

INFRAESTRUTURA

A Agenda 2020 a partir da análise do Fórum Temático de Infraestrutura compreende que o Rio Grande do Sul necessita, com urgência, resolver os problemas estruturais e operacionais que vem penalizando sua infraestrutura, comprometendo substancialmente a competitividade do Estado e limitando o seu desenvolvimento. A construção do presente trabalho contou com a contribuição técnica e institucional das entidades que compõem o Fórum de Infraestrutura da Agenda 2020 (representando por 188 entidades) e também o Fórum de Infraestrutura das Entidades do RS, este composto por SERGS, CREA-RS, SENGE, SICEPOT, OAB-RS, SINAENCO-RS, ABES-RS, AGEOS, SINDIBRITAS, COINFRA-FIERGS, SINDUSCON-RS, CAU-RS, SISECON-RS E IAB-RS.

Entre os objetivos priorizados no mapa estratégico da Agenda 2020 no tema de infraestrutura está a integração da rede logística, privilegiando os modais de maior eficiência, a garantia do uso eficiente e a disponibilidade de

ALTERNATIVAS PARA FAVORECER A INFRAESTRUTURA DO RS

- Reestruturação da Seinfra
 - tornar a irrigação uma política pública permanente na área de Infraestrutura
 - reorganização do DAER, EGR e SPH
- Institucionalizar o PELT (Plano Estadual de Logística de Transporte)
- Implementar o Plano Estadual de Habitações
- Compatibilizar as políticas Federais e Estaduais de energia e diversificar a matriz energética
- Ampliar e garantir a oferta (a preços competitivos) de Gás Natural no RS
- Universalização do Saneamento Básico no RS
- Implantar Política Estadual de gestão continuada no SEMA/FEPAM
- Instalar sistemas de planejamento urbano e metropolitano
- Estabelecer políticas de integração entre órgãos federais e estaduais nas áreas de mineração, transporte, energia, fiscalização, entre outras

energia a preços competitivos, a universalização do saneamento básico e realização de investimentos, adotando as melhores alternativas de financiamento e recursos, considerando o custo de não fazer, bem como sugerindo alternativas de gestão para alterar o quadro histórico de insuficiência nas ações objetivas de investimento em infraestrutura no Estado.

Para o Rio Grande do Sul alcançar esses objetivos e avançar nas questões relacionadas a infraestrutura é imperativo que sejam adotadas ações voltadas à gestão. Quer dizer, administrar os recursos humanos e financeiros do Estado a partir de requisitos técnicos e com o propósito de obter os fins determinados em seu planejamento. Por conseguinte, criar um ambiente favorável a competitividade, fundamentado na **GESTÃO** e no **PLANEJAMENTO DE LONGO PRAZO**. Ao recuperar a cultura do Planejamento, estará se resgatando o aspecto da visão de Estado para Infraestrutura, pois estes investimentos têm processos de maturação que transcendem governos, ou seja, uma vez iniciados devem ser concluídos sob pena de desperdício e sem retorno dos recursos públicos, fato recorrente no RS.

Com o objetivo de fortalecer a infraestrutura do Estado, mais que um diagnóstico, o Fórum de Infraestrutura elencou uma série de proposições que, uma vez adotadas, irão alterar o quadro de incapacidade e deficiência que marcam a infraestrutura do Rio Grande do Sul. Reorganização da SEINFRA privilegiando profissionais devidamente capacitados e com atribuição legal para exercer as atividades, continuidade nos projetos contemplados no Plano Estadual de Logística e Transporte são exemplos de propostas que diminuiriam a precariedade da infraestrutura Rio Grande do Sul, gerando ganhos de produtividade e qualidade para toda a economia gaúcha.

O QUE QUEREMOS

Qualificar a gestão da infraestrutura

Reduzir o custo logístico

Institucionalizar o planejamento de longo prazo associando mecanismos de financiamento

Investir nos trechos prioritários

ATUALMENTE

Problemas estruturais e operacionais que penalizam a infraestrutura do Estado e reduzem a competitividade gaúcha.

O QUE FAZER

1- Reestruturação da Secretaria de Infraestrutura, nos critérios em epígrafe propostos, sendo ainda estruturado um sistema de licitações próprio, independente da CELIC, em conjunto com SEPLAG, integrado com TCE e CAGE, podendo haver alternativa de ter a CELIC uma sucursal no contexto da secretaria para apoio e efetivação destes investimentos.

