

MP 727 E OS MODELOS DE CONCESSÃO DE RODOVIAS E FERROVIAS

UMA AVALIAÇÃO PARA O MERCADO

EXPOSIÇÃO NA CTLOG (09.JUN.2016)

LUIS HENRIQUE T. BALDEZ
Presidente Executivo

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)
REGULAMENTAÇÃO

O PPI será regulamentado por meio de decretos que definirão:

- I- as políticas federais de longo prazo para o investimento por meio de parcerias em empreendimentos públicos federais de infraestrutura e para a desestatização;**
- II- os empreendimentos públicos federais de infraestrutura qualificados para a implantação por parceria e as diretrizes estratégicas para sua estruturação, licitação e contratação;**
- III- as políticas federais de fomento às parcerias em empreendimentos públicos de infraestrutura dos Estados, do Distrito Federal ou dos Municípios;**
- IV - as demais medidas de desestatização a serem implementadas; e**
- V - a agenda das ações.**

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.

UM NOVO MOMENTO: MP 727 (12/05/2016)
ESTRUTURAÇÃO DOS PROJETOS

- **2 Mecanismos:**

- . Procedimento de Autorização de Estudos - PAE (art. 21 da Lei nº 8.987/95).
- . Fundo de Apoio à Estruturação de Parcerias (BNDES) – 10 anos, renovável

- **Edital de Chamamento**

- . Autorização única
- . Renúncia de participar na licitação ou no contrato do parceiro privado.

- **Recursos do Fundo:**

- . Cotas de entes nacionais e internacionais, públicos ou privados
- . Remuneração pelos seus serviços
- . Venda de bens e direitos

UM NOVO MOMENTO: MP 727 (12/05/2016)
CONTRATAÇÃO PELO FUNDO DE APOIO

- Para a execução dos serviços técnicos o Fundo poderá:
 - . se utilizar do suporte técnico externo de profissionais, empresas ou entidades de elevada especialização,
 - . Coordenar os trabalhos; e
 - . Articular com a administração pública titular e com os demais órgãos, entidades e autoridades envolvidos.
- A contratação de serviços técnicos pelo Fundo de Apoio à Estruturação de Parcerias será realizada mediante regime de contratação a ser instituído de acordo com a legislação aplicável.
- Os contratos de serviços técnicos celebrados com os profissionais, empresas ou entidades de elevada especialização técnica a que se refere o *caput* preverão que os autores dos projetos e estudos, na condição de contratados ou de subcontratados, e seus responsáveis econômicos, ficarão proibidos de participar, direta ou indiretamente, da futura licitação para a parceria.

UM NOVO MOMENTO: MP 727 (12/05/2016)
ESTRUTURAÇÃO DOS PROJETOS (3)

• Os Órgãos e Entidades da administração pública da União com competências relacionadas aos empreendimentos do PPI formularão programas próprios:

- I - Edição de planos, regulamentos e atos que formalizem e tornem estáveis as políticas de Estado fixadas pelo Poder Executivo para cada setor regulado;**
- II - Análise de Impacto Regulatório quando da edição ou alteração de regulamentos;**
- III - Oitiva prévia das autoridades competentes quanto à consistência e aos impactos fiscais, econômicos e concorrenciais de medidas de regulação em estudo;**
- IV - Consulta pública prévia quando da edição ou alteração de regulamentos e planos regulatórios setoriais;**
- V - Monitoramento constante e avaliação anual quanto à execução e aos resultados das medidas de regulação previstas nas políticas, planos e regulamentos;**
- VI - Eliminação de barreiras burocráticas à livre organização da atividade empresarial;**
- VII - Articulação com o Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE, para aumento da eficiência e eficácia das medidas de incentivo à competição e de prevenção e repressão das infrações à ordem econômica; e**
- VIII - Articulação com os órgãos e autoridades de controle, para aumento da transparência das ações administrativas.**

UM NOVO MOMENTO: MP 727 (12/05/2016)
LIBERAÇÃO DOS EMPREENDIMENTOS

• Os órgãos, entidades e autoridades estatais, inclusive as autônomas e independentes, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, com competências de cujo exercício dependa a viabilização de empreendimento do PPI, têm o dever de atuar, em conjunto e com eficiência, para que sejam concluídos, todos os processos e atos administrativos necessários à sua estruturação, liberação e execução.

