

# **PROPOSIÇÃO DE MODELAGENS PARA PROCESSOS DE CONCESSÃO DE RODOVIAS E FERROVIAS**

**UMA AVALIAÇÃO PARA O MERCADO**

**EXPOSIÇÃO NA CTLOG (09.JUN.2016)**

**LUIS HENRIQUE T. BALDEZ**  
**Presidente Executivo**

## ***OBJETIVOS DESTE DOCUMENTO***

- **APRESENTAR MODELOS PARA CONCESSÃO DE RODOVIAS E FERROVIAS.**
- **SERVIR DE SUBSÍDIO AO DEBATE COM O MERCADO / GOVERNO.**
- **PROPOR PRIORIDADE AOS PROCESSOS DE CONCESSÃO.**
- **PROPOR “AGENDA PARA UM NOVO CICLO DE CONCESSÕES”.**

## UM NOVO MOMENTO: MP 727 (12/05/2016)

- Cria o PROGRAMA DE PARCERIAS DE INVESTIMENTOS – PPI, com os pressupostos:
  - . Ser Política de Estado para cada setor regulado;
  - . Garantir a expansão com qualidade da infraestrutura pública, com tarifas e preços adequados;
  - . Promover ampla e justa competição na celebração das parcerias e na prestação dos serviços;
  - . Assegurar a segurança jurídica, com mínima intervenção nos negócios;
  - . Fortalecer o papel regulador do Estado, adotando a prática da análise do impacto regulatório;
  - . Eliminação de barreiras burocráticas à livre organização.

**UM NOVO MOMENTO: MP 727 (12/05/2016)**  
**ESTRUTURAÇÃO DO PPI**

- Cria o CONSELHO DO PPI, órgão de assessoramento do Presidente da República.
- Engloba as funções do:
  - . Órgão Gestor das PPP's (Lei nº 11.074, de 2004);
  - . CONIT (Lei nº 10.233, de 2001); e
  - . CND (Lei nº 9.491, de 1997).
- Composição do Conselho:
  - . Presidente da República – Presidente
  - . Secretário Executivo do PPI (apoio da EPL)
  - . Ministros da Casa Civil, Fazenda, Planejamento, Transportes, Meio Ambiente e Presidente do BNDES.
  - . Convidados: Ministros Setoriais, Agências Reguladoras e CEF.
- Um Decreto regulamentará o PPI.
- **PROPOSTA:** Criação de Grupos Temáticos, com a participação da iniciativa privada, visando apresentar e debater os modelos e prioridades, como proposições à decisão do Conselho.

## **VIABILIDADE DE PARCERIAS PÚBLICO – PRIVADAS “UMA QUESTÃO DE ESTADO”**

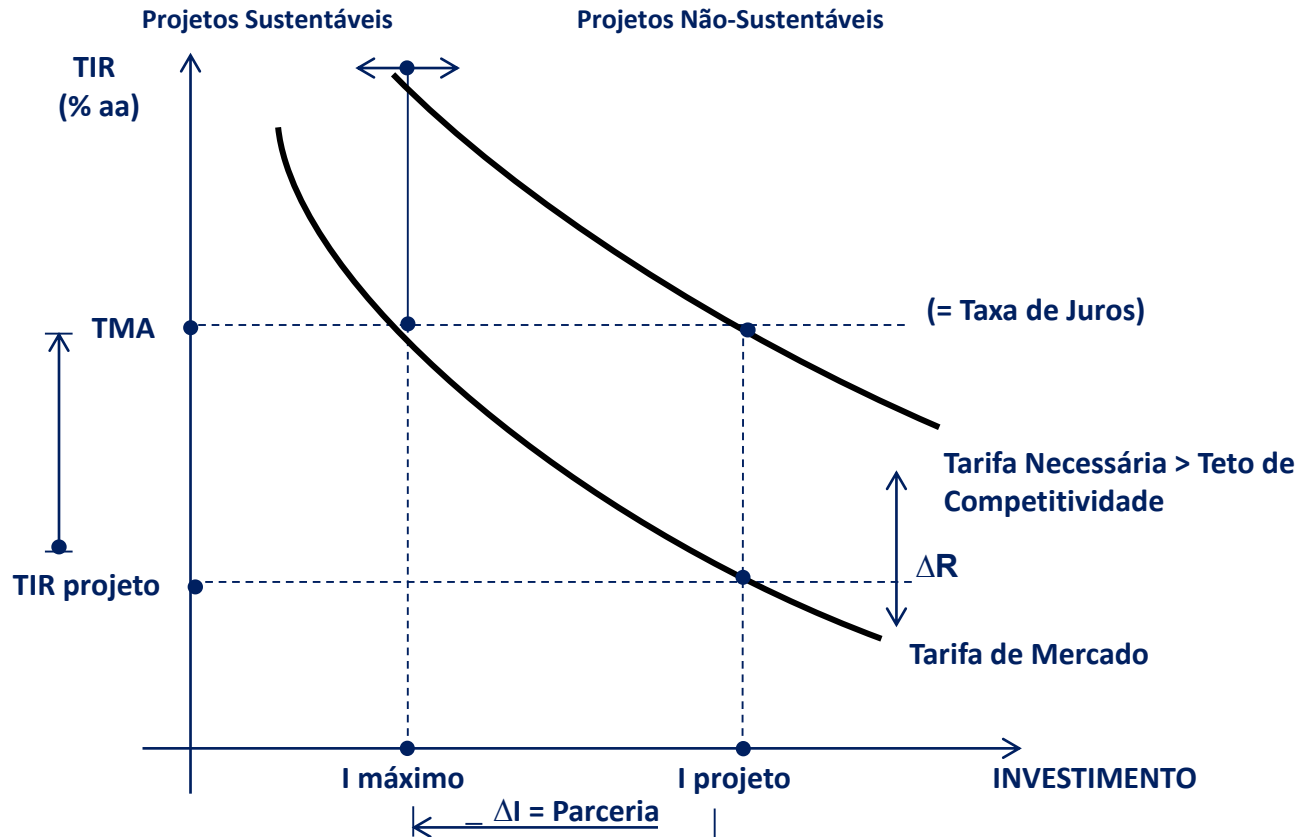
- **PRESSUPOSTOS PARA O ÊXITO:**

- . Ser atrativa ao setor privado;
- . Ter rentabilidade compatível com o risco do negócio;
- . Transmitir segurança jurídica;
- . Possuir regras claras e de longo prazo;
- . Agências Reguladoras Independentes e Profissionais;
- . Fiscalização das responsabilidades contratuais dos parceiros envolvidos.

- **BASE CONCEITUAL**

- . Concessão de Serviços (não de obras!).
- . Agregação de Benefícios: Redução de custos, aumento de competitividade, integração modal.

