

# ANUT - REUNIÃO PLENÁRIA

## VISÃO ESTRATÉGICA 2015 - 2016

**SÃO PAULO, 03 DE DEZEMBRO DE 2014**

**Luis Henrique T. Baldez**  
**Presidente Executivo**

## **OBJETIVOS DA APRESENTAÇÃO**

- ✿ **Bases Conceituais e Diretrizes de atuação para a ANUT.**
- ✿ **Apresentar o cenário atual quanto a Planos e Projetos de Investimentos em Logística.**
- ✿ **Estabelecer formas e prioridades de atuação para a ANUT, no biênio 2015 – 2016.**

## ***O QUE DEFENDEMOS ...***

- ✿ **Modelo de Parceria Público – Privada que privilegie a Competitividade e não a Arrecadação Financeira: Modelos com pagamento de outorga não devem ser apoiados.**
- ✿ **Estímulo à concorrência na prestação de serviços: modicidade de preços e tarifas.**
- ✿ **Garantia de operação eficiente e não discriminatória: preços e tarifas cobrados em regime de eficiência.**
- ✿ **Restrições ao monopólio e ao oligopólio, reprimindo-se toda prática prejudicial à competição, bem como ao abuso do poder econômico.**
- ✿ **Garantia de participação dos usuários na elaboração, desenvolvimento e implementação do processo regulatório.**

## ***O QUE NÃO DEFENDEMOS ...***

- ✿ **Monopólio e práticas monopolísticas e/ou anticoncorrenciais.**
- ✿ **Pagamento por ineficiências logísticas.**
- ✿ **Tarifas e preços abusivos.**
- ✿ **Ineficiência regulatória.**
- ✿ **Fiscalização inadequada ou inexistente.**

## **CENÁRIO ATUAL**

- ✿ **Baixo crescimento econômico.**
- ✿ **Contas públicas deterioradas – dificuldades de investimentos.**
- ✿ **Ministérios setoriais indefinidos – Transportes, SEP, Agências**
- ✿ **Agências setoriais “sem diretrizes” quanto a modelos de parceria para investimentos em infraestrutura.**
- ✿ **Preços de “commodities” em queda – logística será fundamental para a competitividade e sobrevivência empresarial.**
- ✿ **Órgãos de controle e fiscalização (TCU, CGU, MPU) com maior rigor na liberação e acompanhamento de projetos – dilatação dos prazos de implementação de planos e programas.**

## O QUE FAZER ...

- ☀ **Objetivo Estratégico (Visão da ANUT):**

*Custos logísticos eficientes serão fundamentais para manter adequado nível de competitividade.*

- ☀ **Atuação firme da ANUT na defesa dos interesses dos usuários da logística (Associados da ANUT).**
- ☀ **Apresentar, de imediato, ao Poder Concedente as demandas e prioridades dos usuários quanto a investimentos e regulação na logística.**
- ☀ **Monitorar preços e tarifas cobrados e combater os abusos.**
- ☀ **Discutir os modelos de parceria e acompanhar os investimentos logísticos, referentes ao PIL, PMI.**

## **AGENDA DE COMPETITIVIDADE**

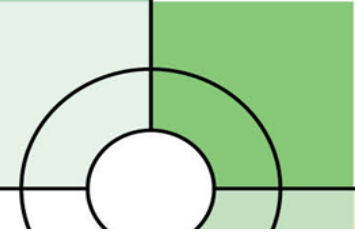
- ✿ **12.outubro.2014 – Reunião Governo e CNI para definir a formação de grupos de trabalho para discutir 8 (oito) temas prioritários para desenvolver a indústria e aumentar a competitividade do País.**
- ✿ **A CNI apresentou um documento de temas prioritários (a seguir analisado)**
- ✿ **Até 15.dezembro.2014 - Serão apresentadas propostas referentes a:**
  - . Infraestrutura (rodovias/ferrovias e licitações)**
  - . Energia**
  - . Portos**
  - . Mobilidade Urbana**
  - . Comércio Exterior**
  - . Desburocratização e compras governamentais**
  - . Inovação**

# DOCUMENTO APRESENTADO PELA CNI AO GOVERNO

## GRUPO 1 – INFRAESTRUTURA



# Rodovias Federais



## Situação atual:

- Sucesso do novo programa de licitações. Os vários trechos licitados totalizam a extensão de 4.248 km e demandam investimentos da ordem de R\$ 28 bilhões.

É necessário dar continuidade ao programa de concessões:

Intensificar sua implementação e ampliar sua abrangência.

Recorrer às PPPs para viabilizar a gestão privada de rodovias onde o pedágio é insuficiente para garantir a viabilidade econômica do empreendimento.