§1º Entende-se por liberação a obtenção de quaisquer licenças, autorizações, registros, permissões, direitos de uso ou exploração, regimes especiais, e títulos equivalentes, de natureza regulatória, ambiental, indígena, urbanística, de trânsito, patrimonial pública, hídrica, de proteção do patrimônio cultural, aduaneira, minerária, tributária, e quaisquer outras, necessárias à implantação e à operação do empreendimento.

§2º Os órgãos, entidades e autoridades da administração pública da União com competências setoriais relacionadas aos empreendimentos do PPI convocarão todos os órgãos, entidades e autoridades da União, dos Estados, do Distrito Federal ou dos Municípios, que tenham competência liberatória, para participar da estruturação e execução do projeto e consecução dos objetivos do PPI.

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

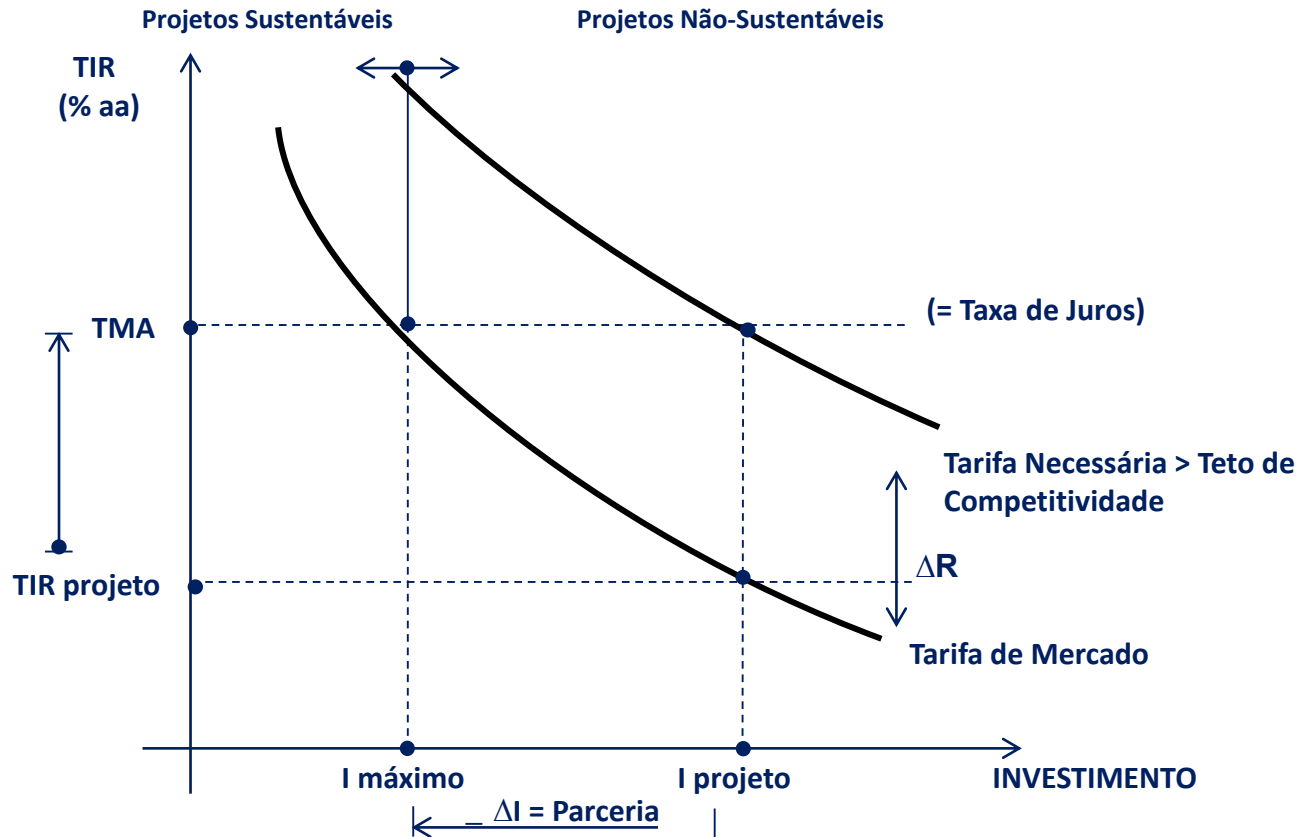
Longo Prazo – Viável

- **SEM APORTE DE RECURSOS PÚBLICOS**

- . Concessão Integral

VIABILIDADE: Modelos Atrativos e Rentáveis

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 (ΔI) como **Obra Pública (Compartilhamento de Investimentos)**