## A MODELAGEM DA PARCERIA DEPENDE DA EQUAÇÃO FINANCEIRA DE CADA PROJETO



### MODELOS POSSÍVEIS

A – Se o  $I_{\text{projeto}} \leq I_{\text{máx}}$ , o projeto é sustentável financeiramente: **Modelo de Concessão**

B – Se o  $I_{\text{projeto}} > I_{\text{máx}}$ , o projeto não é sustentável financeiramente: Alternativas:

**B.1** – Poder Concedente assume parte do Investimento ( $\Delta I$ ) como **Obra Pública (Compartilhamento de Investimentos)**

**B.2** – Poder Concedente financia parte do Investimento ( $\Delta I$ ) como **“Subvenção Econômica”**

**B.3** – Setor Privado assume todo o Investimento ( $I_{\text{proj}}$ ) e o Poder Concedente aporta recursos públicos ( $\Delta R$ ) para complementar TIR – **Modelo PPP**

**B.4** – Poder Concedente autoriza Tarifa Maior para possibilitar atingir o TMA.

## ***AS POSSIBILIDADES DE SE VIABILIZAR AS DIVERSAS FORMAS DE PARCERIA***

- **COM APORTE DE RECURSOS PÚBLICOS**

- . PPP (Patrocinada ou Administrativa)
- . Subvenção Econômica
- . Obra Pública (Compartilhamento de Investimentos)

**VIABILIDADE: Curto Prazo – Nenhuma Possibilidade**

**Médio Prazo – Baixa Probabilidade**

**Longo Prazo – Viável**

- **SEM APORTE DE RECURSOS PÚBLICOS**

- . Concessão Integral

**VIABILIDADE: Modelos Atrativos e Rentáveis**

## ***FATORES INSTITUCIONAIS PARA O PPI***

- **INSTITUCIONALIZAÇÃO**

- .. Boa Governança: Formalização das atribuições dos entes envolvidos – Ministérios, Agências

- .. Matriz de Responsabilidades: Processos para a tomada de decisão

- .. Fundamentos técnicos do Programa: Estudos e Projetos

- **PLANEJAMENTO**

- .. Objetivos e Metas: Custos e Benefícios

- .. Critérios objetivos para a seleção e priorização dos trechos

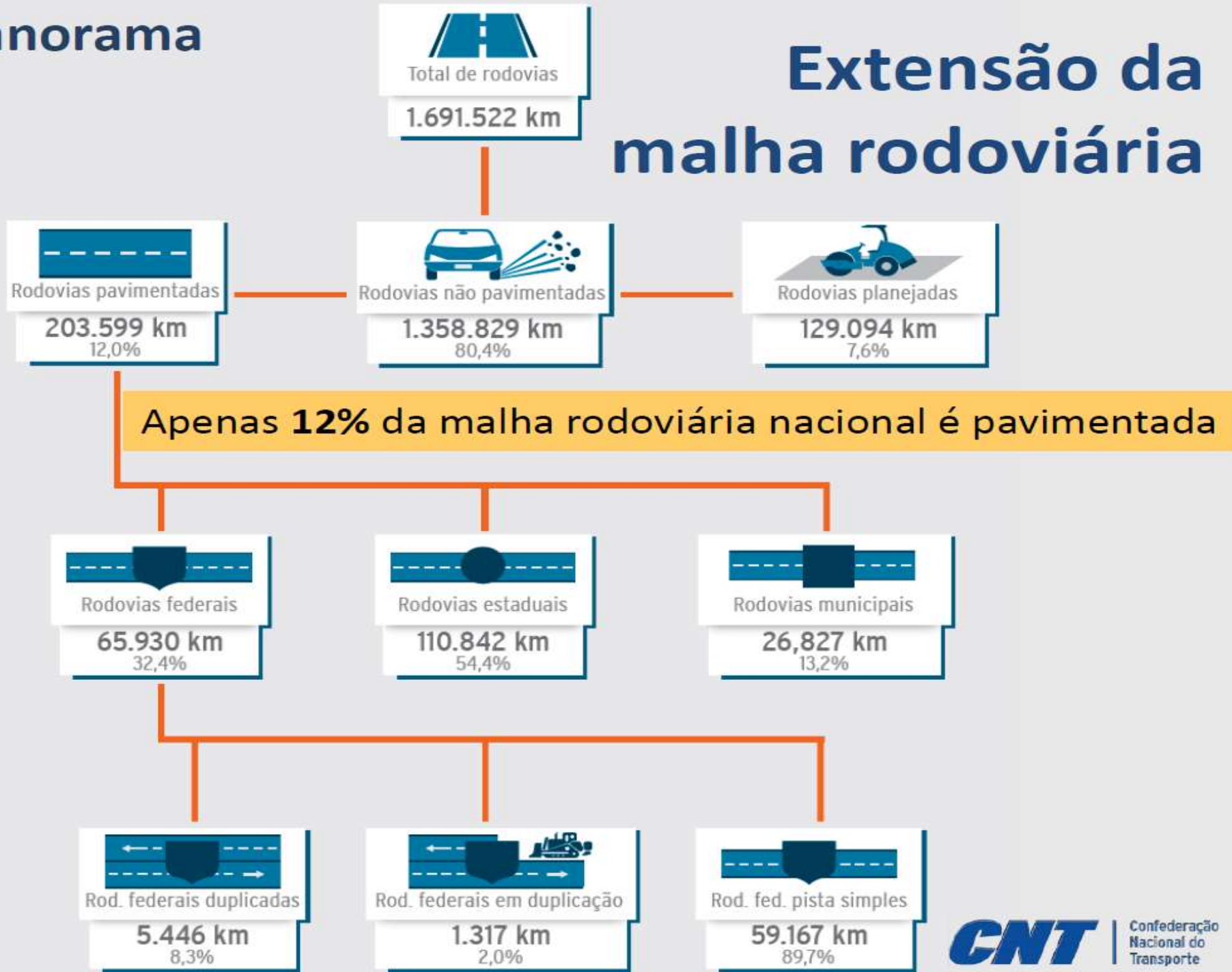
- .. Explicitação da motivação para a escolha do modelo

- .. Bases para integração intra e intermodal (sistema existente e a serem concedidas)



# RODOVIAS

## Extensão da malha rodoviária



## **CENÁRIO ATUAL DO SETOR RODOVIÁRIO** *(Pesquisa CNT 2015)*

### **EMBARCADORES**

Mercado em Recessão  
Perda de Lucratividade  
Perda de Competitividade  
Pagamento de R\$ 10,0 bi/ano em pedágio

### **TRANSPORTADORES**

- . Excesso de Endividamento
- . Excedente de 300 mil caminhões
- . Elevado Custo Operacional
- . Frete em declínio



**TARIFA  
DE PEDÁGIO**

### **Infraestrutura Rodoviária**

### **ESTADO DAS VIAS**

- 57% estado regular, ruim ou péssimo
- 50% pavimentação ruim ou péssimo
- 50% sinalização precária
- 78% sob concessão ótimo/bom
- 33% público ótimo/bom

## CAUSAS E EFEITOS DAS CONDIÇÕES DAS RODOVIAS

- 90% das cargas transportadas por rodovias **implica** elevada dependência no longo prazo, sem possibilidade de mudança na Matriz de Transportes.
- Nos últimos 10 (dez) anos, a extensão das rodovias federais pavimentadas cresceu **APENAS** 8,0 mil km!
- Rodovias em situação precária **implica** elevado custo operacional do transporte (Estudo NTC: custo operacional de um caminhão – R\$ 2,73/km (ótimo estado) e R\$ 5,23/km (péssimo estado)).
- 78% das vias sob concessão estão em estado ótimo ou bom, enquanto as administradas pelo poder público apenas 30% **implica** política de concessão como substituto das responsabilidades públicas.
- Entre 144 países, ocupa as últimas posições no ranking de qualidade **implica** País com baixa competitividade interna e externa.