2- Transformar o escritório de representação em Brasília em uma estrutura subordinada a SEINFRA, com objetivo específico de atuar de forma permanente na busca de recursos junto aos ministérios dos Transportes, das Cidades, da Integração Nacional e do Planejamento, nas áreas de rodovias, portos, ferrovias, irrigação e saneamento.

3- Estabelecer um projeto de lei para o PELT-Plano Estadual de Logística de Transporte, de forma a haver uma continuidade dos investimentos e estes ocorram dentro de critérios técnicos de planejamento, estabelecidos no PELT quanto a valores e prioridades,

desta forma tornando os investimentos em infraestrutura questão de Estado, transcendendo governos, pois sistemas de infraestrutura em todos os seus segmentos têm períodos de maturação muito além de períodos eleitorais. A gestão através de Planos Plurianuais já é uma prática em várias políticas públicas, como a de Recursos Hídricos, a de Saneamento, a de Resíduos Sólidos, criando uma cultura de gestão e facilitando a previsão dos investimentos do Estado, dando condições para que estes sejam planejados e atendidos pelas empresas do segmento, com mecanismos de financiamento permanentes.

4- Implantação do Plano Estadual de Habitações de Interesse Social, desenvolvido pela Secretaria Estadual de Habitação, é um Plano da mais alta importância social, assegurando também grande geração de emprego e garantindo a atividade do setor econômico que mais gera empregos (construção civil).

5- Subordinar à SEINFRA a atual estrutura de Irrigação da Secretaria de Obras, tornando a irrigação também uma política pública permanente na área de Infraestrutura, atuando de forma a cumprir as obras já em andamento com recursos federais, bem como priorizar os investimentos de irrigação já elencados e eleitos nos Planos de Bacia Hidrográfica, com destaque inicial para os vinte e quatro Sistemas da Bacia do Rio Santa Maria aprovados pelo respectivo Comitê de Bacia e AUSM (Associação dos Usuários), os sistemas aprovados no Plano de Bacia do Rio Gravataí e o Sistema São Sepé, este já com licitação em andamento pelo Regime Diferenciado de Contratações, bem como a conclusão das obras dos Sistemas Jaguari e Taquarembó, além dos canais destes sistemas, em conformidade com o plano de investimento recentemente aprovado no Estudo de Viabilidade junto a SOP e ao Ministério da Integração Nacional.

6- DAER – Reestruturar o DAER como uma Autarquia voltada prioritariamente a conservação e restauração de rodovias, transferindo

para EGR as atribuições dos investimentos em novas rodovias, duplicações e implantação de trechos novos ainda não pavimentados, dentro das regras propostas quanto a atribuição da EGR no item a seguir. Permanecem com o DAER as atribuições de concessões de linhas de ônibus, rodoviárias, conservação de Obras de Arte Especiais e suprimento do batalhão da Polícia Rodoviária Estadual. Quanto a orçamento, estabelecer a exemplo de saúde e educação, um valor em lei para conservação, restauração e sinalização de rodovias, além de obras de arte especiais, da ordem de R\$ 300 milhões/ano, nas rubricas 001, 8015 e 8016, dos recursos de orçamento do Estado, alinhado com o Projeto de Lei do PELT.

Consolidar um banco de projetos a partir dos projetos já contratados e em andamento, priorizando a efetiva conclusão destes no prazo de 12 meses, transferindo este acervo quando concluso para a sucedânea da EGR, definida a seguir, a qual será responsável por todos os investimentos em novas rodovias.

Criar um banco de projetos para as ações de conservação e restauração de rodovias, sinalização e obras de arte especiais, de acordo com os critérios técnicos estabelecidos no PELT e nos Termos de Referência já conclusos no DAER para estes serviços, ainda não efetivados, adotando de forma permanente estas ações, com hierarquização de investimentos de acordo com prioridades planejadas.

7- EGR – Alterar os atributos da Lei 14197, de 31/12/2012, a qual criou a EGR, ampliando-se a área de atuação da EGR para “Departamento Gaúcho de Infraestrutura Rodoviária” – DGIR, sob o requisito legal de autarquia, de forma a esta passar a ter atribuição complementar de fazer a gestão de todos os investimentos em novas rodovias, ampliações de capacidade e duplicações, bem como alterar a forma de atuação desta nas rodovias presentemente pedaguiadas, transformando esta atuação em gestão das rodovias concedidas, com

financiamento privado, ampliando a malha presentemente objeto de gestão por remuneração do usuário, a partir de EVTEA's que determinem esta possibilidade. Ou seja, reinserir a concessão de rodovias nas alternativas de financiamento para expansão, modernização e conservação da malha rodoviária estadual.