B.2 – Poder Concedente financia parte do Investimento (ΔI) como **“Subvenção Econômica”**

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

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

FATORES INSTITUCIONAIS PARA SUCESSO DO 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

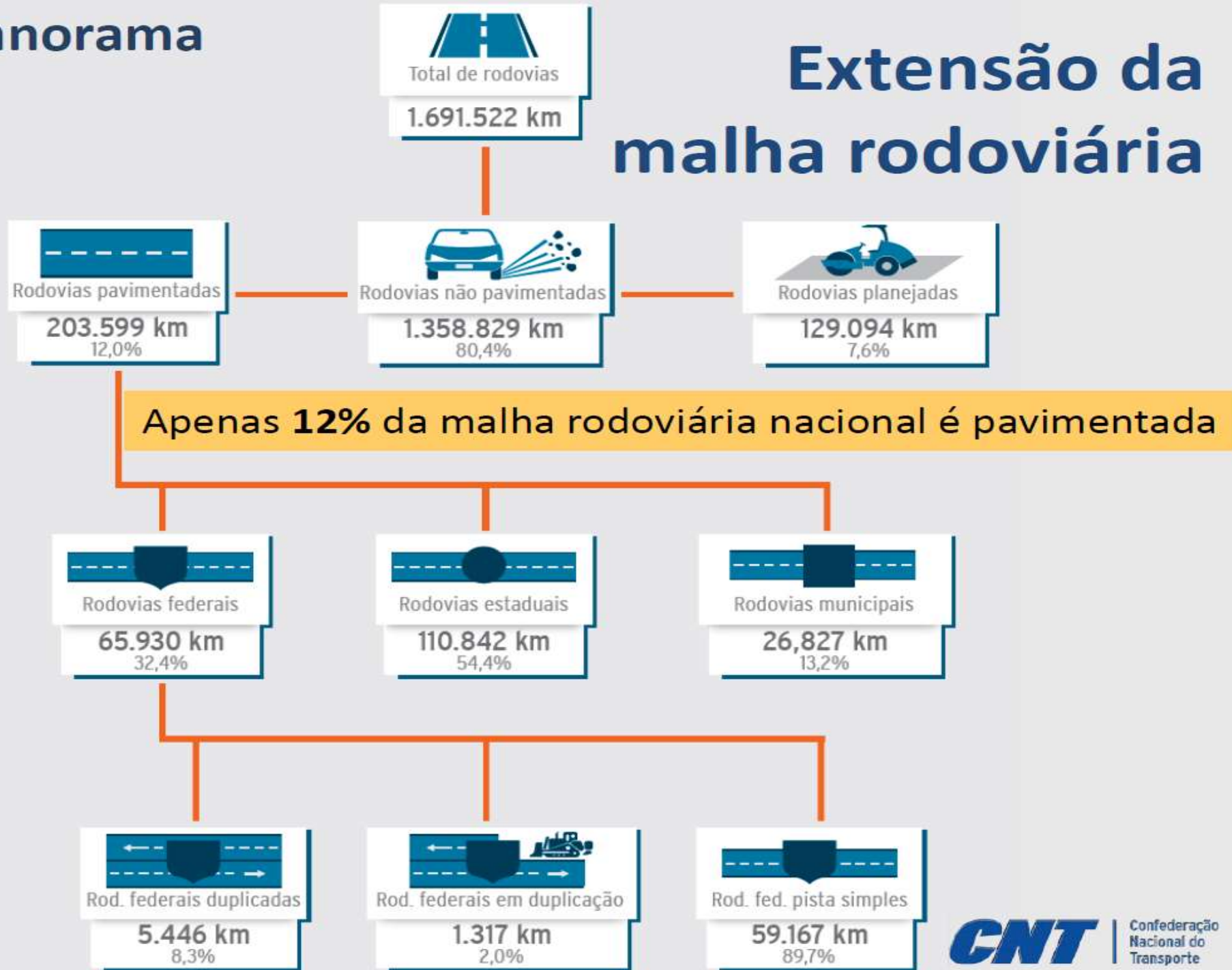
- .. Critérios objetivos para a seleção e priorização dos trechos

- .. 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.