## ***CENÁRIO PARA A INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA***

- **10% DAS RODOVIAS PAVIMENTADAS ESTÃO SOB GESTÃO DO SETOR PRIVADO (CONCESSÃO)**
  - .. 78% em estado bom/ótimo
  - .. Dificuldades de implementação dos Planos de Investimentos, função da falta dos financiamentos previstos.
- **90% DAS RODOVIAS PAVIMENTADAS ESTÃO SOB GESTÃO DO PODER PÚBLICO**
  - .. Somente 33% em estado bom/ótimo
  - .. Dificuldades de melhorias, função da falta de recursos
- **98,6% DA EXTENSÃO TOTAL EXISTENTE ESTÃO SOB GESTÃO DO PODER PÚBLICO**
  - .. 88% não pavimentada
  - .. Dificuldades de melhorias, função da falta de recursos.

## ***ESTRATÉGIA DE ATUAÇÃO***

- **CENÁRIO:**

- . 99% DAS RODOVIAS EM MÃOS DO ESTADO
- . PLANO DE MELHORIAS DE DIFÍCIL VIABILIDADE, NO CURTO PRAZO
- . NÃO HÁ RECURSOS PÚBLICOS SUFICIENTES
- . 90% DAS CARGAS SÃO TRANSPORTADAS POR RODOVIAS
- . 67% DAS VIAS EM ESTADO RUIM/PÉSSIMO

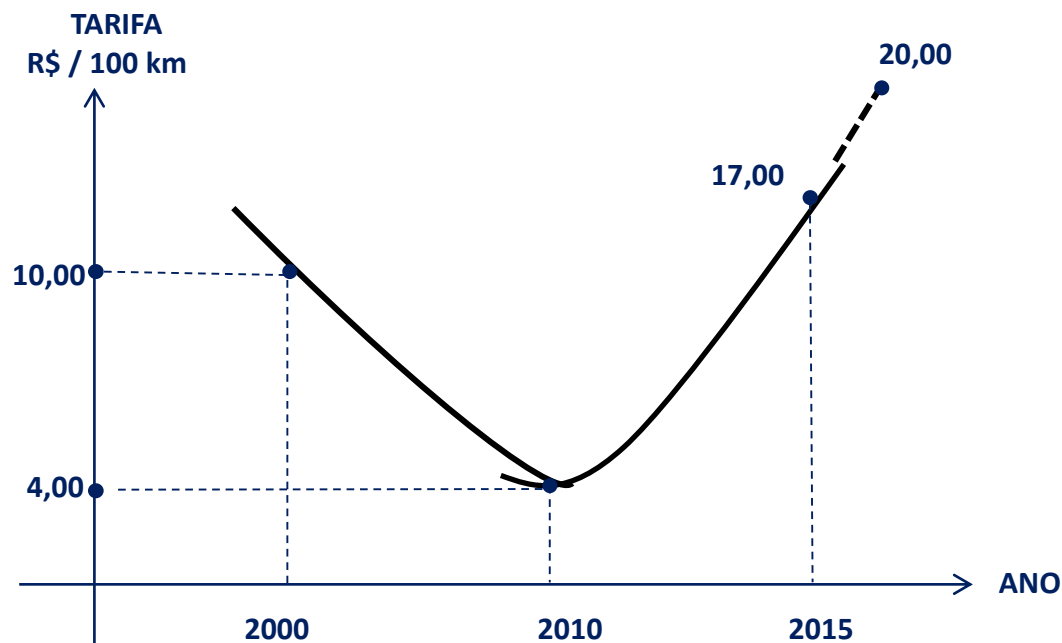
- **ESTRATÉGIA:**

- . DEFINIR ROTAS PRIORITÁRIAS DE ESCOAMENTO
- . CONCENTRAR RECURSOS PÚBLICOS NESTAS ROTAS
- . DESENVOLVER “PORTIFÓLIO” DE PROJETOS EXECUTIVOS
- . AVANÇAR NA PRORROGAÇÃO DOS CONTRATOS
- . **INTENSIFICAR AS CONCESSÕES INTEGRAIS**

## NOVA ETAPA DE CONCESSÕES EM RODOVIAS



## TARIFA x MODELO DE CONCESSÃO DE RODOVIAS (Análise da Evolução)



- Elevada densidade de Tráfego
- Recuperação e Melhorias
- TIR Elevada (18% aa)
- Alto Risco País (SELIC 46% aa)

- Elevada densidade de Tráfego
- Melhorias e Expansão
- TIR ~ 8% aa
- Baixo Risco País (SELIC 11%)

- Menor densidade de Tráfego
- Elevados Investimentos
- TIR ~ 10% aa
- Alto Risco País (SELIC 14,25%)