Também institua o processo de Parcerias Público Privadas no modal rodoviário, iniciando pela rodovia RS 010 que tem EVTEA estabelecido e dependente somente de licitação para efetivação. Promova a entidade reestruturada a gestão e governança de todos os recursos do Estado e União para investimento em novas rodovias, aumento de capacidade e duplicação, além dos recursos de financiamento dos organismos internacionais e BNDES, bem como licitar os trechos concedidos dentro das regras de mercado, com outorga em cada concessão para cobrir os custos de operação do DGIR (nova denominação e atribuição da EGR). Esta atuação deve ser integrada com o escritório de representação no Distrito Federal na busca e uso dos recursos federais para rodovias, sob a coordenação da SEINFRA, devidamente integrados com os planos de investimento do DNIT e prioridades do PELT.

Criar um banco de projetos para ampliações de capacidade, duplicação e novas rodovias, de acordo com as prioridades estabelecidas no PELT e realizar as licitações para concessão das rodovias ao setor privado (pode-se seguir modelo concessões do governo federal em aplicação no presente), ampliando o atual espectro de rodovias concedidas, de acordo com parâmetros de viabilidade consagrados em todas as rodovias onde este instituto seja aplicável, buscando apoio nas entidades representativas da sociedade civil que tenham acervo e conhecimento aplicáveis.

Alterar a forma institucional da Entidade, de forma a que esta não esteja mais sujeita ao processo tributário que presentemente rege a EGR, tornando-se uma autarquia estadual não tributável.

8- SPH – Promover para SPH por requisitos de Lei valores de orçamento a exemplo do DAER da ordem de R\$ 30 milhões/ano, no intuito de manter a hidrovia de forma permanente, bem como integrar as ações da SPH e SUPRG aos planos e programas do Ministério dos Transportes ora em desenvolvimento para o Estado, bem como determinar os vetores de atuação prioritários de acordo com o PELT.

9- ENERGIA - Planejar ações de caráter institucional compatibilizando os Planos e Políticas Federais tendo em vista a sua oportunidade quanto aos benefícios e custos sociais associados e decorrentes, buscando com fontes sustentáveis a autossuficiência energética do Estado.

Buscar um estreito relacionamento com agentes do setor (EX.: EPE, ANEEL, ONS), objetivando canalizar para o Estado novos investimentos voltados à expansão da oferta de energia, favorecendo a obtenção de condições favoráveis ao desencadeamento e ao aperfeiçoamento das ações empresariais voltadas para esse segmento.

Incentivar a implantação no Estado de novos empreendimentos de Geração de Energia Elétrica de forma a utilizar a totalidade de alternativa de fontes de energia que o Estado detém, diversificando a matriz energética, nestas, insere-se a condição favorável para a ampliação dos Parques de Energia Eólica e precipuamente na busca de equilíbrio na oferta de energia e melhoria na garantia de energia surge como altamente promissora a exploração das minas de carvão para a instalação de Usinas Termoelétricas, além das demais alternativas existentes, como recursos energéticos complementares, nos quais se inserem também o gás natural e biomassa.

10- Propor a elaboração de um PLANO ESTADUAL DE FOMENTO A IMPLANTAÇÃO DE PCH'S (existem 56 projetos de PCH's parados).

11- Propor a elaboração de um PLANO ESTADUAL DE FOMENTO A MICRO E MACRO GERAÇÃO DISTRIBUÍDA a partir da Resolução Nº 482 da

ANEEL. Os benefícios desta forma de geração de energia elétrica com fontes renováveis (eólica e/ou solar fotovoltaica) poderão ser usufruídos pelos consumidores industriais, comerciais, residenciais que pela localização possam produzir. Para os consumidores rurais teria um caráter especial porque após o “Programa Luz para Todos” clamam por maior disponibilidade de energia (força) para suas propriedades rurais, como forma de incrementar suas atividades. O Governo Gaúcho além das questões de financiamento dos equipamentos deve adequar a sua legislação fiscal no que se refere à cobrança de ICMS sobre a energia produzida, quando forem utilizadas as instalações das respectivas Distribuidoras de Energia, para armazená-la. Ação semelhante já foi feita pelo Governo do Estado de Minas Gerais, através da Lei MG – ICMS - LEI Nº 20.824, DE 31 DE JULHO DE 2013 - Art. 13.

http://www.fazenda.mg.gov.br/empresas/legislacao_tributaria/leis/2013/l20824_2013.htm.

