
- A qualidade dos recursos ambientais.

I.4.3 Estudo de Impacto Ambiental – EIA e Relatório de Impacto Ambiental – RIMA

A Resolução CONAMA 01/1986 dispõe que dependerá de elaboração de Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental, a serem submetidos à aprovação do órgão estadual competente e da SEMA, em caráter supletivo. O licenciamento de atividades modificadoras do meio ambiente compreende, dentre outras, as seguintes atividades:

- Estradas de rodagem com 2 (duas) ou mais faixas de rolamento;
- Ferrovias;
- Portos, terminais de minério, petróleo e produtos químicos;
- Aeroportos.

Rege a referida resolução em seu Art. 5º que, além de atender à legislação, em especial os princípios e objetivos expressos na Lei de Política Nacional do Meio Ambiente, o Estudo de Impacto Ambiental obedecerá às seguintes diretrizes gerais:

- I. Contemplar todas as alternativas tecnológicas e de localização de projeto, confrontando-as com a hipótese de não execução do projeto;
- II. Identificar e avaliar sistematicamente os impactos ambientais gerados nas fases de implantação e operação da atividade;
- III. Definir os limites da área geográfica a ser direta ou indiretamente afetada pelos impactos, denominada área de influência do projeto, considerando, em todos os casos, a bacia hidrográfica na qual se localiza;
- IV. Considerar os planos e programas governamentais, propostos e em implantação na área de influência do projeto, e sua compatibilidade.

E o Art. 6º define que o estudo de impacto ambiental desenvolverá, no mínimo, as seguintes atividades técnicas:

- I Diagnóstico ambiental da área de influência do projeto completa descrição e análise dos recursos ambientais e suas interações, tal como existem, de modo a caracterizar a situação ambiental da área, antes da implantação do projeto, considerando:

- a) o meio físico - o subsolo, as águas, o ar e o clima, destacando os recursos minerais, a topografia, os tipos e aptidões do solo, os corpos d'água, o regime hidrológico, as correntes marinhas, as correntes atmosféricas;
 - b) o meio biológico e os ecossistemas naturais - a fauna e a flora, destacando as espécies indicadoras da qualidade ambiental, de valor científico e econômico, raras e ameaçadas de extinção e as áreas de preservação permanente;
 - c) o meio socioeconômico - o uso e ocupação do solo, os usos da água, destacando os sítios e monumentos arqueológicos, históricos e culturais da comunidade, as relações de dependência entre a sociedade local, os recursos ambientais e a potencial utilização futura desses recursos.
- II Análise dos impactos ambientais do projeto e de suas alternativas, através de identificação, previsão da magnitude e interpretação da importância dos prováveis impactos relevantes, discriminando: os impactos positivos e negativos (benéficos e adversos), diretos e indiretos, imediatos e a médio e longo prazos, temporários e permanentes; seu grau de reversibilidade; suas propriedades cumulativas e sinérgicas; a distribuição dos ônus e benefícios sociais.
- III Definição das medidas mitigadoras dos impactos negativos, entre elas os equipamentos de controle e sistemas de tratamento de despejos, avaliando a eficiência de cada uma delas.
- IV Elaboração do programa de acompanhamento e monitoramento (impactos positivos e negativos), indicando os fatores e parâmetros a serem considerados.

Quanto ao RIMA, a resolução destaca em seu Art. 9º que refletirá as conclusões de estudo de impacto ambiental e conterá, no mínimo:

- I Os objetivos e justificativas do projeto, sua relação e compatibilidade com as políticas setoriais, planos e programas governamentais;

- II A descrição do projeto e suas alternativas tecnológicas e locacionais, especificando para cada um deles, nas fases de construção e operação a área de influência, as matérias primas, e mão de obra, as fontes de energia, os processos e técnica operacionais, os prováveis efluentes, emissões, resíduos de energia, os empregos diretos e indiretos a serem gerados;
- III A síntese dos resultados dos estudos de diagnósticos ambiental da área de influência do projeto;
- IV A descrição dos prováveis impactos ambientais da implantação e operação da atividade, considerando o projeto, suas alternativas, os horizontes de tempo de incidência dos impactos e indicando os métodos, técnicas e critérios adotados para sua identificação, quantificação e interpretação;
- V A caracterização da qualidade ambiental futura da área de influência, comparando as diferentes situações da adoção do projeto e suas alternativas, bem como com a hipótese de sua não realização;
- VI A descrição do efeito esperado das medidas mitigadoras previstas em relação aos impactos negativos, mencionando aqueles que não puderam ser evitados, e o grau de alteração esperado;
- VII O programa de acompanhamento e monitoramento dos impactos;
- VIII Recomendação quanto à alternativa mais favorável (conclusões e comentários de ordem geral).

I.4.4 Sistema de Unidades de Conservação

O Sistema de Unidades de Conservação da Natureza – SNUC foi instituído pela Lei nº 9.985/2000, a qual estabelece critérios e normas para a criação, implantação e gestão das unidades de conservação.

Entende-se por unidade de conservação o espaço territorial e seus recursos ambientais, incluindo as águas jurisdicionais, com características naturais relevantes, legalmente instituído pelo Poder Público, com objetivos de conservação e limites

definidos, sob-regime especial de administração, ao qual se aplicam garantias adequadas de proteção.

Conforme rege a Lei, as unidades de conservação integrantes do SNUC dividem-se em dois grupos, com características específicas:

- I Unidades de Proteção Integral: apresentam o objetivo básico de preservar a natureza, sendo admitido apenas o uso indireto dos seus recursos naturais, com exceção dos casos previstos na Lei.

O grupo das Unidades de Proteção Integral é composto pelas seguintes categorias de unidades de conservação:

- Estação Ecológica;
- Reserva Biológica;
- Parque Nacional;
- Monumento Natural;
- Refúgio de Vida Silvestre.

- II Unidades de Uso Sustentável: apresentam o objetivo básico de compatibilizar a conservação da natureza com o uso sustentável de parcela dos seus recursos naturais.

O grupo das Unidades de Uso Sustentável é constituído das seguintes categorias de unidades de conservação:

- Área de Proteção Ambiental;
- Área de Relevante Interesse Ecológico;
- Floresta Nacional;
- Reserva Extrativista;
- Reserva de Fauna;
- Reserva de Desenvolvimento Sustentável;
- Reserva Particular do Patrimônio Natural.

Lei nº 9.985/2000 estabelece em seu Art. 36 que nos casos de licenciamento de empreendimentos de significativo impacto ambiental, assim considerado pelo órgão ambiental competente, com fundamento em estudo de impacto ambiental e respectivo relatório – RIMA, o empreendedor é obrigado a apoiar a implantação e manutenção de unidade de conservação do grupo de proteção ambiental, de acordo com o disposto neste artigo e no regulamento desta Lei.

A Resolução CONAMA nº 02/1996 em seu Art.1º estabelece que, “para fazer face à reparação dos danos ambientais causados pela destruição de florestas e outros ecossistemas, o licenciamento de empreendimentos de relevante impacto ambiental, assim considerado pelo órgão ambiental competente com fundamento do EIA/RIMA, terá como um dos requisitos a serem atendidos pela entidade licenciada, a implantação de uma unidade de conservação de domínio público e uso indireto, preferencialmente uma Estação Ecológica, a critério do órgão licenciador, ouvido o empreendedor”.

I.5 CONSIDERAÇÕES ESPECÍFICAS

Atendendo ao objetivo deste estudo, serão apresentados neste item os procedimentos que devem ser seguidos para obtenção das Licenças Ambientais (Prévia, Instalação, Operação) das obras rodoviárias realizadas pelas UNITs e por meio de convênios, em consonância com a legislação ambiental em vigor.

O art. 10º da Resolução CONAMA nº 237/1997 define que o procedimento de licenciamento ambiental obedecerá as seguintes etapas:

- I Definição pelo órgão ambiental competente, com participação do empreendedor, dos documentos, projetos e estudos ambientais, necessários ao início do processo de licenciamento;
- II Requerimento da licença ambiental pelo empreendedor, acompanhado dos documentos, projetos e estudos ambientais pertinentes, dando-se a devida publicidade;
- III Análise pelo órgão ambiental competente, integrante do SISNAMA, dos documentos, projetos e estudos ambientais apresentados e a realização de vistorias técnicas, quando necessárias;

- IV Solicitação de esclarecimentos e complementações pelo órgão ambiental competente, integrante do SISNAMA, uma única vez, em decorrência da análise dos documentos, projetos e estudos ambientais apresentados, quando couber, podendo haver a reiteração da mesma solicitação caso os esclarecimentos e complementações não tenham sido satisfatórios;
- V Audiência pública, quando couber, de acordo com a regulamentação pertinente;
- VI Solicitação de esclarecimentos e complementações pelo órgão ambiental competente, decorrentes de audiências públicas, quando couber, podendo haver reiteração da solicitação quando necessário;
- VII Emissão de parecer técnico conclusivo e, quando couber, parecer jurídico;
- VII Deferimento ou indeferimento do pedido de licença, dando-se a devida publicidade.

Vale destacar, que o Art. 4º da Resolução nº 237/1986 prediz que compete ao IBAMA, o órgão executor do SISNAMA, o licenciamento ambiental de empreendimentos e atividades com significativo impacto ambiental de âmbito nacional ou regional:

- I localizadas ou desenvolvidas conjuntamente no Brasil e em países limítrofes; no mar territorial; na plataforma continental; na zona econômica exclusiva; em terras indígenas ou em unidades de conservação do domínio da União;
- II localizados ou desenvolvidos em dois ou mais Estados;
- III cujos impactos ambientais diretos ultrapassam os limites territoriais do país ou de um ou mais Estados;
- IV destinados a pesquisar, lavrar, produzir, beneficiar, transportar, armazenar, dispor material radioativo, em qualquer estágio, ou que utilizem energia nuclear em qualquer de suas formas e aplicações, mediante parecer do CNEN;
- V bases ou empreendimentos militares, quando couber, observada à legislação específica.

Além das LP, LI e LO, algumas atividades exigem a obtenção de Licenças Especiais – LE, fornecida pelo IBAMA ou por outros órgãos gestores de políticas públicas. Para o setor de transportes cita-se algumas LEs e seus respectivos órgãos de outorga:

- Autorização de Supressão de Vegetação Nativa (IBAMA);
- Autorização de Uso de Áreas de Preservação Permanente (Órgão Ambiental Federal ou Estadual);
- Outorga de Uso de Recursos Hídricos (Agência Nacional de Águas – ANA);
- Exploração de Recursos Minerais (Departamento Nacional de Pesquisa Mineral – DNPM);
- Usos de Áreas de Propriedade da União (Secretaria do Patrimônio da União – SPU);
- Atuar em áreas de preservação histórico-cultural (Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN);
- Atuar com Populações e Áreas Indígenas (Fundação Nacional do Índio – FUNAI);
- Estudos e interferência em áreas das regiões remanescentes de Quilombolas (Fundação Cultural Palmares).

Para a obtenção das Licenças Ambientais é necessária a apresentação de documentação técnica que comprove a viabilidade ambiental da atividade e o compromisso do empreendedor em relação às medidas a serem adotadas no decurso do projeto:

LICENÇA PRÉVIA

- Ficha de Caracterização do Empreendimento – FCE: trata-se de documento que especifica o tipo de empreendimento, local de implantação (construção ou alteração), área de influência, justificativa do projeto, porte, tecnologia empregada e principais aspectos ambientais envolvidos. O

IBAMA determina que a partir da FCE sejam identificados os critérios de exigibilidade e o detalhamento necessário aos estudos ambientais a serem elaborados pelo empreendedor, a necessidade de procedimentos específicos para as licenças ambientais, observadas a natureza, características e peculiaridades de licenciamento com as etapas de planejamento, implantação e operação das atividades ou empreendimento.

- Termos de Referência: consiste de documento expedido quando se faz o pedido de licenciamento prévio, o qual estabelece as diretrizes, conteúdo mínimo e abrangência do estudo ambiental exigido para a elaboração do EIA/RIMA. Os Termos de Referência Ambiental constituem marco fundamental para que o EIA alcance o fim desejado e a qualidade esperada.
- Estudo de Impacto Ambiental – EIA e Relatório de Impacto Ambiental - RIMA: instrumentos exigidos para o licenciamento de atividades modificadoras do meio ambiente com impactos significativos que, segundo a Resolução CONAMA nº 01/1986 serão submetidos à aprovação do órgão estadual competente.
- Relatório de Controle Ambiental – RCA: para casos de extração mineral, em função da natureza, localização, porte e demais peculiaridades do empreendimento (tipo de atividade que ocorre com frequência nas obras de empreendimentos de transportes).

LICENÇA DE INSTALAÇÃO

- Projeto Básico Ambiental – PBA: documento que apresenta, detalhadamente, todas as medidas de controle e os programas ambientais propostos no EIA, sendo a sua apresentação uma premissa para a obtenção da licença de instalação.
- Plano de Controle Ambiental – PCA: documento contendo os projetos executivos de minimização dos impactos ambientais avaliados pelo EIA/RIMA e entregues para a obtenção da LO.

LICENÇA DE OPERAÇÃO

- Relatório de Implantação dos Programas Ambientais – RIPA

As etapas a serem cumpridas no processo de licenciamento ambiental serão apresentadas, a seguir, em forma de fluxogramas. As siglas utilizadas nos fluxogramas são descritas no Quadro I.1.

Quadro I.1 – Siglas utilizadas no licenciamento ambiental.

SIGLA	DESCRIÇÃO
RDE	Relatório Descritivo do Empreendimento
FCE	Ficha de Caracterização do Empreendimento
OLA	Órgão Licenciador Ambiental
CE	Cadastro do Empreendimento
TR	Termo de Referência
LA	Licenciamento Ambiental
LAS	Licenciamento Ambiental Simplificado
EIA/RIMA	Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental
LP	Licença Prévia
LI	Licença de Instalação
LO	Licença de Operação
RLP	Requerimento de LP
RAS	Relatório Ambiental Simplificado
SISLIC	Sistema de Cadastro Ambiental de Empreendimentos
SLA	Solicitação de Licença Ambiental

I.5.1 Sistema de Licenciamento Ambiental

Para a obtenção da Licença de Operação de qualquer empreendimento deve-se obedecer as etapas do Sistema de Licenciamento Ambiental apresentadas no Quadro I.1.

O processo inicia-se quando o empreendedor comunica ao órgão licenciador ambiental competente o interesse em implantar uma atividade. É expedido o Termo de Referência pelo órgão licenciador, onde é definida a modalidade de licenciamento

ambiental que o empreendimento estará sujeito, ou seja, obrigatória à elaboração de EIA/RIMA, ou de Relatório Ambiental Simplificado – RAS, ou Regulamentação Ambiental ou ainda, outra modalidade de licenciamento ambiental. No item I.5.1.1 é apresentado o fluxograma das etapas a serem cumpridas na obtenção do Termo de Referência.

Numa segunda etapa é elaborado o EIA/RIMA de acordo com as especificações do Termo de Referência. No item I.5.1.2 é apresentado um fluxograma das etapas a serem cumpridas para a consolidação do EIA/RIMA.

Quando houver a especificação de elaborar o Relatório Ambiental Simplificado – RAS deve-se seguir as recomendações do TR. No item I.5.1.3 é apresentado um fluxograma das etapas a serem cumpridas na elaboração do RAS.

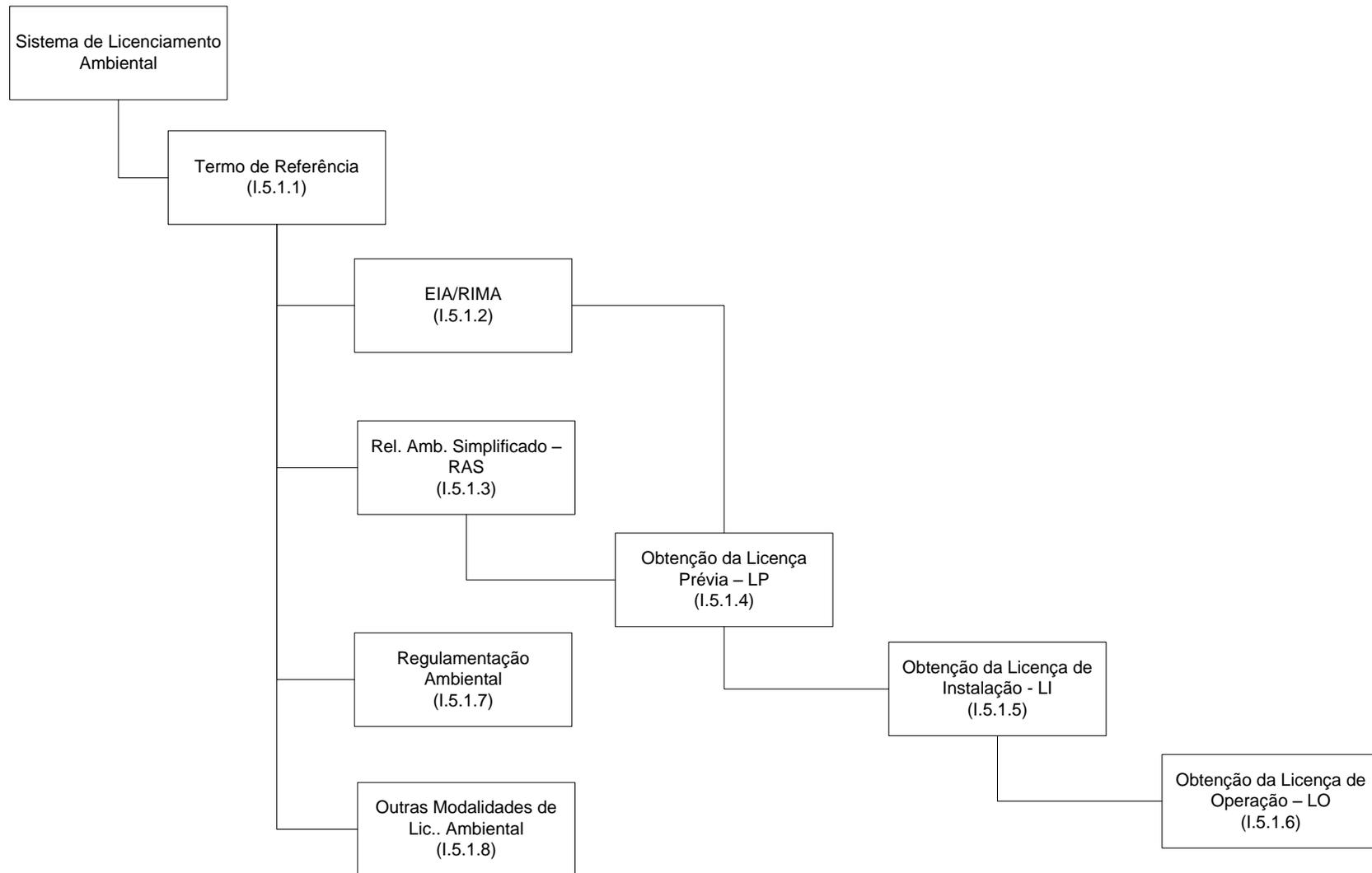
Depois de elaborado o EIA/RIMA, de acordo com o Termo de Referência, amplamente divulgado e submetido à audiência pública e o Relatório Ambiental Simplificado – RAS, deve o empreendedor se encarregar de atender os requisitos necessários para a obtenção da Licença Prévia – LP. No item I.5.1.4 é apresentado um fluxograma das etapas a serem cumpridas no processo de obtenção de LP.

Obtida a LP, deve o empreendedor se encarregar de atender os requisitos necessários para a obtenção da Licença de Instalação – LI. No item I.5.1.5 é apresentado um fluxograma das etapas a serem cumpridas no processo de obtenção de LI.

Obtida a LI, deve o empreendedor se encarregar de atender os requisitos necessários para a obtenção da Licença de Operação – LO. No item I.5.1.6 é apresentado um fluxograma das etapas a serem cumpridas no processo de obtenção de LO.

A elaboração de Relatório para Regulamentação Ambiental deve seguir as recomendações do Termo de Referência – TR. No item I.5.1.7 é apresentado um fluxograma das etapas a serem cumpridas na Regulamentação Ambiental.

Figura I.2 – Sistema de Licenciamento Ambiental.



1.5.1.1 Termo de Referência

O Termo de Referência – TR é um documento expedido pelo órgão licenciador ambiental, onde é estabelecida a modalidade de licenciamento ambiental que o empreendimento estará sujeito, ou seja, define-se a obrigatoriedade de elaboração de EIA/RIMA, ou de Relatório Ambiental Simplificado – RAS, ou Regulamentação Ambiental ou ainda, outra modalidade de licenciamento ambiental;

No TR são estabelecidas, para a elaboração do EIA/RIMA, as diretrizes, conteúdo mínimo e abrangência do estudo ambiental exigido. É, também, o instrumento orientador para o desenvolvimento do projeto, sendo expedido quando se faz o pedido de obtenção da licença prévia. Os Termos de Referência Ambiental constituem um marco fundamental para que o EIA alcance o fim desejado e a qualidade esperada.

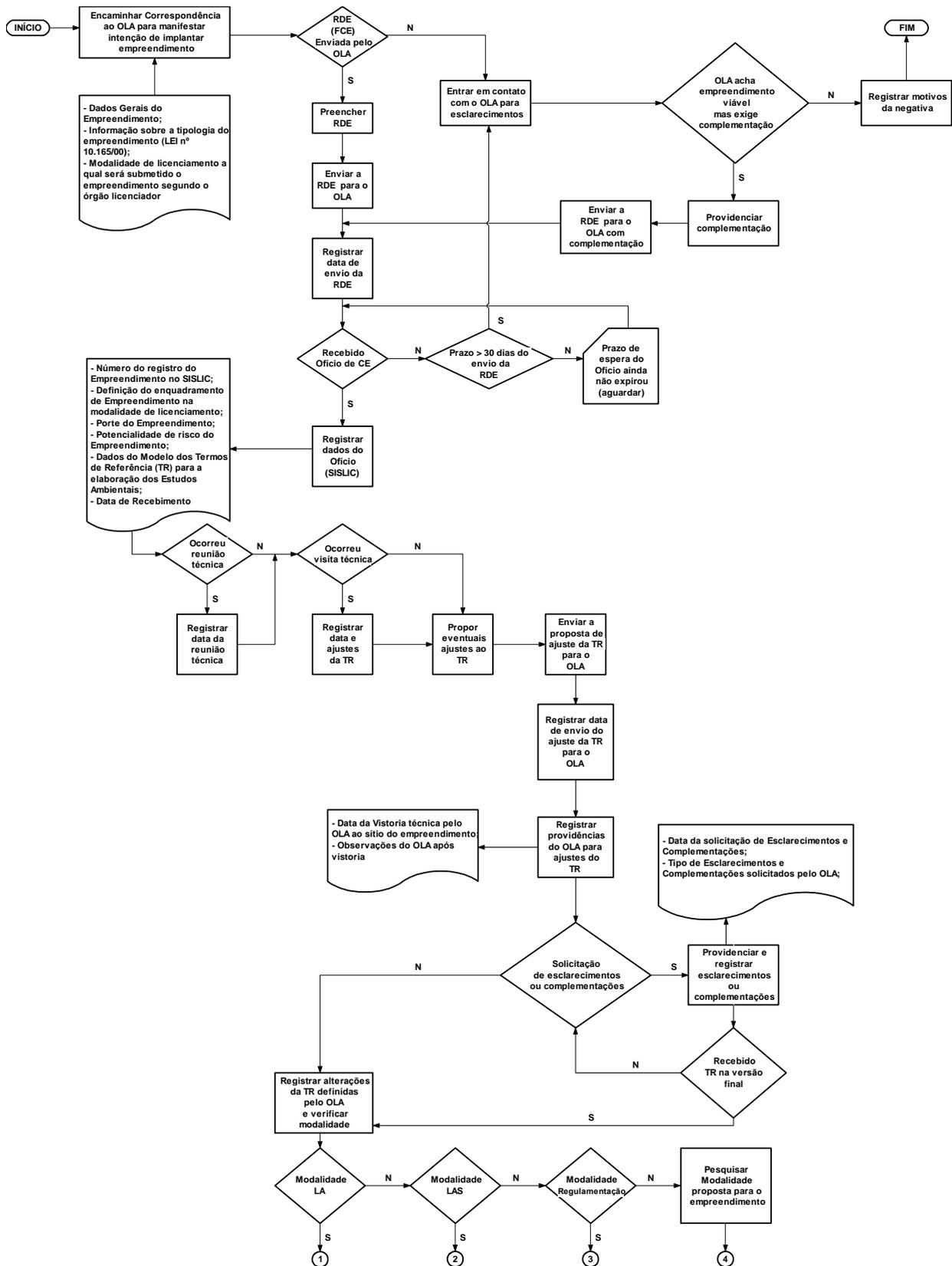
Existindo interesse em implantar um empreendimento deve ser seguido um procedimento que consiste, inicialmente, em comunicar ao Órgão Licenciador Ambiental – OLA responsável, através de correspondência, o interesse em realizar o empreendimento, apresentando dados gerais. Após o recebimento da correspondência e tendo considerado o projeto viável, o OLA disponibiliza o Relatório Descritivo do Empreendimento – RDE ao responsável. Este, então, poderá fazer observações e deverá retornar o RDE ao OLA. O RDE é também denominado Ficha de Caracterização do Empreendimento – FCE.

É possível que o OLA considere o projeto viável, mas sob a realização de complementações a serem realizadas pelo empreendedor. Com as complementações devidamente realizadas, envia-se novamente o RDE ao OLA. Caso o OLA considere o projeto inviável, os motivos da negativa serão registrados e o processo encerrado.

Com o recebimento do ofício do Cadastro do Empreendimento – CE, os dados devem ser registrados no Sistema de Cadastro Ambiental de Empreendimentos – SISLIC. A partir deste registro, podem ocorrer reuniões ou visitas técnicas, de onde possíveis ajustes ao TR são pedidos. Caso necessário, depois dos ajustes feitos, envia-se novamente o TR ao OLA. Após os devidos esclarecimentos, verifica-se a modalidade definida pelo OLA, na qual estará inserido o empreendimento.

A Figura I.3 a seguir apresenta o fluxograma do TR onde se pode visualizar cada etapa do procedimento descrito anteriormente:

Figura I.3 – Termo de Referência.



1.5.1.2 Estudo de Impacto Ambiental / Relatório de Impacto Ambiental – EIA/RIMA

Como visto anteriormente no item 1.5.1.2, o Estudo de Impacto Ambiental – EIA e o Relatório de Impacto Ambiental – RIMA são instrumentos aplicados aos empreendimentos e atividades impactantes.

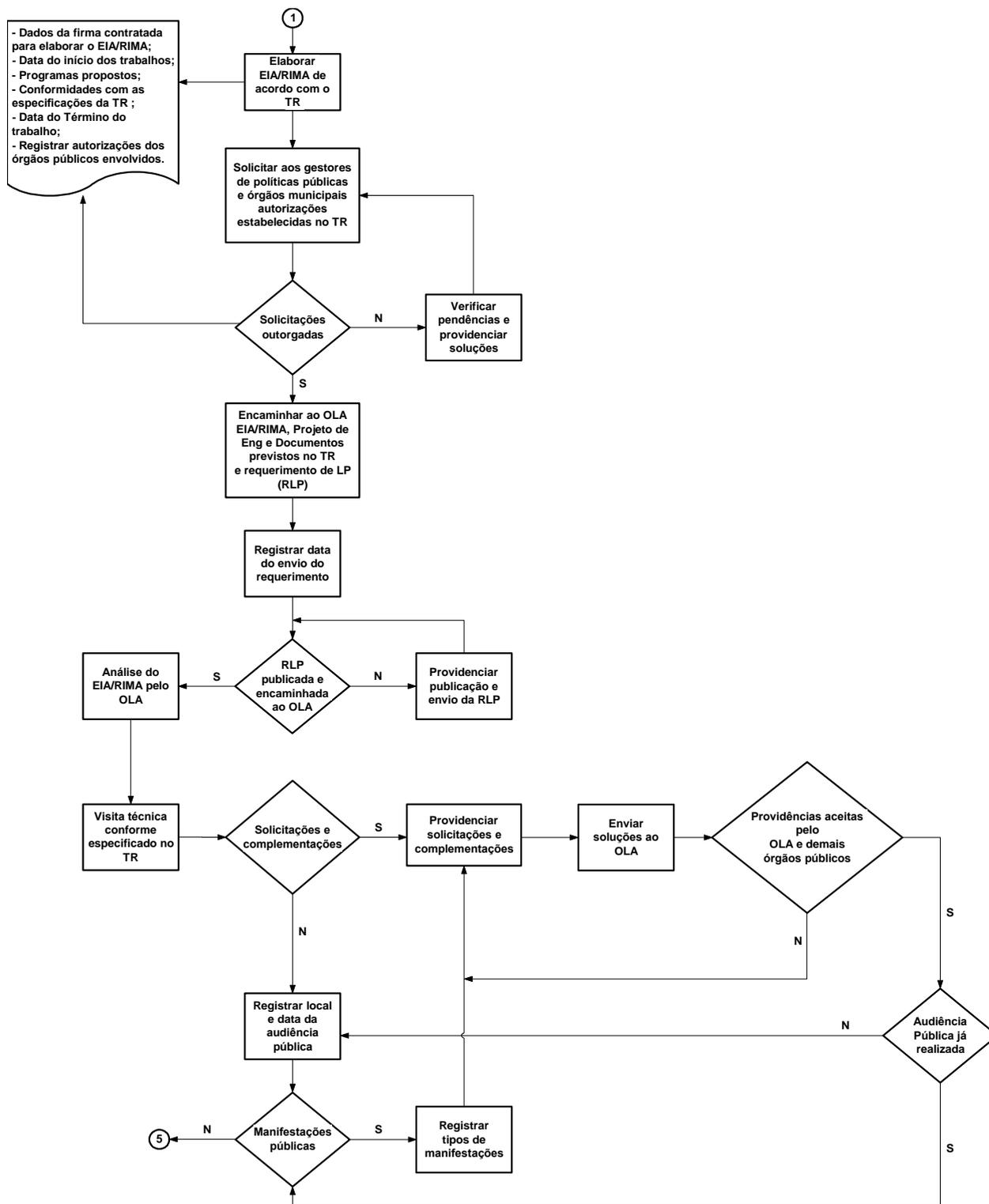
O EIA, fundamentalmente, apresenta estudo detalhado sobre os impactos ambientais associados à implantação de um dado tipo de empreendimento. Neste caso, em sua elaboração, são utilizados diversos recursos científicos e tecnológicos. Deste modo, o EIA presta-se a análises técnicas a serem elaboradas pelo OLA. Enquanto o RIMA, que é um resumo do EIA, deve ser elaborado de forma objetiva e adequada à compreensão por pessoas leigas.

Após a definição do OLA, expressa no TR, de qual modalidade Licenciamento Ambiental se enquadra o empreendimento, será elaborado um EIA/RIMA de acordo com as recomendações do TR. Devem, nesta etapa, ser solicitadas aos órgãos competentes as autorizações que foram estabelecidas no TR. Com estas solicitações outorgadas, encaminha-se ao OLA o EIA/RIMA, projetos de engenharia e documentos previstos no TR, além do requerimento de licença prévia – RLP.

Sendo o RLP publicado e encaminhado ao OLA, este analisa o EIA/RIMA e agenda visita(s) técnica(s) de acordo com a especificação do TR. Caso haja solicitações e complementações a serem atendidas, estas devem ser providenciadas e aceitas pelo OLA e demais órgãos públicos. Com todas as solicitações aceitas, audiência(s) pública(s) é(são) realizada(s). Existindo alguma manifestação pública, análises sobre as questões deverão ser realizadas, assim como providências deverão ser tomadas, devidamente fundamentadas. Caso não existam, a licença prévia é então solicitada, pela entrega ao OLA do EIA/RIMA elaborado e demais documentações pertinentes, como o projeto básico de engenharia.

A Figura 1.4 a seguir apresenta o fluxograma do EIA/RIMA onde se pode visualizar cada etapa do procedimento descrito anteriormente:

Figura I.4 – EIA/RIMA.