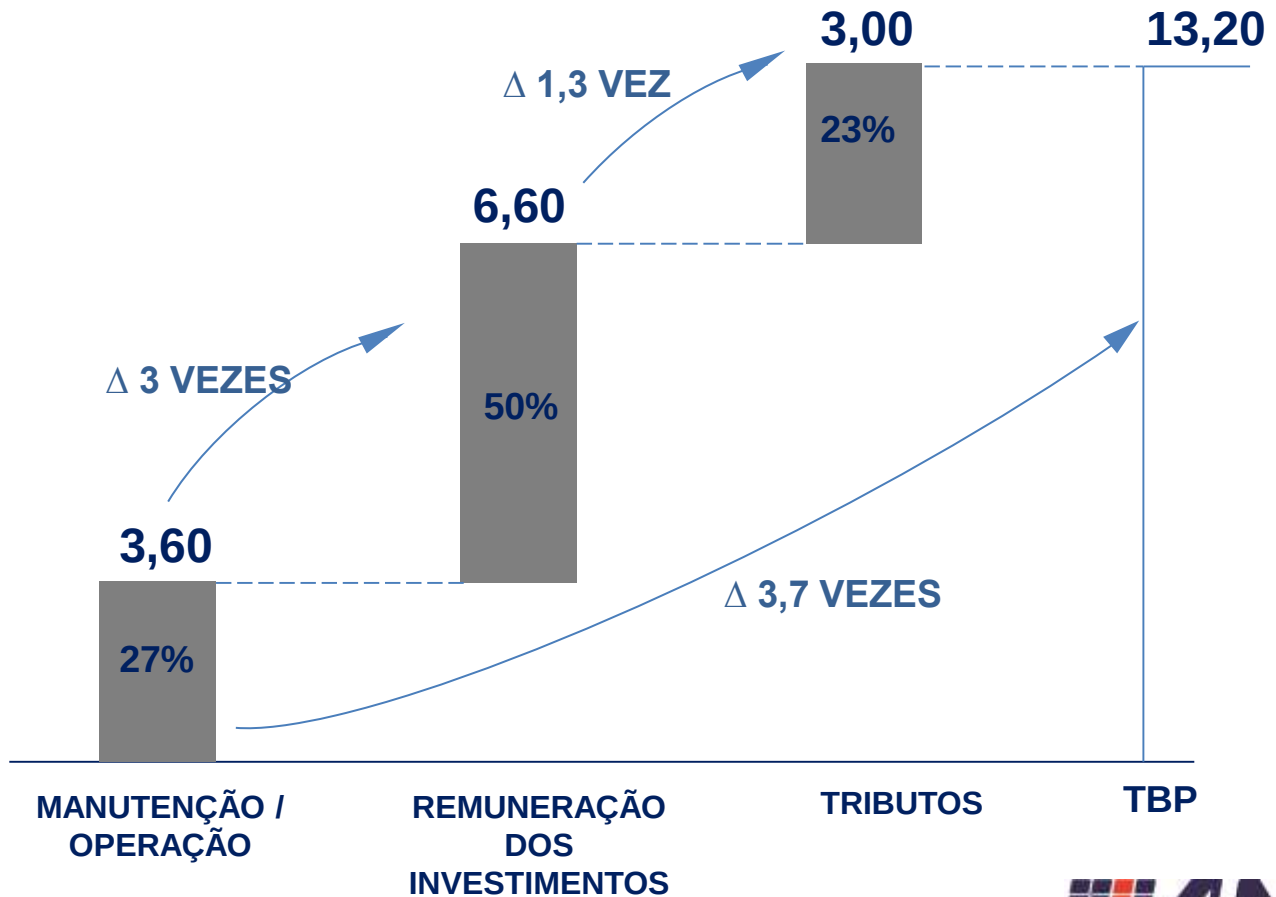


## **VARIÁVEIS CONCEITUAIS EM DEBATE**

- **FIXAÇÃO DA TIR – Para cálculo da Tarifa de Pedágio**
  - Não como variável de controle dos lucros, via reequilíbrio dos contratos
- **MODICIDADE TARIFÁRIA – Adequado valor a ser pago pelo Usuário**
- **PRORROGAÇÃO DOS CONTRATOS – Plano de Investimentos Incrementais**
  - Sem reflexos na Tarifa, pois a  $TIR_{\text{inc}} > TIR_{\text{base}}$
- **INVESTIMENTOS EM EXPANSÃO DE CAPACIDADE - Previsão da Duplicação como obrigação contratual, sendo incluída na Tarifa desde o ano 1?**
  - . Previsão da Duplicação somente quando o Tráfego assim exigir (“Gatilho da Demanda”), efetuando o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato?
  - . A vigência do reequilíbrio no início ou no término da obras de Duplicação?
- **TARIFA INEXEQUÍVEL – Modelo de Avaliação de Inexequibilidade**
- **FINANCIAMENTOS – Previsão de financiamento em Edital**
  - Diversificação de fontes de financiamentos de longo prazo
  - Alocação de riscos de taxa de juros e de taxa de câmbio

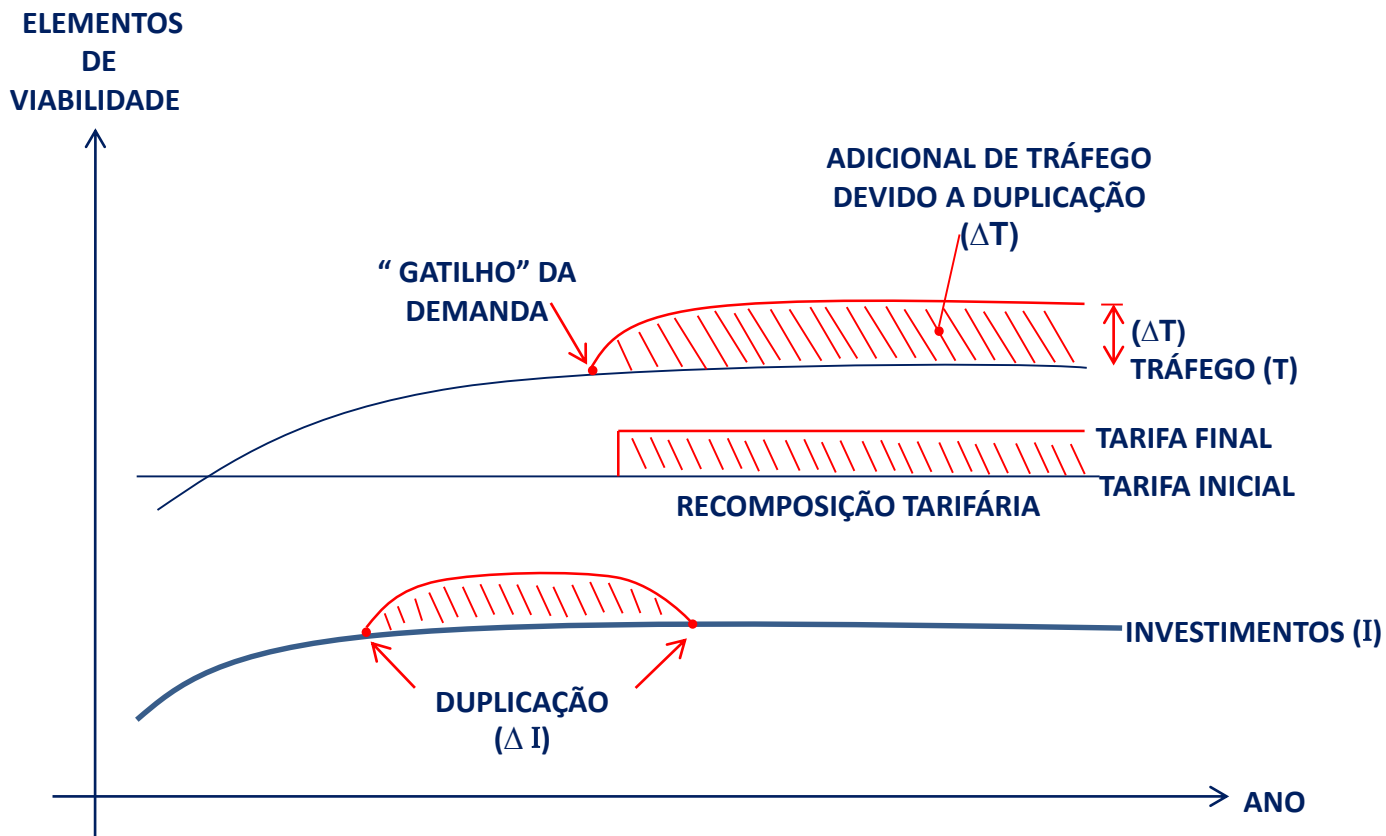
## A QUESTÃO DA DUPLICAÇÃO COMPOSIÇÃO ESTRUTURAL DA TARIFA

Tarifa Básica de Pedágio (R\$/veíc)



## A QUESTÃO DA DUPLICAÇÃO

### MODELO DE PRECIFICAÇÃO DA TARIFA



# MODELAGEM DAS CONCESSÕES DE RODOVIAS

## CONDIÇÕES BÁSICAS

- Leilão pela Menor Tarifa.
- Não inclusão de ônus estranhos ao objeto da concessão – taxas, contribuições, obras de atendimento político, reestruturação de órgãos públicos, dentre outros.
- Não cobrança de Outorga.
- Inclusão de obras de expansão (Duplicação, Terceira Faixa) somente quando tráfego exigir – *“Gatilho de Demanda”*.
- Níveis atrativos de Rentabilidade.
- Fonte de Financiamento de Longo Prazo.
- Concluir a Agenda Regulatória Setorial.

# FERROVIAS

## AMBIENTE REGULATÓRIO PARA O SETOR FERROVIÁRIO

- DIRETRIZES DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES (Portaria nº 399, de 17/12/2015)
  - .. Viabilização dos INVESTIMENTOS PARA AUMENTO DE CAPACIDADE
  - .. Adequação dos CONTRATOS ÀS PRÁTICAS DE REGULAÇÃO
  - .. Ampliação do COMPARTILHAMENTO DE INFRAESTRUTURA
- RESOLUÇÕES ANTT
  - .. Promover a ampliação da oferta e a redução dos custos;
  - .. Garantir isonomia de acesso à infraestrutura ferroviária, bem como assegurar a interoperabilidade;
  - .. Reprimir toda prática prejudicial à competição, bem como o abuso do poder econômico;
  - .. Incentivar a competição, a redução do custo de transporte ferroviário de cargas e a eficiência logística do País.