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

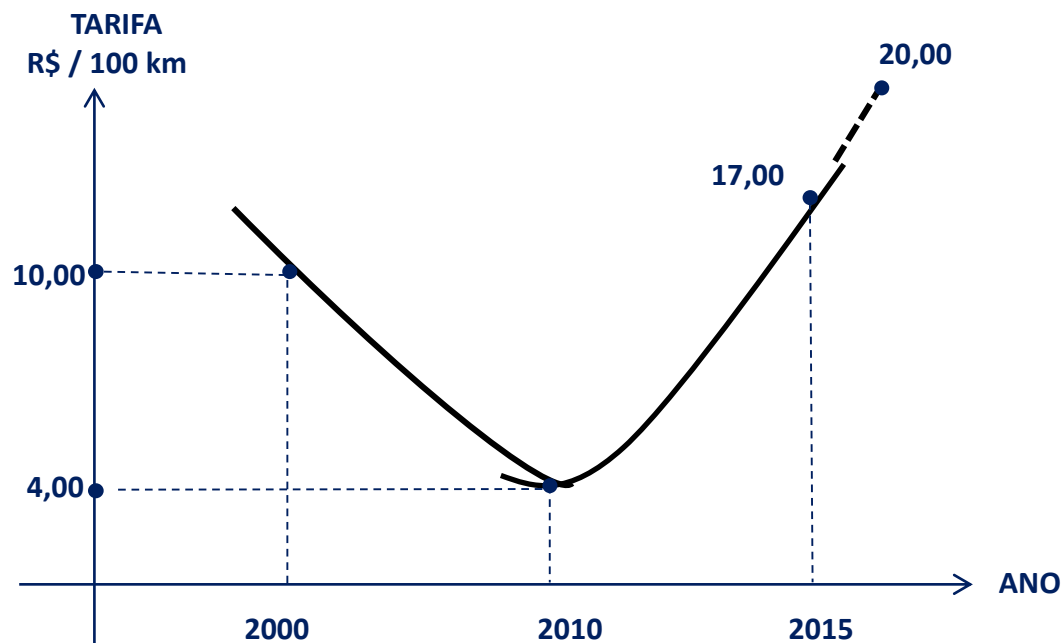
- **ESTRATÉGIA:**

- . 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%)