1.5.1.3 Relatório Ambiental Simplificado - RAS

Considerando a necessidade de estabelecer procedimento simplificado para o licenciamento dos empreendimentos com impacto ambiental de pequeno porte, a Resolução CONAMA 279/2001 estabelece que, ao requerer a Licença Prévia ao órgão ambiental, o empreendedor apresentará o Relatório Ambiental Simplificado.

O Relatório Ambiental Simplificado – RAS é definido na citada resolução como sendo um documento produzido com base nos estudos relativos aos aspectos ambientais relacionados à localização, instalação, operação e ampliação de uma atividade ou empreendimento, apresentado como subsídio para a concessão da licença prévia requerida que conterá, dentre outras, as informações relativas ao diagnóstico ambiental da região de inserção do empreendimento, sua caracterização, a identificação dos impactos ambientais e das medidas de controle, de mitigação e de compensação.

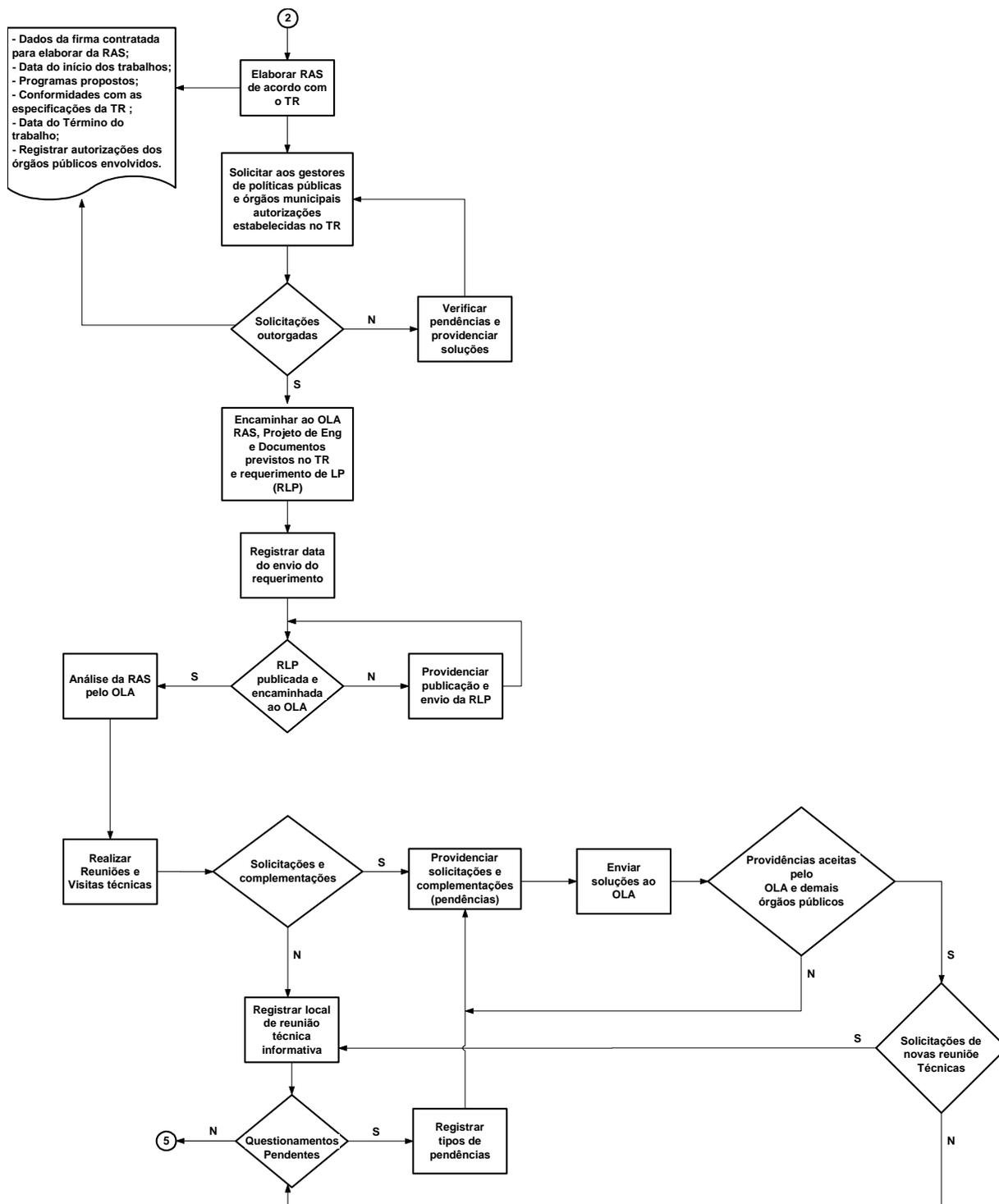
O Anexo I da mesma Resolução é define o conteúdo mínimo do RAS:

- a. Descrição do Projeto: Objetivos e justificativas, em relação e compatibilidade com as políticas setoriais, planos e programas governamentais; Descrição do projeto e suas alternativas tecnológicas e locais, considerando a hipótese de não realização, especificando a área de influência;
- b. Diagnóstico e Prognóstico Ambiental: Diagnóstico ambiental; Descrição dos prováveis impactos ambientais e socioeconômicos da implantação e operação da atividade, considerando o projeto, suas alternativas, os horizontes de tempo de incidência dos impactos e indicando os métodos, técnicas e critérios para sua identificação, quantificação e interpretação; Caracterização da qualidade ambiental futura da área de influência, considerando a interação dos diferentes fatores ambientais.
- c. Medidas Mitigadoras e Compensatórias: Medidas mitigadoras e compensatórias, identificando os impactos que não possam ser evitados; Recomendação quanto à alternativa mais favorável; Programa de acompanhamento, monitoramento e controle.

Assim, sendo definido pelo OLA que o empreendimento se insere na modalidade Licenciamento Ambiental Simplificado, será elaborado um RAS de acordo com o TR. Devem, nesta etapa, ser solicitadas aos órgãos competentes as autorizações definidas no TR. Com as solicitações outorgadas, encaminha-se ao OLA o RAS, projetos de engenharia e documentos previstos no TR, além do requerimento de licença prévia.

Sendo o RLP publicado e encaminhado ao OLA, este analisa o RAS e agenda visita(s) técnica(s) de acordo com a especificação do TR. Caso haja solicitações e complementações a serem atendidas, deverão ser providenciadas e analisadas pelo OLA e demais órgãos públicos. Com todas as solicitações aceitas, uma audiência pública é realizada. Existindo alguma manifestação pública, análises sobre as questões deverão ser realizadas, assim como providências deverão ser tomadas, devidamente fundamentadas. Caso não existam, a licença prévia é então solicitada.

Figura I.5 – Relatório Ambiental Simplificado – RAS.



1.5.1.4 Licença Prévia – LP

Conforme abordado anteriormente, a Licença Prévia deve ser expedida na fase de planejamento e concepção de um novo empreendimento ou atividade, contendo os requisitos básicos a serem atendidos nas fases de localização, instalação e operação, observados os planos municipais, estaduais e federais de uso do solo. Sua concessão depende das informações sobre a concepção do projeto, sua caracterização e justificativa, a análise dos possíveis impactos ao ambiente e das medidas que serão adotadas para o controle e mitigação dos riscos ambientais.

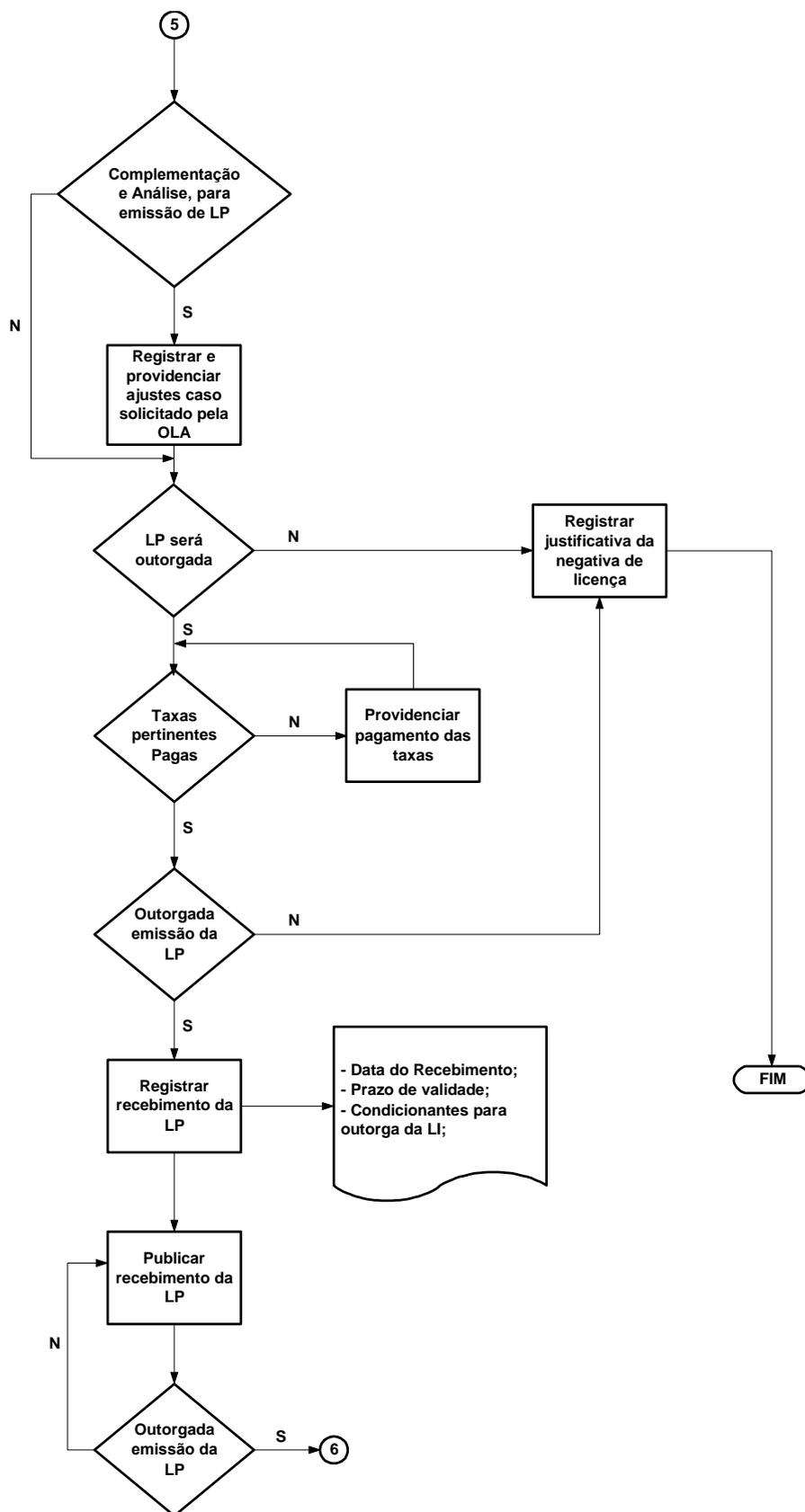
A principal característica é que a LP reconhece a viabilidade ambiental do empreendimento ou atividade, após o exame de seu atendimento à legislação ambiental e da garantia de que os impactos ambientais por ele gerados serão reduzidos, mitigados e/ou compensados.

Após a aprovação do EIA /RIMA ou RAS realizam-se complementações e análises para a emissão da LP, caso solicitados. Com a LP outorgada, o responsável pelo empreendimento paga as taxas pertinentes para sua emissão. Se a LP não for outorgada registra-se a justificativa da negativa de licença e o processo é encerrado.

O recebimento da LP deve ser registrado e publicado em conformidade com a Resolução CONAMA nº 006/1986. Tendo a LP publicada é possível requerer a LI.

O fluxograma da obtenção da LP é apresentado na Figura I.6.

Figura I.6 – Obtenção da Licença Prévia – LP.



1.5.1.5 Licença de Instalação – LI

A Licença de Instalação é expedida após análise das especificações do Projeto Executivo do empreendimento e da apresentação do Projeto Básico Ambiental – PBA, onde serão demonstrados o atendimento das condicionantes da LP e as informações detalhadas do projeto, processos e tecnologias adotadas para a neutralização, mitigação ou compensação dos impactos ambientais provocados, assim como os procedimentos de monitoramento ambiental.

A LI antecede aos procedimentos de efetivo início de implantação da atividade ou empreendimento.

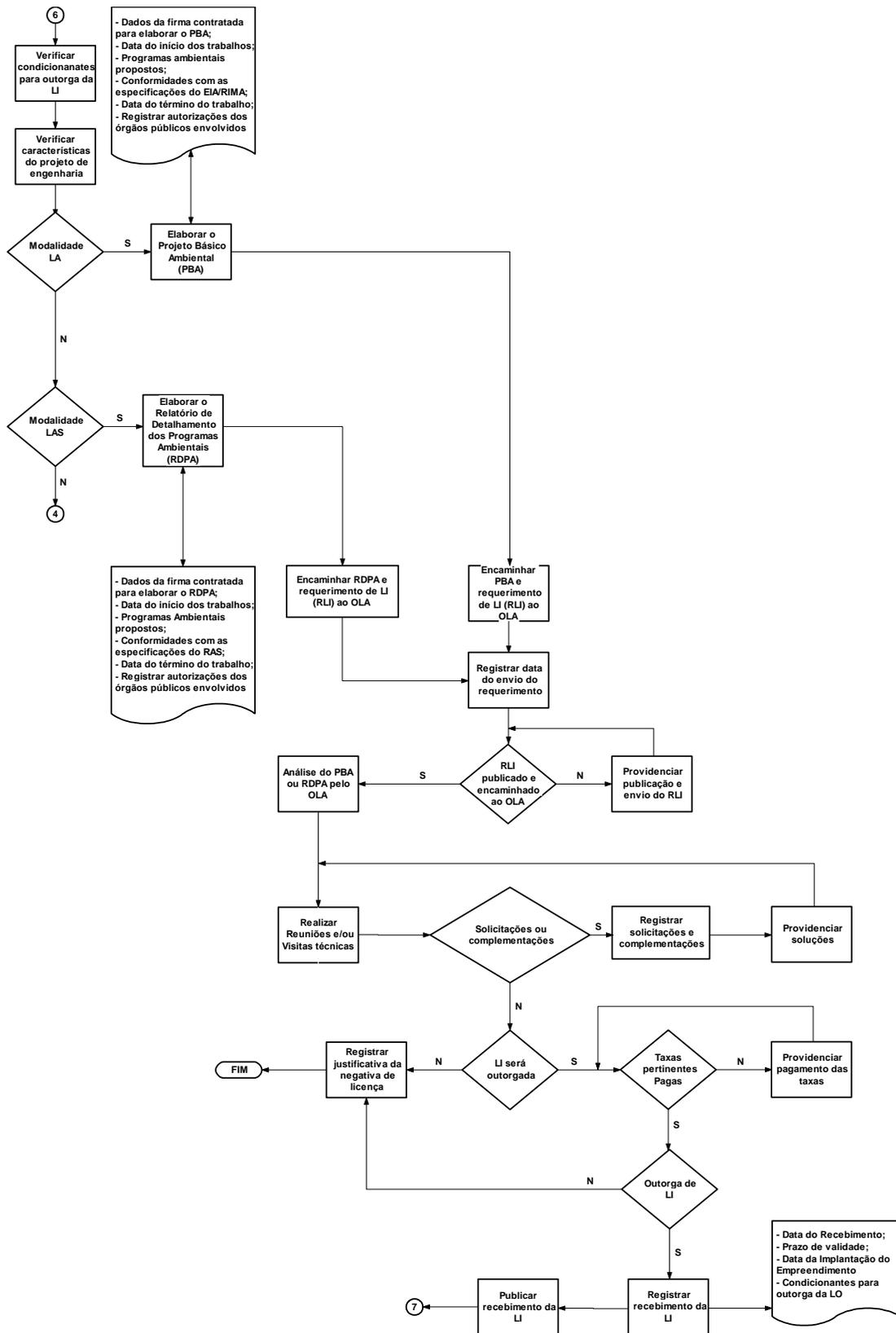
Com a obtenção da LP devem ser verificadas as condicionantes apresentadas para a outorga da LI. De acordo com as características do projeto de engenharia, as modalidades podem ser Licenciamento Ambiental – LA, Licenciamento Ambiental Simplificado – LAS ou outra modalidade específica, estabelecida pelo órgão ambiental responsável pelo licenciamento do projeto.

Para o LA deve-se elaborar o Projeto Básico Ambiental e para o LAS, o Relatório de Detalhamento dos Programas Ambientais. Ambos devem ser encaminhados com o requerimento da LI ao OLA. Este, assim como o RLP, deve ser publicado e depois encaminhado ao OLA.

O OLA analisa o PBA ou RDPA para depois realizar reuniões e/ou visitas técnicas. Com as solicitações ou complementações realizadas, se necessárias, a LI é outorgada após o pagamento das taxas pertinentes. Se a LI não for outorgada registra-se a justificativa da negativa de licença e o processo é encerrado. Assim como a LP, a LI deve ser registrada e publicada de acordo com a Resolução CONAMA nº 006/1986.

O processo de obtenção da LI é mostrado no fluxograma da Figura I.7.

Figura I.7 – Obtenção da Licença de Instalação – LI.



1.5.1.6 Licença de Operação – LO

A Licença de Operação é expedida para autorizar o início da operação da atividade ou empreendimento, após as verificações necessárias do funcionamento de seus equipamentos de controle de poluição e do atendimento das especificações constantes nas Licenças Prévias e de Instalação.

As licenças ambientais poderão ser expedidas isoladamente ou sucessivamente, de acordo com a natureza, características e fase do empreendimento ou atividade.

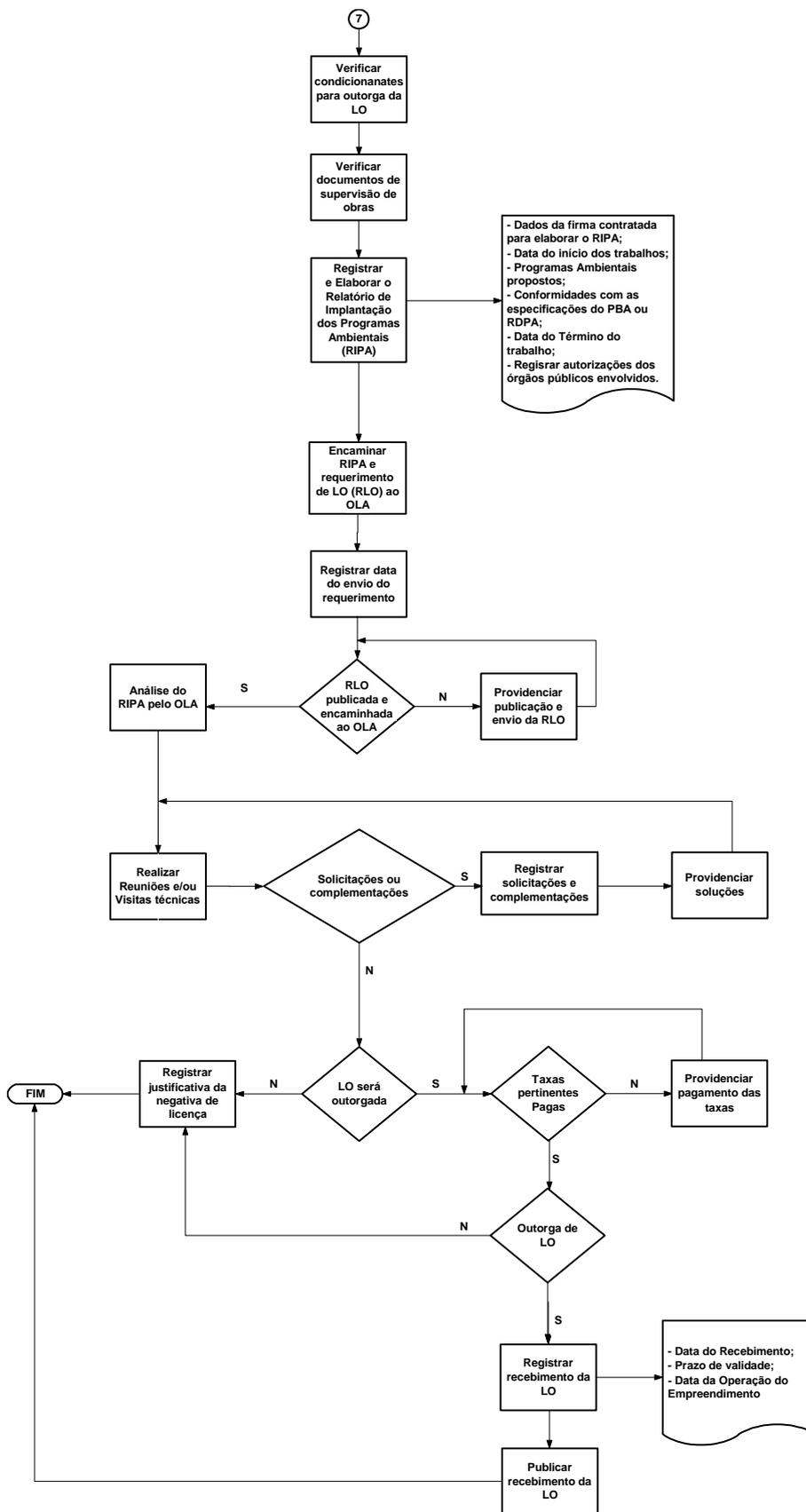
Com a obtenção da LI, deve ser outorgada a LO, que deve ter suas condicionantes e os documentos de supervisão de obras verificados. Após esta verificação registra-se e elabora-se o Relatório de Implantação dos Programas Ambientais – RIPA, que é encaminhado com o requerimento de licença de operação – RLO ao OLA. Assim como as licenças anteriores, o RLO precisa ser publicado e posteriormente encaminhado ao OLA.

O RIPA é analisado pelo OLA, que realiza reuniões e/ou visitas técnicas. Caso sejam necessárias, as solicitações ou complementações devem ser executadas para que a LO seja outorgada após o pagamento das taxas pertinentes. No caso de negativa de licença, esta deve ter sua justificativa registrada e assim o processo é encerrado.

Como a LP e a LI, esta licença também deve ser registrada e publicada. Com a LO, o empreendimento está autorizado para iniciar sua operação.

Na Figura I.8 é apresentado o fluxograma das etapas para obtenção da LO.

Figura I.8 – Obtenção da Licença de Operação – LO.



1.5.1.7 Regulamento Ambiental

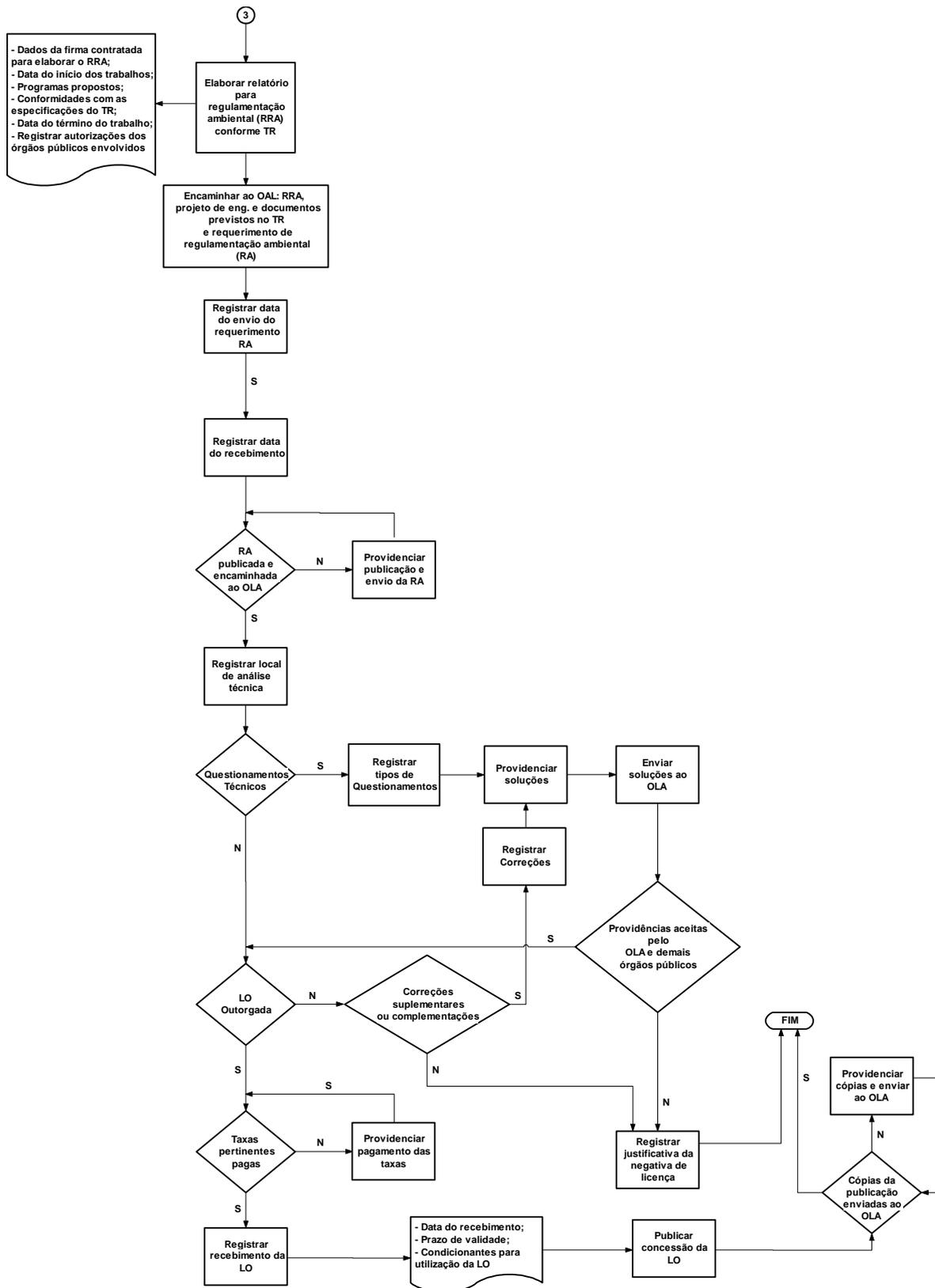
Tendo sido classificado pelo OLA na modalidade regulamentação ambiental, deve-se elaborar um Relatório para Regulamentação Ambiental – RRA conforme o TR, além dos projetos de engenharia e o requerimento de regulamentação ambiental – RA. A RA será publicada e encaminhada ao OLA.

É realizado o registro do local de análise técnica. Se surgirem questionamentos técnicos, devem ser registrados, para que soluções sejam providenciadas. Com as soluções aceitas pelo OLA e demais órgãos públicos, a LO é outorgada após o pagamento das respectivas taxas. Se as correções ou complementações não forem aceitas, a justificativa de negativa de licença é registrada e o processo está encerrado.

A LO deve ter seu recebimento registrado e sua concessão publicada. Com a publicação enviada ao OLA, o empreendimento está autorizado para iniciar sua operação.

A regulamentação ambiental tem seu fluxograma mostrado na Figura I.9.

Figura I.9 – Regulamentação Ambiental.



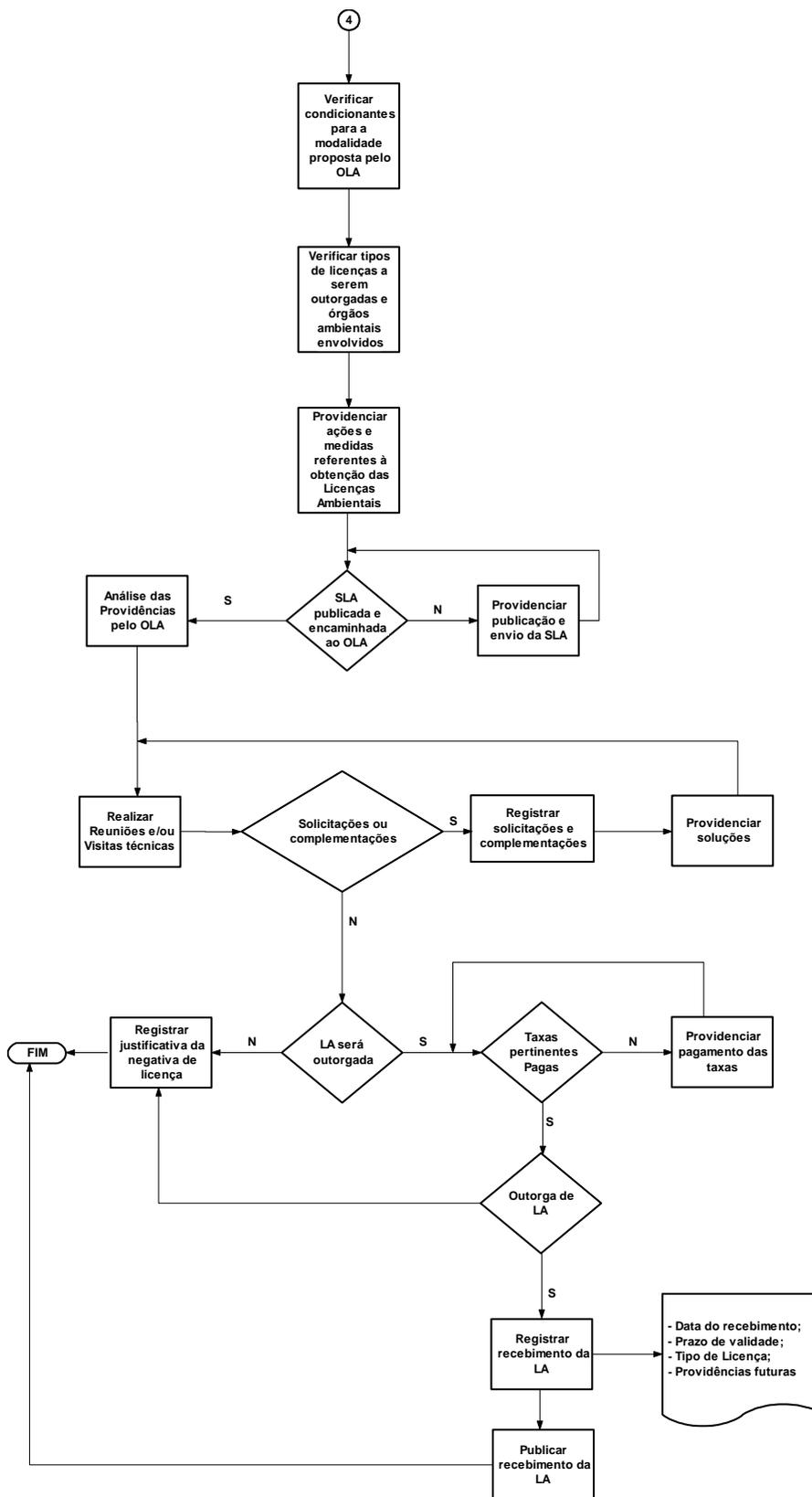
1.5.1.8 Modalidade Específica de Licenciamento Ambiental

O OLA indica a modalidade específica de licenciamento e, a partir desta indicação, são verificadas as condicionantes propostas. Além disso, são verificados os tipos de licenças a serem outorgadas nos órgãos ambientais envolvidos. Assim, devem ser providenciadas as ações e medidas referentes à obtenção de licenças ambientais. Com a solicitação de licença ambiental – LA publicada e encaminhada ao OLA, que analisará as providências solicitadas.

O OLA realiza reuniões e/ou visitas técnicas, onde são apresentadas as solicitações ou complementações para que a LA seja outorgada (após o pagamento das taxas). Se as solicitações ou complementações não forem aceitas a LA é negada. A justificativa à negativa de licença deve ser registrada e o processo é encerrado. O último procedimento é o registro e publicação do recebimento da LA.

O fluxograma da modalidade específica é apresentado na Figura I.10.

Figura I.10 – Modalidade Específica de Licenciamento Ambiental.