## ***O QUE QUER O PODER CONCEDENTE?***

### **FOCO DO PROGRAMA**

- . EFICIÊNCIA E REDUÇÃO DE CUSTOS LOGÍSTICOS**

### **ESTRATÉGIA**

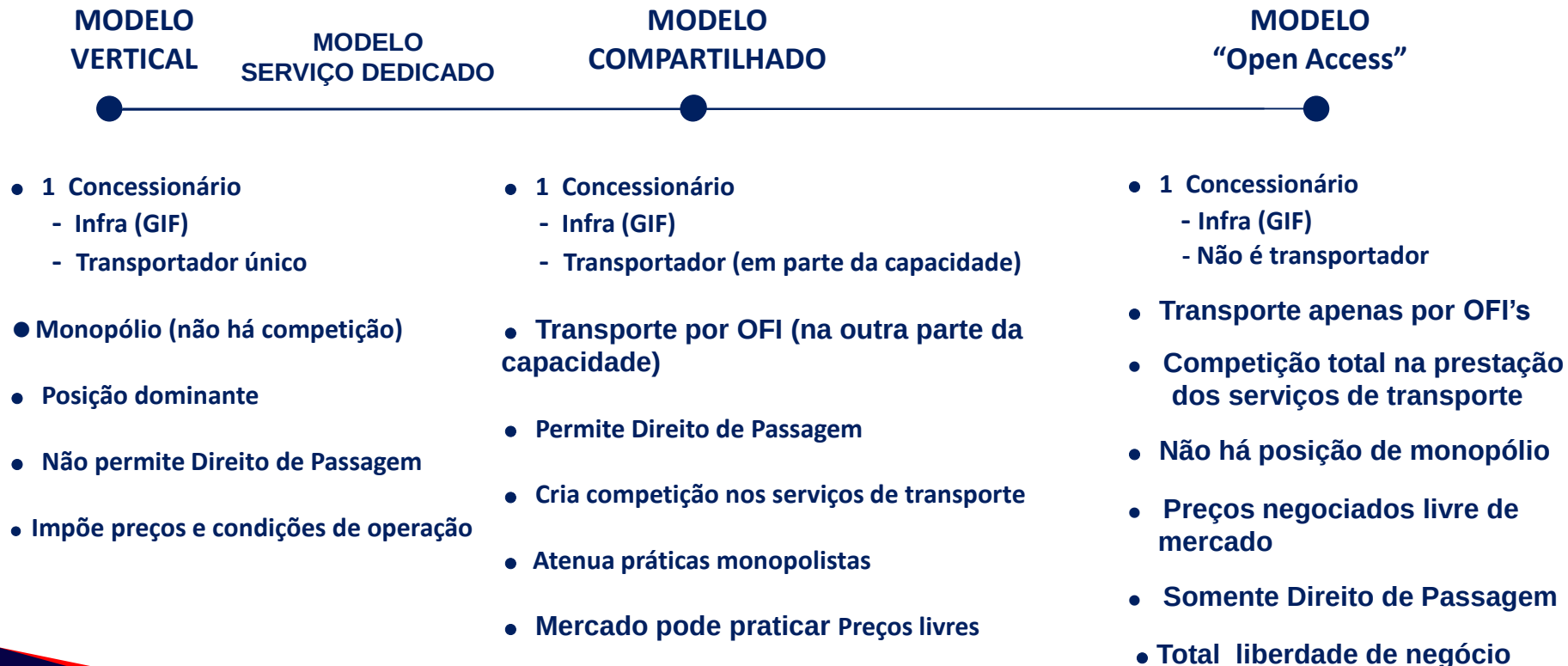
- . AMPLA E JUSTA COMPETIÇÃO**
- . INVESTIMENTOS DE QUALIDADE**
- . SEGURANÇA JURÍDICA**
- . REGULAÇÃO PELO ESTADO**

## ***QUAL O CENÁRIO EXISTENTE QUANTO A INVESTIMENTOS?***

- ***PRORROGAÇÃO ANTECIPADA DOS ATUAIS CONTRATOS***
  - . NOVO PROGRAMA DE INVESTIMENTOS
  - . INTRODUÇÃO DA COMPETIÇÃO SETORIAL
- ***AS NOVAS LICITAÇÕES***
  - . MODELOS ATRATIVOS AO MERCADO
  - . INTEROPERABILIDADE E INTEGRAÇÃO DAS MALHAS



## EXPLORAÇÃO DAS FERROVIAS NO BRASIL (ESTRUTURAS POSSÍVEIS)



## OS POSSÍVEIS MODELOS DE EXPLORAÇÃO DE FERROVIAS

Tarifa de Transporte  
Metas de Qualidade  
Metas de Segurança

TRANSPORTADOR

- . CONCESSIONÁRIO – “Vertical”
- . Somente OFI's - “Open Access”
- . OFI's + CONCESSIONÁRIO – “Compartilhado”



↑  
Exploração  
Integrada  
↓

CONCESSIONÁRIO

Tarifas de Tráfego  
CCO  
Investimentos VP, O&M  
Não Permite Direito de Passagem  
Outorga por Licitação

## **DOIS BONS EXEMPLOS – Estados Unidos e Austrália** *(Fonte: O Globo)*

### **Estados Unidos**

#### **COMO ERA**

O setor era muito regulamentado – havia até controle de preços.

A situação inibia investimentos na melhoria da malha, que era extensa e pouco produtiva.

#### **O QUE FEZ**

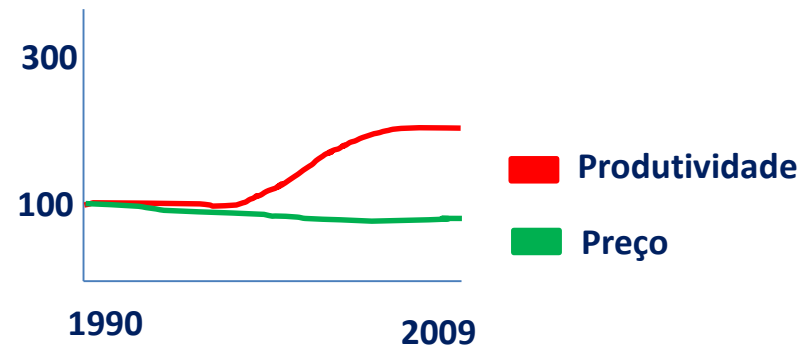
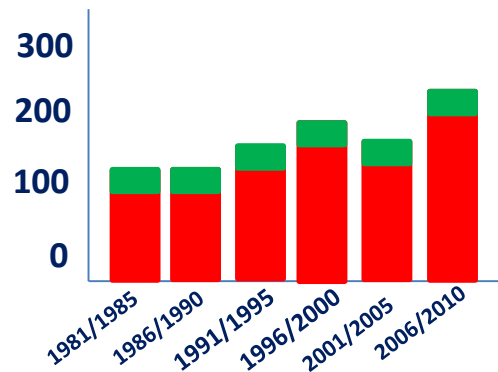
Em 1980, o Staggers Act tornou a competição livre.