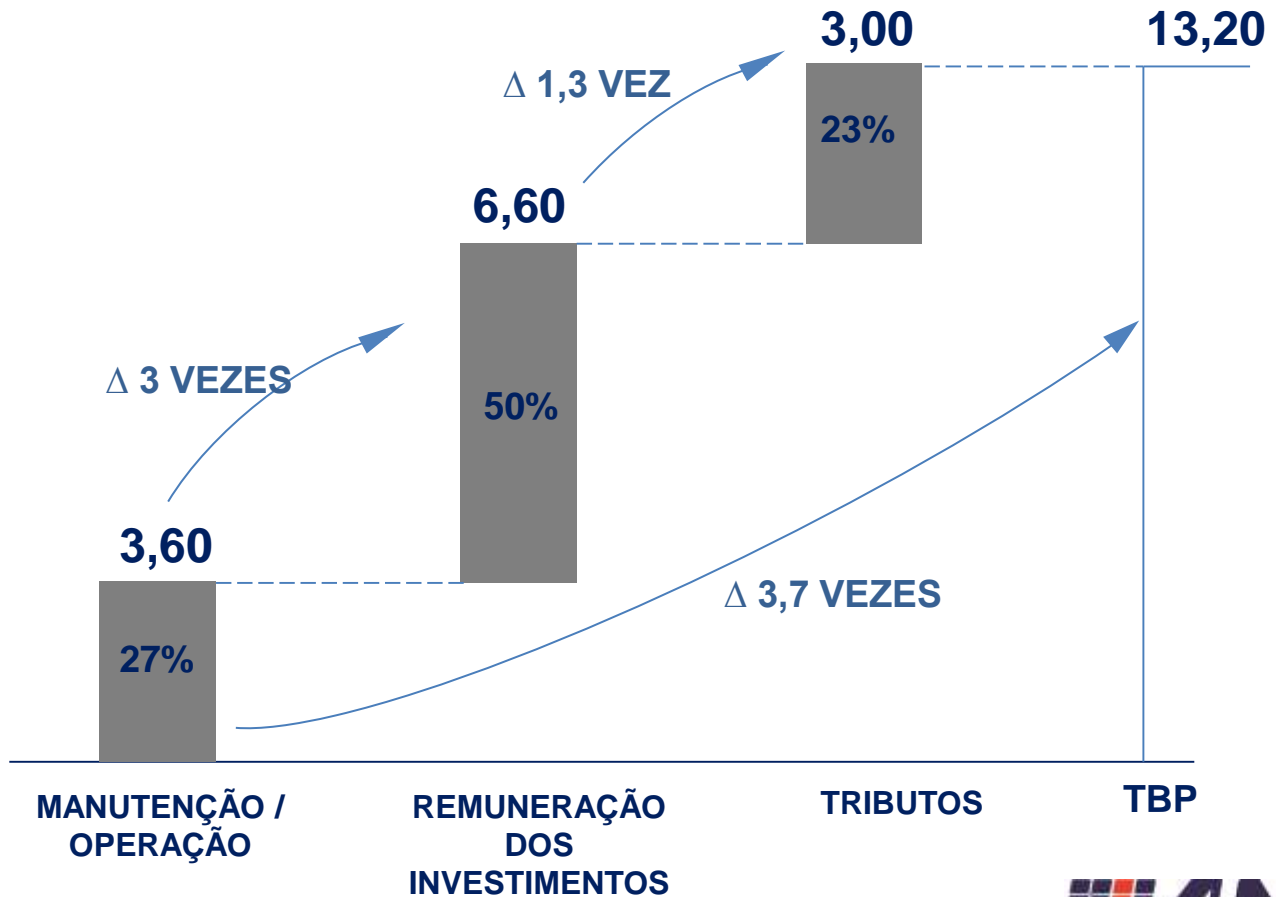
- Menor densidade de Tráfego
- Elevados Investimentos
- TIR ~ 10% aa
- Alto Risco País (SELIC 14,25%)