Além dos benefícios à sociedade Gaúcha no que se refere à energia elétrica, essa ação pode criar um ambiente favorável para que as Indústrias estrangeiras, que produzem painéis solares venham a se instalar no RS, algo que ainda não ocorre no Brasil.

Tanto a produção local de painéis solares, como respectiva instalação no RS e demais Estados do Brasil, alavancaria outros segmentos de produção dos demais componentes necessária (estruturas metálicas, instrumentação, fios etc.) Tal situação, se concretizada, traria grandes benefícios sociais (empregos, etc..), bem como aumentaria a arrecadação de impostos pelo Governo.

12- Manter e incrementar as AÇÕES DE EFICIÊNCIA ENERGÉTICA E REDUÇÃO DOS DESPÉRDÍCIOS DE ENERGIA junto aos consumidores das Classes: Industrial, Comercial,

Rural, Institucional (governo e Iluminação pública), além dos benefícios diretos, reduzem a necessidade de novos investimentos em geração, transmissão e distribuição, que contribuem muito para a modicidade tarifária tão buscada.

13- SUPRIMENTO DE GÁS NATURAL para RS. Atuar junto ao Governo Federal para ampliar e garantir a oferta (a preços competitivos) de Gás Natural no RS, insumo fundamental para uma grande parte do setor industrial do Estado, Setor de Serviços e Residencial. Viabilizar a operação a GN da Usina Sepé Tiarajú e UTE – Uruguaiana;

14- SANEAMENTO E RECURSOS HÍDRICOS – O Estado está licitando o Plano Estadual de Saneamento, que já deverá estar iniciado quando da posse do próximo governante, desta forma, determinar a partir do Plano o papel do Saneamento e definir política estadual na busca da universalização, tendo a CORSAN como protagonista e fazendo uso da representação no Distrito Federal para captação de recursos, priorizando a conclusão das obras já contratadas e/ou licitadas, fazendo uso do banco de projetos ora em elaboração (contratos de Consultoria em andamento) na captação de recursos adicionais, sendo a prioridade obtida com a hierarquização dos investimentos definidas no Plano Estadual, com a inclusão do financiamento privado como alternativa aplicável, através do instituto das Propostas de Manifestação de Interesse, inicialmente, nos investimentos necessários onde não for possível alocar recursos próprios da CORSAN ou não tenha possibilidade também da aplicação de recursos do OGU ou CEF. Montar um acompanhamento da disponibilidade de recursos oriundos do Plano Nacional de Saneamento, que prevê 508 bilhões para o saneamento nos próximos 20 anos no Brasil, buscando que os recursos gerados no RS, arrecadados pelo Governo Federal, sejam aplicados no âmbito do próprio Estado, tendo como meta a universalização dos serviços de saneamento, conforme previsto no PLANSAB.

Quanto a Recursos Hídricos, a legislação estadual tem vigência de 20 anos sem que o Sistema Estadual defina quando começará a cobrar pelo uso da água, como determina a lei. Desta forma, priorizar a efetivação dos Planos de Bacias Hidrográficas para que o processo de gestão cumpra os requisitos da lei e os investimentos priorizados nos planos se implantem com os recursos de outorga de uso. Criar e implantar a Agência de Região Hidrográfica, conforme previsto na legislação estadual, para que o Sistema de Recursos Hídricos possa tornar realidade os Planos aprovados pelos Comitês e CRH.

15- MEIO AMBIENTE – - O Estado historicamente foi protagonista nas questões ambientais, no entanto, apresenta uma rotatividade na gestão da Secretaria de Meio Ambiente a cada 10-12 meses, desta forma, demonstrando descompromisso com a qualificação e estruturação dos órgãos ambientais. A sugestão é uma política estadual robusta, uma gestão continuada na SEMA-FEPAM na busca de qualificação e inovação nos processos de licenciamento, maior transparência na questão da implantação de medidas restritivas ao investimento, como o Plano de Manejo do Delta do Jacuí e a APA do Banhado Grande, de forma a haver maior participação da sociedade civil nestes processos.