I.6 PROCEDIMENTOS RELATIVOS AO LICENCIAMENTO AMBIENTAL

Conforme já abordado, o Licenciamento Ambiental constitui-se de procedimento administrativo pelo qual o órgão ambiental competente licencia a localização, instalação, ampliação e a operação de empreendimentos e atividades utilizadoras de recursos ambientais, consideradas efetiva ou potencialmente poluidoras ou daquelas que possam causar degradação ambiental, levando-se em conta as disposições legais e regulamentares e as normas técnicas aplicáveis.

Assim, o Poder Público expedirá, no exercício de sua competência de controle, as licenças listadas abaixo, conforme o Decreto nº 99.274/1990:

- Licença Prévia – LP;
- Licença de Instalação – LI;
- Licença de Operação – LO.

Além destas, são gerenciadas também as licenças especiais.

Desta forma, visando compatibilizar os empreendimentos de infraestrutura de transportes com a preservação do meio ambiente de forma que sejam atendidos os preceitos legais, apresenta-se neste documento o conjunto de atividades necessárias ao acompanhamento do processo de licenciamento ambiental em conformidade com a legislação ambiental vigente no país.

I.6.1 Procedimentos Administrativos

Procedimentos administrativos são aqueles adotados pelos Gerentes Ambientais responsáveis pelo processo de licenciamento ambiental dos empreendimentos rodoviários, facilitando o pleno acompanhamento das atividades.

Esse acompanhamento dar-se-á pela inclusão dos dados, tanto aqueles relativos ao empreendimento quanto aqueles exigidos pelo órgão licenciador nas diversas etapas do licenciamento no SAGARF. Com a adoção deste procedimento tornar-se-á possível à integração das informações de todas as UNITs com a Sede. O início do processo é dado com a inserção dos dados no Sistema, apresentados na sequência.

I.6.1.1 Registro do Empreendimento em Processo de Licenciamento

Esta é a primeira etapa do processo de licenciamento onde são registrados os dados gerais do empreendimento. Para tanto, devem ser inseridos:

- Código: sequência numérica usada como chave pelo Sistema;
- Tipo: registra-se o tipo do empreendimento como implantação, duplicação, pavimentação, conservação ou restauração. Caso haja, registra-se o subtipo como pista dupla, pista simples, corredor, anel viário, contorno, ponte, viaduto, passarela, acesso ou travessia urbana;
- Rodovia (BR): nome da rodovia;
- Estado: Estado onde se inicia a rodovia;
- UNIT: Código da Unidade Nacional de Infraestrutura de Transporte – UNIT;
- Trecho: registra-se o trecho rodoviário onde está inserido o empreendimento;
- Sub Trecho: indica-se o sub trecho rodoviário onde está inserido o empreendimento;
- Segmento: indicação do acesso, km inicial e km final do empreendimento;
- Responsabilidade: o empreendimento pode estar sob a responsabilidade da Sede, UNIT, ANTT ou DER;
- Regime: a execução das obras rodoviárias é de forma direta, delegada ou concedida;
- Status: o empreendimento apresenta-se como concluído, em andamento, parcialmente paralisado, paralisado ou suspenso;
- Administração: a responsabilidade administrativa do empreendimento é de âmbito federal, estadual, municipal ou do setor privado;
- Trechos do PNV: é a codificação da Rede Rodoviária sob jurisdição federal por divisão de trechos específicos para as áreas de construção e restauração, planejados conforme instruções para padronização do trecho rodoviário e relacionados no documento Rede Rodoviária Nacional – Divisão dos Trechos. Desta forma, o Sistema fornece os segmentos do

Plano Nacional de Viação – PNV relacionados ao empreendimento, constando o km inicial, o km final e o tipo de superfície do empreendimento (Pavimentação, EOP, Implantação);

- GEO: apresenta-se um mapa no qual é possível localizar o trecho da rodovia por meio de geoprocessamento, sendo esse campo do Sistema automático e baseado no segmento rodoviário definido;
- Interfaces com Áreas a Proteger: o Sistema permite a consulta e inclusão das interfaces com áreas a proteger do empreendimento. Estas interfaces são as relações da rodovia com os meios naturais (físico, biológico, cultural e socioeconômico). Neste campo define-se o código e o tipo de área a proteger, km inicial e km final, acrescentando-se alguma observação que melhor caracterize a área;
- Contratos associados: registram-se os contratos associados ao empreendimento dos seguintes tipos: Estudos, Estudos Ambientais, Projeto Básico de Engenharia, Projeto Executivo de Engenharia, Obras, Serviços, Supervisão, Gerenciamento e/ou Convênio. Registram-se para cada um dos contratos as seguintes informações: empresa, objeto do contrato, licitação (número e data), data da contratação e da conclusão, número do contrato com o DNIT, status, lote, km inicial e km final;
- Unidades Locais: informam-se a Unidade local responsável pelo empreendimento, o estado ao qual pertence e o nome do Engenheiro Chefe;
- TACs: O Termo de Ajustamento de Conduta – TAC refere-se ao documento que indica a necessidade de complementação de alguma atividade. Devem constar nos registros o código, a data da emissão, o órgão ambiental solicitante, as complementações e condicionantes exigidas no TAC.

1.6.1.2 Registro do Processo de Licenciamento

Licenciamento é o processo administrativo para a obtenção das licenças ambientais exigidas pelo Órgão Licenciador Ambiental - OLA para a execução das fases do empreendimento.

Nesta etapa registram-se todas as ações e medidas determinadas pelo OLA para a obtenção das licenças, tais como:

- Processos de Licenciamento: registram-se o código do processo de licenciamento, o número da licença, o Órgão Ambiental que a concede, a data de início do processo, tipo da licença a ser concedida e o status do processo.
- Condições Prévias: as condições prévias são as identificações das áreas estabelecidas pelo órgão licenciador ambiental que precedem à obtenção de uma licença. Desta forma, registram-se o código do tipo de condição prévia, descrição da condição prévia, a data de elaboração e a data de atendimento.
- Inspeções Ambientais: registra-se a síntese dos relatórios das inspeções ambientais, tais como, o código da inspeção, a data de início, a data de fim, as observações referentes à inspeção e a descrição da inspeção ambiental realizada.
- Requerimento: trata-se do documento de encaminhamento do pedido de outorga de uma determinada licença ambiental. Registram-se, neste campo, a data do requerimento, o número e a data do protocolo, a data e a página de publicação no DOU além do nome, da data e da página de publicação em outro veículo de comunicação.
- Licença: A licença é o documento do executivo para a liberação ambiental do empreendimento. Neste campo, registram-se as informações referentes à licença solicitada, tais como:
 - Status da licença: concedida, solicitada, não solicitada, dispensada, renovada, em renovação, cancelada, encerrada, suspensa, número da licença e a validade da mesma;
 - Número e validade da licença;
 - Número do processo no órgão emissor, a data da emissão e possível prorrogação;
 - Data da remessa da cópia ao responsável pelo empreendimento;

- Local (km e/ou coordenada geográfica) inicial e final, o vencimento e o número do processo de pagamento;
- Arquivo em PDF da licença, que deve ser digitalizada.

Neste item registra-se também:

- Condicionante geral: é a recomendação e/ou exigência emitida pelo Órgão Ambiental com o escopo básico que o empreendimento deve atender para obter a liberação ou renovação da licença. Registram-se neste campo o código da condicionante geral, o tipo de condicionante geral, o prazo, o status e caso ocorra, o(s) contrato(s) associados;
- Condicionantes específicas: são exigências de ações/atividades mitigadoras e compensatórias mínimas para cada empreendimento no processo de licenciamento. Registram-se neste campo o código, a descrição de cada uma das condicionantes, o prazo, o status das mesmas e caso ocorra, o(s) contrato(s) associados;
- Publicação da licença no DOU e em outro veículo de comunicação constando data, página da publicação e valor (pago ou não pago).
- Autos de Fiscalização: são ações promovidas por um órgão ambiental, com o objetivo de fiscalizar o empreendimento. Registram-se o código, o tipo de auto, o emissor, a data de aplicação e a descrição do auto de fiscalização.
- Documentos Associados: registram-se o código, o órgão emissor, a data e a emissão de cada um dos documentos associados.

Vale lembrar que as informações solicitadas pelo Sistema são encontradas nos documentos relativos ao processo de licenciamento ambiental, emitidos pelo órgão ambiental licenciador, tais como: licença prévia, licença de instalação, licença de operação, autorização de supressão de vegetação, etc., cabendo ao gerente ambiental do empreendimento a inserção dos referidos dados.

É importante que os arquivos estejam localizados em uma única pasta por meio do número de processo, que é único e baseado no número da licença, pois existem

empreendimentos que se localizam em estados diferentes e devem possuir o mesmo número de processo.

I.6.2 Procedimentos Operacionais

Procedimentos operacionais são aqueles adotados pelos Gerentes Ambientais responsáveis pelo processo de licenciamento ambiental dos empreendimentos necessários à continuidade das atividades do processo.

A seguir serão listadas as atividades necessárias à operacionalidade do processo:

- Acompanhar as audiências públicas e registrá-las;
- Acompanhar as fiscalizações, inspeções e vistorias realizadas pelo Órgão Ambiental Licenciador – OLA;
- Acompanhar a evolução dos contratos referentes às condições prévias;
- Acompanhar os estudos e serviços em atendimento às exigências ambientais, registrando-as no Sistema;
- Providenciar publicação de requerimento de uma Licença Ambiental em DOU e outro veículo de comunicação;
- Providenciar pagamento de Licença de um processo de licenciamento;
- Providenciar remessa da cópia da licença para registros internos na instituição responsável;
- Providenciar e/ou acompanhar o atendimento às condicionantes ambientais exigidas pelo OLA;
- Providenciar e/ou acompanhar o cumprimento das exigências contidas nas condicionantes específicas da Licença;
- Acompanhar a elaboração dos estudos ambientais e a elaboração dos programas ambientais, registrando-os no Sistema;
- Intervir e/ou acompanhar a emissão de autorizações ambientais.

A cada gerente ambiental cabe, por responsabilidade, a organização e gestão dos empreendimentos que sejam da alçada.

Uma vez gerenciado um novo empreendimento, este deve ficar disponível para acesso pela própria instituição responsável, em seus canais de comunicação interna adequados. Isso possibilita que cada responsável pelos diferentes tipos de registro possa gerenciar seus dados sobre o empreendimento em licenciamento.

Assim, o cadastro das informações de cada empreendimento pode ser acessado por diversos responsáveis. A elaboração de um Sistema de Informação é bem-vindo, pois permite uma forma de controle de segurança confiável, rastreando para cada senha as ações efetuadas no mesmo.

Na responsabilidade de gerenciamento ambiental por meio das informações de cada empreendimento, a inclusão de todos os registros que um determinado Sistema solicita, deveria ser considerada a natureza e associação dessas informações a: contratos, interface com área a proteger, unidade local, licença, outros aspectos.

O treinamento e a educação ambiental para capacitação de agentes que devem interagir com o Sistema de Informação elaborado para auxiliar a gestão ambiental, tanto na forma como no conteúdo, devem ser em função do planejamento elaborado pelo Gerente Ambiental.

Para tanto, para o processo de licenciamento, deve-se buscar normalizar as ações segundo os seguintes critérios:

- Definição de organograma funcional (associado à equipe ambiental);
- Definição da equipe mínima;
- Definição de responsabilidades;
- Especificação de cronograma anual;
- Diretrizes ambientais do empreendedor;
- Diretrizes de comunicação;
- Diretrizes de publicação e divulgação das informações;
- Critérios de uso do Sistema de Informação.

II. ASPECTOS TRIBUTÁRIOS

II.1 TAXAS

Nesta seção, apresentaremos as taxas atualmente em vigor no ordenamento jurídico brasileiro e que podem de alguma forma, afetar a atividade logística, em linhas gerais. Fizemos uma seleção de doze taxas, cujas explicações seguem.

II.1.1 Taxa Avaliação de Conformidade e de Serviços Metrológicos

De acordo com o art. 5º da Lei nº 9.933/1999, que versa sobre as competências do Conmetro e do Inmetro, “as pessoas naturais ou jurídicas, públicas ou privadas, nacionais ou estrangeiras, que atuem no mercado para prestar serviços ou para fabricar, importar, instalar, utilizar, reparar, processar, fiscalizar, montar, distribuir, armazenar, transportar, acondicionar ou comercializar bens” estão obrigadas a cumprir as obrigações contidas nesta lei, assim como, a observar os atos normativos do expedidos pelo Conmetro e pelo Inmetro.

Aquele que exercer tais atividades está obrigado, também, ao pagamento da Taxa de Serviços Metrológicos e da Taxa de Avaliação de Conformidade.

A Taxa de Serviços Metrológicos tem como fato gerador o exercício do poder de polícia administrativa na área de Metrologia Legal pelo Inmetro e pelas entidades de direito público que detiverem delegação. A base de cálculo é a apropriação dos custos diretos e indiretos inerentes às atividades de controle metrológico de instrumentos de medição.

De acordo com a Tabela de Taxas de Serviços Metrológicos, cuja redação foi dada pela Lei nº 12.249/2010, serão realizadas verificações em relação aos seguintes objetos destacados que, provavelmente, serão empregados no decorrer das atividades de um CIL: medidor de carga de roda, para carga de roda individual; medidor de carga de roda, para carga de roda aos pares; Instrumentos de pesagem de veículos em movimento; frenômetros; medidores de velocidade (estáticos, portáteis e móveis); medidores de velocidade fixos - cada faixa de trânsito; cronotacógrafos; etilômetros; medidor de transmitância luminosa; veículos tanques ferroviário e rodoviário, recipientes de medição transportáveis; instalação de medição (medidores

volumétricos); bomba medidora para combustíveis; sistema de medição em veículos tanque.

A Taxa de Avaliação da Conformidade, por sua vez, tem como fato gerador o exercício do poder de polícia administrativa na área da avaliação da conformidade compulsória, em relação aos regulamentos emitidos pelo Conmetro e pelo Inmetro. Enquanto que a base de cálculo é a apropriação dos custos diretos e indiretos inerentes ao exercício do poder de polícia administrativa da atividade.

O lançamento dessas taxas ocorre com a emissão de guia específica para o seu pagamento, regulamentada pela Secretaria do Tesouro Nacional, notificando o contribuinte e constituindo créditos tributários do Inmetro.

As Taxas de Avaliação da Conformidade são subdivididas entre as seguintes, conforme dispõe a Lei nº 12.545/2011: taxa para concessão de registro de objetos com conformidade avaliada; taxa para renovação de registro de objetos com conformidade avaliada; taxa para verificação de acompanhamento inicial; taxa para verificação de acompanhamento de manutenção; taxa de anuência para produtos importados sujeitos ao licenciamento não automático.

Observa-se que o Registro em sua validade vinculada ao Atestado da Conformidade emitido para o objeto registrado e que as taxas de verificação de acompanhamento inicial e de manutenção incidirão na concessão e na manutenção de registros para os serviços de conformidade avaliada pelo mecanismo de declaração do fornecedor.

II.1.2 Taxa de Coleta de Lixo

Esse é um tributo de competência municipal e, portanto, não há um regulamento federal geral. Sendo cada município competente para instituição de sua própria taxa. Sobre o tema, o Supremo Tribunal Federal já editou duas súmulas vinculantes, garantindo sua constitucionalidade:

Súmula Vinculante nº 19: “A taxa cobrada exclusivamente em razão dos serviços públicos de coleta, remoção e tratamento ou destinação de lixo ou resíduos provenientes de imóveis não viola o artigo 145, II, da Constituição Federal.”

E esclarecendo a possibilidade de haver elementos de determinado imposto na base de cálculo da taxa de coleta de lixo:

Súmula Vinculante nº 29: "É constitucional a adoção, no cálculo do valor de taxa, de um ou mais elementos da base de cálculo própria de determinado imposto, desde que não haja integral identidade entre uma base e outra."

"Além disso, no que diz respeito ao argumento da utilização de base de cálculo própria de impostos, o Tribunal reconhece a constitucionalidade de taxas que, na apuração do montante devido, adote um ou mais dos elementos que compõem a base de cálculo própria de determinado imposto, desde que não se verifique identidade integral entre uma base e a outra. (...) O que a Constituição reclama é a ausência de completa identidade com a base de cálculo própria dos impostos e que, em seu cálculo, se verifique uma equivalência razoável entre o valor pago pelo contribuinte e o custo individual do serviço que lhe é prestado." (RE 576.321 RG-QO, Relator Ministro Ricardo Lewandowski, Tribunal Pleno, julgamento em 4.12.2008, DJe de 13.2.2009).

Normalmente, o sujeito passivo dessa taxa é o proprietário do imóvel que terá o lixo coletado. E, no que diz respeito à base de cálculo, o STF entendeu a taxa de essa considerar o tamanho da área construída do imóvel, refutando, inclusive, a tese de que se estaria diante de base de cálculo idêntica à utilizada para a cobrança do IPTU.

CONSTITUCIONAL. TRIBUTÁRIO. TAXA DE COLETA DE LIXO: BASE DE CÁLCULO. IPTU. MUNICÍPIO DE SÃO CARLOS, S.P. I. - O fato de um dos elementos utilizados na fixação da base de cálculo do IPTU - a metragem da área construída do imóvel - que é o valor do imóvel (CTN, art. 33), ser tomado em linha de conta na determinação da alíquota da taxa de coleta de lixo, não quer dizer que teria essa taxa base de cálculo igual à do IPTU: o custo do serviço constitui a base impositiva da taxa. Todavia, para o fim de aferir, em cada caso concreto, a alíquota, utiliza-se a metragem da área construída do imóvel, certo que a alíquota não se confunde com a base impositiva do tributo. Tem-se, com isto, também, forma de realização da isonomia tributária e do princípio da capacidade contributiva: C.F., artigos 150, II, 145, § 1º. II. - R.E. não conhecido. (RE 232393, Relator(a): Min. CARLOS VELLOSO, Tribunal Pleno, julgado em 12/08/1999, DJ 05-04-2002 PP-00055 EMENT VOL-02063-03 PP-00470).

Da análise do inteiro teor do acórdão apreende-se que o Tribunal concorda com a tese de que imóveis maiores produzem mais lixo sendo, portanto, justa a cobrança de taxas proporcionais, presumindo a maior utilização do serviço por imóveis maiores. No mesmo sentido:

Taxa de coleta de lixo: lei local que, na determinação da base de cálculo, leva em conta a área do imóvel do contribuinte: aplicação ao caso do entendimento firmado no julgamento plenário do RE 232.393, 12.8.1999, Velloso, no qual foi assentada a constitucionalidade de lei similar. (STF - RECURSO EXTRAORDINÁRIO: RE 241790 SP Relator(a): SEPÚLVEDA PERTENCE Julgamento: 19/08/2002. Órgão Julgador: Primeira Turma. Publicação: DJ 27-09-2002).

II.1.3 Taxa de Combate a Incêndios

A Taxa de Combate a Incêndios é de competência estadual e, portanto, não há um regulamento federal geral. Sendo cada estado competente para instituição de sua própria taxa.

Apesar de alguns questionamentos acerca da constitucionalidade dessa taxa, os tribunais superiores têm declarado sua validade, sempre que a lei que a instituir honrar com os requisitos de especificidade e divisibilidade, requeridos para as taxas, pelos artigos 77 e 70 do Código Tributário Nacional.

CONSTITUCIONAL. TRIBUTÁRIO. TAXA DE INCÊNDIO. CONSTITUCIONALIDADE. AGRAVO IMPROVIDO. I - É legítima a cobrança da Taxa cobrada em razão da prevenção de incêndios, porquanto instituída como contraprestação a serviço essencial, específico e divisível. Precedentes. II - Agravo regimental improvido. (AI 677891 AgR, Relator(a): Min. RICARDO LEWANDOWSKI, Primeira Turma, julgado em 17/03/2009, DJe-071 DIVULG 16-04-2009 PUBLIC 17-04-2009 EMENT VOL-02356-21 PP-04332 LEXSTF v. 31, n. 364, 2009, p. 54-57).

II.1.4 Taxa de Controle e Fiscalização Ambiental – TCFA

Essa taxa é prevista pela Lei nº 10.165/2000, que alterou a Lei nº 6.938/1998. Seu fato gerador é o exercício regular do poder de polícia conferido ao IBAMA, para fins de controle e fiscalização das atividades potencialmente poluidoras e utilizadoras de recursos naturais.

A lei elenca, dentre outras, as seguintes atividades como potencialmente poluidoras, sendo o sujeito passivo da taxa é aquele que exerça qualquer dessas atividades, sendo o valor devido por estabelecimento:

- i. Serviços de Utilidade: produção de energia termoelétrica; tratamento e destinação de resíduos industriais líquidos e sólidos; disposição de resíduos especiais tais como: de agroquímicos e suas embalagens; usadas e de serviço de saúde e similares; destinação de resíduos de esgotos sanitários e de resíduos sólidos urbanos, inclusive aqueles provenientes de fossas; dragagem e derrocamentos em corpos d'água; recuperação de áreas contaminadas ou degradadas;
- ii. Transporte, Terminais, Depósitos e Comércio: transporte de cargas perigosas, transporte por dutos; marinas, portos e aeroportos; terminais de minério, petróleo e derivados e produtos químicos; depósitos de produtos químicos e produtos perigosos; comércio de combustíveis, derivados de petróleo e produtos químicos e produtos perigosos.

Ademais, a lei cria uma obrigação acessória, que é a de entregar até o dia 31 de março de cada ano, um relatório com as atividades exercidas no ano anterior, para colaborar com os procedimentos de controle e fiscalização. A TCFA é uma taxa trimestral, e o recolhimento é efetuado em conta bancária vinculada ao IBAMA, através de um documento próprio de arrecadação.

Em virtude da existência de fiscalização ambiental estadual e municipal, até sessenta por cento do valor da TCFA devida ao IBAMA poderá ser compensado através de créditos oriundos do pagamento realizado ao estado, município e/ou distrito federal, em razão de taxa de fiscalização ambiental. Ressalta-se, ainda, que o IBAMA poderá firmar convênios com os estados, municípios e o distrito federal, para que esse desempenhem as atividades de fiscalização ambiental a cargo do órgão federal, podendo, então, repassar-lhes parcela da receita obtida com o recolhimento da TCFA.

II.1.5 Taxa de Fiscalização da Aviação Civil – TFAC

A TFAC fora instituída pela Lei nº 11.292/2006, que alterou a Lei no 11.182/2005. O fato gerador da taxa é o exercício do poder de política decorrente das atividades de fiscalização, homologação e registros, previstas no Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565/1986).

Os sujeitos passivos da TFAC são as empresas concessionárias, permissionárias e autorizadas de prestação de serviços aéreos comerciais, os operadores de serviços aéreos privados, as exploradoras de infraestrutura aeroportuária, as agências de carga aérea, pessoas jurídicas que explorem atividades de fabricação, manutenção, reparo ou revisão de produtos aeronáuticos e demais pessoas físicas e jurídicas que realizem atividades fiscalizadas pela ANAC.

II.1.6 Taxa de Fiscalização de Vigilância Sanitária

A taxa de fiscalização da ANVISA está prevista no art. 23 da Lei nº 9.782/1999. São várias as atividades que constituem fato gerador dessa taxa, entretanto, algumas merecem destaque:

- i. Autorização de funcionamento, bem como as respectivas renovações para: distribuidora, importadora, exportadora, transportadora, armazenadora, embaladora e reembaladora e demais previstas em legislação específica de medicamentos e insumos farmacêuticos, cosméticos, produtos higiene, perfumes, saneantes;
- ii. Certificação de boas práticas de distribuição e armazenagem de medicamentos e insumos farmacêuticos por estabelecimento;
- iii. Autorização de funcionamento de empresas que prestam serviços de armazenagem e distribuição em terminais alfandegados de uso público de: medicamentos, matérias-primas e insumos farmacêuticos; medicamentos sob controle especial; produtos de higiene, perfumes e matérias-primas; saneantes domissanitários e matérias-primas; materiais e equipamentos médico-hospitalares e produtos de diagnóstico de uso "in vitro" (correlatos); alimentos;
- iv. Autorização de funcionamento de empresas que prestam serviços de segregação, coleta, acondicionamento, armazenamento, transporte, tratamento e disposição final de resíduos sólidos resultantes de aeronaves, veículos terrestres em trânsito por estações e passagens de fronteira, embarcações, terminais portuários e aeroportuários de cargas e viajantes, terminais alfandegados de uso público e estações e passagens de fronteira;

- v. Autorização de funcionamento de empresas que operam a prestação de serviços, nas áreas portuárias, aeroportuárias e estações e passagens de fronteira, de lavanderia, atendimento médico, hotelaria, drogarias, farmácias e ervanários, comércio de materiais e equipamentos hospitalares, salões de barbeiros e cabeleireiros, pedicuros e institutos de beleza e congêneres;
- vi. Autorização de funcionamento de empresas prepostas para gerir, representar ou administrar negócios, em nome de empresa de navegação, tomando as providências necessárias ao despacho de embarcação em porto (agência de navegação);
- vii. Colheita e transporte de amostras para análise laboratorial de produtos importados sujeitos a análise de controle dentro do município, outro município do mesmo Estado ou outro Estado;
- viii. Vistoria para verificação do cumprimento de exigências sanitárias relativas à desinterdição de produtos importados, armazenados em área externa ao terminal alfandegado de uso público dentro do município, outro município do mesmo Estado ou outro Estado;
- ix. Atividades de controle sanitário de portos;
- x. Emissão de certificado internacional de desratização e isenção de desratização de embarcações que realizem navegação de: mar aberto de longo curso, em trânsito internacional, com deslocamento marítimo, marítimo-fluvial ou marítimo-lacustre, e que desenvolvem atividades ou serviços de transporte de cargas ou de passageiros; mar aberto de cabotagem, em trânsito exclusivamente nacional, com deslocamento marítimo, marítimo-fluvial ou marítimo-lacustre, e que desenvolvem atividades ou serviços de transporte de carga ou de passageiros; interior, em trânsito exclusivamente nacional, com deslocamento marítimo ou marítimo-lacustre e que desenvolvem atividades ou serviços de transporte de cargas ou de passageiros; interior, em trânsito exclusivamente nacional, com deslocamento marítimo-fluvial, fluvial ou fluvial-lacustre e que desenvolvem atividades ou serviços de transporte de cargas ou de passageiros; e

- xi. Emissão de certificado de livre prática de embarcações que realizam navegação de mar aberto de longo curso, em trânsito internacional, com deslocamento marítimo, marítimo-fluvial ou marítimo-lacustre e que desenvolvem atividades ou serviços de transporte de carga ou passageiros; mar aberto de cabotagem, em trânsito exclusivamente nacional, com deslocamento marítimo, marítimo-fluvial ou marítimo-lacustre e que desenvolvem atividades ou serviços de transporte de cargas ou de passageiros; interior, em trânsito exclusivamente nacional, com deslocamento marítimo ou marítimo-lacustre e que desenvolvem atividades ou serviços de transporte de cargas ou de passageiros; interior, em trânsito exclusivamente nacional, com deslocamento marítimo-fluvial, fluvial ou fluvial-lacustre e que desenvolvem atividades ou serviços de transporte de cargas ou de passageiros.

Os sujeitos passivos dessa taxa são as pessoas físicas ou jurídicas que exercem atividades de fabricação, distribuição e venda de produtos e/ou prestação de serviços fiscalizados pela ANVISA.¹ A atividade de arrecadar e cobrar essa taxa poderá ser delegada aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios.

¹ De acordo com §1º do art. 8º, os produtos submetidos ao controle e fiscalização da ANVISA são: (i) medicamentos de uso humano, suas substâncias ativas e demais insumos, processos e tecnologias; (ii) alimentos, inclusive bebidas, águas envasadas, seus insumos, suas embalagens, aditivos alimentares, limites de contaminantes orgânicos, resíduos de agrotóxicos e de medicamentos veterinários; (iii) cosméticos, produtos de higiene pessoal e perfumes; (iv) saneantes destinados à higienização, desinfecção ou desinfestação em ambientes domiciliares, hospitalares e coletivos; (v) conjuntos, reagentes e insumos destinados a diagnóstico; (vi) equipamentos e materiais médico-hospitalares, odontológicos e hemoterápicos e de diagnóstico laboratorial e por imagem; (vii) imunobiológicos e suas substâncias ativas, sangue e hemoderivados; (viii) órgãos, tecidos humanos e veterinários para uso em transplantes ou reconstituições; (ix) radioisótopos para uso diagnóstico in vivo e radiofármacos e produtos radioativos utilizados em diagnóstico e terapia; (x) cigarros, cigarrilhas, charutos e qualquer outro produto fumífero, derivado ou não do tabaco; (xi) quaisquer produtos que envolvam a possibilidade de risco à saúde, obtidos por engenharia genética, por outro procedimento ou ainda submetidos a fontes de radiação. E os serviços são aqueles voltados para a atenção ambulatorial, seja de rotina ou de emergência, os realizados em regime de internação, os serviços de apoio diagnóstico e terapêutico, bem como aqueles que impliquem a incorporação de novas tecnologias.

II.1.7 Taxa de Licenciamento Anual de Veículo

Essa é uma taxa cobrada pelos estados e pelo distrito federal, onde estiver licenciado o veículo automotor, elétrico, articulado, reboque ou semirreboque, para transitar em via, de competência do órgão executivo de trânsito do Distrito Federal ou Estado onde estiver licenciado o veículo. Essa taxa está prevista no art. 130 da Lei nº 9.503/1997. O Certificado de Licenciamento Anual será expedido ao veículo licenciado, vinculado ao Certificado de Registro. O primeiro licenciamento será simultâneo ao registro.

II.1.8 Taxa de Fiscalização, Localização e Funcionamento

Essas são taxas de competência municipal e que, portanto, devem ter previsão em leis municipais. A taxa de fiscalização sanitária, via de regra, tem como fato gerador a solicitação de concessão ou renovação de cadastro ou licença de funcionamento.

Já a taxa de localização decorre do exercício do poder de polícia administrativa municipal sobre o exercício das atividades econômicas na circunscrição de sua competência. A taxa de Licença de Funcionamento (ou Alvará de Funcionamento) tem como fato gerador o exercício do poder de polícia em relação às atividades econômicas exercidas no território sob sua competência.

II.1.9 Taxa de Outorga – Serviços de Transportes Terrestres e Aquaviários

As taxas previstas no art. 77, incisos I e III da Lei nº 10.233/2001, têm como fato gerador a fiscalização da prestação de serviços e infraestrutura exercidos pela ANTT e pela ANTAQ, cada qual de acordo com sua específica competência. Mesma natureza tem a taxa prevista no art. 97 dessa lei, que deverá ser paga ao DNIT, tendo como fato gerador o exercício do poder de polícia referente às atividades de sua competência.

II.1.10 Taxa de Utilização do Sistema Integrado de Comércio Exterior – SISCOMEX

Essa taxa, de competência da Receita Federal (IN 680/2006, art. 13), tem como fato gerador o registro da Declaração de Importação, pelo importador. Ademais, visa remunerar a utilização do Sistema Integrado de Comércio Exterior.

II.1.11 Taxa de Utilização do MERCANTE – TUM

A Taxa de Utilização do Mercante – TUM é devida pela utilização do Sistema de Controle de Arrecadação do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante – AFRMM, Sistema Mercante. Dessa forma, o pagamento da taxa é efetuado conjuntamente com o pagamento do adicional.

A previsão legal dessa taxa encontra-se no art. 11 da Lei nº 10.893/2004, regulamentado pelo Decreto nº 8.257/2014. Seu pagamento passa a ser devido a partir da emissão do Conhecimento Eletrônico Mercante, que deverá ocorrer antes das seguintes situações, já que tais devem ser precedidas do pagamento da TUM: (i) autorização de entrega da mercadoria correspondente pela Secretaria da Receita Federal do Brasil, na hipótese de descarregamento sujeito a controle aduaneiro; ou (ii) efetiva retirada da mercadoria da área portuária, na hipótese de descarregamento não sujeito a controle aduaneiro.