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

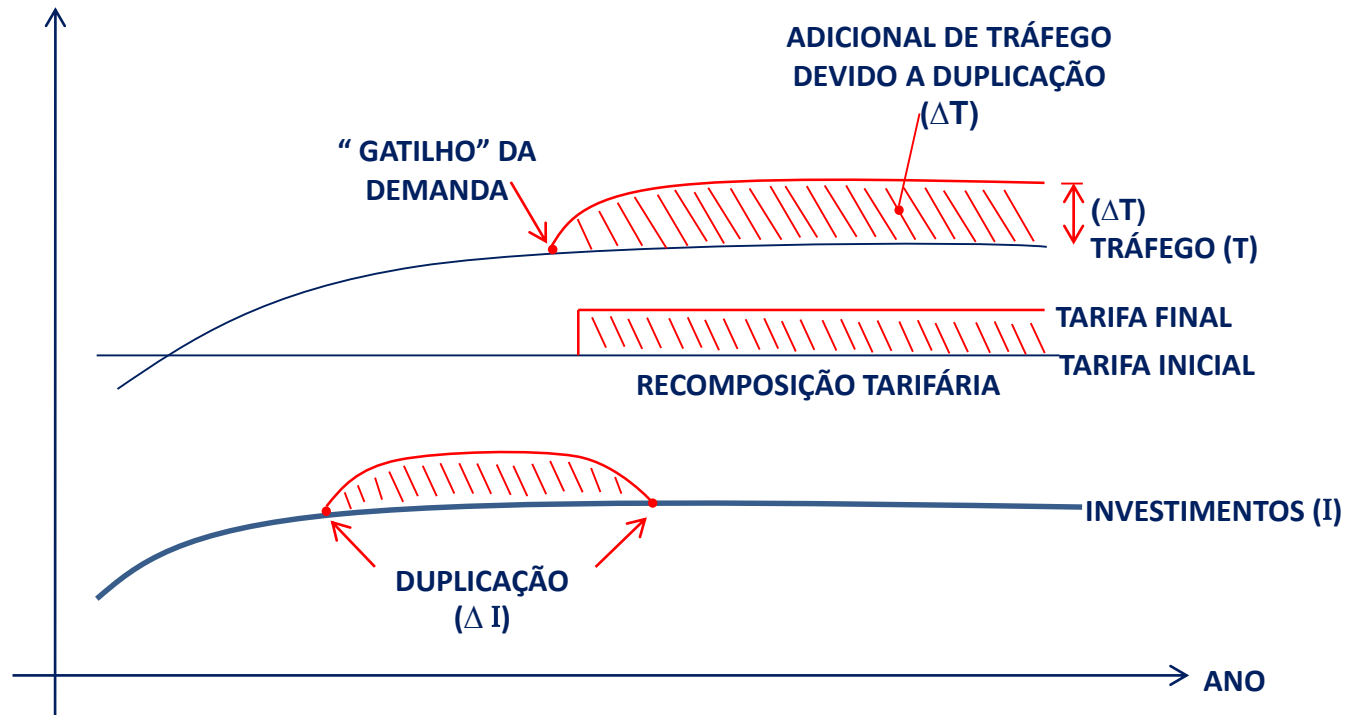
Tarifa Básica de Pedágio (R\$/veíc)