Dar continuidade ao Zoneamento Estadual Ecológico e Econômico, como instrumento da política de desenvolvimento sustentável do Estado, conforme previsto na legislação, permitindo uma maior transparência, regramento e segurança jurídica para os investimentos.

Dar continuidade ao processo de informatização da FEPAM e SEMA, de forma a que o sistema de meio ambiente do Estado tenha transparência e que os dados sejam otimizados e tenham pleno uso.

Implantar na FEPAM uma priorização de análise para os investimentos na área de infraestrutura, a exemplo do que ocorre em outras unidades da federação, de forma integrada entre SEINFRA, SEMA e AGDI.

Dar a SEMA e demais órgãos vinculados o caráter de Secretaria estratégica, pertencente ao núcleo de gestão do Governo do Estado, com prioridade técnica e não política, a exemplo da Secretaria de Infraestrutura.

Quanto a Resíduos Sólidos, a Lei Estadual 9921 de 1993 já estabelecia Políticas para o Estado referentes aos Resíduos Sólidos, passados 21 anos não há nos órgãos públicos estaduais uma política de gestão de seus resíduos. O Plano Estadual de Resíduos Sólidos encontra-se em elaboração e a recomendação é que na conclusão deste seja instituída de forma efetiva uma política estadual de resíduos sólidos sob a forma de lei, de tal forma que se busque garantir pelo Estado estrutura compatível de apoio aos municípios para a implantação do PERS, estruturando no Estado um órgão que participe dos consórcios públicos para a prestação de serviço na área de resíduos sólidos, possibilitando papel ativo deste na construção dos consórcios para esta atividade.

16- MOBILIDADE URBANA E PLANEJAMENTO URBANO – É indispensável privilegiar o transporte público de alto rendimento, para assegurar boa qualidade para os deslocamentos cotidianos casa-trabalho, os quais são a maior parte dos deslocamentos urbanos, articulados a rede multimodal que atenda à diversificação das motivações, horários e trajetos, característico da contemporaneidade. Inclui-se, melhorar o espaço público de pedestres para uso seguro e acessível, implantar ciclovias, metas desejáveis para o aumento da mobilidade e da qualidade de vida e de saúde da população.

Implantar nos municípios, estados e cidades metropolitanas Sistemas de Planejamento Urbano e Metropolitano permanentes, tratados como função de Estado; (ii) a criação de um Fundo Financiador de Estudos de Mobilidade; (iii) condicionar o investimento público em mobilidade à existência de Planos Urbanos e Metropolitanos de Mobilidade,

elaborados de forma democrática e participativa, conforme princípios e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Criar banco de Projetos executivos hierarquizados de maneira a atender a hierarquização aos Planos Urbanos e Planos de Saneamento, bem como as demandas do Programa de Investimento em Proteção de Desastres Naturais, em fase de implantação pela METROPLAN, bem como levar a bom termo o investimento do Metrô de Porto Alegre, investimento que tem gestão no âmbito das três esferas de poder, o Município, o Estado e a União.

Levar a bom termo todos os investimentos em mobilidade urbana contratados como vinculação a Copa 2014, priorizando a efetividade destes investimentos no prazo mais exíguo possível, de forma independente do evento Copa 2014, ou seja, investimento iniciado deve ser concluso com prioridade.

O modelo de ocupação do território urbano deve ser adequado ao planejamento de expansão das estruturas de transporte urbano das cidades e gerar a oferta mais estruturada de crédito às famílias, integrando também os investimentos do PMCMV aos planos diretores urbanos e de saneamento.

17- MINERAÇÃO- A mineração é o elo inicial de todos os insumos para construção civil, construção pesada e indústria de transformação. No entanto, o Estado não tem uma política de incentivo a operação sustentável deste importante e estratégico setor. Na prática, a mineração de agregados está impedida de promover um planejamento adequado de investimentos e de produção em áreas próximas aos mercados consumidores, pois esbarra em restrições legais que impedem o aproveitamento racional das jazidas, o qual se vincula também a falta de um ordenamento territorial, bem como a um regramento claro quanto ao pleno uso sustentável destes recursos. Sugere-se regramento a ser estabelecido por resolução do CONSEMA

no contexto do zoneamento econômico e ecológico. Desta forma, propõe-se uma ação planejada e integrada entre DNPM, SEMA/FEPAM e Casa Civil, no intuito de efetivar uma ação estruturada e abrangente no âmbito do Estado para que os investimentos que tenham suporte nestes insumos (construção civil, infraestrutura e indústria) possam ser suportados dentro das melhores práticas sustentáveis.