Todavia, a taxa não tem incidência sobre a carga que: (i) é destinada ao exterior; (ii) é isenta do pagamento do AFRMM; e (iii) tenha o frete submetido à pena de perdimento (caso de não incidência do AFRMM). Nos casos em que o AFRMM seja suspenso e não incidente (exceto no caso de não incidência descrito no parágrafo anterior), a TUM será recolhida isoladamente.²

² A **suspensão**, de acordo com o art. 151 do Código Tributário Nacional, é referente à exigibilidade do crédito tributário. Assim, será suspensa a exigibilidade do crédito tributário (que existe somente após a ocorrência do fato gerador), nos casos de: (i) moratória; (ii) depósito do montante integral do crédito; (iii) a oposição de reclamações e recursos, quando feitos tempestivamente; (iv) a concessão de medida liminar em mandado de segurança; (v) a concessão de medida liminar ou de tutela antecipada, em outras espécies de ações judiciais; e (vi) o parcelamento. Salienta-se que a suspensão do crédito tributário não dispensa o contribuinte do cumprimento das obrigações acessórias relacionadas à obrigação principal cujo crédito foi suspenso.

Já a **isenção**, de acordo com o art. 176 do Código Tributário Nacional, depende de previsão legal que especifique as condições e requisitos exigidos para sua concessão, o tributo à qual se aplica e, sendo o caso, o prazo de sua duração. Exceto quando concedida por prazo determinado e em função de determinadas condições, a isenção

O produto da arrecadação da TUM será destinado ao Fundo Especial de Desenvolvimento e Aperfeiçoamento das Atividades de Fiscalização – FUNDAF.

II.1.12 Contribuição ao Fundo Especial de Desenvolvimento e Aperfeiçoamento das Atividades de Fiscalização – FUNDAF

O art. 6º do Decreto-Lei nº 1.437/1975 instituiu o Fundo Especial de Desenvolvimento e Aperfeiçoamento das Atividades de Fiscalização – FUNDAF, que se destina ao fornecimento de recursos para financiar o reaparelhamento e reequipamento da Secretaria da Receita Federal, a atender demais encargos específicos inerentes ao desenvolvimento e aperfeiçoamento das atividades de fiscalização dos tributos federais e, especialmente, a intensificar a repressão às infrações relativas a mercadorias estrangeiras e a outras modalidades de fraude fiscal ou cambial, inclusive mediante a instituição de sistemas especiais de controle do valor externo de mercadorias e de exames laboratoriais.

O FUNDAF destina-se, também, ao fornecimentos de recursos para custear: (i) o funcionamento dos Conselhos de Contribuintes e da Câmara Superior de Recursos Fiscais do Ministério da Fazenda; (ii) projetos e atividades de interesse ou a cargo da Secretaria da Receita Federal.

De acordo com a Portaria MF nº 122/2008, que dispõe sobre o regime aduaneiro especial de loja franca, o beneficiário de loja franca é obrigado a ressarcir ao FUNDAF, em decorrência das despesas administrativas relativas às atividades extraordinárias de fiscalização, em montante resultante da aplicação dos seguintes percentuais sobre a receita bruta com vendas em unidades de portos e aeroportos alfandegados: (i) mercadorias de origem estrangeira: 6%; (ii) mercadorias de origem nacional, inclusive as exportadas e entregues pelo adquirente estrangeiro, em consignação, para admissão e venda no regime de loja franca: 3%.

poderá ser revogada ou modificada por lei (art. 178, CTN). É preciso atentar ao fato de que a isenção pressupõe a incidência da norma tributária, cuja obrigação será isentada e, portanto, haverá exclusão do crédito tributário.

Por fim, a **não incidência** de um tributo ocorre em relação a todas as situações não contempladas pela regra tributária. Ou seja, não há incidência no caso de não alcance da norma ao fato.

Apesar de a Portaria chamar de contribuição o montante de ressarcimento ao FUNDAF, o STJ decidiu em 2013 que, na verdade, a natureza jurídica do tributo é de taxa.

TRIBUTÁRIO. RECURSO ESPECIAL. **CONTRIBUIÇÕES PARA O FUNDAF.** RESSARCIMENTO DOS CUSTOS DAS ATIVIDADES EXTRAORDINÁRIAS DE FISCALIZAÇÃO ALFANDEGÁRIA EM ENTREPÓSITOS DE USO PÚBLICO. **NATUREZA JURÍDICA DE TAXA.** ATIVIDADE TÍPICA ESTATAL. COMPULSORIEDADE. PODER DE POLÍCIA.

1. Caso em que se discute a legalidade dos valores cobrados a título de contribuição para o Fundo Especial de Desenvolvimento e Aperfeiçoamento das Atividades de Fiscalização - FUNDAF, para ressarcimento dos custos em razão do exercício extraordinário de atividade de fiscalização alfandegária no Porto de uso público do qual a recorrida é concessionária. A Fazenda Nacional defende que a exação tem natureza de preço público, ao argumento de que seu pagamento tem por fundamento disposições do contrato de concessão.

2. Não se pode conhecer da alegada violação ao artigo 481, do CPC, tendo em vista que sobre tal norma não houve emissão de juízo pelo acórdão recorrido, tampouco foram opostos embargos declaratórios para suprir tal omissão, o que atrai a aplicação da súmula 282/STF.

3. Os valores cobrados têm natureza de taxa, tendo em vista que o seu pagamento é compulsório e decorre do exercício regular de típico poder de polícia, conforme se afere do artigo 22, do Decreto-Lei 1.455/76.

4. Não havendo definição dos elementos constitutivos do tributo em lei, mas em atos regulamentares da Receita Federal, inexigível sua cobrança, em atenção ao Princípio da Legalidade Estrita.

5. Recurso Especial conhecido parcialmente e, nessa extensão, não provido.

(REsp, Rel. Ministro BENEDITO GONÇALVES, PRIMEIRA TURMA, julgado em 19/09/2013, DJe 26/09/2013).

II.2 CONTRIBUIÇÕES

Nesta seção apresentaremos as contribuições atualmente em vigor no ordenamento jurídico brasileiro e que podem, de alguma forma, afetar a atividade logística, em linhas gerais. Fizemos uma seleção de 15 contribuições, cujas explicações seguem.

II.2.1 Contribuição à Direção de Portos e Costas – DPC

De acordo com a Lei nº 5.461/1968, as contribuições ao Fundo de Garantia por Tempo de Serviço – FGTS, prevista pela Lei nº 8.036/1990, e ao Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial – SENAI, prevista pelo Decreto-Lei nº 6.246/1944, arrecadadas por empresas de navegação marítima, fluvial e lacustre; de serviços portuários; de dragagem e de administração e exploração de portos serão destinadas à aplicação nas atividades ligadas ao ensino profissional marítimo, a cargo da Diretoria de Portos e Costas do Ministério da Marinha.³

II.2.2 Contribuição do Grau de Incidência de Incapacidade Laborativa decorrente dos Riscos Ambientais do Trabalho (GIL-RAT)

O inciso II, do artigo 22 da Lei nº 8.212/1991 dispõe que haverá contribuições a cargo da empresa, destinada à Seguridade Social, para financiamento dos benefícios concedidos em razão do grau de incidência de incapacidade laborativa, decorrente dos riscos ambientais do trabalho, assim como, para financiamento da aposentadoria especial, prevista pelo art. 57 da Lei nº 8.213/1991, para quem tiver trabalhado sob condições especiais que prejudiquem a saúde ou integridade física, durante 15 (quinze), 20 (vinte) ou 25 (vinte e cinco) anos.⁴

Tal contribuição será de 1% (um por cento) sobre o total das remunerações pagas ou creditadas, no decorrer do mês, aos segurados empregados e trabalhadores avulsos, para as empresas em cuja atividade preponderante o risco de acidentes de trabalho seja considerado leve; de 2% (dois por cento) para as empresas em cuja atividade preponderante esse risco seja considerado médio; de 3% (três por cento) para as empresas em cuja atividade preponderante esse risco seja considerado grave.

³ De acordo com o art. 5º Lei nº 1.658/1952, que disciplina a organização administrativa do Ministério da Marinha, a Diretoria de Portos e Costas é um órgão técnico da Administração Naval, responsável pelo registro de embarcações, matrícula do pessoal marítimo, socorros marítimos, praticagem, polícia naval do litoral, **ensino profissional do pessoal marítimo e de pesca**.

⁴ O art. 58 da mesma lei esclarece que a relação dos agentes nocivos químicos, físicos e biológicos ou associação de agentes prejudiciais à saúde ou à integridade física considerados para fins de concessão dessa aposentadoria especial será definida pelo Poder Executivo.

Ainda sobre a alíquota, o art. 10 da Lei nº 10.666/2003, dispõe que as alíquotas de um, dois ou três por cento previstas pelo art. 22, II da Lei nº 8.212/1991, poderão sofrer redução de até 50%, ou aumento de até 100%, conforme dispuser o regulamento, em razão do desempenho da empresa em relação à respectiva atividade econômica, apurado em conformidade com os resultados obtidos a partir dos índices de frequência, gravidade e custo.

O Decreto Federal nº 60.042/2007 trouxe em seu Anexo V, tabela com relação de atividades preponderantes e correspondentes graus de risco (conforme a classificação nacional de atividades econômicas), demonstrados em pontos percentuais variáveis de 1 a 3%. Destacam-se algumas atividades constantes no Quadro II.1.

Quadro II.1– Grau de risco em relação à atividade.

Atividade	Grau de Risco
Construção de embarcações de grande porte	2%
Construção de embarcações para uso comercial e para usos especiais, exceto de grande porte	2%
Construção de embarcações para esporte e lazer	2%
Fabricação de locomotivas, vagões e outros materiais rodantes	1%
Fabricação de peças e acessórios para veículos ferroviários	1%
Fabricação de aeronaves	1%
Fabricação de turbinas, motores e outros componentes e peças para aeronaves	1%
Fabricação de equipamentos de transporte não especificados anteriormente	1%
Manutenção e reparação de máquinas, equipamentos e aparelhos para transporte e elevação de cargas	1%
Manutenção e reparação de veículos ferroviários	1%
Manutenção e reparação de aeronaves, exceto a manutenção na pista	1%
Manutenção de aeronaves na pista	1%
Manutenção e reparação de embarcações e estruturas flutuantes	1%
Instalação de máquinas e equipamentos industriais	2%
Coleta de resíduos não perigosos	3%
Coleta de resíduos perigosos	3%
Tratamento e disposição de resíduos não perigosos	3%
Tratamento e disposição de resíduos perigosos	3%
Descontaminação e outros serviços de gestão de resíduos	3%
Construção de rodovias e ferrovias	2%
Pintura para sinalização em pistas rodoviárias e aeroportos	2%
Construção de redes de transportes por dutos, exceto para água e esgoto	3%
Obras portuárias, marítimas e fluviais	3%
Obras de terraplenagem	2%
Instalação de equipamentos para orientação à navegação marítima fluvial e lacustre	2%
Montagem e instalação de sistemas e equipamentos de iluminação e sinalização em vias públicas, portos e aeroportos	2%
Transporte ferroviário de carga	1%
Transporte rodoviário de carga, exceto produtos perigosos e mudanças, municipal	3%
Transporte rodoviário de carga, exceto produtos perigosos e mudanças, intermunicipal, interestadual e internacional	3%
Transporte rodoviário de produtos perigosos	3%
Transporte dutoviário	1%
Transporte marítimo de cabotagem - Carga	1%
Transporte marítimo de longo curso - Carga	1%
Transporte por navegação interior de carga, municipal, exceto travessia	1%
Transporte por navegação interior de carga, intermunicipal, interestadual e internacional, exceto travessia	1%
Navegação de apoio marítimo	1%
Navegação de apoio portuário	1%

Atividade	Grau de Risco
Transporte aéreo de carga	2%
Armazéns gerais - emissão de warrant	2%
Depósitos de mercadorias para terceiros, exceto armazéns gerais e guarda-móveis	2%
Carga e descarga	2%
Concessionárias de rodovias, pontes, túneis e serviços relacionados	1%
Terminais rodoviários e ferroviários	1%
Serviços de reboque de veículos	1%
Outras atividades auxiliares dos transportes terrestres não especificadas anteriormente	1%
Administração da infraestrutura portuária	1%
Operações de terminais	1%
Atividades de agenciamento marítimo	1%
Atividades auxiliares dos transportes aquaviários não especificadas anteriormente	1%
Operação dos aeroportos e campos de aterrissagem	1%
Atividades auxiliares dos transportes aéreos, exceto operação dos aeroportos e campos de aterrissagem	1%
Atividades de despachantes aduaneiros	1%
Agenciamento de cargas, exceto para o transporte marítimo	1%
Organização logística do transporte de carga	1%
Operador de transporte multimodal - OTM	1%

II.2.3 Contribuição ao Serviço Brasileiro de Apoio à Pequena Empresa – SEBRAE

A Lei nº 8.029/1990 desvinculou o Serviço Brasileiro de Apoio à Pequena e Média Empresa – SEBRAE, da Administração Pública Federal, transformando-o em serviço social autônomo.

Assim, para atender à execução das políticas de apoio às micro e às pequenas empresas, de promoção de exportações e de desenvolvimento industrial, a Lei instituiu adicional de 3 (três) décimos, a partir de 1993, às alíquotas das contribuições sociais, previstas no Decreto-Lei nº 2.318/1986, às seguintes entidades: Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial – SENAI, Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial – SENAC, Serviço Social da Indústria – SESI e Serviço Social do Comércio – SESC. Desse adicional, 85,75% é arrecadado e repassado mensalmente ao SEBRAE.

II.2.4 Contribuição ao Serviço Nacional de Aprendizado Comercial – SENAC

O Decreto-Lei nº 8.621/1946, incumbiu à Confederação Nacional do Comércio a criação do Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial – SENAC, a quem cabe colaborar na obra de difusão e aperfeiçoamento do ensino comercial de formação e do ensino imediato que com ele se relacionar diretamente, para o que promoverá os acordos necessários, especialmente com estabelecimentos de ensino comercial reconhecidos pelo Governo Federal.

Para custeio dos encargos do SENAC, ficam os estabelecimentos comerciais cujas atividades estiverem enquadradas nas Federações e Sindicatos coordenados pela Confederação Nacional do Comércio, obrigados ao pagamento mensal de uma contribuição equivalente a 1% sobre o montante da remuneração que paga à totalidade dos seus empregados.

São também contribuintes do SENAC as empresas que tenham atividades mistas e que explorem, acessória ou complementarmente, qualquer ramo econômico peculiar aos estabelecimentos comerciais, sendo a contribuição referente ao número de empregados atuantes no setor comercial.

Há isenção aos estabelecimentos que, por custos próprios, mantenham cursos práticos de comércio e de aprendizagem, considerados pelo SENAC como adequados aos seus fins. Por fins entende-se tanto instalações quanto qualidade do corpo docente. Entretanto, esses estabelecimentos, estão obrigados a recolher um quinto da contribuição a que estaria sujeito, para atender despesas de caráter geral e de orientação e inspeção do ensino.

II.2.5 Contribuição ao Serviço Social dos Transportes – SEST e ao Serviço Nacional de Aprendizado dos Transportes – SENAT

A Lei nº 8.706/1993 criou a obrigação à Confederação Nacional do Transporte – CNT, de criação de dois serviços: o Serviço Social do Transporte – SEST; e o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte – SENAT.

Ao SEST cabe gerenciar, desenvolver, executar, direta ou indiretamente, e apoiar programas voltados à promoção social do trabalhador em transporte rodoviário e do

transportador autônomo, nos campos da alimentação, saúde cultura, lazer e segurança do trabalho.

Ao SENAT cabe gerenciar, desenvolver, executar, direta ou indiretamente, e apoiar programas voltados à aprendizagem do trabalhador em transporte rodoviário e do transportador autônomo, nos campos da preparação, treinamento, aperfeiçoamento e formação profissional.

As rendas para manutenção do SEST e do SENAT são compostas: (i) pelas contribuições compulsórias das empresas de transporte rodoviário ao SEST e ao SENAI, que passarão a ser recolhidas em favor do SEST e SENAT, respectivamente; (ii) pela contribuição mensal compulsória dos transportadores autônomos equivalente a 1,5% e 1,0%, respectivamente, do salário de contribuição previdenciária; (iii) pelas receitas operacionais; (iv) pelas multas arrecadadas por infração de dispositivos, regulamentos e regimentos oriundos desta lei; e (v) por outras contribuições, doações e legados, verbas ou subvenções decorrentes de convênios celebrados com entidades públicas ou privadas, nacionais ou internacionais.

A arrecadação e fiscalização das contribuições (i) e (ii) serão feitas pela Previdência Social, mas no caso da existência de convênio, poderão ser recolhidas diretamente ao SEST e ao SENAT.

II.2.6 Contribuição ao Serviço Nacional de Aprendizado Industrial – SENAI

O Decreto-Lei nº 4.048/1942 criou o Serviço Nacional de Aprendizado Industrial – SENAI, a quem cabe organizar e administrar, em todo o país, escolas de aprendizado industrial. É um Serviço organizado e dirigido pela Confederação Nacional da Indústria – CNI. Para custeio da atividade, estão estabelecimentos industriais das modalidades de indústrias enquadradas na CNI, obrigados ao pagamento de uma contribuição mensal. Estão isentos da contribuição, os estabelecimentos que, por sua conta, mantenham serviço de aprendizado considerado adequado pelo SENAI, sob o ponto de vista da montagem, do corpo docente e do regime escolar.

A alíquota da contribuição ao SENAI é de 1%, incidente sobre o total da remuneração paga pelas empresas do setor industrial aos empregados.

Os contribuintes são: as indústrias, as empresas de transporte, as oficinas gráficas, as empresas de telecomunicações, as empresas de industrialização e pesca, a indústria da construção civil, o serviço de jornalismo, o serviço público de produção e distribuição de água, energia, gás, esgoto, saneamento, frigorífico e armazém geral.⁵

Haverá um adicional de 20% aos estabelecimentos que tiverem mais de quinhentos operários.

II.2.7 Contribuição ao Serviço Social da Indústria – SESI

O Decreto - Lei nº 9.403/1946, atribuiu à Confederação Nacional da Indústria a criação do Serviço Social da Indústria – SESI, que tem por finalidade estudar planejar e executar direta ou indiretamente, medidas que contribuam para o bem-estar social dos trabalhadores na indústria e nas atividades assemelhadas.

Para custeio das atividades do SESI, há incidência de 1,5% sobre o total da remuneração mensal paga pelas empresas do setor industrial aos empregados e avulsos. Os contribuintes são as mesmas empresas que contribuem para o SENAI.

II.2.8 Contribuição Confederativa Patronal (das empresas)

Essa é uma contribuição que está prevista no art. 8º da Constituição brasileira, a qual trata da liberdade de associação profissional ou sindical, desde que observados alguns fundamentos. Dentre esses, o inciso IV, desse mesmo artigo, determina que a assembleia geral da associação profissional fixe contribuição que, em se tratando de categoria profissional, será descontada em folha, para custeio do sistema confederativo da representação sindical respectiva.

II.2.9 Contribuição Previdenciária sobre a Receita Bruta – CPRB

O art. 8º da Lei 12.546/2011 institui que sobre o valor da receita bruta, excluídas as vendas canceladas e os descontos incondicionais concedidos, contribuição sob a

⁵ Disponível em: http://www1.previdencia.gov.br/AEPS2005/14_01_05_01.asp. Acesso: ago/2014.

alíquota de 1%, as empresas que fabricam produtos classificados na Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados – Tipi. A Tipi foi aprovada pelo Decreto nº 7.660/2011 e na seção XVII refere-se aos materiais de transporte.⁶

II.2.10 Contribuição Sindical Patronal

Essa é uma contribuição, prevista na Consolidação das Leis Trabalhistas – CLT, em seu art. 578 e seguintes, que é devida aos Sindicatos.

O art. 580, em seu inciso III, estabelece que a contribuição sindical seja recolhida anualmente e será, para os empregadores, uma importância proporcional ao capital social da empresa, mediante aplicação de alíquota progressiva.

A CLT estabelece um escalonamento de progressividade conforme moldes apresentados no Quadro II.2. O que significa que a contribuição sindical patronal corresponderá à soma da aplicação das alíquotas sobre a porção do capital distribuído em cada classe.

Quadro II.2 – Valor da Alíquota.

Classe de Capital	Alíquota
Até 150 vezes o maior valor de referência	0,8%
Acima de 150 até 1500 vezes o maior valor de referência	0,2%
Acima de 1.500 até 150.000 vezes o maior valor de referência	0,1%
Acima de 150.000 até 800.000 vezes o maior valor de referência	0,02%

O valor de referência ao qual se refere o quadro, é fixado pelo Poder Executivo. A contribuição mínima devida pelos empregadores é de 60% do maior valor de referência, independentemente do capital social da empresa; enquanto que a contribuição máxima é aquela equivalente a 800.000 vezes o maior valor de referência em vigor.

⁶ A Lista está disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/Decreto/Anexo/And7660.pdf
Acesso em: 20.08.14

II.2.11 Contribuição Social Adicional para Reposição das Perdas Inflacionárias do FGTS

A Lei Complementar nº 110/2001 institui:

- i. a contribuição social devida pelos empregadores nos casos de despedida do empregado sem justa causa, tendo alíquota de 10% sobre o montante de todos os depósitos devidos em referência ao FGTS, durante o período de vigência do contrato de trabalho;
- ii. a contribuição social devida pelos empregadores, com alíquota de 0,5% sobre a remuneração devida no mês anterior, a cada trabalhador. Nesse caso, estão isentas as empresas inscritas no Sistema Integrado de Pagamento de Impostos e Contribuições das Microempresas e Empresas de Pequeno Porte – SIMPLES, desde que o faturamento anual não ultrapasse o valor de R\$1.200.000,00 (um milhão e duzentos mil reais). Essa contribuição é devida pelo prazo de 60 meses, a contar de sua exigibilidade;
- iii. e autoriza créditos adicionais e complementos de atualização monetária em contas vinculadas ao Fundo de Garantia do Tempo de Serviço – FGTS, a ser creditado pela Caixa Econômica Federal, a expensas do próprio Fundo.

II.2.12 Contribuição Social para o Financiamento da Seguridade Social – COFINS;

A COFINS foi instituída pela Lei Complementar nº 70/1991 e tem alíquota de 2% incidente sobre o faturamento mensal da empresa. Por faturamento, a Lei considera a receita bruta das vendas de mercadorias, de mercadorias e serviços e de serviço de qualquer natureza; não estão incluídos, na base de cálculo, de acordo com a LC nº 70/1991 e a Lei nº 10.833/2003, os valores: (i) de receitas isentas ou não alcançadas pela incidência da contribuição; (ii) do IPI, quando destacado separadamente na nota fiscal; (iii) o lucro ou prejuízo operacional outras receitas e outras despesas quando decorrentes da venda de bens do ativo não circulante, classificado como investimento, imobilizado ou intangível; (iv) auferidas pela pessoa jurídica revendedora, na revenda de mercadorias em relação às quais a contribuição seja exigida da empresa

vendedora, na condição de substituta tributária; (v) de vendas canceladas, devolvidas e dos descontos concedidos a qualquer título e incondicionalmente; (vi) de reversões de provisões e recuperações de créditos baixados como perda que não representem ingresso de novas receitas, o resultado positivo da avaliação de investimentos pelo valor do patrimônio líquido e os lucros e dividendos derivados de participações societárias, que tenham sido computados como receita; (v) decorrentes de transferência onerosa a outros contribuintes do Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação – ICMS de crédito de ICMS originados de operações de exportação; (vi) financeiros decorrentes do ajuste a valor presente dos direitos classificados no intangível, pelo custo incorrido na aquisição deduzido no saldo da respectiva conta de amortização; (vii) relativos aos ganhos decorrentes de avaliação do ativo e passivo com base no valor justo; (viii) de subvenções para investimento, inclusive mediante isenção ou redução de impostos, concedidas como estímulo à implantação ou expansão de empreendimentos econômicos e de doações feitas pelo poder público; (ix) reconhecidas pela construção, recuperação, reforma, ampliação ou melhoramento da infraestrutura, cuja contrapartida seja ativo intangível representativo de direito de exploração, no caso de contratos de concessão de serviços públicos; (x) relativos a valor de imposto que deixar de ser pago em virtude das isenções ou reduções de Imposto de Renda, dispostas no §1º, alíneas ‘a’, ‘b’, ‘c’ e ‘e’ do art. 19 do Decreto Lei nº 1.598/1977⁷; e (xi) relativas ao prêmio na emissão de debêntures.

A contribuição mensal devida pelos distribuidores de derivados de petróleo e álcool etílico hidratado para fins carburantes, na condição de substitutos dos

⁷ Art. 19. Considera-se lucro da exploração o lucro líquido do período-base, ajustado pela exclusão dos seguintes valores:

[...]

§ 1º - Aplicam-se ao lucro da exploração:

a) as isenções de que tratam os artigos 13 da Lei nº 4.239, de 27 de junho de 1963; 34 da Lei nº 5.508, de 11 de outubro de 1968; 23 do Decreto-lei nº 756, de 11 de agosto de 1969; 1º do Decreto-lei nº 1.328, de 20 de maio de 1974; e 1º e 2º do Decreto-lei nº 1.564, de 29 de julho de 1977;

b) a redução da alíquota do imposto de que tratam os artigos 14 da Lei nº 4.239, de 27 de junho de 1963; 35 da Lei nº 5.508, de 11 de outubro de 1968; e 22 do Decreto-lei nº 756, de 11 de agosto de 1969;

c) a isenção de que trata o artigo 80 do Decreto-lei nº 221, de 28 de fevereiro de 1967;

d) as isenções de que tratam os artigos 2º e 3º do Decreto-lei nº 1.191, de 27 de outubro de 1971;

e) a redução da alíquota do imposto de que tratam os artigos 4º a 6º do Decreto-lei nº 1.439, de 30 de dezembro de 1975.

comerciantes varejistas, será calculada sobre o menor valor, no país, constante da tabela de preços máximos fixados pela venda a varejo, sem prejuízo de outras eventuais contribuições incidentes sobre a atividade.

A COFINS não extingue as fontes de custeio da seguridade social, discriminadas na Lei nº 8.212/1991, exceto a contribuição sobre o faturamento com alíquota de 2% sobre a receita bruta, prevista no art. 23, I dessa Lei. Todavia, a COFINS integra o orçamento da Seguridade Social.

II.2.13 Contribuição Social sobre o Lucro Líquido – CSLL

Também integra o orçamento da seguridade social a CSLL, instituída no art. 23, inciso II da Lei nº 8.212/1991, cuja alíquota é de 10% sobre o lucro líquido do período-base, antes da provisão do imposto de renda.

II.2.14 Fundo Aeroviário – FAER

Segundo o disposto no Decreto-Lei nº 1.305/1974, as contribuições devidas ao SENAI (Decreto-Lei nº 6.246/1944) e ao FGTS, arrecadadas das empresas privadas, públicas, de economia mista e autárquicas, quer federais, estaduais ou municipais, de transporte aéreo regular, não regular, de táxi aéreo e de serviços aéreos especializados; de telecomunicações aeronáuticas; de implantação, administração, operação e exploração da infraestrutura aeroportuária, e de serviços auxiliares; de fabricação, reparos e manutenção, ou de representação, de aeronaves, suas peças e acessórios, e de equipamentos aeronáuticos, serão destinadas à aplicação nas atividades ligadas ao ensino profissional aeronáutico de tripulantes, técnicos e especialistas civis, para os serviços de apoio à proteção, à navegação aérea, à infraestrutura aeronáutica e à Aviação Civil em geral, a cargo do Ministério da Aeronáutica.

O produto dessas contribuições será depositado no Fundo Aeroviário - Conta Especial do Fundo Aeroviário - destinado ao desenvolvimento do Ensino Profissional Aeronáutico. Os recursos provenientes dessas contribuições terão aplicação limitada e específica no ensino profissional aeronáutico, e estão sujeitos às normas gerais de

planejamento, programação e orçamento. Caberá ao Ministro da Aeronáutica à gestão desses recursos, assim como, a comprovação, junto ao Tribunal de Contas da União, de sua aplicação.

II.2.15 Fundo de Garantia por Tempo de Serviço – FGTS

A Lei nº 8.036/1990 rege o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço. O FGTS é constituído pelos saldos das contas vinculadas ao Fundo, alguns outros recursos ao fundo incorporados, devendo ser aplicados com atualização monetária e juros.

Os recursos incorporados constituem: (i) os resultados financeiros auferidos pela Caixa Econômica Federal – CEF no período entre o repasse dos bancos e o depósito nas contas vinculadas dos trabalhadores; (ii) as dotações orçamentárias específicas; (iii) os resultados das aplicações dos recursos do FGTS; (iv) multas, correção monetária e juros moratórios devidos; (v) demais receitas patrimoniais e financeiras.

A alíquota do FGTS é de 8% da remuneração paga ou devida, no mês anterior, a cada trabalhador. O contribuinte, nesse caso, é todo e qualquer empregador, entendido como a pessoa física ou jurídica de direito privado ou público, da administração pública direta, indireta ou fundacional de qualquer dos Poderes, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, que admitir trabalhadores a seu serviço, bem assim aquele que, regido por legislação especial, encontrar-se nessa condição ou figurar como fornecedor ou tomador de mão de obra, independente da responsabilidade solidária e/ou subsidiária a que eventualmente venha obrigar-se. Já trabalhador, é toda pessoa física que prestar serviços a empregador, a locador ou tomador de mão de obra, excluídos os eventuais, os autônomos e os servidores públicos civis e militares sujeitos a regime jurídico próprio. Os contratos de aprendizagem terão a alíquota reduzida para 2%.

II.3 OUTROS

II.3.1 Preços Públicos

TARIFA PORTUÁRIA

Segundo o art. 8º da Lei Geral de Portos (Lei nº 12.815/2013), são essenciais aos contratos de concessão e arrendamento as cláusulas relativas, dentre outras, ao valor do contrato, às tarifas praticadas e aos critérios e procedimentos de revisão e reajuste.

Nas licitações para concessão de portos e arrendamento portuário, um dos critérios a ser considerado é a menor tarifa ou menor tempo de movimentação de carga.

A administração do porto será exercida pela União, diretamente, pela delegatária ou pela entidade concessionária do porto organizado. À administração do porto organizado, denominada autoridade portuária, compete arrecadar os valores das tarifas relativas às suas atividades.

A revisão e os reajustes das tarifas portuárias, segundo o art. 27 da Lei nº 10.233/2001, é de competência da ANTAQ, devendo ser comunicado ao poder concedente e ao Ministério da Fazenda com antecedência mínima de 15 dias. De acordo com o art. 28 dessa mesma Lei, os instrumentos de concessão ou permissão serão precedidos de licitação pública devendo conter, no instrumento do certame, definição clara acerca dos limites máximos tarifários e as condições de reajuste e revisão.

TARIFAS AEROPORTUÁRIAS

As tarifas aeroportuárias foram instituídas pela Lei nº 6.009/1973, que dispõe sobre a utilização e a exploração dos aeroportos, das facilidades à navegação aérea e dá outras providências.

O art. 2º dessa Lei dispõe que a efetiva utilização das áreas, edifícios, instalações, equipamentos, facilidade e serviços de um aeroporto está sujeita ao pagamento do referente aos preços que incidirem sobre a parte utilizada. Esses preços serão pagos ao Ministério da Aeronáutica, ou às entidades de Administração Federal Indireta responsáveis pela administração dos aeroportos, e serão representados: (i) por **tarifas aeroportuárias**, aprovadas pela ANAC, para aplicação em todo o território

nacional; (ii) por preços específicos⁸ estabelecidos, para as áreas civis de cada aeroporto, pelo órgão ou entidade responsável pela administração do aeroporto.