A QUESTÃO DA DUPLICAÇÃO

MODELO DE PRECIFICAÇÃO DA TARIFA

ELEMENTOS
DE
VIABILIDADE



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**

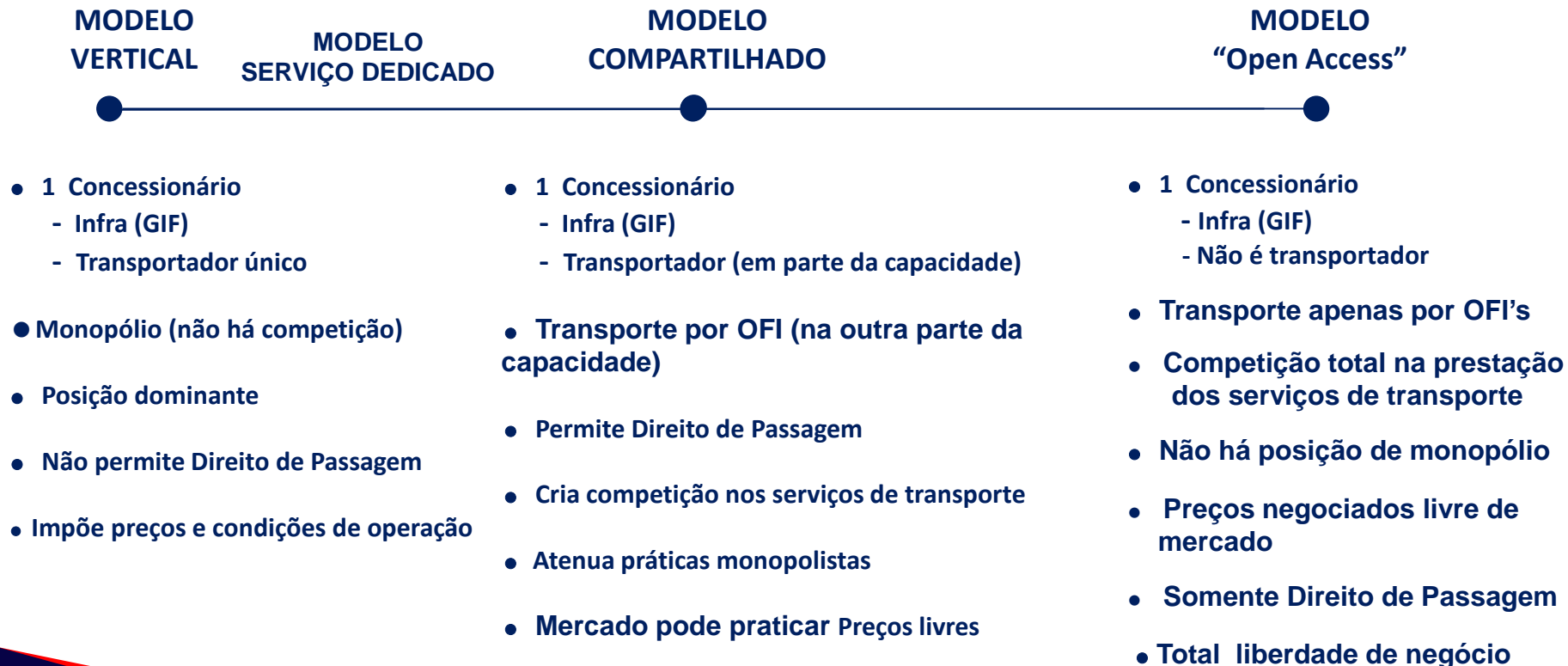
ESTRATÉGIA

- . 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

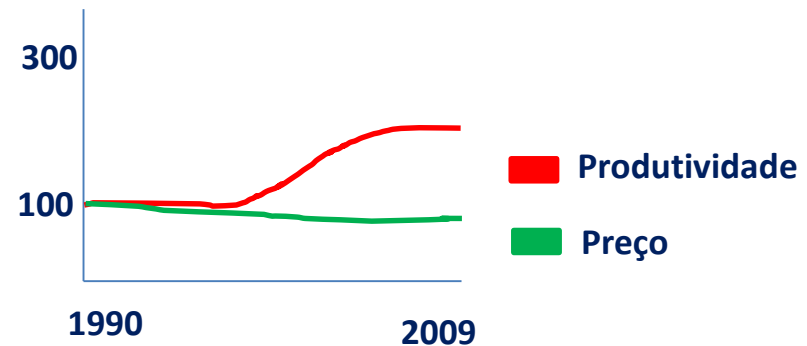
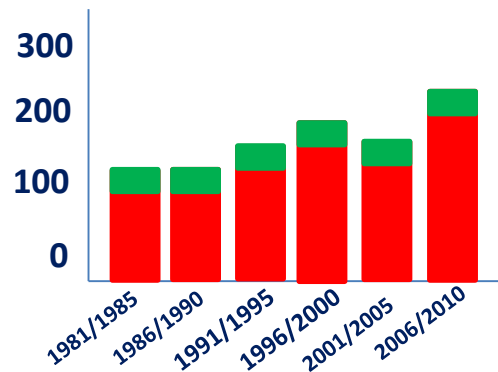
Em 1980, o Staggers Act tornou a competição livre.

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

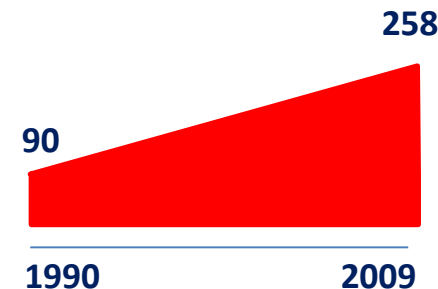
O QUE FEZ

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.

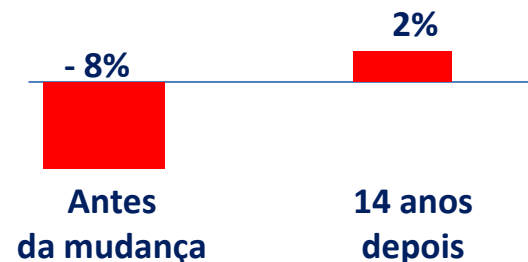
EFEITO

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.

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)

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

(*) Vila do Conde, Outeiros, Santarém

Obs: Cronograma de lançamento dos Editais nos primeiros 5 meses

PRIORIDADES (sugestão 2)

- BLOCO 2**

INVESTIMENTOS (R\$ bilhões)

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

TOTAL	46,3
--------------	-------------

(*) Granéis, Contêineres, Combustíveis

Obs: Cronograma de lançamento dos Editais nos primeiros 8 meses

PRIORIDADES (sugestão 3)

- BLOCO 3**

INVESTIMENTOS (R\$ bilhões)

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

(*) 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!

REFERÊNCIAS DA ANUT

ANUT

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

anut@anut.org.br

(21) 2532 - 0503