18- AÇÕES INSTITUCIONAIS – Ação integrada da SEINFRA com DNIT, inserção do TCE/CAGE/CELIC/MP de forma prévia e pró-ativa nos investimentos da SEINFRA, integração e priorização das ações de licenciamento mediante convênio SEINFRA-FEPAM, criação de um Conselho Consultivo na SEINFRA e demais Autarquias/Companhias do Estado, com participação das representações similares ao Conselho Rodoviário do DAER, estendidas também ao MP/CAGE/TCE, no intuito de validar previamente os investimentos de maior relevância da SEINFRA e outras secretarias estratégicas.

Maior integração com programas federais e internacionais, como FGTS, CEF, BNDES, OGU, BID e BIRD.

Definir critérios para contratação de projetos mediante requisitos técnicos como prerrogativa predominante, inclusive a lei estadual de contratação de projetos proposta recentemente pelas Entidades do Fórum de Infraestrutura, criar uma estrutura de aprovação objetiva de projetos dentro das secretarias de governo e autarquias, mediante check list, responsabilizando em maior grau os autores e os respaldando em processos de contratação melhor estruturados, adotar o atestado técnico-operacional como requisito obrigatório para contratação de obras de infraestrutura, criação de parâmetros claros e precisos de regras de contratação que permitam o respeito aos princípios constitucionais e legais, garantindo maior isonomia e qualidade nesta contratação de serviços e obras de engenharia e arquitetura.

Criação de incentivos a inovação e fiscais/tributários para as Empresas do Estado na área de infraestrutura, como a fixação de Down Payment na assinatura do contrato (10% do valor da obra contratada mediante securitização) como regra editalícia, o que possibilitaria o início das obras pelas Empresas sem a necessidade de recorrer ao sistema financeiro. Também avaliar que o Estado se responsabilize pela compra e fornecimento de Produtos Asfálticos (CAP 50/70, Emulsões, CM30) aos contratados pela nova autarquia, sucedânea da EGR, além de inserção dos setores de construção civil e construção pesada nos programas de incentivo vigentes para setor industrial.

Integrar as políticas públicas na área de infraestrutura com os Órgãos de Controle (TCE, CAGE, PGE, MP), desta forma agindo antecipadamente nas contribuições legais destas instituições nos investimentos em infraestrutura.

Além dessas proposições, o Fórum Temático de Infraestrutura da Agenda 2020 sugere ações nos modais rodoviário, hidroviário e aeroportuário, bem como atenção aos problemas de saneamento e do custo logístico do Estado, como segue:

i. PROPOSTAS PARA O MODAL RODOVIÁRIO - TRECHOS PRIORITÁRIOS

RODOVIA	EXTENSÃO	KM
BR 116 - SUL	Eldorado do Sul / Pelotas	260
BR 392/471	Pelotas / Rio Grande	105
BR 471	Barros Cassal / Vera Cruz	90
	Anel Rodoviário de Pelotas	
BR 392	Viadutos sobre a ferrovia Pelotas-Rio Grande	
RODOVIA	EXTENSÃO	KM
BR101/RST101	Trecho Osório - São José do Norte	322