As tarifas aeroportuárias estão denominadas e caracterizadas no art. 3º dessa lei, da seguinte forma: (i) tarifa de embarque: devida pela utilização das instalações e serviços de despacho e embarque da Estação de Passageiros – incide sobre o passageiro do transporte aéreo; (ii) tarifa de pouso: devida pela utilização das áreas e serviços relacionados com as operações de pouso, rolagem e estacionamento da aeronave até três horas após o pouso – incide sobre o proprietário ou explorador da aeronave; (iii) tarifa de permanência: devida pelo estacionamento da aeronave, além das três primeiras horas após o pouso – incide sobre o proprietário ou explorador da aeronave; (iv) tarifa de armazenagem: devida pelo armazenamento, guarda e controle das mercadorias nos armazéns de carga aérea dos aeroportos – incide sobre consignatário ou transportador no caso de carga aérea em trânsito; (v) tarifa de capatazia: devida pela movimentação e manuseio das mercadorias a que se refere o item anterior – incide sobre o consignatário, ou o transportador no caso de carga aérea em trânsito; e (vi) tarifa de conexão: devida pela alocação de passageiro em conexão em Estação de Passageiros durante a execução do contrato de transporte – incide sobre o proprietário ou explorador da aeronave.

A Lei prevê as seguintes isenções:

- i. da tarifa de embarque: os passageiros de aeronaves militares e de aeronaves públicas brasileiras da Administração Federal Direta; os passageiros de aeronaves em voo de retorno, por motivos de ordem técnica ou meteorológica ou, ainda, em caso de acidente, por ocasião do reembarque; os passageiros em trânsito; os passageiros de menos de dois anos de idade; os inspetores de Aviação Civil, quando no exercício de suas funções; os passageiros de aeronaves militares ou públicas estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento; e os passageiros, quando convidados do Governo brasileiro;
- ii. da tarifa de pouso: as aeronaves militares e as aeronaves públicas brasileiras da Administração Federal Direta; as aeronaves em voo de experiência ou de

⁸ São aqueles devidos pela utilização de áreas, edifícios, instalações, equipamentos, facilidades e serviços, não abrangidos pelas tarifas aeroportuárias; incide sobre o usuário ou concessionário dos mesmos.

- instrução; as aeronaves em voo de retorno por motivo de ordem técnica ou meteorológica; e as aeronaves militares ou públicas estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento;
- iii. da tarifa de permanência: as aeronaves militares e as aeronaves públicas brasileiras da Administração Federal Direta; as aeronaves militares e públicas estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento; e as demais aeronaves: 1 - por motivo de ordem meteorológica, pelo prazo do impedimento; 2 - em caso de acidente, pelo prazo que durar a investigação do acidente; 3 - em caso de estacionamento em áreas arrendadas pelo proprietário ou explorador da aeronave;
 - iv. da tarifa de armazenagem: as mercadorias e materiais destinados a entidades privadas ou públicas da Administração Direta ou Indireta, quando ocorrerem circunstâncias especiais criadas pelo Governo Federal, por motivos independentes da vontade dos destinatários; por prazo inferior a trinta dias e mediante despacho concessivo da isenção do Ministro da Aeronáutica; e as mercadorias e materiais destinados a serviços necessários à segurança nacional ou por comprovada exigência do bem comum; por prazo inferior a trinta dias e mediante despacho concessivo da isenção do Ministro da Aeronáutica;
 - v. da tarifa de conexão: o proprietário ou o explorador da aeronave que transporte: 1 - passageiros de aeronaves militares e de aeronaves públicas brasileiras da administração federal direta; 2 - passageiros de aeronaves em voo de retorno, por motivos de ordem técnica ou meteorológica ou, ainda, em caso de acidente, por ocasião do reembarque; 3 - passageiros com menos de 2 (dois) anos de idade; 4 - inspetores de aviação civil, quando no exercício de suas funções; 5 - passageiros de aeronaves militares ou públicas estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento; e 6 - passageiros, quando convidados do Governo brasileiro.

Ademais, poderão ser isentas da tarifa de capatazia as mercadorias e materiais destinados a serviços necessários à segurança nacional ou por comprovada exigência do bem comum, desde que por prazo inferior a trinta dias, concedida mediante

despacho pelo Ministro da Aeronáutica. Tal despacho poderá conceder isenção referente ao valor total ou parcial da importância correspondente ao valor da tarifa.

Há, ainda, tarifas específicas de navegação aérea, referentes à utilização de instalações e serviços apoiam e tornam seguro o processo de navegação aérea e incidentes sobre o proprietário ou explorador da aeronave. A montante de arrecadação, ademais, constituirá receita do Fundo Aeronáutico. São essas:

- i. tarifa de uso das comunicações e dos auxílios à navegação aérea em rota: devida pela utilização do conjunto de instalações e serviços relacionados ao controle dos voos em rota, de acordo com as normas específicas do Comando da Aeronáutica;
- ii. tarifa de uso das comunicações e dos auxílios-rádio à navegação aérea em área de controle de aproximação: devida pela utilização do conjunto de instalações e serviços relacionados ao controle de aproximação, de acordo com as normas específicas do Comando da Aeronáutica;
- iii. tarifa de uso das comunicações e dos auxílios-rádio à navegação aérea em área de controle de aeródromo: devida pela utilização do conjunto de instalações e serviços relacionados ao controle de aeródromo ou aos serviços de informações de voo de aeródromo, de acordo com as normas específicas do Comando da Aeronáutica.

Estão isentas do pagamento das tarifas de navegação aérea: (i) as aeronaves militares e as aeronaves públicas brasileiras da administração federal direta; (ii) as aeronaves em voo de experiência ou de instrução; (iii) as aeronaves em voo de retorno por motivo de ordem técnica ou meteorológica; e (iv) as aeronaves militares e públicas estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento.

TARIFAS RODOVIÁRIAS (PEDÁGIO)

O mercado do transporte rodoviário de cargas está sujeito, no que se refere aos valores de frete praticados, exclusivamente às leis de mercado. Não há, nesse caso, ingerência regulatória por meio de estabelecimento de tetos tarifários, por exemplo.

Entretanto, há regulação no que concerne às tarifas de pedágio. Quanto a essas, a ANTT atua no processo de revisão das tarifas previstas nos contratos de concessões rodoviárias federais.⁹ Nesse caso, a revisão tarifária tem o objetivo principal de reestabelecer o equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Dessa forma, a revisão pode se dar a maior ou a menor do valor inicial e pode ocorrer a pedido do concessionário, ou da ANTT. Ademais, cumpre esclarecer que a tarifa de pedágio é segmentada em relação às categorias de veículos. Sendo a Tarifa Básica de Pedágio aquela determinada para a categoria 1 da classificação de veículos, cujo fator multiplicador é 1,00. Veja-se a tabela das categorias de veículos disponibilizada pela ANTT¹⁰.

De acordo com a Lei nº 10.233/2001, cabe à ANTT, como atribuições específicas pertinentes ao transporte rodoviário, publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão de rodovias federais. Assim, quando da celebração dos editais de licitação, a ANTT cuidará de compatibilizar a tarifa do pedágio, com as vantagens econômicas e o conforto da viagem, transferidos aos usuários em decorrência da aplicação dos recursos de sua arrecadação no aperfeiçoamento da via em que é cobrada.

Tabela II.1 – Categoria de Veículos.

Tabela de Categoria de Veículos			
Categoria	Descrição	Nº de Eixos	Fator Multiplicador
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	1,00
2	Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão	2	2,00
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	1,50
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e ônibus	3	3,00
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	2,00
6	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semirreboque	4	4,00
7	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semirreboque	5	5,00
8	Motocicletas, motonetas e bicicletas moto	6	6,00
9	Motocicletas, motonetas e bicicletas moto	2	0,50
10	Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	Isentos	isentos

⁹ Em relação às concessões estaduais, a regulação tarifária é operada pela autoridade regulatória estadual.

¹⁰ Disponível em: https://appweb.antt.gov.br/faq/concessoes_rodoviaras.asp. Acesso: ago/2014.

TARIFAS FERROVIÁRIA

Da mesma forma que nos contratos de concessões rodoviárias, a ANTT, em relação às tarifas ferroviárias, opera os ciclos de revisões tarifárias. Entretanto, no caso do transporte ferroviário a tarifa não é em relação à utilização da malha, mas sim pela operação de transporte. Os tetos tarifários, ademais, são estipulados de acordo com o tipo de mercadoria transportada.

II.3.2 Adicionais

Adicionais de Frete para Renovação da Marinha Mercante – AFRMM (Lei 10.893/2004)

Previsto pela Lei nº 10.893/2004, o AFRMM destina-se a atender aos encargos da intervenção da União no apoio ao desenvolvimento da marinha mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras, e constitui fonte básica do Fundo da Marinha Mercante.

As atividades de cobrança, fiscalização, arrecadação, restituição e concessão de incentivos do AFRMM são de competência da Receita Federal brasileira.

O fato gerador do AFRMM é o início efetivo da operação de descarregamento da embarcação em porto brasileiro. Não incidindo sobre: (i) a navegação fluvial e lacustre, exceto sobre cargas de granéis líquidos, transportadas no âmbito das Regiões Norte e Nordeste; e (ii) o frete relativo ao transporte de mercadoria submetida à pena de perdimento.

O AFRMM incide sobre o frete, que é a remuneração do transporte aquaviário da carga de qualquer natureza descarregada em porto brasileiro, incluídas todas as despesas portuárias com a manipulação de carga, constantes no conhecimento de embarque¹¹ e outras despesas de qualquer natureza a ele pertinentes. Nos casos em que não houver obrigação de emissão do conhecimento de transporte, o valor da remuneração do transporte aquaviário, para fins de cálculo da AFRMM, será apurado por declaração do contribuinte.

¹¹ Esse é o documento hábil para comprovação do valor da remuneração do transporte aquaviário.

As alíquotas do AFRMM são as seguintes: (i) 25% na navegação de longo curso; (ii) 10% na navegação de cabotagem; e (iii) 40% na navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste.

O contribuinte do AFRMM é o consignatário constante do conhecimento de embarque, todavia, o proprietário da carga transportada, é solidariamente responsável. Nos casos em que não houver obrigação de emissão do conhecimento de embarque, o contribuinte será o proprietário da carga transportada.

Adicional de Tarifa Aeroportuária – ATA (Lei 7.920/1989).

A Lei nº 7.920/1989 criou o adicional de 35,9% sobre as tarifas aeroportuárias de embarque, pouso, permanência, armazenagem e capatazia, previstas no art. 3º da Lei nº 6.009/1973. Não incide sobre a tarifa de conexão.

Tal adicional destina-se à aplicação em melhoramentos, reaparelhamento, reforma, expansão e depreciação de instalações aeroportuárias e constitui receita do Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC.

Adicional de Tarifa Portuária

A Lei nº 9.309/1996, ao revogar a Lei nº 7.700/1988, que criava o Adicional de Tarifa Portuária – ATP acabou por extingui-lo.

III. ASPECTOS JURÍDICOS: ALGUNS ASPECTOS JURÍDICOS RELEVANTES PARA OS CILS

III.1 MARCO REGULATÓRIO DOS PORTOS

Uma das jurídicas questões recorrentemente apontadas pelos *stakeholders* como sendo importante, mas também problemática, é referente à Lei Geral dos Portos.

A atual Lei Geral dos Portos (Lei nº 12.815/2013) é fruto de conversão da Medida Provisória nº 595/2012. E, segundo a interpretação de WILEN MANTELI, o principal motivo que levou o governo federal a modificar o marco regulatório do setor portuário

foi a correta constatação de que “os investimentos portuários não vinham se realizando no volume e no ritmo necessários para atender às necessidades do comércio exterior brasileiro” (MANTELI, 2013, p. 44-45).

No mesmo sentido é a Exposição de Motivos Interministerial para a Medida Provisória, posteriormente convertida em lei (EM Interministerial nº 00012-A - SEP-PR /MF/MT/AGU), apresentada à Presidente da República e assinada pelos representantes da Secretaria Nacional de Portos, do Ministério da Fazenda, do Ministério dos Transportes e da Advocacia Geral da União.

Os portos brasileiros são responsáveis por 95% (noventa e cinco por cento) do fluxo de comércio exterior do país, o que demonstra a importância estratégica do setor. Para fazer frente às necessidades ensejadas pela expansão da economia brasileira, com ganhos de eficiência, propõe-se modelo baseado na ampliação da infraestrutura e da modernização da gestão portuária, no estímulo à expansão dos investimentos do setor privado e no aumento da movimentação de cargas com redução dos custos e eliminação de barreiras à entrada.

Para a consecução dos objetivos do modelo, faz-se necessário retomar a capacidade de planejamento no setor portuário, redefinir competências institucionais da Secretaria de Portos e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ.

Além disso, é importante aprimorar o marco regulatório, a fim de garantir maior segurança jurídica e, sobretudo, maior competição no setor. Nesse sentido, a Medida Provisória proposta altera as Leis nº 10.233, de 5 de junho de 2001 e nº 10.683, de 28 de maio de 2003, e revoga as Leis nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e nº 11.610, de 12 de dezembro de 2007, lançando novas bases para o desenvolvimento do setor portuário nacional, calcadas em regras claras e precisas, que promovam a participação da iniciativa privada com o Estado, da operação dos terminais portuários.

Em relação à urgência da medida, cabe mencionar que se faz premente solução que permita a realização dos novos investimentos planejados para o setor e, por conseguinte, a expansão da economia e da competitividade do País.

No que se refere à relevância da edição da Medida Provisória cumpre ressaltar que a redução do “Custo Brasil” no cenário internacional, a modicidade das tarifas e o aumento da eficiência das atividades desenvolvidas nos portos e instalações portuárias brasileiras dependem do aumento do volume de investimentos públicos e privados e da

capacidade de que tais empreendimentos assegurem a ampliação da oferta a custos competitivos.

MANTELI dá conta de que o texto final da lei aprovada pelo Congresso consiste em forte resposta à questão fundamental relacionada à necessidade de investimento. Todavia, ressalta que, *“no que tange à gestão dos portos públicos, o novo marco regulatório conduzirá a uma maior concentração de poder nas mãos do Governo Federal, o que poderá resultar em menor agilidade nas decisões e ações”*.

Ao apresentar a posição da Associação Brasileira dos Terminais Portuários – ABTP sobre o atual marco jurídico portuário, MANTELI faz considerações sobre os seguintes pontos: (i) o risco de judicialização dos contratos anteriores a 1993; (ii) não estar garantido em lei o tratamento isonômico entre os novos contratos e os antigos.

Acerca do primeiro ponto, esclarece que o veto governamental ao art. 56 da Lei nº 12.815/2013 contrariou os motivos colocados quando da edição da MP nº 595/2012, no sentido de destravar o investimento, já que os terminais arrendados antes de 1993 são exatamente aqueles que teriam condições de investir de imediato.

O artigo 56, vetado, tinha a seguinte redação:

Art. 56. Os contratos de arrendamento celebrados anteriormente à Lei no 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, deverão ser renovados por mais 1 (um) único período, não inferior ao prazo consignado no respectivo contrato.

Parágrafo único. Os contratos de concessão de portos públicos a empresas privadas celebrados pela União antes de 25 de fevereiro de 1993 poderão, a critério do poder concedente e independentemente do seu prazo de vigência, ser renovados uma única vez, pelo prazo de até 5 (cinco) anos.

MANTELI argumenta que *“novos terminais demandarão alguns anos para entrar em operação, considerando a longa tramitação dos pedidos e das licenças exigidas”*.

As razões de voto apresentadas pelo executivo federal foram as seguintes:

O caput propõe a renovação obrigatória dos contratos de arrendamento celebrados antes da Lei no 8.630, de 1993. Tal proposta viola o princípio constitucional da Separação de Poderes, ao retirar do Poder Executivo a prerrogativa de avaliar a conveniência e a oportunidade de eventuais prorrogações daqueles contratos. Além disso, ao impor uma renovação para todos os instrumentos, independentemente da

previsão contratual e da vigência de cada um deles, a proposta fere também o princípio da isonomia. O parágrafo único, por sua vez, refere-se a um único caso em todo País, o Porto de Imbituba. Tal concessão já está vencida desde 2012 e os preparativos para uma nova licitação já estão em andamento. Os dois dispositivos, em conjunto, prejudicam a capacidade do Poder Concedente de planejar e gerir o setor portuário nacional.¹²

O argumento de conveniência e oportunidade é rebatido pela ABTP, no texto de MANTELI, na seguinte forma:

Ora, considerações de “conveniência e oportunidade” são necessariamente eivadas de argumentos casuísticos e subjetivos, o que contrasta com o imperativo da segurança jurídica indispensável à saudável convivência entre o poder público e a iniciativa privada. Não por acaso, um dos principais motivos de atraso na implementação do novo modelo de concessões para os setores ferroviário e rodoviário, contemplados com os primeiros pacotes na área da infraestrutura, tem sido precisamente o clima de desconfiança e insegurança predominante entre as empresas privadas, enraizado a tal ponto que o governo se viu obrigado a criar mecanismos de garantia de liberação de pagamentos para atrair, efetivamente, o interesse dos potenciais investidores. (MANTELI, 2013, p. 47).

Ainda ressalta que, em virtude do veto, há um risco considerável de judicialização da questão, visto que as empresas titulares desses terminais têm incentivos suficientes para buscar junto ao judiciário a garantia de seus direitos para investir em melhoria e ampliação de suas instalações.

Dessa possível situação, MANTELI prevê como resultado o trancamento dos processos licitatórios, provocando, inevitavelmente, o desinvestimento nos terminais, redução da capacidade de movimentação de cargas e perda de postos de trabalho, especialmente naqueles ocupados por trabalhadores avulsos. Argumenta, ainda, que, nesse sentido, o veto vai de encontro aos motivos da Medida Provisória.

O segundo ponto de discussão apresentado pela ABTP refere-se aos contratos firmados após 1993. Aponta a necessidade de, com o advento do novo marco regulatório para o setor, se criar mecanismos para estimular a competitividade dos

¹² Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/Msg/VEP-222.htm. Acesso: ago/2014.

contratos antigos frente aos novos terminais de uso privativo, visto que sob a nova lei terão vantagens como a isenção do pagamento referente à outorga e não obrigatoriedade da requisição de trabalhadores avulsos. O Congresso acolheu os pleitos da ABTP, de prorrogação dos contratos de terminais que tenham condições de obter ganhos de escala, totalizando 50 anos de vigência para esses contratos, desde que o arrendatário invista o suficiente para garantir a expansão e modernização das instalações, entretanto o dispositivo da Lei foi vedado pelo Poder Executivo. Outro pleito, em relação à garantia do direito de expandir os terminais em áreas contíguas, quando disponíveis, foi atendido nos termos do §6º do art. 6º, que prevê a possibilidade de o Poder Concedente autorizar tal expansão, “sempre que a medida trouxer comprovadamente eficiência na operação portuária”. MANTELI argumenta, também, o fato de que, com a mudança colocada para as futuras licitações, haverá desequilíbrio econômico e financeiro entre os terminais entrantes e os atuais, com reflexos não apenas no que concerne às questões financeiras, mas também àquelas que se referem a questões técnicas e operacionais. (MANTELI, 2013, p. 49)

Critica-se, ainda, o art. 7º da Lei, o qual prevê que a “*Antaq poderá disciplinar a utilização em caráter excepcional, por qualquer interessado, de instalações portuárias arrendadas ou exploradas pela concessionária, assegurada a remuneração adequada ao titular do contrato*”. Sobre tal tema, a ABTP argumentou, que “*a competência atribuída à Antaq para autorizar a ‘utilização’ ou ‘acesso, por qualquer interessado’ nas instalações portuárias arrendadas ou nos terminais privados deveria se restringir a situações especiais, de calamidade pública ou força maior*”. (MANTELI, 2013) O Congresso Nacional foi sensível à colocação e limitou tal competência a situações de caráter excepcional, todavia, a regulação desse artigo, para fins de resguardar sua racionalidade, deve primar pela segurança jurídica quanto à garantia do direito de exclusividade dos terminais arrendados e o direito à propriedade nos terminais privados.

Outra questão apontada como problemática na nova Lei Geral dos Portos refere-se à obrigatoriedade de manutenção de vínculo empregatício para os trabalhadores de capatazia, ou que tal atividade seja realizada por trabalhadores portuários avulsos (art. 40). Segundo MANTELI, “*tal condicionamento se prestará apenas para aumentar a reserva de mercado dos avulsos, com prejuízos para os operadores portuários, especialmente no que tange à busca de mais eficiência e produtividade. A constituição das categorias de*

trabalhadores avulsos em categorias diferenciadas, por sua vez, implicará em retrocesso na implantação da multifuncionalidade e se estenderá para fora do Porto Organizado, exacerbando conflitos com os terminais privados, além e reforças a mentalidade corporativista das respectivas entidades sindicais.” (MANTELI, 2013).

Sobre a questão da gestão portuária, aponta-se que o novo marco regulatório não trouxe mudanças significativas. De acordo com a ABTP, inclusive, contrariamente ao esperado *“revelou um viés centralizador ao subtrair o poder deliberativo dos Conselhos de Autoridade Portuária e concentrar no governo federal todo o poder decisório sobre os portos públicos”* a Associação aponta, contudo, o mérito de a Lei nº 12.815/13 ter permitido *“concessões de portos organizados mediante licitação, (sinalizando) novos parâmetros de relacionamento com as Cias. Docas que passarão a contar com regulamento simplificado para contratação de serviços e aquisição de bens e deverão, em contrapartida, assumir compromissos de metas e desempenho empresarial com a Secretaria Especial de Portos (SEP).”* (MANTELI, 2013)

Entretanto, chama-se atenção ao fato de que um “estudo encomendado pelo BNDES mostrou que as Cias. Docas, administradoras dos principais portos do País, contabilizam passivos financeiros bilionários e crescentes, e hoje dependem de receita de arrendamentos para rolar suas dívidas. Esta situação deverá se agravar em função de duas medidas inseridas no corpo da lei: o fim do pagamento de outorgas e o critério de menor tarifa nas licitações. A alternativa de aumentar tarifas dos serviços prestados por Docas, se adotada, comprometerá o próprio princípio norteador do novo marco regulatório, que é o de reduzir custos e melhorar a competitividade das exportações.” (MANTELI, 2013)

Por fim, MANTELI, apresenta as considerações da ABTP acerca do risco de supertributação. Critica, então, a Portaria da Secretaria do Patrimônio da União, SPU nº 404, a qual fixa os parâmetros para o cálculo do preço público devido à União a título de retribuição pela cessão de espaços físicos em águas públicas, consideradas para o cálculo apenas as áreas de uso privativo do interessado. Disserta que, a par de sua discutível legalidade, a Portaria SPU decretou o divórcio entre o interesse público e o interesse econômico, que deveriam estar em forte sinergia num setor para o qual o Estado deseja atrair investimentos privados. Ao criar três categorias de ‘estruturas náuticas’ para efeito de cobrança – as de interesse público, as de interesse econômico e as de interesse particular – a SPU passou a tratar os empreendimentos portuários

apenas como negócios passíveis de taxação, e não como motores de desenvolvimento que efetivamente são responsáveis por uma substancial massa de impostos pela geração de milhares de postos de trabalho.

As águas internas – canais marítimos, rios, etc. – são consideradas bens de domínio público, ou seja, de uso comum do povo, assim como as estradas, ruas e praças. Numa autêntica manobra de contorcionismo jurídico, a SPU inovou o Decreto-Lei nº 9.760, de 1946, e a Lei nº 9.636, de 1998, que dispõem sobre a administração dos ‘bens imóveis’ da União, entre os quais se destacam os terrenos de marinha, sobre os quais já incidem taxas de laudêmio (5% do valor do imóvel incluindo benfeitorias, pago no ato da transferência de propriedade) e foro (0,6% do valor do imóvel, pago anualmente).

Nenhum dos dispositivos legais nos quais a SPU procura se embasar faculta a exploração do espelho d’água como ‘patrimônio da União’. O art. 67 do Decreto-Lei nº 9.760 dispõe sobre a competência da SPU para a fixação do valor locativo e venal dos imóveis da União, não havendo nele qualquer referência às águas públicas internas. O art. 18 da Lei nº 9.636, por sua vez, refere-se aos recursos hídricos, regulados pela Lei nº 9.433, de 1997, que trata do uso múltiplo das águas, não se aplicando à exploração da atividade portuária pelo fato de esta contar com um diploma legal específico, estar subordinada à Secretaria Especial de Portos da Presidência da República a ser regulada pela ANTAQ” (MANTELI, 2013).

Em julho deste ano (2014), saiu uma reportagem na revista Portos e Navios, a qual dá conta de que “*apesar da autorização para novos terminais privados fora do porto público, a licitação das 29 áreas do primeiro bloco de arrendamentos em portos organizados, prevista inicialmente para 2013, corre o risco de não ocorrer em 2014, por conta de 19 questionamentos do Tribunal de Contas da União – TCU.*” Dentre os questionamentos, o presidente da ABTP informou à revista que “o programa foi questionado pelo TCU porque a lista de possíveis arrendamentos incluiu áreas com direito a prorrogação em litígio. Além disso, foram encontrados erros de projeto, como a utilização de medidas aproximadas e sub ou supervalorização dos custos de projeto, com tarifas incompatíveis com o mercado” (OLIVEIRA, 2014).

A mesma reportagem traz a consulta ao professor e advogado Rafael Vêras que apontou a falta de planejamento como o principal problema setorial, desde a publicação

da nova lei geral dos portos. *“Ele aponta a ausência de uniformização dos Estudos de Viabilidade Técnica – EVTEAs, assim como a inexistência de estudos concorrenciais intraportos durante a modelagem dos projetos. E acrescenta que não houve previsão para alterações nos estudos de demanda dos terminais.”* Afirma que, *“basicamente, o TCU suspendeu o processo para que os editais fossem reforçados no aspecto técnico”*. (OLIVEIRA, 2014)

Consultado, o diretor da FIESP *“defende que os contratos em vigor com prazo de vencimento próximo sejam renovados em favor das operações portuárias e a normalização do fluxo do comércio externo.”* Expressa que o mercado corresponderia às expectativas do governo, caso fosse inaugurado ambiente com maior segurança jurídica (OLIVEIRA, 2014).

Outro ponto de questionamento levantado pela iniciativa privada nos novos contratos de arrendamento é referente à matriz de risco. De acordo com o levantamento da revista Navios e Portos, os empresários *“alegam que riscos como taxas de câmbio e aumento de tributação serão responsabilidade do arrendatário, desequilibrando os contratos a favor do poder público.”* De acordo com Véras, *“a alocação desses riscos foi questionada pelos investidores nas audiências públicas e não foi alterada. Essa postura intervencionista do Estado no domínio econômico vem incomodando os empresários e emperrando os investimentos no país em infraestrutura”*, coloca, ainda, que *“existem partes do novo marco cujos regimes de transição ainda não foram disciplinados”* (OLIVEIRA, 2014).

Uma crítica institucional contundente feita à nova lei, diz respeito à centralização das decisões na Secretaria Especial de Portos da Presidência da República. *“O novo modelo atribuiu à pasta a função de realizar o macroplanejamento do setor e o papel do poder concedente. A Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ é responsável pela fiscalização e regulação, além do braço operacional da secretaria nos processos de arrendamento. Já as autoridades portuárias têm papel no planejamento local, por meio da elaboração dos Planos de Zoneamento – PDZs e masterplans, além do desenvolvimento da gestão portuária e melhoria do ambiente de gestão.”* Para o advogado Véras, *“a transferência de competências da ANTAQ para a SEP centralizou as decisões num órgão de governo, em detrimento de um órgão técnico, que é a ANTAQ. O advogado entende que o empresário acostumado a lidar com a agência reguladora com regime jurídico especial pode ter dificuldades para lidar com órgão*

mais ‘político’”. Ademais, “acredita que essa mudança foi ruim para o setor e para a própria regulação do Brasil, esvaziando a agência reguladora, concentrando os poderes nas mãos dos ministérios e, conseqüentemente, afastando os investimentos” (OLIVEIRA, 2014).

IV. INFORMAÇÕES INSTITUCIONAIS DOS STAKEHOLDERS

IV.1 ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE CONCESSIONÁRIAS DE RODOVIAS – ABCR

A Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias – ABCR representa o setor de concessão de rodovias, que é formado atualmente por 50 empresas privadas associadas e que atuam em nove estados do País: Pernambuco, Bahia, Espírito Santo, Minas Gerais, Rio de Janeiro, São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

Essas concessionárias operam 14.191 quilômetros de rodovias, o que corresponde a aproximadamente 7% da malha rodoviária nacional pavimentada. Os trechos concedidos concentram o fluxo de veículos das grandes regiões produtoras, com elevada movimentação de veículos leves e pesados.

Com sede em São Paulo e Diretorias Regionais nos Estados do Paraná e do Rio Grande do Sul, a ABCR¹³ vem contribuindo de forma relevante para a institucionalização do setor no País, na medida em que atua na defesa dos interesses de suas associadas e no suporte ao aperfeiçoamento do desempenho das empresas.

A administração Superior da ABCR inclui a Assembleia Geral, que é o órgão máximo de decisão, a Diretoria Geral e as Diretorias Regionais. A entidade conta ainda com um Conselho Consultivo e um Conselho Fiscal, além de dez comitês temáticos, que atuam como unidades de apoio à Diretoria.

Missão do Setor

¹³ Disponível em: <http://www.abcr.org.br/>. Acesso: ago/2014.

Oferecer rodovias em condições adequadas de segurança, fluidez e conforto para os usuários e para o escoamento da produção nacional.

Objetivos da ABCR

- Defender os interesses das associadas de forma compatível com o interesse nacional.
- Promover a harmonia das relações entre as associadas e destas com o poder público.
- Incentivar e colaborar para o avanço tecnológico e operacional das associadas.
- Estabelecer ações coordenadas com outras entidades de classe, principalmente concessionárias de serviços públicos, para a consecução dos objetivos empresariais comuns.
- Promover o intercâmbio com associações empresariais estrangeiras de objetivos similares e com agências públicas de financiamento, nacionais e internacionais.
- Prestar orientação às associadas quanto à interpretação de questões jurídicas e tributárias.

As concessionárias afiliadas à ABCR contam com suporte do Sindicato Nacional das Concessionárias de Rodovias, Vias Urbanas, Pontes e Túneis – SINCROD, cujo principal objetivo é a coordenação, a proteção e a representação legal específica de suas associadas, entre concessionárias de rodovias e outras empresas do setor, no âmbito das relações do trabalho.

IV.2 ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DA INDÚSTRIA FERROVIÁRIA – ABIFER

A ABIFER¹⁴ foi fundada no dia 8 de agosto de 1977 por fabricantes de equipamentos para o sistema ferroviário, com o objetivo de destacar a importância da indústria e do transporte ferroviário de carga e de passageiros. Mantém relacionamento

¹⁴ Disponível em: <http://www.abifer.org.br/>. Acesso: ago/2014.

permanente com operadoras, autoridades governamentais e Legislativo, BNDES, universidades, e outros.

A ABIFER reúne fabricantes de locomotivas diesel-elétricas e diesel-hidráulicas, vagões de carga de todos os tipos, vagões siderúrgicos, carros de passageiros metroferroviários, veículos leves sobre trilhos – VLT, trens de alta velocidade – TAV, sistemas de sinalização e telecomunicação, freio, choque e tração, portas, pantógrafos, ar condicionado, truques e seus componentes: rodas, eixos, sapatas e molas, materiais para via permanente: fixações elásticas, talas de junção, aparelhos de mudança de via, dormentes e soldagem de trilhos, além de empresas de serviços de engenharia, manutenção, reparação, adaptação e modernização de veículos ferroviários.

A missão da ABIFER é defender os interesses da indústria brasileira de equipamentos, componentes e materiais ferroviários e contribuir para o desenvolvimento desse modal de transporte no Brasil, visando sua adequação às reais necessidades do País.

Além disso, a ABIFER tem como objetivos de atuação:

- Incentivar, patrocinar e desenvolver estudos e pesquisas de interesse do desenvolvimento do transporte ferroviário;
- Divulgar informações, estudos e projetos que contribuam para criar uma consciência nacional das necessidades e potencialidades do setor, assim como de sua importância para o desenvolvimento econômico da nação;
- Colaborar com os órgãos que atuam na formulação e implantação dos programas de transporte;
- Atuar para o desenvolvimento da indústria nacional de equipamentos ferroviários;
- Estimular o aprimoramento da tecnologia ferroviária nacional, através de convênios ou intercâmbios com universidades e instituições de pesquisa oficiais e privadas;
- Projetar a imagem da indústria ferroviária nacional no País e no exterior;
- Atuar na definição da política governamental para o comércio exterior;
- Manter intercâmbio com entidades ou instituições congêneres, empresas oficiais e privadas, nacionais ou internacionais, que possam colaborar para o desenvolvimento das atividades e a consecução das metas da ABIFER.