Os donos de ferrovias ganharam liberdade para abandonar vias pouco atraentes e definir os preços do frete.

#### **EFEITO**

Os investimentos aumentaram 44% (média anual por milha – em milhares de dólares)

A produtividade cresceu e os preços caíram (índice em 1990=100)



## **DOIS BONS EXEMPLOS – Estados Unidos e Austrália** (Fonte: O Globo)

### **Austrália**

#### **COMO ERA**

O sistema era fechado.

Parte das ferrovias pertencia a empresas que transportavam apenas carga própria.

Não havia uma rede, mas vias desconectadas

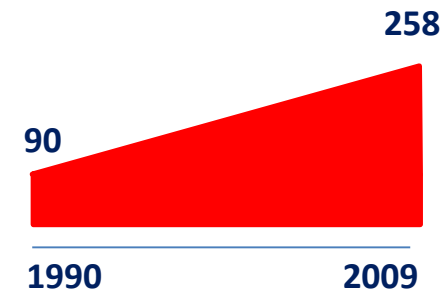
#### **O QUE FEZ**

Nos anos 90, o governo obrigou os donos das ferrovias a permitir a entrada de outras operadoras de cargas nas vias e criou ferrovias para conectar o sistema.

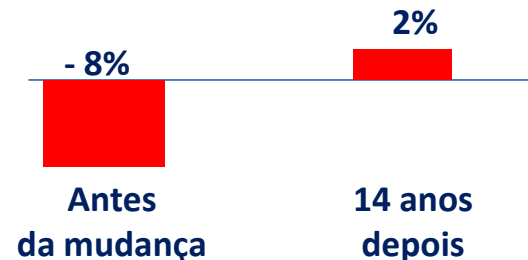
#### **EFEITO**

O volume de carga transportada quase triplicou em 20 anos

O setor se tornou muito mais atraente para os investidores



**A produtividade cresceu e  
os preços caíram**



## **COMO COMPATIBILIZAR O CENÁRIO EXISTENTE COM AS DIRETRIZES GOVERNAMENTAIS?**

- **COMPETIÇÃO NA MALHA:**
  - . Viabilizar o OFI
  - . Regular o Direito de Passagem
- **INVESTIMENTO DE QUALIDADE:**
  - . Projetos Executivos
- **SEGURANÇA JURÍDICA:**
  - . Regras claras e de Longo Prazo
- **REGULAÇÃO PELO ESTADO:**
  - . Completar a Agenda Regulatória

## O QUE DEFENDEMOS PARA AS CONCESSÕES DE FERROVIAS

- **COMPLETAR A AGENDA REGULATÓRIA**
  - .. Serviços Acessórios
  - .. Atualização da Resolução do OFI
  - „ Regras de Comercialização de Capacidade
  - .. Precificação do Direito de Passagem (DP)
  - .. Comissões Tripartites
- **DISPONIBILIZAR PARTE DA CAPACIDADE AO MERCADO: Nova Regulação para Viabilizar o OFI.**
- **REVOGAR O DECRETO nº 1.832/96, QUE NÃO PRIORIZA O DIREITO DE PASSAGEM**
- **PUBLICAR NOVO DECRETO INSTITUINDO O DIREITO DE PASSAGEM COMO FORMA OBRIGATÓRIA DE COMPARTILHAMENTO DE INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA**
- **ADEQUAR OS MODELOS À ATRATIVIDADE AO MERCADO – TIR, NÍVEL DE ALAVANCAGEM, CONTEÚDO NACIONAL (EXCLUIR)**
- **PREÇOS LIVRES PARA O OFI, EM CASO DE VIABILIZAÇÃO DA COMPETIÇÃO INTRA E INTERMODAL.**
- **ASSEGURAR LINHA DE FINANCIAMENTO AO VENCEDOR DA LICITAÇÃO**

## TRECHOS FERROVIÁRIOS A SEREM CONCEDIDOS



# CONCESSÃO DE RODOVIAS E FERROVIAS

## UMA PROPOSTA DE MODELAGEM BÁSICA



## **RODOVIAS E FERROVIAS**

### **CONDIÇÕES BÁSICAS PARA O MODELO DE CONCESSÃO**

- **MODELO DE PARCERIA**

- . **RODOVIAS – Concessão Integral**

- . **FERROVIAS:**

- .. **TRECHOS DA VALEC – Subconcessão**

- .. **TRECHOS DA UNIÃO - Concessão**

- **CRITÉRIO DE JULGAMENTO**

- . **RODOVIAS**

- .. **Menor Tarifa de Pedágio, a partir de um teto estabelecido em Edital.**

- .. **Sem cobrança de Outorga**

- . **FERROVIAS**

- .. **Maior Valor de Outorga, nos projetos concluídos ou em conclusão (VALEC).**

- .. **Sem valor de outorga para projetos “greenfield”**

- .. **Menor Teto Tarifário para projetos “greenfield”**

## **RODOVIAS E FERROVIAS**

### **CONDIÇÕES BÁSICAS PARA O MODELO DE CONCESSÃO (2)**

- **CONDIÇÕES DE PARTICIPAÇÃO**

- . Qualquer pessoa jurídica, brasileira ou estrangeira, isoladas ou em consórcio.
- . Permitida a participação de consórcio formado somente por empresas estrangeiras.
- . Liderança do consórcio pode ser de empresa nacional ou estrangeira.
- . Apresentar Patrimônio Líquido mínimo.
- . Ter a viabilidade e a exequibilidade do Plano de Negócios atestado por Instituto ou Entidade Financeira.
- . Ter a adequabilidade contábil e tributária atestada por Empresa de Auditoria Independente.

- **LICENÇAS E AUTORIZAÇÕES**

- . As licenças a serem obtidas pelo PC incluirão todas as obras, seja Ampliação de Capacidade e Melhorias.
- . Licenças (LP e LI) e Autorizações serão entregues pelo PC ao concessionário em até 1 ano após a assinatura do contrato;
- . LO será de responsabilidade do concessionário.

## **RODOVIAS E FERROVIAS**

### **CONDIÇÕES BÁSICAS PARA O MODELO DE CONCESSÃO (3)**

- **GARANTIA DE PROPOSTA**

- . Redução anual do volume de Garantias, função dos anos restantes do contrato.

- **PRAZO DA CONCESSÃO / PRORROGAÇÃO**  
**ATUAL**

- . 30 (trinta) anos, com prorrogação por igual período.

- . Condições para prorrogação:

- .. A critério exclusivo do Poder Concedente (PC);

- .. Por imposição do interesse público;

- .. Em decorrência de força maior;

- .. Para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, em razão de ato do PC.

- . Proposta de ajustes nas condições:

- .. O cumprimento integral do Contrato anterior;

- .. Não existência de pendências judiciais e/ou pecuniárias;

- .. Interesse público e/ou força maior;

- .. Recomposição do equilíbrio do contrato;

- .. Interesse das partes.

## **RODOVIAS E FERROVIAS**

### **CONDIÇÕES BÁSICAS PARA O MODELO DE CONCESSÃO (4)**

- **DIREITOS E OBRIGAÇÕES DOS USUÁRIOS / CONCESSIONÁRIO**

- . Incluir o direito de constituir Comissões Tripartites e a obrigação da Concessionária em prestar todo o apoio, segundo regulamentação da ANTT.