	Ponte ou túnel Rio Grande - São José do Norte	6
BR 290	Eldorado do Sul/ Pântano Grande	103
RS 734	Trecho BR 392 (Rio Grande) ate cidade de Rio Grande	30
RS 124	Pólo Petroquímico Triunfo / BR 116 Eldorado do Sul	70
BR 116 NORTE	Terceira faixa nos dois sentidos e alargamento da ponte sobre o Rio Gravataí nos dois sentidos	
RS 118	Trecho entre a BR 290 e a BR 116 Sul (Barra do Ribeiro)	60
BR 448	Prolongamento até Estância Velha	32
RS 010	Construção da RS 010 entre a BR 290 e a RS 239	90
BR 386	Porto Alegre / Tabai (Programa permanente de gerenciamento e operação - complementação/manutenção)	61
BR 386	Tabai / Estrela	37
RS 030	Trecho Gravataí - Glorinha	25
RS 040	Trecho Viamão - RS 118	
	Intersecção RS 118/RS 040	
RS 239	Trecho Taquara – Rolante	20
RS 115	Trecho Taquara - Igrejinha	10
RST 287	Trecho entre BR 386 e Vila Paraiso	150
RST 287	Vila Paraiso entroncamento Silveira Martins	65
BR 386	Trecho Lageado – Soledade	105
BR 470	Trecho entre Bento Gonçalves e São Vendelino	30
RS 122	Trecho Caxias do Sul - Antônio Prado	50
RS 122	Trecho Farroupilha - São Vendelino	25
RS 453	Farroupilha - RS 470	15
BR 116	Trecho Vacaria - Divisa SC	40
BR 116	Trecho Vacaria - RS 122	35
RODOVIA	EXTENSÃO	KM

BR 101	Trecho Osório – Divisa SC	105
BR 392	Faixa adicional no trecho entre Santa Maria e Pelotas	250
BR 285	Trecho Ijuí – Passo Fundo	165
BR 153	Trecho Passo Fundo – Tio Hugo	45
BR 386	Trecho Sarandi – Soledade	115
RS 135	Trecho Erechim – Passo Fundo	85
BR 116	2ª Ponte do Guaíba	7,3
	Rodovias vicinais no interior (Ex. de prioridade: RS 630 entre São Gabriel e Dom Pedrito para escoamento de safras da Região da Campanha)	95
	Acessos municipais (o RS tem 96 municípios sem acesso asfáltico)	
	Vias urbanas Intermunicipais conforme estudos Metroplan	

ii. PROPOSTAS PARA O MODAL HIDROVIÁRIO

Promover políticas públicas para o desenvolvimento sustentável através do uso múltiplo dos recursos hídricos disponíveis, preservando o meio-ambiente e conjugando o uso de inovações tecnológicas.

Delegação ao Estado para instalação dos empreendimentos;

Delegação à AGERGS para regular e fiscalizar;

Criação de Agência Executiva para implementação das políticas públicas;



→ Avaliação operacional (identificar potencialidades até o ano de 2025);

→ Envolvimento/comprometimento dos municípios hidroviários;

- Levantamento dos territórios marginais aos rios e avaliação dos impactos ambientais e socioeconômicos;
- Criação de um modelo de financiamento continuado (com linhas de crédito exclusivas para a região da Bacia Sudeste); Fomento para instalação de empreendimentos às margens das hidrovias.
- Criação de pólos industriais, de logística e de turismo;
- Criação de consórcios intermunicipais para atrair investimentos;
- A utilização de marcos técnicos;
- Adotar um novo modelo para serviços de dragagem que contemple a sua realização de forma sistemática;
- Implantação de sistema que permita o tráfego hidroviário em quaisquer circunstâncias climáticas nas 24 horas do dia;
- Diminuir/adequar as exigências em normatização as embarcações.

iii. PROPOSTA PARA O MODAL AEROPORTUÁRIO

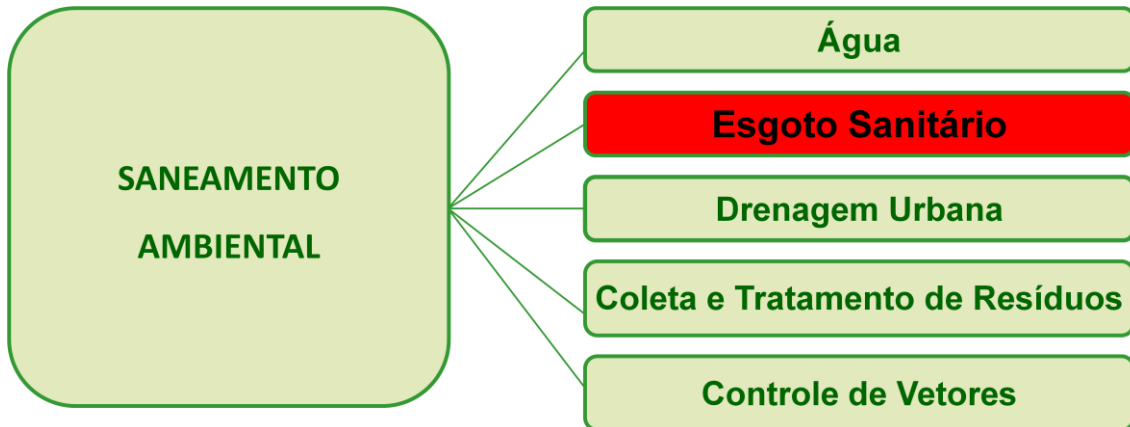
Ampliação da Pista do Aeroporto Salgado Filho