A ABIFER conta com mais de 70 empresas associadas. Dentre essas, algumas organizações são relacionadas a seguir: Stucki do Brasil; ABB; Moura; Alstom; Amsted Rail; AmstedMaxion; ART; Bom Sinal; Bombardier; CAF Brasil; Cavan; Companhia Brasileira de Ferro e Aço – CBFA; Conprem; CRUZAÇO; EAGLE; EMPAC; Empretec; Euroar; FRAS-LE; GE; GERB; CK Industrial; Granaço; HEWITT; Hidremec; Brastan; HUBNER; Hyundai Rotem Brasil; Randon; Siemens; ThyssenKrupp; Mecânica Usiminas; e outras.

IV.3 ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL EXPRESSO DE CARGAS – ABRAEC

Há mais de duas décadas, profissionais dedicados se uniram para levar adiante a ideia de solidificar a então chamada "Indústria *Courier*" no Brasil como propulsora de novos negócios, através de uma entidade de classe que pudesse ser o foro de debates para adequações operacionais e legais inerentes ao transporte urgente de documentos e pequenas encomendas internacionais.

Em 1986 surgiu a ABRAEC¹⁵ com proposta de ampliar o conceito de *courier* para remessa expressa e trabalhando em prol de suas associadas e mantenedoras, sempre em linha com as diretrizes governamentais, em busca do apoio ao crescimento e desenvolvimento do Comércio Exterior Brasileiro.

A ABRAEC tem como associadas importantes empresas de atuação no setor como: DHL; FedEx Express; Messenger Express – Brasil; OCASA; SKYNET; SKYMED/WINGS; SKYPOSTAL; TNT Express Brasil; UPS; World Courier do Brasil.

¹⁵ Disponível em: <http://www.abraec.com.br/>. Acesso: ago/2014.

IV.4 ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS PORTUÁRIOS – ABTP

A luta por uma nova e moderna legislação para os portos brasileiros foi o motivo da criação da Associação Brasileira dos Terminais Portuários – ABTP¹⁶, em 5 de abril de 1989, constituída originalmente por 38 empresas titulares de terminais privativos.

Após quase quatro anos de intensos debates no Poder Executivo e no Congresso Nacional, foi sancionada, em fevereiro de 1993, a Lei nº 8.630, também conhecida como Lei de Modernização dos Portos, que resultou de amplo acordo político do qual participaram as representações das categorias econômicas e laborais envolvidas e todas as correntes político-partidárias do Congresso Nacional. Com isso instaurou-se um novo modelo legal para a atividade portuária mais receptivo à iniciativa privada.

O novo marco legal que permitiu a privatização de atividades e serviços nos portos públicos, levou a ABTP ampliar o seu escopo inicial e, a partir de 1997, passou a agregar e representar, também, os terminais de uso público que tiveram suas operações transferidas para a iniciativa privada.

A ABTP é uma Sociedade civil sem fins lucrativos, com sede no Rio de Janeiro, representando mais de 100 terminais portuários de uso exclusivo misto e público, que movimentam cerca de 90% da carga gerada pelo comércio exterior brasileiro. Trata dos assuntos ligados à atividade portuária, especialmente aqueles que dizem respeito aos direitos e obrigações dos terminais portuários, inclusive em nível internacional.

No âmbito do Mercosul é filiada à *Asociación de Puertos y Terminales Privados del Mercosur* – Mercoport, e no âmbito das Américas à *American Association of Port Authorities* – AAPA e Associação Latino-Americana de Portos e Terminais – LATINPORTS.

A ABTP realiza trabalho associativo e participativo na defesa direta dos interesses dos titulares de instalações portuárias, tendo sempre em vista, como beneficiário final, o cliente do porto. Por isso, parte da sua atuação é dedicada a promover o desenvolvimento tecnológico das operações de carga e descarga, sempre com foco na

¹⁶ Disponível em: <http://www.abtp.org.br/>. Acesso: ago/2014.

eficiência, na qualidade e na obtenção de custos competitivos para os serviços portuários.

Visão institucional

“Ser reconhecida como líder do pensamento e das ações do setor empresarial portuário”.

Missão

“Mobilizar os associados a contribuir para a modernização e competitividade do setor portuário nacional”.

Objetivos

- Atuação junto aos poderes Executivo, Legislativo e Judiciário, em todas as esferas de governo, em defesa do desenvolvimento da atividade portuária.
- Incentivo à convivência construtiva entre o setor público e o setor privado no sistema portuário.
- Defesa dos princípios consagrados na Lei de Modernização dos Portos (nº 8.630/93) e apoio aos marcos regulatórios assegurando a modernização dos portos, o respeito aos contratos e a segurança jurídica.
- Estruturação e adoção pelo governo federal de uma política portuária fundamentada na Lei nº 8.630/93, que assegure a liberdade de contratar e operar em condições isonômicas.
- Capacitação do sistema portuário nacional para fazer frente aos desafios do crescimento econômico e alcançar padrões internacionais de eficiência.
- Melhoria da infraestrutura de acesso terrestre e aquaviário aos portos e terminais.
- Novo modelo de gestão portuária, autônomo, orientado por uma mentalidade empresarial e subordinação ao Conselho de Autoridade Portuária – CAP.
- Manutenção do novo modelo de execução de serviços de dragagem (Lei nº 11.610/07), em bases permanentes.
- Continuidade do Reporto e criação de uma linha de crédito setorial para suporte aos pré-investimentos e investimentos na modernização tecnológica dos terminais portuários.

- Adaptação dos contratos de exploração de áreas e instalações portuárias aos dispositivos da Lei de Modernização dos Portos (nº 8.630/93).
- Capacitação dos gestores e trabalhadores portuários, mediante permanente treinamento, e fortalecimento dos Órgãos Gestores de Mão de Obra – OGMOs, como forma de assegurar o aumento crescente da produtividade nas operações portuárias.
- Instituição de um regime de trabalho moderno, flexível, produtivo e que eleve o padrão de vida do trabalhador portuário.

Conquistas e realizações

- Apoio e participação na elaboração do projeto que resultou na Lei dos Portos (nº 8.630/93);
- Obtenção de segurança jurídica para os terminais portuários através dos contratos de arrendamento e adesão;
- Liberdade de contratar trabalhadores para a movimentação de cargas;
- Pagamento de tarifas condicionado exclusivamente à prestação de serviços por parte das administrações portuárias;
- Redução dos custos em mais de 50% e aumento de mais de 100% na produtividade dos portos;
- Alfandegamento das instalações portuárias;
- Participação de representante dos terminais privados nos Conselhos de Autoridade Portuária – CAPs e nos Conselhos de Supervisão dos Órgãos Gestores de Mão-de-Obra – OGMOs;
- Acordo obtido no Senado Federal, quando da votação da Lei de criação da ANTAQ, obrigando a Agência a respeitar as disposições da Lei nº 8.630/93 que regulam os contratos de arrendamento e de adesão, bem como o funcionamento dos CAPs;
- Vitórias sobre tentativas de legisladores de alterar a Lei nº 8.630/93 de forma a suprimir conquistas do setor empresarial;
- Participação ativa na implementação do ISPS Code, coordenando a atuação empresarial, negociando e estabelecendo um clima de cordialidade, entendimento e cooperação com a CONPORTOS e demais autoridades brasileiras envolvidas;

- Criação da Sub-Comissão de Portos e Logística pela Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio da Câmara dos Deputados, em resposta ao pedido da ABTP e da Comissão Portos para suspensão da Resolução nº 55 da ANTAQ;
- Apoio à criação e prorrogação do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária – REPORTO, importante mecanismo de fomento ao reaparelhamento e atualização tecnológica dos terminais portuários.

Principais desafios

- Excesso de burocracia e, conseqüentemente, de tempo improdutivo no sistema portuário;
- Judicialização do setor, acarretando aumento de custos e de tempo para resolução de conflitos;
- Constantes iniciativas na esfera legislativa visando alterar, com retrocessos, a Lei nº 8.630/93;
- Tentativas de enfraquecimento dos CAPs e dos OGMOs;
- Permanente pressão das entidades sindicais dos trabalhadores, apoiadas pelo Ministério do Trabalho e Emprego e pelo Ministério Público do Trabalho, no sentido de forçar os terminais portuários a contratar / requisitar trabalhadores avulsos;
- Grevismo dos órgãos públicos nos portos;
- Pressões de prefeituras para cobrança do IPTU dos terminais de uso público;
- Tentativa da Secretaria de Patrimônio da União – SPU de cobrança aos terminais portuários pelo uso do espelho d'água.

IV.5 ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS TERMINAIS RETROPORTUÁRIOS E DAS EMPRESAS TRANSPORTADORAS DE CONTÊINERES – ABTTC

A ABTTC é uma entidade que, quando de sua fundação, em 1976, congregava empresas que tinham se especializado no transporte rodoviário de contêineres. Com o decorrer do tempo, parte dessas empresas passou a investir em áreas localizadas nas

proximidades do porto de Santos, que funcionavam como bases operacionais, buscando propiciar um melhor rendimento para seus caminhões de estrada.

Com o crescimento da utilização de contêineres, as instalações portuárias passaram a ter problemas de espaço físico para o armazenamento das unidades, sobretudo as que chegavam vazias ao porto e, em consequência, novas áreas foram sendo ocupadas por novas empresas para atender à demanda de contêineres vazios ou com cargas de exportação.

As empresas foram se especializando e, com isso, uma nova atividade foi se incorporando ao dia-a-dia da nossa região, aparecendo daí as atividades de serviços retroportuários. Uma vez que muitos dos associados estavam envolvidos nessa nova atividade, a ABTTC¹⁷ passou a focar suas ações nesse segmento, sendo que boa parte deles habilitou-se para atuar como REDEX, que é um local, sob controle aduaneiro, onde são manipuladas e desembaraçadas mercadorias em regime de exportação.

Em fase de expansão, a ABTTC vem ampliando essa atuação para os principais portos brasileiros, através da abertura de Delegacias Regionais. Entende que o segmento é o verdadeiro pulmão dos portos brasileiros, onde os espaços estão cada vez mais escassos, uma vez que a tendência é que as áreas primárias sejam utilizadas apenas para as operações de navios, ficando o armazenamento para as áreas retroportuárias.

São empresas associadas da ABTTC: JBS – Friboi; Alamo; Transjofer; JSL; MSC Brasil; BRACENTER; TransLucas; ELOG; Ecoporto Santos; T&D; Libra Logística; Rodopark Logística; Conlog; Hipercon; ABTTC; Grupo Rodrimar; GRAMLOG; GRIEG Retroporto; TRANSCONTAINER do Brasil Transportes; Gelog; Sigma Transportes; e outras.

IV.6 ASSOCIAÇÃO DE COMÉRCIO EXTERIOR DO BRASIL – AEB

A Associação de Comércio Exterior do Brasil – AEB foi fundada em 20 de agosto de 1970, com o nome de Associação dos Exportadores do Brasil, denominação alterada para Associação de Comércio Exterior do Brasil em agosto de 1985, mantendo-se, contudo, a

¹⁷ Disponível em: <http://www.abttc.org.br/>. Acesso: ago/2014.

sigla AEB¹⁸ pelo seu amplo reconhecimento e prestígio alcançado em razão da seriedade e firmeza de sua atuação. A AEB é uma entidade privada, sem fins lucrativos, que congrega e representa o segmento empresarial de exportação e importação de mercadorias e serviços, bem como as atividades correlatas e afins.

O objetivo principal da AEB é defender os interesses dos associados, propugnando junto aos órgãos públicos e privados pela adoção de medidas que favoreçam a expansão competitiva e sustentável do comércio exterior. Além disso, a AEB busca promover a aproximação dos diversos segmentos que atuam na cadeia de negócios do comércio exterior, para fins de estudos técnicos, cooperação e defesa dos interesses e objetivos comuns, visando sempre o desenvolvimento econômico e social do País. Constituem ainda objetivos finalísticos da AEB:

- Estudar os assuntos relacionados ao comércio exterior e propor soluções de problemas que afetam o seu desenvolvimento;
- Realizar pesquisas, estudos, eventos e levantamentos estatísticos da importação e exportação, que sirvam de base orientadora para a política de comércio exterior e para as atividades dos associados;
- Cooperar para o aprimoramento técnico da produção e comercialização, da logística e sistemas de transportes, do financiamento e seguro de crédito, de modo a obter reduções de custos, melhoria da produtividade e qualidade de produtos e serviços, que assegurem posição mais competitiva nos mercados globais;
- Propugnar por legislação e medidas que contribuam para a facilitação e expansão do comércio exterior de mercadorias e serviços, bem como da base de empresas exportadoras e importadoras;
- Colocar à disposição dos associados dados e informações técnicas especializadas e prestar assistência em matéria de comércio externo;
- Estabelecer relações com entidades congêneres, nacionais e internacionais, estimulando a aproximação e cooperação na defesa de princípios comuns aos adotados pela AEB; e

¹⁸ Disponível em: <http://www.aeb.org.br/>. Acesso: ago/2014.

- Tomar quaisquer outras iniciativas que beneficiem os interesses do comércio exterior e assegurem o desenvolvimento social e econômico do País.

A AEB é uma entidade presente nos debates dos temas relevantes para a expansão do comércio exterior, mantendo com os poderes Executivo e Legislativo interlocução permanente que objetiva a adoção de políticas e ações voltadas para a expansão das exportações e importações de mercadorias e serviços, bem como das atividades de apoio ao comércio exterior. Para tanto, a AEB, além de caracterizar-se como uma entidade propositiva, tem se posicionado com firmeza a favor de reformas estruturais do Estado, que favoreçam:

- A liberdade de negócios;
- A desoneração do investimento, da produção e do comércio exterior, em especial das exportações;
- Um sistema tributário simplificado e justo;
- A expansão e a melhoria da infraestrutura;
- A desburocratização e facilitação do comércio exterior;
- A consolidação e simplificação da legislação;
- A ampliação do financiamento e garantia ao comércio exterior; e
- A adoção de medidas que incentivem o comércio justo e a livre concorrência, sem olvidar o combate às práticas desleais.

IV.7 ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES FERROVIÁRIOS – ANTF

A Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários – ANTF é uma entidade civil sem fins lucrativos, de âmbito nacional, cujo fim é promover o desenvolvimento e o aprimoramento do transporte ferroviário do país. A ANTF¹⁹ congrega atualmente as empresas responsáveis pelo transporte de carga de 11 das 12 concessões ferroviárias existentes desde o processo de desestatização do Governo Federal, ocorrido entre 1996 e 1999.

¹⁹ Disponível em: <http://www.antf.org.br/>. Acesso: ago/2014.

As associadas da ANTF são as principais empresas concessionárias do setor de transporte ferroviário de cargas, cuja malha compreende 28.314 km, por onde circulam milhões de toneladas anualmente. Abaixo relação das Associadas:

- ALL – América Latina Logística Malha Norte S.A. (antes denominada Ferronorte);
- ALL – América Latina Logística Malha Oeste S.A. (antes intitulada Novoeste);
- ALL – América Latina Logística Malha Paulista S.A. (antes denominada Ferroban);
- ALL – América Latina Logística Malha Sul S.A.;
- Transnordestina Logística S.A. (antes denominada CFN);
- VALEC (concessionária da Estrada de Ferro Vitória-Minas, Estrada de Ferro Carajás e Trecho da Ferrovia Norte Sul);
- Ferrovia Centro-Atlântica S.A. – FCA;
- Ferrovia Tereza Cristina S.A. – FTC;
- MRS Logística S.A.

A ANTF possui um conselho deliberativo, atualmente presidido por Angelo Baptista, também presidente da TLSA, que estabelece as diretrizes gerais de funcionamento da entidade.

IV.8 BALMAN CONSULTORES ASSOCIADOS S/C LTDA

A BALMAN Consultores Associados é uma empresa de consultoria com muita experiência com órgãos públicos e iniciativa privada. A BALMAN tem notório saber em avaliação de viabilidade de projetos e do valor de empresas, direitos autorais, marcas e patentes, bem como na implantação de planejamento e gestão estratégica em setores industriais, comerciais e de serviços.

A BALMAN Consultores Associados S/C Ltda., constituída em janeiro de 1992, atua nas áreas financeira, econômica e administrativa, sendo cadastrada em vários órgãos governamentais e foi qualificada na mais alta categoria (denominada A1) no BNDES para estudos de avaliação de negócios e empresas durante o Programa Nacional de Desestatização.

A reputação, alto nível técnico e o sucesso contínuo da BALMAN²⁰ estão fundamentados na capacidade, profissionalismo e dedicação de seus sócios e profissionais especializados, que atuam como consultores associados, garantindo-se que os interesses de seus clientes sejam resguardados.

A BALMAN assegura que seus sócios e sua equipe multidisciplinar de consultores associados prestarão serviços com alta qualidade e eficiência nas suas áreas de atuação. Como os clientes e suas necessidades variam, a BALMAN adota uma abordagem integrada e multidisciplinar adequando seus serviços para atender necessidades individuais de seus clientes e serviços.

Sua experiência na prestação de serviços às empresas públicas e privadas em processos de racionalização, reestruturação, avaliação, cisão, incorporação, concessão e privatização capacita-os a oferecer serviços específicos e individualizados, além de assessoria especializada em avaliação de Marcas e Patentes e Planejamento e Gestão Estratégica.

Trabalhando em conjunto com seus clientes, a BALMAN busca identificar oportunidades de parcerias que possam contribuir para a redução de custos e aumento da eficiência de seus serviços ou funções, permitindo à gerência concentrar-se exclusivamente nas suas competências essenciais. Atua, também, em nome de clientes do setor privado, que querem adquirir, gerir ou investir em negócios ou serviços controlados ou operados pelo governo ou iniciativa privada, garantindo-se o sigilo nas informações, dados e conclusões.

Ao longo de sua existência, a BALMAN tem atuado em diferentes setores de negócios, destacando-se principalmente as seguintes:

- Combinação e Avaliação de Negócios;
- Concessão de Serviços Públicos;
- Desenvolvimento de Negócios;
- Consultoria Financeira e Administrativa;
- Consultoria Empresarial;
- Auditoria Gerencial (Administrativa e Financeira).

²⁰ Disponível em: <http://balmanconsultores.com.br/>. Acesso: ago/2014.

IV.9 BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL – BNDES

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, empresa pública federal, é visto como principal instrumento de financiamento de longo prazo para a realização de investimentos em todos os segmentos da economia, em uma política que inclui as dimensões social, regional e ambiental.

Desde a sua fundação, em 1952, o BNDES²¹ se destaca no apoio à agricultura, indústria, infraestrutura e comércio e serviços, oferecendo condições especiais para micro, pequenas e médias empresas. O Banco também vem implementando linhas de investimentos sociais, direcionados para educação e saúde, agricultura familiar, saneamento básico e transporte urbano. O apoio do BNDES se dá por meio de financiamentos a projetos de investimentos, aquisição de equipamentos e exportação de bens e serviços. Além disso, o Banco atua no fortalecimento da estrutura de capital das empresas privadas e destina financiamentos não reembolsáveis a projetos que contribuam para o desenvolvimento social, cultural e tecnológico.

Em seu Planejamento Corporativo 2009/2014, o BNDES elegeu a inovação, o desenvolvimento local e regional e o desenvolvimento socioambiental como os aspectos mais importantes do fomento econômico no contexto atual, e que devem ser promovidos e enfatizados em todos os empreendimentos apoiados pelo Banco. Assim, o BNDES reforça o compromisso histórico com o desenvolvimento de toda a sociedade brasileira, em alinhamento com os desafios mais urgentes da dinâmica social e econômica contemporânea.

Uma importante transformação no BNDES ocorreu em 1971, quando ele se tornou uma empresa pública. A mudança possibilitou maior flexibilidade na contratação de pessoal, maior liberdade nas operações de captação e aplicação de recursos e menor interferência política. O Banco, nos anos 70, foi uma peça fundamental na política de substituição de importações. Os setores de bens de capital e insumos básicos passaram a receber mais investimentos, o que levou à formação do mais completo parque industrial da América Latina. Começaram os investimentos em segmentos ainda incipientes, como a informática e a microeletrônica.

²¹ Disponível em: <http://www.bndes.gov.br/>. Acesso: ago/2014.

Em 1974, o Banco estabeleceu três subsidiárias para atuar no mercado de capitais, de modo a ampliar as formas de capitalização das empresas brasileiras. Elas se fundiriam, em 1982, na BNDESPAR. O início dos anos 80 foi marcado pela integração das preocupações sociais à política de desenvolvimento. A mudança se refletiu no nome do Banco, que, em 1982, passou a se chamar Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES.

Durante a década de 1980, ganhou força o conceito da integração competitiva, que buscava expandir o mercado interno e, ao mesmo tempo, habilitar a economia brasileira para disputar a preferência dos compradores externos. Não só o Banco incentivava as empresas brasileiras a concorrer com os produtos importados, como também passou a estimular as exportações, setor que ganhou um programa em 1983.

Na mesma época, o BNDES adotou a prática do planejamento estratégico, com elaboração de cenários prospectivos. Tratava-se de uma consolidação da vocação do Banco para o estudo, análise e formulação de políticas, presente desde o Plano de Metas de JK e desde a proposição das diretrizes com foco social. Nos anos 90, o BNDES teve papel importante na privatização das grandes estatais brasileiras. O Banco foi o órgão responsável pelo suporte administrativo, financeiro e técnico do Programa Nacional de Desestatização, iniciado em 1991.

O BNDES iniciou a atuação em novos campos. O ano de 1993 ficou marcado pelo estímulo à descentralização regional, com o incremento dos investimentos em projetos nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste. O programa de exportações passou a incluir as micros, pequenas e médias empresas. O setor de comércio e serviços começou a receber investimentos do Banco. E a preocupação com o meio ambiente ganhou força, com a classificação do risco ambiental dos projetos. A área social também deu início ao programa de microcrédito.

Em 1995, o Banco começou o apoio ao setor cultural, com o investimento na produção de filmes e na preservação do patrimônio histórico e artístico nacional. A partir de 2006, o BNDES passou a investir na economia da cultura, com financiamentos para todas as etapas de sua cadeia produtiva. O século 21 começou com a consolidação da vertente social na missão do Banco, que é promover a competitividade da economia brasileira, de forma agregada à sustentabilidade, à geração de emprego e renda e à redução das desigualdades sociais e regionais.

O BNDES busca promover, nos projetos que solicitam apoio, o desenvolvimento local e regional, o compromisso socioambiental e a capacidade de inovação, desafios mais urgentes em um mundo cada vez mais dinâmico e em constante transformação. O BNDES é uma instituição ativa e moderna, que continua desbravando novas fronteiras em prol do crescimento do Brasil. Ao mesmo tempo em que se expande internamente, com a alocação em salas de um novo prédio no Rio de Janeiro e com a difusão de sua rede de agências credenciadas, o Banco inaugurou, em 2009, um novo escritório na América do Sul (Montevideu) e uma nova subsidiária na Europa (Londres), a fim de buscar novas alternativas ao desenvolvimento em um mundo globalizado e interconectado.

Todos os segmentos econômicos são contemplados pelo Banco: agropecuária, indústria, comércio e serviços, infraestrutura, sempre com condições especiais para as micro, pequenas e médias empresas. O incentivo às exportações e o fortalecimento do mercado de capitais permanecem como ações estratégicas. Presente em todos os setores, o BNDES promove o aumento da competitividade e o fortalecimento da economia nacional, apoia o avanço social e cultural e contribui para ampliar o acesso de todos os cidadãos a uma vida melhor, com mais educação, saúde, emprego e cidadania.

IV.10 BRASKEM

A BRASKEM foi fundada com a integração de seis empresas no setor químico e petroquímico. Após o início de suas atividades nesses dois setores, a empresa registrou uma série de aquisições, inicialmente no Brasil, com a perspectiva de consolidação da petroquímica brasileira, e, a partir de 2010, também no exterior, com unidades produtivas nos Estados Unidos e na Alemanha, firmando-se como um importante player global no mercado de resinas termoplásticas.

A estratégia de crescimento e internacionalização, apoiada na inovação e na expansão de capacidades para suprir a demanda do mercado doméstico e abrir espaço no mercado global, proporcionou à Companhia novo estágio de desenvolvimento em volumes, qualidade e oportunidade de negócios. A BRASKEM²² é atualmente reconhecida como maior produtora de resinas termoplásticas nas Américas, maior produtora mundial

²² Disponível em: <http://www.braskem.com.br/>. Acesso: ago/2014.

de biopolímeros com o polietileno verde e maior produtora de polipropileno nos Estados Unidos. São mais de 16 milhões de toneladas de produtos por ano.

Nos Estados Unidos (Pittsburgh), assim como no Brasil (Triunfo), a BRASKEM conta com centros de inovação e tecnologia, fundamentais para continuar apoiando aos seus Clientes no desenvolvimento de produtos e prestando serviços de assistência técnica. Além disso, a BRASKEM integra as operações de primeira e segunda gerações da petroquímica no Brasil, obtendo vantagens competitivas, como escala de produção e eficiência operacional. A primeira geração produz matérias-primas básicas como eteno e propeno, fundamentais para a segunda geração, que envolve a fabricação de resinas termoplásticas (PE, PP e PVC), utilizadas posteriormente pela indústria transformadora para fabricar produtos de consumo.

As resinas termoplásticas produzidas pela BRASKEM têm origem no petróleo (nafta, condensado e gás de refinaria), no gás natural e no etanol de cana-de-açúcar, matéria-prima renovável utilizada na produção de eteno verde. A área de Inovação & Tecnologia pesquisa novos químicos renováveis, visando consolidar a liderança da Companhia nesse segmento e estar em linha com o compromisso com o desenvolvimento sustentável.

IV.11 CONFEDERAÇÃO DAS ASSOCIAÇÕES COMERCIAIS DO BRASIL – CACB

A Confederação das Associações Comerciais e Empresariais do Brasil – CACB teve sua origem nas associações comerciais de cada estado brasileiro, muitas nascidas quando o país ainda era uma colônia portuguesa. Os primeiros pontos de reuniões de comerciantes surgiram na Bahia e no Rio de Janeiro e tiveram como objetivo fortalecer, dignificar e proteger os que viviam em torno do comércio e em defesa da liberdade e da cidadania.

Em 1811, enquanto a Bahia ainda se reerguia da crise gerada pela saída da capital da Colônia para o Rio de Janeiro, 48 anos antes, o Governador desta Capitania, D. Marcos de Noronha e Barro, oitavo Conde dos Arcos, recebia a autorização para construir a sede da Praça do Comércio e em 1816 a entregava pronta. Nasceu, assim, a Associação Comercial da Bahia.

Em 1912, o presidente da Associação Comercial do Rio de Janeiro – ACRJ, Barão de Ibirocahy, reuniu em sua cidade os presidentes das associações dos estados de Alagoas, Bahia, Ceará, Espírito Santo, Pará, Paraná, Rio de Janeiro e Sergipe. Nascia a Federação das Associações Comerciais do Brasil que, em 1963, passou a se chamar Confederação das Associações Comerciais do Brasil.

Até 1994 a CACB²³ funcionou junto à Associação Comercial do Rio de Janeiro, quando então constituiu o Núcleo Operacional Brasília. Em 1999, decidiu pela transferência para Brasília. Em 2002, para melhor representar todos os segmentos da economia, a entidade passou a se chamar Confederação das Associações Comerciais e Empresariais do Brasil. Atualmente, a CACB reúne 2.300 associações comerciais e empresariais, congregando mais de dois milhões de empresários.

Nos dois mil maiores municípios brasileiros as associações comerciais agrupam representantes da indústria, do comércio, da agricultura, das instituições financeiras, dos serviços e dos profissionais liberais. Todos reunidos de forma espontânea e sem nenhum vínculo sindical. A Confederação das Associações Comerciais e Empresariais do Brasil – CACB é formada por 27 federações, representantes de cada um dos estados, e estas agregam 2.300 associações comerciais e empresariais que associam por adesão voluntária mais de dois milhões de empresários em todo o país, pessoas jurídicas e físicas, de todos os setores da economia.

A CACB é uma organização multissetorial, representa e expressa a opinião independente de empresários do comércio, indústria, agropecuária, serviços, finanças e profissionais liberais, de micro, pequenas, médias e grandes empresas. Como 89% dos associados são micro e pequenas empresas, a entidade se volta para esses agentes da economia, responsáveis pela maior parte dos empregos gerados no país.

A CACB tem uma abrangência nacional, pois congrega 27 federações estaduais. Com associações comerciais filiadas em mais de dois mil municípios por certo é uma das organizações brasileiras com maior capilaridade. As ações políticas da CACB são desenvolvidas traçando estratégias para defesa dos interesses do empresariado no Congresso Nacional e trabalhando como um órgão consultivo do Governo Federal.

²³ Disponível em: <http://www.cacb.org.br/>. Acesso: ago/2014.

Entre suas bandeiras vitoriosas estão a bem-sucedida campanha pela regulamentação da arbitragem no Brasil e a aprovação da Lei Geral da Micro e Pequena Empresa.

IV.12 ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DE SÃO PAULO – ACSP

A Associação Comercial de São Paulo – ACSP faz parte da vida da pequena e média empresa paulista há mais de um século, contribuindo para o desenvolvimento do comércio, da indústria e da prestação de serviços no País. Durante os mais de 100 anos de existência a ACSP²⁴ luta por objetivos comuns aos empreendedores e ajuda a construir a história da cidade. Além disso, a ACSP é referência no estudo sobre empreendedorismo e políticas econômicas. Seus serviços exercem grande influência na expansão e no aprimoramento seguro das empresas. Sabe-se que o empresário sozinho tem menos força do que em grupo. A ACSP tem como missão empresarial: “Ser a voz, o apoio, o facilitador e o agente transformador, que cria um ambiente favorável ao desenvolvimento de quem pilota a locomotiva da economia: o empreendedor”.

IV.13 CÂMARA BRASILEIRA DE CONTÊINERES E TRANSPORTE MULTIMODAL – CBC

A Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal – CBC, fundada em abril de 1977, é uma associação multissetorial, sem fins lucrativos, que congrega em seu quadro diversos setores ligados a Containerização, ao Ferroviarismo e ao Multimodalismo. A CBC²⁵ dentro de sua atuação permitiu a obtenção de vários benefícios para seus associados. Destaca-se dentre eles:

- A assinatura da Lei nº 9.611/98 (Operador de Transporte Multimodal – OTM) e da sua Regulamentação Decreto nº 3.411/00;
- A publicação da Instrução Normativa 285-SRF, de 14/01/2003, que revogou o Ato Declaratório Interpretativo da SRF nº 8, que onerava a internação de contêineres no Brasil;

²⁴ Disponível em: <http://portal.acsp.com.br/>. Acesso: ago/2014.

²⁵ Disponível em: <http://www.cbccontainer.org.br/cbc/>. Acesso: ago/2014.

- A Lei de nº 10.893/04 (isenção do pagamento do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante – AFRMM). Entre outros dispositivos.
- A Portaria nº 30 - MTE 13/12/2000, que incluiu o contêiner marítimo na Norma Regulamentadora nº 18 – Condições e Meio Ambiente de Trabalho na Indústria da Construção, referentes às Áreas de Vivência; criando um novo mercado para a transformação de contêineres marítimos para serem usados como escritórios, sanitários, alojamentos, almoxarifados, ambulatórios, armazenagem estática, etc.