- **CESSÃO DE FIBRAS ÓTICAS**

- REGRA ATUAL**

- . A Concessionária deverá disponibilizar para uso da EPL um cabo composto por no mínimo 36 (trinta e seis) fibras ópticas, conforme as especificações contidas no PER.

- PROPOSTA:** Excluir esta exigência.

- **VERBAS OBRIGATÓRIAS**

- . Taxa de Fiscalização da ANTT
  - . Segurança no Trânsito
  - . Recursos para Desenvolvimento Tecnológico

- PROPOSTA:** Exclusão ou ajustes para cobrir o item Fibras Óticas.

## **RODOVIAS E FERROVIAS**

### **CONDIÇÕES BÁSICAS PARA O MODELO DE CONCESSÃO (5)**

- **ALOCÇÃO DE RISCOS – DA CONCESSIONÁRIA (Fatores de maior discussão)**
  - . Obtenção e renovação de licenças e autorizações e respectivos custos
  - . Desapropriações (até o limite estabelecido)
  - . Desocupações de faixa de domínio
  - . Manifestações sociais que afetem os trabalhos
  - . Aumento de custo de capital (taxa de juros e variação cambial)
  - . Variação da taxa de câmbio
  - . Modificações na legislação do Imposto de Renda
  - . Inflação ser superior ou inferior ao reajuste da tarifa
  - . Riscos ambientais e geológicos
  - . Vícios ocultos adquiridos após a data de assunção
  - . Defeitos de obras realizadas pelo Poder Público, após recebimento.

## **RODOVIAS E FERROVIAS**

### **CONDIÇÕES BÁSICAS PARA O MODELO DE CONCESSÃO (6)**

- **ALOCÇÃO DE RISCOS – DO PODER CONCEDENTE (Fatores de maior discussão)**
  - . Manifestações sociais que afetem os trabalhos (acima do prazo estabelecido)
  - . Decisão que impeça ou impossibilite a cobrança da tarifa
  - . Descumprimento de suas obrigações contratuais
  - . Caso fortuito ou força maior (sem cobertura de seguros)
  - . Alteração de legislação que afetem o equilíbrio do contrato
  - . Implantação de novas rotas ou vias rodoviárias sem pagamento de pedágio
  - . Passivo ambiental, anterior à concessão
  - . Atrasos nas obrigações e obras a cargo do Poder Concedente
  - . Custos relacionados ao atendimento das condicionantes advindas dos estudos arqueológicos, indígenas e das comunidades quilombolas necessários à obtenção das licenças de instalação e de operação a cargo do Poder Concedente e da Concessionária
  - . Atrasos de obras e vícios ocultos transferidos à concessionária
  - . Alteração unilateral do contrato
  - . Defeitos em obras
  - . Maior extensão que a indicada no PER para construção de variantes
  - . Custos de desapropriação e obtenção de licenças acima do limite estabelecido

**OBS: Fatos motivadores de reequilíbrio do Contrato**

## **RODOVIAS E FERROVIAS**

### **CONDIÇÕES BÁSICAS PARA O MODELO DE CONCESSÃO (7)**

- **RECOMPOSIÇÃO DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO**

- MEIOS DE RECOMPOSIÇÃO**

- . Aumento ou redução de tarifa
    - . Pagamento pelo Poder Concedente à Concessionária
    - . Modificação de obrigações contratuais da Concessionária
    - . Estabelecimento ou remoção de cabines de bloqueio, bem alteração de localização de praças de pedágio
    - . Prorrogação de prazo do contrato.

- PROPOSTA**

- . Excluir a regra de recomposição por ajustes na TIR, caso ele se situe em patamares elevados.

- **CONTEÚDO LOCAL:**

- . “Atender a um percentual mínimo de aquisição de trilhos no mercado interno; a diferença de preço acarretará reequilíbrio contratual”.
  - . Proposta: Excluir esta exigência, pelo anacronismo.

- Excluir toda e qualquer referência a regulações futuras – insegurança jurídica.
- Excluir todo o excesso regulatório e burocrático – realizar “faxina intervencionista”.

**FERROVIAS**  
**CONDIÇÕES BÁSICAS PARA O MODELO DE CONCESSÃO (8)**

- **Compartilhamento da Infraestrutura Ferroviária e dos Recursos Operacionais**  
  
“Fica garantido ao terceiro interessado, que possua outorga que permita a prestação do serviço de transporte ferroviário ou registro para o transporte de carga própria, o acesso à infraestrutura ferroviária e aos recursos operacionais da Ferrovia, nos seguintes termos:
  - (i) Por meio do Tráfego Mútuo e do Direito de Passagem, nos termos da regulamentação específica;
  - (ii) Com base na Declaração de Rede da Concessionária; e
  - (iii) Nas condições estabelecidas entre a Concessionária e os terceiros interessados.

**PROPOSTA:** Nova redação, obrigando o Direito de Passagem e o transporte por Operadores Ferroviários Independentes.



## ***FERROVIAS***

### ***CONDIÇÕES BÁSICAS PARA O MODELO DE CONCESSÃO (9)***

- **DESAPROPRIAÇÕES:**

- . União edita os atos de declaração de utilidade pública;
- . Vencedor pratica todos os atos de levantamentos e pagamentos.
- . Proposta: Definir um limite de despesa, com o restante pago pela União.  
Não há reequilíbrio do contrato.

- **DESOCUPAÇÃO DE FAIXAS DE DOMÍNIO:**

- . Proposta: Projetos antigos (União) – Projetos Novos (Concessionária)  
Não há reequilíbrio de contrato.

- **OPERAÇÕES ACESSÓRIAS:**

- . Proposta: Publicar Resolução específica, antes do processo de concessão.

## **FERROVIAS**

### **CONDIÇÕES BÁSICAS PARA O MODELO DE CONCESSÃO (10)**

- Custos socioambientais incluem:
  - (i) reurbanização e travessias de áreas urbanas atravessadas;
  - (ii) realocação de estradas, rodovias e recomposição da rede viária;
  - (iii) plantios de reposição florestal;
  - (iv) descobertas arqueológicas;
  - (v) assentamentos populacionais;
  - (vi) compensação ambiental; e
  - (vii) condicionantes advindas de todas as licenças ambientais.
- Haverá um limite de gastos – acima, reequilíbrio do contrato.
- Contratos de obras da VALEC - transferência negociada.
- Obras poderão ser feitas pela União ou realizadas pela concessionária, implicando reequilíbrio.

## **RODOVIAS E FERROVIAS**

### **CONDIÇÕES BÁSICAS PARA O MODELO DE CONCESSÃO (11)**

- **OUTROS AJUSTES**

- . Prerrogativa do Órgão Regulador poder criar regras de regulação com vistas a coibir abuso de poder econômico – Prerrogativa do CADE.

- . Obrigatoriedade da contratação de inúmeros seguros, criando ônus adicionais ao concessionário – análise de conveniências.

- . Cumprir regras de regulação que vierem a ser expedidas – insegurança jurídica.

- . Informações sobre contratos de financiamentos a serem prestadas ao Órgão Regulador – controle desnecessário.

- . Cessão gratuita dos direitos de propriedade intelectual sobre projetos, plantas, sistemas e programas de informática – abusividade.

- **PROPOSTA FINAL:**

- . Realizar “faxina regulatória” com o intuito de simplificar processos, dar efetividade à fiscalização e reduzir a burocracia.