O projeto prevê o aumento do comprimento da pista do Aeroporto Salgado Filho em 920 metros no sentido leste, passando dos atuais 2.280 metros para 3.200 metros de extensão e alargamento de 3 metros, chegando a 45 metros de pista

- Com o aumento da pista a previsão do movimento anual de aeronaves passará de **79.104** em **2009** para **159.000** em **2020**;
- **O novo Complexo Logístico de Cargas**, que aumentará a capacidade do Terminal, passando dos atuais 13.000m² para 56.200m²;
- A projeção para o ano de 2020 é de um movimento de 155.000 toneladas de carga no Aeroporto Salgado Filho;

iv. PROPOSTA PARA O SANEAMENTO

O maior problema de saneamento do Rio Grande do Sul
é o Esgotamento Sanitário



Custo de não Fazer

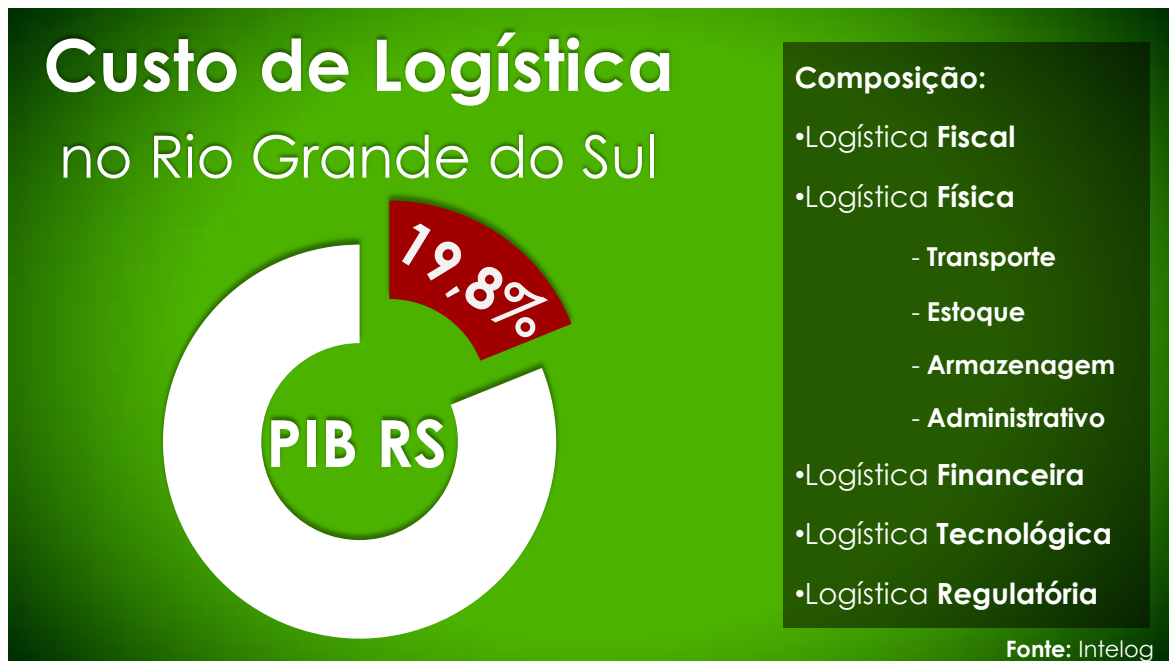
R\$ 11,1 bilhões

É o custo da falta de investimentos em saneamento, por mais de duas décadas, especialmente em sistemas de coleta e tratamento de esgotos²

Propostas:

- Implementar sistemas de coleta e tratamento de esgoto;
- Articular Poder Público, Setor Produtivo e Universidades para a busca de soluções de menor custo e maior resultado social;
- Identificar formas de financiamento (externo, parcerias público-privadas, investimento direto externo).

v. REDUÇÃO DO CUSTO LOGÍSTICO



² A taxa histórica de investimento do RS em saneamento é de 0,15%* do PIB.