A CBC está presente em todas as grandes decisões, tanto na esfera governamental como também em todas as entidades empresárias de classe e órgãos técnicos do governo, tais como:

- Comissões do Congresso Nacional;
- Participando como Membro Efetivo da Comissão Portos;
- Como Coordenador na Câmara de Logística Integrada – CLI da Associação de Comércio Exterior do Brasil – AEB;
- Diretoria do Setor Aquaviário da CNT e dos Conselhos SEST/SNAT;
- Comitê de Usuários dos Portos e Aeroportos dos Estados do Rio de Janeiro e de São Paulo – COMUS;
- Conselho Empresarial de Transporte da Associação Comercial do Rio de Janeiro – ACRJ;
- Aliança Pró-Modernização Logística do Comércio Exterior – Procomex;
- Estreito relacionamento com a ABRATEC, ABNT, ABTC, Syndarma, SindaRio, CNNT, FENAVEGA, FENAMAR, FIRJAN, CIT, CNNT; entre outras;
- Diretoria de Portos e Costas – DPC;
- INMETRO;
- ANTAQ;
- ANTT;
- CAMEX-SECEXCOANA; e
- MDIC.

Como parcerias e convênios a CBC destaca que:

- A CBC é membro da Diretoria da Confederação Nacional do Transporte – CNT. Como tal participa dos Conselhos do SEST/SENAT e do IDAQ, estando vinculada nesses órgão setorialmente ao Transporte Aquaviário e Ferroviário;
- É membro da Câmara Interamericana de Transporte – CIT, onde atua junto aos Países Membro do Mercosul no desenvolvimento e aprimoramento das legislações pertinentes ao transporte multimodal regional;
- Participa como Coordenador do Setor de Contêiner da Câmara de Logística Integrada – CLI da AEB – Associação de Comércio Exterior do Brasil, desenvolvendo trabalhos para a desburocratização da utilização do contêiner no transporte de cargas do comércio exterior brasileiro;
- Participa da Câmara de Logística Integrada do Rio de Janeiro – COLIG da Federação das Indústrias do Rio de Janeiro – FIRJAN, buscando soluções para problemas que causam entraves na operação dos Contêineres e no Transporte Ferroviário e Multimodal;
- Participa do Conselho Superior da Aliança Pró Modernização Logística do Comércio Exterior (Aliança-Procomex), que visa colher subsídios e sugestões da comunidade de comércio exterior visando aprimorar o funcionamento operacional e logístico do comércio exterior brasileiro;
- Participa do Comitê de Usuários dos Portos, Aeroportos e EADI's do Rio de Janeiro – COMUS/RJ, e do Conselho Empresarial de Transporte da Associação Comercial do Rio de Janeiro – ACRJ, onde contribui com sugestões e subsídios para solucionar os problemas que envolvem a operação, o manuseio e a utilização dos contêineres, e o transporte ferroviário e multimodal, nos diversos seguimentos que o envolvem e tem sinergia regional;
- Participa do Comitê da Associação Brasileira de Normas Técnicas: CB-39 - Comitê Brasileiro de Implementos Rodoviários (Comissão de Estudos de Contêiner), desenvolvendo, aprimorando e atualizando as diversas normas de contêineres;
- Participa do Grupo de Trabalho da Câmara dos Deputados em Brasília, vinculado à Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e

Comércio, desenvolvendo trabalhos para o aprimoramento do Transporte Aquaviário na busca de soluções dos gargalos que prejudicam o desenvolvimento do setor; e

- A CBC é a representante oficial no Brasil do *Bureau International des Containers e du Transport Intermodal* – BIC²⁶.

Os serviços oferecidos pela CBC são:

- Receber, encaminhar e acompanhar junto aos órgãos competentes os pleitos referentes aos vários setores que atuam na containerização, no ferroviarismo e no multimodalismo no Brasil, sendo o elo de ligação das empresas associadas com os governos federal, estadual, municipal e órgãos técnicos (ABNT / INMETRO / CONTRAN / DNER / CAMEX / DECEX / SECEX / SRF / DEINT / Agências Reguladoras / DMM / Secretarias e etc.).
- Disponibilizar as empresas associadas todas as normas, leis, decretos, portarias, instruções normativas, atos e dispositivos de interesse para os setores, cobertas pela entidade.

IV.14 COMPANHIA DE CONCESSOES RODOVIÁRIAS – CCR

O Grupo CCR é uma das maiores empresas de concessão de infraestrutura do mundo, com atuação nos segmentos de concessão de rodovias, mobilidade urbana e serviços, com valor de mercado superior a R\$ 20 bilhões.

A companhia, que completa 15 anos em 2014, é responsável por 3.284 quilômetros de rodovias da malha concedida nacional, nos Estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Paraná e Mato Grosso do Sul. O Grupo tem ainda 34,25% do capital social da STP, que opera os meios eletrônicos de pagamento Sem Parar e Via Fácil.

Faz parte do planejamento estratégico de crescimento qualificado do Grupo CCR²⁷ a diversificação de seu portfólio e a atuação em novos negócios. Seguindo esta

²⁶ Disponível em: www.bic-code.org. Acesso: ago/2014.

estratégia, a companhia está presente no segmento de transporte de passageiros por meio das concessionárias ViaQuatro, CCR Barcas e CCR Metrô Bahia.

Estas são responsáveis, respectivamente, pela operação da Linha 4-Amarela do metrô de São Paulo, pelo transporte aquaviário de passageiros no Rio de Janeiro e pelo sistema metroviário de Salvador e Lauro de Freitas, além de ter participação na concessão do VLT Carioca (Veículo Leve sobre Trilhos), que interligará a região portuária e o centro do Rio de Janeiro.

O Grupo ingressou, em 2012, no setor aeroportuário, com a aquisição de participação acionária nas concessionárias dos aeroportos internacionais de Quito (Equador), San Jose (Costa Rica) e Curaçao. No Brasil, possui a concessionária BH Airport responsável pela administração do Aeroporto Internacional de Belo Horizonte, em Confins, Minas Gerais.

IV.15 CÂMARA INTERAMERICANA DE TRANSPORTES – CIT

A Câmara Interamericana de Transportes – CIT foi criada no dia 25 de maio de 2002, por iniciativa da Confederação Nacional do Transporte – CNT e de entidades de 16 países da América do Sul, Norte e Central.

Com o objetivo de ser um foro de discussão e indicação das tendências para o setor de transporte no Continente Americano, a CIT²⁸ é formada por mais de 100 entidades de 18 países, denominados “Capítulos CIT”: Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Costa Rica, Equador, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicarágua, Panamá, Paraguai, Peru, República Dominicana, Uruguai e Venezuela.

São objetivos, finalidades e funções precípua da CIT:

- I. Coordenar e defender, no plano internacional, os interesses dos transportadores e de suas entidades representativas, em todas as modalidades, bem como de suas atividades auxiliares ou complementares,

²⁷ Disponível em: <http://www.grupoccr.com.br/>. Acesso: ago/2014.

²⁸ Disponível em: <http://www.citamericas.org/>. Acesso: ago/2014.

relativas ao transporte internacional de carga e passageiros, em todas as suas modalidades;

- II. Atuar institucional ou representativamente perante todos os órgãos privados e públicos sejam eles da administração direta ou indireta, autárquica, fundacional, ou sociedades de economia mista;
- III. Promover estudos para o desenvolvimento e aperfeiçoamento da técnica do transporte internacional de cargas e passageiros, no setor empresarial, de acordo com as autoridades governamentais e as entidades representativas da atividade;
- IV. Desenvolver estudos e pesquisas sobre os problemas econômicos, de mercado e jurídico do transporte internacional, em todas as suas modalidades, bem como promover o intercâmbio de informações e experiências com organismos representativos da atividade;
- V. Integrar conselhos e comissões de órgãos e entidades públicas, privadas e de classe, podendo em nome de seus Associados, celebrar acordos com todas as entidades oficiais, quer da administração direta ou indireta, autárquica, fundacional, sociedades de economia mista, bem como sindicatos e cooperativas ou outras associações de interesse de seus membros;
- VI. Defender extrajudicialmente ou judicialmente os interesses individuais homogêneos ou não, difusos e coletivos, de seus associados, precipuamente no que se refere ao transporte em geral, comércio exterior, defesa de ordem econômica, da livre concorrência e da livre iniciativa e, ainda, defender e zelar pelo interesse de seus associados perante as autoridades concessionárias de serviços públicos, tudo para zelar e resguardar os direitos derivados ou decorrentes do transporte em geral, nos exatos moldes das Constituições e Leis complementares dos países envolvidos, podendo outorgar poderes para representantes específicos.
- VII. Propor e opinar, junto aos órgãos governamentais, medidas que contribuam para a expansão da atividade de transporte internacional;
- VIII. Contribuir para que sejam adotadas, sempre que possível, normas legislativas que venham facilitar a atividade e desenvolvimento do transporte internacional;

- IX. Realizar levantamentos estatísticos relativos ao comércio exterior que sirvam como base orientadora para a formação e execução de uma política tarifária do segmento, e para as atividades das filiadas à entidade;
- X. Promover reuniões, seminários e palestras a respeito do transporte internacional ou de outros assuntos de interesse do respectivo sistema.
- XI. Promover o desenvolvimento organizacional e tecnológico das empresas de transporte e o treinamento dos recursos humanos dedicados à atividade.
- XII. Procurar sua permanência e participação nos diversos foros internacionais relacionados com o setor de transporte e comércio exterior.
- XIII. A CIT tem como missão organizacional: “Através dos modais de transporte de pessoas e de bens, integrar os países do Continente Americano, proporcionando o bem estar social, o desenvolvimento e o crescimento econômico”.

Além disso, como visão de futuro para a CIT tem-se: “O efeito da globalização aproximará os povos e as economias dos países do Continente Americano. O transporte, de pessoas e de bens, será o meio de locomoção nos caminhos desta integração”.

IV.16 CONFEDERAÇÃO DA AGRICULTURA E PECUÁRIA DO BRASIL – CNA

O Sistema CNA funciona da seguinte forma: as Federações da Agricultura trabalham nos Estados, os Sindicatos Rurais no âmbito dos municípios e a Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil – CNA atua na defesa dos interesses dos produtores rurais brasileiros junto ao Governo Federal, ao Congresso Nacional e aos tribunais superiores do poder Judiciário, nos quais dificilmente um produtor, sozinho, conseguiria obter respostas para as suas demandas. O Sistema CNA abrange três entidades: a CNA²⁹ (representação e defesa dos interesses dos produtores rurais),

²⁹ Disponível em: <http://www.canaldoprodutor.com.br/>. Acesso: ago/2014.

o SENAR (Formação Profissional Rural e Promoção Social) e o Instituto CNA (estudos e pesquisas na área social e no agronegócio).

A CNA é responsável por congregar associações e lideranças políticas e rurais em todo o País. A CNA também apoia a geração de novas tecnologias e a criação de agroindústrias responsáveis por aumentar a produtividade rural. Outra grande iniciativa da entidade é a cooperação e apoio aos programas regionais de desenvolvimento agrícola, especialmente aqueles que se destinam a reduzir as desigualdades geoeconômicas em todos os Estados brasileiros.

A Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil – CNA tem como missão representar, organizar e fortalecer os produtores rurais brasileiros. Ela também defende seus direitos e interesses, promovendo o desenvolvimento econômico e social do Setor Agropecuário. Para tudo isso se tornar realidade, a CNA congrega associações e lideranças rurais e participa de forma ativa e permanente das discussões e decisões sobre a política nacional agrícola.

IV.17 CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA – CNI

Com vinte e sete federações de indústrias, nos estados e no Distrito Federal e mais de mil sindicatos patronais associados e 196 mil estabelecimentos industriais, a CNI³⁰ é a voz da indústria brasileira. A entidade atua ativamente na defesa dos interesses do setor produtivo e tem como missão defender e representar a indústria.

Para assegurar um ambiente propício aos negócios, a CNI garante a participação da comunidade industrial na formulação de políticas públicas. No âmbito dos Assuntos Legislativos, a entidade acompanha proposições de interesse do setor industrial que estejam em tramitação no Congresso Nacional.

No Judiciário, a CNI assegura que a Constituição seja respeitada, monitorando continuamente as leis que repercutem diretamente na indústria. As ações da CNI também envolvem o Poder Executivo, com a avaliação permanente das decisões tomadas que impactam diretamente no setor produtivo e com o acompanhamento da

³⁰ Disponível em: <http://www.cni.org.br/>. Acesso: ago/2014.

conjuntura política e econômica, que pode ser dividido em grandes áreas temáticas. São elas:

- Desburocratização;
- Educação;
- Economia;
- Internacional;
- Infraestrutura;
- Meio ambiente;
- Microempresa e Empresa de Pequeno Porte;
- Trabalho;
- Tecnologia e Inovação; e
- Responsabilidade Social.

Com a divulgação regular de pesquisas, estudos e indicadores, a CNI fornece subsídios para a tomada de decisão dos empresários. A entidade também busca, constantemente, firmar parcerias estratégicas, que tenham como objetivo o fortalecimento da indústria e o crescimento sustentado do país.

IV.18 CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE – CNT

Criada em 1954 com o status jurídico de entidade sindical de grau superior, sem fins lucrativos, a Confederação Nacional do Transporte – CNT tem como missão atuar na defesa dos interesses do setor de transportes. Sediada em Brasília/DF, a instituição coordena e defende nacionalmente o setor em todos os fóruns de discussão, tanto na esfera pública quanto no âmbito privado. Atua, também, no sentido de estimular e apoiar a integração entre os modais rodoviário, ferroviário, aquaviário e aéreo.

Sua importância estratégica e institucional ganha peso quando se considera a capilaridade da estrutura que integra o Sistema CNT³¹. São 31 federações, quatro sindicatos nacionais e 14 associações nacionais que representam 70 mil empresas de

³¹ Disponível em: <http://www.cnt.org.br/>. Acesso: ago/2014.

transporte e 1,9 milhão de caminhoneiros e taxistas. Junte-se a isso a participação econômica expressiva do setor, que responde por 12% do Produto Interno Bruto – PIB.

A história da confederação se mistura, nesse contexto, à evolução da própria sociedade brasileira. Segue em linha com o tempo na busca pelo desenvolvimento, no estímulo à adoção de novas tecnologias, na caminhada pela sustentabilidade, pela adoção de novas práticas de gestão e no incentivo à qualificação crescente dos profissionais em transporte.

Filiadas – Passageiros

- Federação das Empresas de Transportes Rodoviários dos Estados do Ceará, Piauí e Maranhão – CEPIMAR;
- Federação das Empresas de Transporte de Passageiros dos Estados do Paraná e Santa Catarina – FEPASC;
- Federação das Empresas de Transportes Rodoviários do Estado do Rio Grande do Sul – FETERGS;
- Federação das Empresas de Transportes dos Estados da Bahia e Sergipe – FETRABASE;
- Federação das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado de Minas Gerais – FETRAM;
- Federação das Empresas de Transporte Rodoviário de Passageiros dos Estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Rondônia – FETRAMAR;
- Federação das Empresas de Transportes Rodoviários da Região Norte – FETRANORTE;
- Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro – FETRANSPOR;
- Federação das Empresas de Transportes do Estado do Espírito Santo – FETRANSPORTES;
- Federação das Empresas de Transportes Rodoviários do Sul e Centro-Oeste do Brasil – FETRASUL;
- Federação das Empresas de Transporte de Passageiros do Nordeste – FETRONOR.

Filiadas – Cargas

- Federação Interestadual das Empresas de Transportes de Cargas – FENATAC;
- Federação das Empresas de Transportes de Carga do Estado de Minas Gerais – FETCEMG;
- Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de São Paulo – FETCESP;
- Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Nordeste – FETRACAN (AL, BA, CE, MA, PB, PE, PI, RN, SE);
- Federação das Empresas de Transportes de Cargas da Amazônia – FETRAMAZ;
- Federação das Empresas de Transportes de Cargas no Estado de Santa Catarina – FETRANCESC;
- Federação do Transporte de Cargas do Estado do Rio de Janeiro – FETRANSCARGA;
- Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado do Paraná – FETRANSPAR;
- Federação das Empresas de Transporte de Cargas no Estado do Rio Grande do Sul – FETRANSUL;
- Sindicato Nacional das Concessionárias de Rodovias, Via Urbana, Pontes e Túneis – SINCROD.

IV.19 COMFRIO SOLUÇÕES LOGÍSTICAS S.A.

Desde 1996 no mercado, a COMFRIO³² oferece soluções logísticas integradas para clientes que necessitam de manutenção das cadeias de frio e umidade. As unidades operacionais atendem a todo território nacional e oferecem uma capacidade de frio que pode chegar a até 40°C negativos, além de câmaras multitemperaturas para produtos congelados, supergelados, resfriados, climatizados e secos.

³² Disponível em: <http://www.comfrio.com.br/>. Acesso: ago/2014.

Para proporcionar aos seus clientes elevados níveis de serviço e garantia total da segurança alimentar, a COMFRIO investe na melhoria contínua de seus processos e tecnologia, e na capacitação e qualificação da sua equipe. A COMFRIO é a primeira empresa brasileira na indústria de logística frigorificada a implementar o programa HACCP, referência mundial em gestão da segurança alimentar.

Visão:

- Ser o melhor operador logístico da cadeia de alimentos do Brasil, tratando cada cliente como único.

Valores:

- Clientes: tratar e atender cada cliente como se fosse o único;
- Resultados: agir como donos do negócio, de forma comprometida, cumprindo contratos de maneira simples;
- Meritocracia: a empresa se diz justa e profissional, dando oportunidades, desenvolvendo e valorizando as pessoas pelos resultados que elas entregam, sem favorecimentos;
- Qualidade e Segurança: busca continuamente as melhores práticas. Tem paixão pela mudança, e procuram fazer sempre o melhor; e
- Gente: entusiasmo, coragem, espírito empreendedor e abertura à mudanças; dedicação e criatividade, trabalhando em equipe. A empresa se preocupa com a educação, cordialidade, honestidade, persistência e senso de urgência de seus funcionários.

Os principais serviços oferecidos pela COMFRIO Soluções Logísticas relacionam-se a serviços de: Armazenagem; Congelamento/Recuperação de frio; Movimentação; Cross Docking; Picking/Separação; Rastreabilidade; Distribuição Física; Transferências e coletas; Customer Service; Compras; Serviço de campo; e outros serviços.

IV.20 CONCREMAT

As Empresas Concremat³³ ocupam o segundo lugar no ranking das maiores companhias de engenharia do Brasil. Com mais de 60 anos de experiência no mercado nacional, a organização cresceu, diversificou-se e hoje reúne oito negócios: Concremat Engenharia, Concremat Ambiental, Concremat Integração, Concremat Inspeções & Laboratórios, Concremat Manutenção, Saybolt Concremat, Concrejato Obras Especiais e Contemat Geotecnia. O objetivo da organização é oferecer soluções integradas de engenharia e gestão aos clientes, às empresas e à sociedade, deixando sempre a melhor contribuição para o desenvolvimento sustentável do país.

As Empresas Concremat sempre estiveram envolvidas em projetos estratégicos para o Brasil, como a construção de Brasília e do Rodoanel, a concepção do projeto Nova Luz, o gerenciamento de interfaces na Usina Hidrelétrica de Jirau (Rondônia) e no Estaleiro da Promar (Pernambuco), o Programa Social e Ambiental dos Igarapés de Manaus (Prosamim) e a construção do Museu de Arte do Rio, entre outros. As Empresas Concremat têm sede no Rio de Janeiro e filiais estrategicamente localizadas em 11 capitais brasileiras – Belo Horizonte, Brasília, Florianópolis, Fortaleza, Goiânia, Manaus, Porto Alegre, Recife, Salvador, São Paulo e Vitória.

IV.21 CONSELHO EMPRESARIAL DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES DA ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DO RIO DE JANEIRO – ACRJ

O Conselho Empresarial de Logística e Transporte foi idealizado pela Associação Comercial do Rio de Janeiro – ACRJ³⁴ com a proposta de pensar modos de reduzir custos e tornar eficaz a implementação dos conceitos modernos de transporte urbano, principalmente no que concerne à otimização dos serviços aos usuários do Rio de Janeiro. As reuniões do Conselho ocorrem mensalmente e recebem empresários de transportes fluminense, discutindo medidas e trocando experiência para que o setor se desenvolva plenamente em todo o estado. Também cabe ao Conselho de Logística e

³³ Disponível em: <http://www.concremat.com.br/>. Acesso: ago/2014.

³⁴ Disponível em: <http://www.acrj.org.br/>. Acesso: ago/2014.

Transporte propor projetos às esferas de poder municipal e estadual, visando o benefício da população aliado ao avanço econômico do Rio de Janeiro.

IV.22 EMPRESA BRASILEIRA DE CORREIOS E TELÉGRAFOS – ECT (CORREIOS)

Os Correios³⁵ tiveram sua origem no Brasil em 25 de janeiro de 1663 e, desde então, vêm se modernizando, criando e disponibilizando serviços de qualidade que correspondam às expectativas dos seus clientes. A empresa realiza importante função de integração e de inclusão social, papel indispensável para o desenvolvimento nacional. Na composição do seu faturamento, auferir 54,3% da receita com os serviços exclusivos (carta, telegrama e correspondência agrupada), de modo que a reserva de mercado desses três serviços é fator essencial para a sobrevivência e para a garantia da universalização dos serviços postais.

Lado a lado com a vertente social, os Correios oferecem soluções, com tecnologia de ponta, para atender às necessidades de comunicação das empresas e instituições em um mercado cada vez mais competitivo. É o caso do Sedex, criado em 1982, que se tornou um dos principais produtos da empresa e lidera o setor de encomendas expressas no Brasil. Nos últimos anos, o serviço passou a contar com outras modalidades, como o e-Sedex, Sedex 10, Sedex 12, Sedex Hoje e Sedex Mundi, agilizando ainda mais a entrega de encomendas.

Devido à forte capilaridade da empresa, a prestação de serviços financeiros nas agências dos Correios constitui-se, cada vez mais, numa importante contribuição para a inclusão bancária de milhões de brasileiros. Desde a criação do Banco Postal, milhares de pessoas, que antes tinham que se deslocar para uma cidade vizinha para realizar uma simples operação bancária, agora contam com a comodidade de tudo poder ser feito na própria cidade onde moram.

Impulsionados pelas mudanças tecnológicas, econômicas e sociais, os Correios iniciaram em 2011 um profundo processo de modernização. Com a sanção da Lei 12.490/11, a empresa teve seu campo de atuação ampliado e foi dotada de

³⁵ Disponível em: <http://www.correios.com.br/>. Acesso: ago/2014.

ferramentas modernas de gestão corporativa para enfrentar a concorrência com a prestação de serviços mais ágeis e eficientes para toda a sociedade.

Com a nova lei, os Correios podem atuar no exterior e nos segmentos postais de serviços eletrônicos, financeiros e de logística integrada; constituir subsidiárias, adquirir controle ou participação acionária em empresas já estabelecidas e firmar parcerias comerciais que agreguem valor a sua marca e a sua rede de atendimento. Essa nova postura contribuirá para que a ECT se torne uma empresa de “classe mundial”, destacada por suas práticas e resultados, à altura da confiança que o cidadão brasileiro sempre depositou nos Correios.

IV.23 ESTRUTURADORA BRASILEIRA DE PROJETOS – EBP

A missão da Estruturadora Brasileira de Projetos – EBP é desenvolver, com imparcialidade e transparência, projetos de infraestrutura que contribuam para o desenvolvimento econômico e social brasileiro criando oportunidades de investimento para o setor privado.

A EBP³⁶ desenvolve com governos, em nível federal, estadual ou municipal, projetos de infraestrutura tradicional - rodovias, aeroportos, ferrovias, hidrovias, portos, transporte urbano, saneamento - e também de infraestrutura social - hospitais, escolas, centros de ressocialização, entre outros. As atividades e serviços relacionados a estruturação de projetos realizados pela EBP são:

- Apoiar na definição do formato geral do Modelo de licitação para a construção do projeto, respeitando os objetivos de política pública;
- Definir as condições de financiabilidade ideais para o ente público e o valor adequado da contraprestação pública da possível PPP;
- Coordenar os trabalhos de preparação e divulgação do Edital; e
- Acompanhar o processo licitatório e apoiar a interlocução com os interessados e esclarecimento de dúvidas.

³⁶ Disponível em: <http://www.ebpbrasil.com/>. Acesso: ago/2014.

IV.24 FEDERAÇÃO NACIONAL DA DISTRIBUIÇÃO DE VEÍCULOS AUTOMOTORES – FENABRAVE

A Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores – Fenabreve³⁷ é a entidade representativa do setor de Distribuição de Veículos no Brasil. A entidade reúne 52 Associações de Marcas de automóveis, veículos comerciais leves, caminhões, ônibus, implementos rodoviários, máquinas agrícolas e motocicletas.

Ao todo, são cerca de 7,7 mil distribuidores de veículos nacionais e importados, com 410 mil colaboradores diretos, que geram uma receita anual de R\$ 221,1 bilhões (2013), correspondendo a 5% do Produto Interno Bruto – PIB do País.

A missão da Fenabreve é: “Defender os interesses do setor, zelando pelo cumprimento da Lei 6.729/79, representando seus interesses políticos, econômicos e legais, trabalhando em parceria com as Associações de Marca. Contribuir na formação e desenvolvimento de profissionais e gestores do segmento. Desenvolver e debater as melhores práticas de processos e negócios, por meio de intercâmbios com associações congêneres internacionais”.

IV.25 FEDERAÇÃO NACIONAL DAS AGÊNCIAS DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA – FENAMAR

A origem da atividade do Agente Marítimo perde-se no tempo. Desde que o comércio marítimo se instituiu, nos primórdios da história, surgiu também a necessidade dos armadores em possuir em todos os portos um agente marítimo com notório conhecimento em diversas áreas comerciais e jurídicas.

Não são raras as Agências de Navegação Marítima brasileiras e no mundo com mais de cem anos de atividades. E é justamente essa experiência secular que tem permitido ao Agente Marítimo brasileiro adequar-se com rapidez e qualidade às profundas transformações verificadas em todo o mundo, tanto no que diz respeito ao transporte marítimo quanto ao sistema operacional portuário.

³⁷ Disponível em: <http://www3.fenabreve.org.br:8082/plus/>. Acesso: ago/2014.

Utilizando-se de tecnologia disponível e empregando pessoal altamente qualificado, as Agências de Navegação Marítima contribuem sobremaneira para o sucesso comercial de seus Armadores no Brasil. O Agente é o elo indispensável na cadeia de comunicação entre o Armador e diversos personagens que interagem com o navio quando este chega a um Porto Nacional.

Os exportadores, os importadores, as empresas de transportes e armazenagem, os Despachantes Aduaneiros, os Terminais de Contêineres e os Operadores Portuários entre outros importantes segmentos, encontram na figura do Agente Marítimo o apoio necessário para a concretização de seus objetivos comerciais. As diversas Autoridades Governamentais constituídas e as Autoridades Portuárias, por sua vez, contam com o apoio irrestrito dos Agentes Marítimos para o bom cumprimento das Leis, Normas e Regulamentações de nosso país quanto aos diversos procedimentos e exigências que envolvem a chegada, entrada, atracação, operação e saída de um navio.

A atividade do Agente Marítimo é muito dinâmica considerando que em torno de 95% de tudo que é movimentado no Brasil em termos de Exportação e Importação é feito através de Navios. Sempre que existir a necessidade de utilizar-se um Navio, consulte sempre um Agente Marítimo. Ele é a sua segurança e o seu parceiro número um no momento da concretização de um excelente negócio. A Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima – FENAVEGA³⁸ é uma entidade sindical patronal de grau superior com atuação em todo o território nacional na coordenação e proteção dos interesses da categoria econômica do Agenciamento Marítimo, associada aos Sindicatos das Agências de Navegação Marítima existentes hoje em doze estados brasileiros.

IV.26 SINDICATO DAS AGÊNCIAS DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA E ATIVIDADES AFINS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO – SINDARIO

Criado em 21 de agosto de 1989, o Sindicato das Agências de Navegação Marítima e Atividades Afins do Estado do Rio de Janeiro – SindaRio traçava sua meta de organizar as empresas do ramo do Agenciamento Marítimo e Atividades Afins, e profissionalizar a atividade que é tão antiga quanto a própria navegação comercial.

³⁸ Disponível em: <http://www.fenammar.com.br/>. Acesso: ago/2014.

É através do SindaRio³⁹ que as empresas, direta ou indiretamente ligadas aos serviços de terra em suporte às empresas marítimas, negociam a Convenção Coletiva dos seus colaboradores, bem como, também se viabilizam pleitos encaminhados às autoridades federais, estaduais e municipais no intuito de dinamizar e obter melhorias operacionais, além de participar de grupos, comissões de estudos e trabalhos sobre portos fluminenses, planos de controle de preservação do Meio Ambiente.

O SindaRio também se faz presente, sendo assiduamente atuante nos fóruns que tratam de questões ligadas à Vigilância Sanitária, Condições de Segurança do Trabalho, Normas da Organização Marítima Internacional e para dar suporte aos navios que são representados ou operacionalizados pelas empresas associadas. Toda e qualquer informação sobre legislação inerente à atividade, o SindaRio tem em seus arquivos de fácil acesso. O SindaRio congrega em seu quadro de associados, Agentes Marítimos especializados em todos os tipos de cargas, desde granéis sólidos, líquidos, carga geral solta, contêineres, frigorificadas, bem como de empresas de navegação marítima, voltadas para o turismo marítimo e apoio marítimo (*offshore*).

O sindicato busca congregar não só o segmento marítimo, mas também todos aqueles cujas atividades sejam afins com o transporte aquaviário, estando com suas portas abertas para receber novas empresas. Seu maior objetivo, desde a fundação, é ser uma ferramenta útil a todos aqueles que buscam o desenvolvimento dos negócios associados ao transporte e turismo aquaviário, em especial no âmbito do Estado do Rio de Janeiro e na região geoeconômica atendida por seus portos.

IV.27 LACHMANN

Desde 1927, a Lachmann⁴⁰ se destaca pelo constante aprimoramento dos seus serviços de gestão e operação logística. Atua como Operador Logístico através da sinergia entre suas empresas e do foco no atendimento personalizado aos seus clientes. Formada pelas empresas Oceanus, Integral e Mitra, que atendem de forma independente ou integrada, a Lachmann oferece serviços de logística, administração de

³⁹ Disponível em: <http://www.sindario.com.br/>. Acesso: ago/2014.

⁴⁰ Disponível em: <http://www.lachmann.com.br/>. Acesso: ago/2014.

processos de importação e exportação, agenciamento comercial e portuário, corretagem de cargas, armazenagem e transporte marítimo de graneis líquidos e carga geral.

A preocupação com a modernização, tecnologia e recursos humanos, permite a melhoria da qualidade dos serviços ofertados aos clientes e agiliza o atendimento em todas as suas áreas de atuação. De forma rápida e eficaz, através do Sistema Integrado de Gestão, promove a integração entre os diversos processos. E, mais do que isso, estabelece indicadores capazes de avaliar o cumprimento dos parâmetros estabelecidos, possibilitando planejar, executar, checar e desenvolver ações de melhorias para os serviços.

IV.28 SISTEMA FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DA BAHIA – SISTEMA FIEB

O Sistema Federação das Indústrias do Estado da Bahia – Sistema FIEB⁴¹ é um órgão de representação institucional da indústria baiana, tendo como objetivos principais promover e apoiar ações que visam o crescimento, modernização e melhoria da competitividade industrial do Estado e que melhorem a qualidade de vida dos industriários e de seus dependentes.

É composto por: Federação das Indústrias do Estado da Bahia – FIEB, Centro das Indústrias do Estado da Bahia – CIEB, Serviço Social da Indústria – SESI, Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial – SENAI e o Instituto Euvaldo Lodi – IEL. Todos atuam em conjunto e de forma integrada, prestando serviços nos campos de educação e qualificação profissional; saúde e lazer; informação especializada; e difusão tecnológica. O Sistema FIEB é uma das 27 Federações que fazem parte do Sistema Indústria, coordenado pela Confederação Nacional da Indústria - CNI, instituição máxima de organização do setor industrial brasileiro. Reunindo 40 sindicatos patronais filiados, que representam mais de 1.500 empresas de vários segmentos industriais, o Sistema FIEB é caracterizado como entidade privada e está sediado em Salvador, na Bahia.