## MODELOS DE PARCERIA PARA INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA

### PROPOSIÇÃO FINAL

- . Realizar “faxina regulatória” com o intuito de simplificar processos, dar efetividade à fiscalização e reduzir a burocracia.
- . Propor ao Governo modelos de concessão que sejam atrativos ao mercado e que harmonize os interesses de Investidores e Usuários.

## ***OS PROJETOS***

# **RELAÇÃO DOS PROJETOS**

## **SITUAÇÃO ATUAL DOS PROJETOS**

### **(RODOVIAS)**

#### **➤ 4 Lotes com estudos escolhidos**

- **BR-476/153/282/480/PR/SC – revisão do modelo em análise pelo TCU**
- **BR-364/365/GO/MG – aprovado pelo TCU, com necessidade de recurso pela ANTT**
- **BR-163/230/MT/PA – audiência realizada, em fase de ajustes**
- **BR-364/060/MT/GO - audiência realizada, em fase de ajustes**

#### **➤ 15 PMIs autorizadas**

- **3 estudos com primeira versão entregue - BR-101/BA, BR-101/SC e BR-101/465/493/RJ/SP**
- **5 estudos em elaboração - BR-280/SC, BR-364/RO/MT, BR-101/232/PE, BR-282/470/SC, BR-101/116/290/386/RS**
- **4 estudos abertos em 2016 - BR-163/PA, BR-316/PA, BR-163/282/SC e BR-282/SC**
- **3 estudos em licitação pela EPL (abertura de preços 01/06) – BR-262/MS, BR-267/MS e BR-262/381/MG/ES**

## **PRIORIDADES (sugestão)**

- BLOCO 1**

### **INVESTIMENTOS (R\$ bilhões)**

|                                               |                               |
|-----------------------------------------------|-------------------------------|
| <b>. BR 163/MT/PA</b>                         | <b>6,6</b>                    |
| <b>. BR 476/PR</b>                            | <b>4,1</b>                    |
| <b>. BR 364/060/MT/GO</b>                     | <b>5,5</b>                    |
| <b>. PALMAS – ANÁPOLIS</b>                    | <b>5,0 (concluído)</b>        |
| <b>. ANÁPOLIS – ESTRELA D'OESTE</b>           | <b>5,0 (90% concluído)</b>    |
| <b>. SINOP – MIRITITUBA</b>                   | <b>10,0 (EVTEA concluído)</b> |
| <b>. RENEGOCIAÇÃO DOS CONTRATOS FERROVIAS</b> | <b>30,4</b>                   |
| <b>. TERMINAIS (PARÁ)*</b>                    | <b>1,6</b>                    |
| <b>TOTAL</b>                                  | <b>68,2</b>                   |

**(\*) Vila do Conde, Outeiros, Santarém**

**Obs: Cronograma de lançamento dos Editais nos primeiros 5 meses**

## **PRIORIDADES (sugestão 2)**

- BLOCO 2**

### **INVESTIMENTOS (R\$ bilhões)**

|                                          |                            |
|------------------------------------------|----------------------------|
| <b>. BR 364/365/GO/MG</b>                | <b>2,8</b>                 |
| <b>. BR 101/SC</b>                       | <b>1,1</b>                 |
| <b>. BR 101/232/PE</b>                   | <b>4,2</b>                 |
| <b>. RENEGOCIAÇÃO CONTRATOS RODOVIAS</b> | <b>30,6</b>                |
| <b>. FIOL (ILHÉUS – CAITITÉ)</b>         | <b>5,0 (70% concluído)</b> |
| <b>. TERMINAIS (21 Arrendamentos)</b>    | <b>2,6 (*)</b>             |

|              |             |
|--------------|-------------|
| <b>TOTAL</b> | <b>46,3</b> |
|--------------|-------------|

**(\*) Granéis, Contêineres, Combustíveis**

**Obs: Cronograma de lançamento dos Editais nos primeiros 8 meses**



## **PRIORIDADES (sugestão 3)**

- BLOCO 3**

### **INVESTIMENTOS (R\$ bilhões)**

|                                          |             |
|------------------------------------------|-------------|
| <b>. BR 101/493/RJ/SP</b>                | <b>3,1</b>  |
| <b>. BR 101/116/RS</b>                   | <b>3,2</b>  |
| <b>. FERROVIA RJ/VIX</b>                 | <b>7,8</b>  |
| <b>. AÇAILÂNDIA – BARCARENA</b>          | <b>8,0</b>  |
| <b>. TERMINAIS (20 Arrendamentos)(*)</b> | <b>7,2</b>  |
| <b>TOTAL</b>                             | <b>29,3</b> |

**(\*) Granéis, Contêineres, Combustíveis, Grãos, Celulose**

**Obs: Cronograma de lançamento dos Editais nos primeiros 12 meses**

## **CRONOGRAMA DE INVESTIMENTOS (CONSOLIDADO)**

- **BLOCO 1 (5 primeiros meses) ..... R\$ 68,2 bilhões**
- **BLOCO 2 (8 primeiros meses) ..... R\$ 46,3 bilhões**
- **BLOCO 3 (12 primeiros meses) ..... R\$ 29,3 bilhões**

**TOTAL ..... R\$ 143,8 bilhões**

**Obs: Incluindo Aeroportos, os Investimentos atingiriam R\$ 150,0 bilhões!**

# AGENDA PARA UM NOVO CICLO DE CONCESSÕES (ESTRATÉGIA DE IMPLEMENTAÇÃO)

## MODAL

### **RODOVIAS**

- Novos Modelos de Concessão
- Projetos Prioritários
- “Gatilho da Demanda”
- Cronograma de Implementação

### **FERROVIAS**

- Modelo Fechado ou Competitivo
- Operador Ferroviário Independente
- Disponibilidade de Capacidade
- Integração Modal
- Prioridades

### **PORTOS**

- Projetos Prioritários
- Objeto de Arrendamento
- Valor de Outorga
- Marcos Regulatórios

## DISCUSSÕES COM MERCADO

### **OBJETIVOS:**

- Ajustes Conceituais
- Modelo Atrativo

### **ENTIDADES:**

- CNI
- CNA
- FIESP
- ANUT
- ABTP
- ABCR
- ANTF

## DISCUSSÕES COM GOVERNO

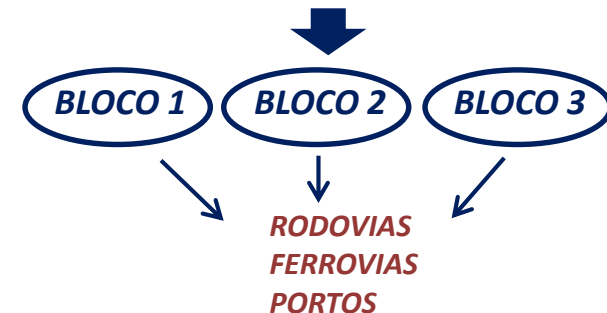
### **OBJETIVOS:**

- Ajustes Conceituais
- Modelo Atrativo
- Projetos Prioritários
- Cronogramas

### **REPRESENTANTES:**

- Casa Civil
- Ministério dos Transportes
- Ministério do Planejamento
- ANTT
- ANTAQ
- DNIT
- VALEC

### **PRIORIDADES**



## ***REFERÊNCIAS DA ANUT***

***ANUT***

***ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS USUÁRIOS DO TRANSPORTE DE  
CARGA***

***[anut@anut.org.br](mailto:anut@anut.org.br)***

***(21) 2532 - 0503***