⁴¹ Disponível em: <http://www.fieb.org.br/>. Acesso: ago/2014.

Federação das Indústrias do Estado da Bahia – FIEB

É o órgão de representação institucional do Sistema FIEB e que congrega todos os demais. Tem por missão articular a indústria com outros segmentos da sociedade, participar ativamente da política industrial no estado e assegurar ações que valorizem o homem. É responsável por garantir e incentivar a atuação integrada de todas as instituições do Sistema e é um órgão que visa unificar o pensamento estratégico de entidades sindicais da indústria baiana, identificando oportunidades de melhoria que beneficiem a todos.

Centro das Indústrias do Estado da Bahia – CIEB

O CIEB é a entidade que congrega as empresas industriais do Estado com a missão de atuar no apoio e fortalecimento das micro, pequenas e médias empresas, promover a interiorização dos serviços prestados pelo Sistema FIEB e desenvolver programas voltados para a melhoria dos padrões de gestão das empresas. A entidade desenvolve ações como promoção de seminários, encontros empresariais, workshops, sondagens empresariais e atende a demandas de empresários, envolvendo desde estudos econômicos a demandas jurídicas, fiscais, tributárias e de gestão administrativa.

Serviço Social da Indústria – SESI-Bahia

O SESI-Bahia tem como missão promover a qualidade de vida do trabalhador e de seus dependentes, com foco em educação, saúde e lazer, e estimular a gestão socialmente responsável da empresa industrial. Desenvolve projetos de ensino fundamental, médio, pré-escolar, oficinas artesanais e escola para crianças portadoras de necessidades especiais.

Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial – SENAI-Bahia

O SENAI-Bahia tem como foco a melhoria contínua do padrão de qualidade e produtividade da indústria, oferecendo qualificação profissional e prestação de serviços especializados nas áreas de educação, técnica e tecnológica, pesquisa aplicada e consultoria. As principais unidades do SENAI-Bahia são: Dendzeiros e o Cimatec,

localizados em Salvador e o Cetind, sediado em Lauro de Freitas. Além destas, o SENAI-BA mantém dois Centros de Formação Profissional no interior do estado (Ilhéus e Feira de Santana). Possui agências de apoio nos municípios de Camaçari, Eunápolis, Teixeira de Freitas, Jequié, Itapetinga, Barreiras e Posto da Mata. Para complementar a cobertura dos serviços em todo o Estado da Bahia, O SENAI possui Unidades Móveis (nas áreas de Manutenção Industrial, Informática e Alimentos).

Instituto Euvaldo Lodi (IEL-Bahia)

O IEL-Bahia promove a interação entre o sistema educacional baiano e empresas do estado, estimulando a inovação tecnológica através da oferta de um amplo conjunto de serviços e ações, em parceria com organizações de conhecimento. São serviços promovidos pela instituição: capacitação empresarial, interação entre empresas e universidades, além do apoio à inovação tecnológica e ao empreendedorismo.

IV.29 FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO – FIRJAN

O Sistema FIRJAN⁴² é um importante parceiro das empresas do Estado do Rio de Janeiro na busca pelo desenvolvimento. As cinco organizações que compõem o Sistema oferecem soluções e serviços capazes de multiplicar a produtividade das empresas e melhorar a qualidade de vida dos funcionários.

Juntas, Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro – FIRJAN, Centro Industrial do Rio de Janeiro – CIRJ, Serviço Social da Indústria – SESI, Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial – SENAI e Instituto Euvaldo Lodi – IEL, trabalham a fim de garantir uma posição de destaque para a indústria fluminense nos níveis político, econômico e social do cenário nacional.

As empresas associadas contam com a força e a credibilidade do Sistema FIRJAN, reconhecido em todo o Estado do Rio de Janeiro pelas ações que realiza para superar, cada vez mais, as expectativas de crescimento das empresas.

⁴² Disponível em: <http://www.firjan.org.br/>. Acesso: ago/2014.

A FIRJAN desenvolve e coordena estudos, pesquisas e projetos para orientar as ações de promoção industrial e novos investimentos no estado. Seus Conselhos Empresariais Temáticos e Fóruns Empresarias setoriais discutem tendências e lançam diretrizes para ações de apoio e assessoria às empresas. Hoje, sindicatos industriais filiados à FIRJAN representam empresas em todo o Rio de Janeiro.

O CIRJ possibilita às empresas a ele associadas acessar, em condições diferenciadas e com um atendimento personalizado, os serviços oferecidos pelas cinco instituições integrantes do Sistema FIRJAN. É porta de acesso rápido da empresa, qualquer que seja o seu porte ou ramo de atividade, à grande variedade de produtos e serviços do Sistema FIRJAN. O SENAI promove a capacitação tecnológica das empresas, por meio de programas de assessoria técnica e tecnológica e de formação profissional, além da qualificação e especialização de trabalhadores em todos os níveis. Possui uma rede de Unidades Operacionais fixas – entre elas, Centros de Tecnologia de referência nacional e regional – e Unidades Móveis.

O SESI desenvolve ações para a promoção da saúde, educação, esporte, lazer e cultura direcionadas aos trabalhadores e às comunidades em que estão inseridos. A organização também atua nas áreas de saúde ocupacional, segurança do trabalho e proteção ao Meio Ambiente, com Unidades Operacionais em todo o Estado. O IEL promove o desenvolvimento da indústria, por intermédio da capacitação empresarial e do apoio à pesquisa e à inovação tecnológica. É a organização que realiza o trabalho de integração entre indústrias, universidades e instituições de pesquisa do Estado.

IV.30 GRUPO GELOG

O Grupo Gelog⁴³ nasceu da fusão de três grandes companhias, a Gelog Locações e Transportes, Omnitrans Logística e a Paulista Terminal. A união das marcas consolidou definitivamente o Grupo no mercado logístico e de transporte rodoviário de cargas de comércio exterior. Com ampla carteira de embarcadores, voltados principalmente para as atividades do comércio exterior brasileiro, investiu fortemente em máquinas, caminhões, equipamentos e treinamento, com o intuito de

⁴³ Disponível em: <http://www.gelogtransportes.com.br/>. Acesso: ago/2014.

expandir e atender as demandas, sem perder a qualidade. Os serviços oferecidos, vão desde transporte, armazenagem geral e REDEX, à separação, etiquetagem, embalagem, unitização, desunitização, embarques, lavagem de *isotank* e operações com cargas especiais.

O Grupo Gelog é sediado em Santos, em conjunto logístico composto por pátio de containers e armazéns em área com mais de 60.000 m², mas também presente em Campinas, Paulínia, Guarulhos e Pindamonhangaba para atender as necessidades de quem exporta e importa, além de transportar carga fechada para todas as regiões do país.

IV.31 MULTITERMINAIS

A Multiterminais é uma empresa de logística integrada que implantou o primeiro Terminal Retroportuário Alfandegado no Brasil, em 1986, em área contígua ao Porto Público do Rio de Janeiro. O porto era operado, na época, pela Companhia Docas do Rio de Janeiro – CDRJ.

Atualmente a Multiterminais⁴⁴ destaca-se entre as maiores operadoras de terminais portuários e portos secos do Brasil e entre as mais importantes empresas de prestação de serviço ao comércio exterior. A Multiterminais é responsável pela operação de dois Terminais Marítimos no Porto do Rio de Janeiro: Terminal de Contêineres MultiRio e Terminal de Veículos MultiCar. Além disso, possui também três Portos Secos/CLIA (CLIA Rio de Janeiro, Porto Seco Juiz de Fora e o Porto Seco Resende), dois Centros de Operações Logísticas em Resende/RJ e Juiz de Fora/MG além de Armazéns Gerais. Opera também o Aeroporto Presidente Itamar Franco em Goianá/Rio Novo em Minas Gerais.

Todos ativos da empresa são operados de forma integrada e os clientes são beneficiados pelas sinergias de sua plataforma logística. Sua estrutura intermodal de transportes possibilita o desenvolvimento de projetos logísticos customizados às indústrias e ao comércio exterior brasileiro em geral. Pioneira na utilização da internet como ferramenta nas operações de “*tracking and tracing*” de carga, a Multiterminais oferece a

⁴⁴ Disponível em: <http://www.multiterminais.com.br/>. Acesso: ago/2014.

seus clientes a melhor infraestrutura de tecnologia da informação, resultando em um processo logístico mais eficiente e seguro.

O grupo Multiterminais, ao longo de seus mais de 20 anos de atividades, planejou, desenvolveu e realizou diversos projetos de logística que foram referência no mercado. Em toda sua trajetória, a Multiterminais procurou concentrar esforços adquirindo equipamentos de última geração, terminais portuários e portos secos, formando profissionais e aliando tudo isso ao conhecimento e experiência da alta gestão da empresa. Hoje reúne todas as ferramentas para disponibilizar a melhor solução em logística integrada para seus clientes. Deu os primeiros passos em logística integrada em 1990 e, através da iniciativa entre a Multiterminais e a Rede Ferroviária Federal, foi iniciado, de forma pioneira, o transporte de contêineres utilizando o modal ferroviário.

Empresas do Grupo

- MultiRio
 - Terminal de Contêineres / RJ;
- MultiCar
 - Terminal de Veículos / RJ;
- Multiterminais
 - Armazéns Geral Magno / RJ;
 - Porto Seco – Rio de Janeiro / RJ;
 - Porto Seco – Juiz de Fora / MG;
 - Porto Seco – Resende / RJ;
 - Operação Portuária de Papel de Imprensa / RJ.

IV.32 ASSOCIAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE DE CARGAS E LOGÍSTICA – NTC & LOGÍSTICA

Criada em 17 de outubro de 1963, a NTC & Logística tinha como principal objetivo representar os empresários do transporte de cargas em âmbito nacional. Na época, o País vinha crescendo e a atividade precisava se organizar para dar conta da demanda com condições dignas de trabalho.

Desde sua instituição até os dias de hoje, a NTC & Logística⁴⁵ atuou junto ao Governo Federal em busca de melhores condições para o setor. Dos pleitos que defendeu, conseguiu ver muitos se tornarem realidade. A Lei 11.442 de 2012, que disciplina o transporte rodoviário de cargas, é, com certeza, uma das conquistas que está na sua história.

Voltada sempre para a evolução permanente do setor, a NTC & Logística conseguiu estabelecer bases nos quatro cantos do País fazendo jus ao “N” de sua sigla. Atualmente, ela congrega, além das empresas diretamente associadas (cerca de 3.500), mais de 50 entidades patronais (Federações, Sindicatos e Associações especializadas), representando cerca de 10.500 empresas que operam uma frota superior a 1,5 milhão de caminhões e criam mais de 1 milhão de postos de trabalho.

Em sua sede, em São Paulo, dispõe de um corpo técnico, capaz de oferecer todo o tipo de assessoria. Conta com economistas, advogados, engenheiros, técnicos em distribuição, custos, seguros, marketing e recursos humanos.

Com o objetivo de cuidar dos interesses políticos da categoria, a entidade mantém em Brasília uma segunda sede, que oferece todo suporte ao setor de transporte de cargas junto à Administração Federal através de profissionais especializados que acompanham permanentemente as atividades do Congresso Nacional, dos Ministérios e dos demais órgãos governamentais.

Além disso, a NTC & Logística mantém diversas Câmaras Técnicas e Comissões que tem como objetivo discutir e buscar soluções para o desenvolvimento do transporte de cargas. Destacamos a Comissão Nacional de Jovens Empresários – ComJovem Nacional que circula o Brasil inteiro angariando novos jovens para se inserirem nas atividades associativas mantendo o setor articulado com condições de dar continuidade ao trabalho realizado até hoje.

Desta forma, a NTC & Logística continua atuando em âmbito nacional em prol do setor, dispondo de conteúdo técnico especializado e fomentando a continuidade na luta por uma atividade regulamentada.

⁴⁵ Disponível em: <http://www.portalntc.org.br/>. Acesso: ago/2014.

IV.33 PETROBRAS DISTRIBUIDORA S.A.

A Petrobras Distribuidora foi criada no dia 12 de novembro de 1971, subsidiária da Petróleo Brasileiro S.A. – Petrobras, que passou a atuar na comercialização e distribuição de derivados do petróleo para todo o Brasil.

Devido ao enorme desenvolvimento da Petrobras Distribuidora⁴⁶ como empresa, em 1974, no terceiro ano de vida, a Companhia assumiu o posto de maior distribuidora de derivados do petróleo do país, exercendo sua função em caráter estritamente competitivo - em condições de igualdade com as demais distribuidoras e superando concorrentes nacionais e estrangeiras.

Subordinada ao Ministério de Minas e Energia e classificando-se entre as entidades de administração indireta do Governo Federal, a Petrobras Distribuidora tem por objetivo, além da distribuição, do comércio e da industrialização de produtos de petróleo e derivados, atividades de importação e exportação.

A posição de liderança no setor se mantém até hoje e pode ser confirmada através da considerável estrutura construída pela Petrobras Distribuidora. Hoje, são cerca de 7.500 postos de serviços, constituindo a maior e única rede de postos presente em todo o território nacional. Além de mais de 10 mil grandes clientes entre indústrias, termoelétricas, companhias de aviação e frota de veículos leves e pesados.

Atenta a novas oportunidades de negócios, a Petrobras Distribuidora vem desenvolvendo parcerias para a implantação de unidades térmicas a gás natural para fornecimento de energia elétrica, bem como programas destinados aos clientes visando a otimização do uso dos produtos da Companhia, privilegiando os aspectos de economia de energia, preservação do meio ambiente e segurança industrial. Uma estrutura elaborada com o intuito de construir um sistema em volta do petróleo

A Petrobras Distribuidora orgulha-se de estar presente em todo o território nacional, marcando com pioneirismo sua trajetória de sucessos e constante apoio à integração social do Brasil. Baseada neste fato, a Petrobras Distribuidora entra no século XXI investindo em pesquisas e projetos científicos de tecnologia primordialmente nacional.

⁴⁶ Disponível em: <http://www.br.com.br/>. Acesso: ago/2014.

No Brasil, foi a primeira companhia a utilizar bombas eletrônicas para abastecimento e a comercializar álcool hidratado e gás natural como combustíveis automotivos; e também a primeira a fornecer óleos combustíveis ultraviscosos, reduzindo expressivamente os custos nas indústrias.

A Companhia ainda foi a primeira a lançar no Brasil o óleo classe SJ, o Lubrax SJ, o Lubrax SL, um óleo de última geração, em simultaneidade com os Estados Unidos, além do primeiro lubrificante para motores a álcool, o Lubrax Álcool, a Gasolina Supra o Extra Diesel, lubrificante ecológico, além de várias outras ações comerciais pioneiras.

IV.34 PROMON ENGENHARIA LTDA

O Grupo Promon⁴⁷, desde sua fundação, em 1960, vem deixando sua marca no desenvolvimento de diversos segmentos de infraestrutura no Brasil e em outros mercados, participando com sucesso de grande número de empreendimentos de expressão, sem nunca abandonar o respeito à ética, ao meio ambiente e à sua dimensão humana.

Com sede em São Paulo e contando com empresas com presença física em outros Estados brasileiros e em países da América Latina, seus únicos acionistas são os profissionais vinculados ao Grupo.

Atua ativamente durante os diversos ciclos de desenvolvimento pelos quais passou o Brasil nesse período, transformando-se e fortalecendo-se nesse processo, forjando sua maior força, a cultura organizacional que define sua essência e identidade.

O conceito-guia que orienta o Grupo é o da busca da excelência, objetivo que se reflete não apenas em rigorosos padrões técnicos, éticos e estéticos, mas também em sua atitude e estado de espírito. Excelência pressupõe conhecimento e qualidade.

A Promon Engenharia é uma empresa brasileira de engenharia dedicada a prover soluções de infraestrutura para setores-chave da economia, como energia elétrica, indústrias de processo e manufatura, infraestrutura e edificações especiais, meio ambiente, mineração e metalurgia, óleo e gás, química e petroquímica.

⁴⁷ Disponível em: <http://www.promonengenharia.com.br/>. Acesso: ago/2014.

Desenvolveu em mais de cinquenta anos de atividade, um dos mais expressivos conjuntos de projetos já realizados por uma empresa nacional nas áreas de infraestrutura, no Brasil e no exterior.

Seu portfólio inclui refinarias de petróleo, unidades petroquímicas, terminais marítimos, usinas geradoras de energia hidrelétrica, termelétrica e nuclear, sistemas de transmissão de energia, plantas siderúrgicas e de mineração, indústrias automotivas e aeronáuticas, centros empresariais e comerciais, além de projetos ferroviários e de transportes urbanos.

Os fundamentos do sucesso dos empreendimentos que elabora para os clientes são o domínio das técnicas de engenharia e gerenciamento, a capacidade de combinar suas competências com as de parceiros líderes em seus segmentos, o profundo conhecimento das dinâmicas dos mercados de atuação e a equipe altamente qualificada de profissionais, principal elemento articulador de suas ações.

IV.35 PROTONPRIMUS MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS LTDA

A PROTONPRIMUS⁴⁸ foi fundada em março de 2002 e utiliza a tradicional e conceituada marca Muller através de contrato de licenciamento e uso de marca. A marca Muller com 57 anos de existência é consolidada no mercado pela sua robustez, simplicidade, eficiência, baixo consumo, baixo custo operacional e alta produtividade.

Além disso, a PROTONPRIMUS possui uma divisão de pós venda atuante, atendendo em todo território brasileiro e na América Latina, com rapidez e eficiência com equipamentos que são atualizados constantemente por uma equipe de engenharia própria e com os melhores profissionais do ramo.

A PROTONPRIMUS investe maciçamente no desenvolvimento de novos produtos que são testados por um período mínimo de 03 anos antes de sua comercialização e possui um quadro de técnicos, engenheiros e administradores da mais alta competência, focados principalmente em qualidade e na satisfação de seus clientes.

⁴⁸ Disponível em: <http://www.protonprimus.com.br/>. Acesso: ago/2014.

IV.36 SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DISTRIBUIDORAS DE COMBUSTÍVEIS E DE LUBRIFICANTES – SINDICOM

Fundado em 1941, o Sindicato Nacional das Empresas Distribuidoras de Combustíveis e de Lubrificantes – SINDICOM⁴⁹ - representa, em nível nacional, as principais companhias distribuidoras de combustíveis e de lubrificantes: AirBP, Ale, Castrol, Chevron, Cosan, Ipiranga, Petrobras Distribuidora, Petróleo Sabbá, Petronas Lubrificantes, YPF, Raízen, Shell Lubrificantes e Total.

Suas associadas representam aproximadamente 80% do volume de distribuição de combustíveis e lubrificantes no Brasil. A entidade é o fórum apropriado para discussões de assuntos jurídicos, fiscais, operacionais, de suprimentos, de transportes, de segurança industrial, de saúde ocupacional e de proteção ao meio ambiente que sejam comuns às suas associadas e de representação da categoria junto ao governo.

Dados referentes à atuação das empresas associadas ao Sindicom no mercado:

- Aproximadamente 80% do mercado de distribuição de combustíveis automotivos no Brasil;
- Aproximadamente 100 bilhões de litros de combustíveis automotivos, industriais, de aviação e lubrificantes comercializados em 2013;
- 21.150 postos de serviço com as marcas das associadas;
- 138 locais de armazenamento para distribuição de combustíveis;
- Faturamento anual de mais de 300 bilhões de reais;
- Arrecadação de tributos na ordem de R\$ 78 bilhões/ano.

IV.37 SOCIEDADE NACIONAL DE AGRICULTURA – SNA

A SNA⁵⁰ foi fundada no Rio de Janeiro, Brasil, em janeiro de 1897, como instituição privada, de fins não lucrativos, com a finalidade de congregiar interessados na prática da agricultura, encorajando-os em suas atividades, fomentando estudos e difundindo conhecimentos fundamentais de política, técnicas e divulgação. Desde então, passou a ser, por congênita determinação, ponto de convergência de debates para encarar os desafios da agricultura e seu relacionamento com o meio ambiente e a comunidade.

⁴⁹ Disponível em: <http://www.sindicom.com.br/>. Acesso: ago/2014.

⁵⁰ Disponível em: <http://sna.agr.br/>. Acesso: ago/2014.

Na SNA a tradição e a modernidade convivem sob a égide da qualidade. Qualidade no ensino, na divulgação, nos serviços que presta ao setor agropecuário, à comunidade e ao país. A instituição investe em educação e pesquisa e orienta seu trabalho às necessidades da comunidade local e do interior, através de permanentes contatos com instituições públicas e privadas, do Brasil e do exterior. Acompanhando a expansão dos negócios ligados às atividades agropecuárias e ao agrobusiness, a Sociedade Nacional de Agricultura continua expandindo sua atividade didática ao harmonizar teoria e prática, indo desde cursos de extensão que há 60 anos são oferecidos pela Escola Wenceslão Bello, na área ecológica no bairro da Penha, no Rio de Janeiro.

A Sociedade Nacional de Agricultura e a Universidade Castelo Branco firmaram, no dia 13 de março de 1997, um convênio de intercâmbio e cooperação técnica. O objetivo do convênio é criar condições para a implementação e desenvolvimento de cursos de graduação e pós-graduação nas áreas ligadas à veterinária. A Universidade Castelo Branco oferece um curso de Graduação em Medicina Veterinária no campus da SNA/FAGRAM, na Av. Brasil 9.727, no Rio de Janeiro. Convênios com instituições públicas e privadas, nacionais e internacionais são celebrados para o desenvolvimento do potencial econômico e agrícola brasileiro, assim como convênios relativos a projetos específicos e programas educacionais.

IV.38 SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA – SYNDARMA

O SYNDARMA foi fundado em 5 de outubro de 1934 com o nome de "Sindicato dos Armadores Nacionais", tendo se originado da "Conferência de Cabotagem", numa época em que a navegação de longo curso brasileira, em caráter regular, era exercida somente pela empresa estatal Lloyd Brasileiro.

A partir de 1942 adotou o atual nome – Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima – conservando, porém, o logotipo, símbolo e sigla "SYNDARMA" por tradição. Representa, em âmbito nacional, as empresas de navegação marítima.

Por mais de 6 décadas, movido pelas transformações que incidiram na atividade marítima comercial brasileira, o SYNDARMA⁵¹ teve seu papel incrementado, ultrapassando largamente o de caráter meramente classista (patronal) para assumir o de representação oficial da navegação marítima comercial do Brasil. O SYNDARMA é composto, atualmente, por 52 empresas classificadas em quatro categorias: Longo Curso; Cabotagem; Apoio Marítimo; e Apoio Portuário.

Algumas das empresas associadas ao SYNDARMA são: Acamin Navegação e Serviços Marítimos Ltda.; Aliança Navegação e Logística Ltda.; Asgaard Navegação S.A.; Asso Marítima Navegação Ltda.; Astromarítima Navegação S.A.; Baru Offshore Navegação Ltda.; Bourbon Offshore Marítima S.A.; Bram Offshore Transportes Marítimos Ltda.; Bravante (Brasbunker Participações S.A.); BSCO Navegação S.A.; Companhia Brasileira de Offshore; Companhia de Navegação Norsul; Companhia Libra de Navegação; Deep Sea Supply Navegação Marítima Ltda.; Deepocean Brasil Serviços Ltda.; Dof Navegação Ltda.; Dof Subsea Brasil Serviços Ltda.; Empresa de Navegação Elcano S.A.; Farol Apoio Marítimo Ltda.; Farstad Shipping S.A.; Finarge Apoio Marítimo Ltda.; Flumar Transp. de Químicos e Gases Ltda.; Fugro Brasil – Serviços Submarinos e Levantamentos Ltda.; Galaxia Marítima S.A.; Geonavegação S.A.; Gulf Marine S.M do Brasil Ltda.; Hornbeck Offshore Navegação Ltda.; Log-In Logística Intermodal S.A.; Maersk Supply Service Apoio Marítimo Ltda.; Technip Brasil – Engenharia, Instalações e Apoio Marítimo S.A.; Vale S.A.; Wilson, Sons Offshore; e outros.

IV.39 FEDERAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO AQUAVIÁRIA – FENAVEGA⁵²

Sindicatos Filiados

- Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima – SYNDARMA;
- Sindicato das Empresas de Navegação Fluvial no Estado do Amazonas – SINDARMA;

⁵¹ Disponível em: <http://www.syndarma.org.br/>. Acesso: ago/2014.

⁵² Disponível em: <http://www.fenavega.com/>. Acesso: ago/2014.

- Sindicato das Empresas de Navegação Fluvial e Lacustre e das Agências de Navegação no Estado do Pará – SINDARPA;
- Sindicato das Empresas de Travessia e Navegação, Transporte de Passageiros, Veículos e Cargas Lacustre e Fluvial do Estado de Rondônia – SINDFLUVIAL;
- Sindicato dos Armadores de Navegação Interior dos Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná e Mato Grosso do Sul – SINDARSUL;
- Sindicato dos Armadores de Navegação Fluvial do Estado de São Paulo – SINDASP.

IV.40 VALENTE CONSULTORIA E PROJETOS DE ENGENHARIA LTDA.

Dirigida pelo Sr. José Augusto Valente⁵³ engenheiro cartográfico, pós-graduado na área de transportes pela Universidade Federal do Rio de Janeiro e especializado em Planejamento Estratégico Situacional. Desenvolveu diversos projetos para o então DNER e para o DER/RJ. Trabalhou na construção da Ponte Rio-Niterói, Ferrovia Norte-Sul, na eliminação de pontos críticos em diversas rodovias, entre outros.

Foi secretário de Obras do município de Angra dos Reis e Diretor de Planejamento da Secretaria de Administração da Prefeitura de Campinas, prestando assessoria em planejamento estratégico para diversas secretarias e órgãos. Foi professor de Economia dos Transportes, curso de Economia na faculdade Cândido Mendes, no Rio de Janeiro. Em 2002, presidiu o Departamento de Estradas de Rodagem do Rio de Janeiro – DER/RJ. De abril de 2004 a julho de 2007 foi Secretário de Política Nacional de Transportes, coordenando junto ao Ministério de Transportes a elaboração do Plano Nacional de Logística e Transportes – PNLT.

⁵³ Disponível em: <http://www.portalsupplychain.com.br/>. Acesso em: ago/2014.

IV.41 COMITÊ DE USUÁRIOS DOS PORTOS E AEROPORTOS DOS ESTADOS DO RIO DE JANEIRO E DE SÃO PAULO – COMUS

O Comitê dos Usuários dos Portos e Aeroportos dos Estados do Rio de Janeiro e de São Paulo – COMUS⁵⁴ tem como objetivo analisar e discutir as perspectivas de superação de gargalos logísticos nos complexos portuários e nos aeroportos brasileiros, assim como aconselhar e monitorar a atuação dos órgãos públicos na solução dos problemas da economia brasileira no que se refere a exportação e importação de produtos.

IV.42 CARIOCARGA

A Cariocarga⁵⁵ é uma empresa especializada em transporte de cargas perecíveis, congeladas ou resfriadas. Atendemos as principais cadeias de restaurantes *fast food* dentro do padrão de qualidade exigido pelo segmento. Possuem técnicas próprias de manuseio e acondicionamento de carga perecível, para prazos de entrega longos ou imediatos além de câmaras frigoríficas para armazenagem, caso necessário.

Utilizam a própria frota de veículos, que estão equipados e preparados para o transporte simultâneo de produtos congelados, resfriados e seco (03 temperaturas). Contam com profissionais experientes e suprem as necessidades do mercado em parceria estratégicas para cobertura nacional, desde a coleta, armazenamento e distribuição da carga, até a entrega ao destinatário final.

IV.43 FEDERAÇÃO DO TRANSPORTE DE CARGAS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO – FETRANSCARGA

A Federação do Transporte de Cargas do Estado do Rio de Janeiro – FETRANSCARGA⁵⁶ é uma entidade sindical de grau superior, regida pelas disposições legais aplicáveis à espécie no estado do rio de Janeiro, sendo indeterminado o seu

⁵⁴ Disponível em: <http://www.portal.acsp.com.br/conselhos/comus>. Acesso: ago/2014.

⁵⁵ Disponível em: <http://www.cariocarga.com.br/index.html>. Acesso: ago/2014.

⁵⁶ Disponível em: <http://www.fetranscarga.org.br>. Acesso: ago/2014.

prazo de duração. Representa a categoria econômica do Transporte de Cargas, que compreende as pessoas jurídicas que tenham, por objetivo principal ou preponderante, a movimentação física de mercadorias e bens em geral, em vias públicas ou rodovias, mediante a utilização de veículos automotores, bem como aquelas voltadas à prestação de serviços de logística, armazenagem ou integração multimodal.

Abrange, inicialmente, apenas a modalidade rodoviária, podendo, entretanto, estender-se a outros modos de transporte de cargas, mediante a filiação de sindicatos representativos destas atividades econômicas.

IV.44 FEDERAÇÃO NACIONAL DOS DESPACHANTES DE ADUANEIROS – FNDA

A Federação Nacional dos Despachantes Aduaneiros – FNDA⁵⁷ foi criada em 21 de abril de 1953 com o objetivo de congregar e representar a categoria econômica dos Despachantes Aduaneiros em todo o território nacional.

Suas atribuições incluem a luta pelos direitos e interesses da categoria, com representatividade para conciliar divergências e conflitos entre os Sindicatos afiliados, bem como promover a solidariedade e a união de toda a classe profissional; defender os princípios de liberdade para o exercício da profissão, a lealdade na concorrência e a ética no desempenho da atividade profissional.

IV.45 SINDICATO DOS DESPACHANTES ADUANEIROS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO – SINDAERJ

A sede do SINDAERJ⁵⁸, foi inaugurada em 1º de maio de 1950. O Edifício leva o nome do Despachante Aduaneiro Jorge Amaral, idealizador e principal responsável pela construção do prédio, erguido durante a sua gestão como presidente da entidade.

A origem da atividade do Despachante Aduaneiro nos remete aos tempos do Brasil Colônia, posto que em 1554, D. João III, já havia instituído a figura do “Aldeador”, o qual era responsável pela conferência das entradas e saídas de mercadorias

⁵⁷ Disponível em: <http://www.feaduaneiros.org.br/>. Acesso: ago/2014.

⁵⁸ Disponível em: <http://www.sda-rj.com.br/novo/>. Acesso: ago/2014.

advindas dos navios. Como curiosidade, a expressão “desembarço aduaneiro” criada nesta época e sendo utilizada até os dias de hoje, remete-se as ações destinadas em separar as mercadorias que eram acondicionadas em lotes dentro de grandes redes transportadas pelos navios.

A Instrução Normativa da Receita Federal do Brasil – IN/RFB nº 1.209 de 07/11/2011, estabeleceu os requisitos e procedimentos para o exercício das profissões de Despachante Aduaneiro e Ajudante de Despachante Aduaneiro, dispondo em seu artigo 4º a obrigatoriedade do exame de qualificação técnica, consistindo na avaliação da capacidade profissional do Ajudante de Despachante Aduaneiro para o exercício da profissão de Despachante Aduaneiro. Assim, a legislação ora em vigor, embora para a habilitação não exija o grau escolar superior, restabeleceu, 31 anos após, a forma de investidura do Despachante Aduaneiro através do exame de qualificação técnica como determinava a IN/SRF nº 38 de 15/04/1980, passando a vigorar em 18/08/2000 através da IN/SRF nº 85.

A Instrução Normativa da Receita Federal do Brasil nº 1.521 de 04/12/2014 instituiu o Programa Brasileiro de Operador Econômico Autorizado – OEA em observância aos princípios da Estrutura Normativa SAFE da Organização Mundial de Aduanas – OMA. A normativa estabelece que todos os intervenientes no comércio exterior podem se habilitar a ser um OEA. O Despachante Aduaneiro é o único elo da cadeia que é pessoa física, já que se trata de um profissional autônomo. Além da emissão de certidões de regularidade fiscal, é exigido do Despachante Aduaneiro uma experiência mínima de 3 (três) anos e aprovação em exame de qualificação técnica para se tornar um OEA. Felizmente os Despachantes Aduaneiros possuem grande capacidade de adaptação às mudanças que se processam na área, fato, aliás, que explica a vida profissional longa da Classe.