Substituir o atual processo de decisão descontínuo por diretrizes mais estáveis, e maior horizonte de planejamento.

# Rodovias Prioritárias para a Indústria

Eixo de Integração	Investimento (R\$ milhões)	Economia anual potencial (R\$ milhões)	Retorno sobre o Investimento	Prazo para "Payback" (anos)
	(a)	(b)	(c)=(b)/(a)	(d)=(a)/(b)
BR 364 (Porto Velho/RO – Cuiabá/MT)	1.139,70	248,00	0,22	4,6
BR-153 (São Paulo/SP – Buenos Aires)	782,50	1.643,70	2,10	0,5
BR-101 (Caxias/RS - São Paulo/SP)	817,40	1.599,00	1,96	0,5
BR-116 (Porto Alegre/RS - São Paulo/SP)	1.505,10	1.715,90	1,14	0,9
BR-116 (Sudeste – Fortaleza/CE)	3.574,00	961,90	0,27	3,7
BR-020 (Barreiras/BA – Fortaleza/CE)	3.066,30	1.056,00	0,34	2,9
BR163 (via Miritituba/PA, Santarém/PA e Vila do Conde/PA)	3.793,40	2.200,80	0,58	1,7

# Propostas para o setor

1. Contemplar, ao lado da concessão simples até agora outorgada no Programa, o recurso às parcerias público-privadas (concessões patrocinadas e concessões administrativas);
2. Considerar, na opção por uma dessas três modalidades de concessão que os usuários paguem pelos custos dos serviços prestados em regime de eficiência, bem como as características técnicas, o padrão de qualidade da rodovia e o volume de tráfego esperado;
3. Optar, nas concessões patrocinadas, entre as diversas modalidades de subsídios possíveis, preferencialmente, pela garantia de demanda (volume de tráfego) correspondente à receita que viabiliza a cobrança da tarifa desejada;
4. Generalizar, nas concessões administrativas, a experiência desenvolvida pelo Ministério dos Transportes com os Cremas (concessões de restauração e manutenção), aperfeiçoando-a e submetendo-a ao marco legal formulado pela Lei nº 11.179.

## **ATUAL MODELO DE CONCESSÃO**

- ✿ **Atual Modelo Conceitual: Valor do Pedágio como resultante de uma equação financeira, que relaciona Custos de Investimentos, Manutenção, Operação, Tributos e Taxa de Retorno.**

**Pedágio como fonte de arrecadação tributária e não como variável de competitividade.**

- ✿ **Proposição: Pedágio como fonte de recursos para manutenção das rodovias, custeado por aqueles que as utilizam (usuários).**

**Apoio aos conceitos emitidos no documento CNI**

## ATUAL ESTRUTURA DA TARIFA DE PEDÁGIO

		DESTINATÁRIO
✿ MANUTENÇÃO/OPERAÇÃO	40%	USUÁRIO
✿ REMUNERAÇÃO INVESTIMENTOS	32%	ACIONISTA
✿ IMPOSTOS	28%	GOVERNO

## **ANÁLISE DA ATUAL ESTRUTURA TARIFÁRIA**

- ✿ **De cada R\$ 10 que o Usuário paga pelo Pedágio, somente R\$ 4 é devido pela manutenção e operação do trecho – R\$ 3,20 vai para o Acionista e R\$ 2,80 vai para o Governo.**
- ✿ **Se o Usuário da rodovia pagasse apenas por sua manutenção (como era o conceito original da cobrança), haveria uma redução imediata de cerca de 30% na Tarifa.**
- ✿ **Se houvesse a desoneração tributária dos pedágios (que passaria a ser fonte de manutenção da rodovia e não fonte de arrecadação de recursos), haveria nova redução da ordem de 30% na Tarifa.**
- ✿ **Ou seja, conjugada essas medidas poderia reduzir os pedágios em 60%!**

# Ferrovias

## Situação Atual:

- Planejamento bem estruturado: Norte – Sul como espinha dorsal;
- Baixa velocidade média;
- Dos cerca de 30 mil km da antiga malha da Rede Ferroviária Federal, somente 1/3 apresenta movimentação de pelo menos um trem por dia;
- Sistema ferroviário sofre com gargalos físicos: invasões na faixa de domínio, falta de passagens em nível e sinalização em trechos urbanos, dificuldades para integração da malha (diferenças de bitola);
- Novo modelo proposto pelo Governo ainda não foi aceito pelo mercado;
- Como compatibilizar os trechos já concedidos com os trechos que serão licitados pelo novo modelo?

# Propostas para o setor

1. Resolver o problema do **novo modelo**: garantir a segurança do investidor e completar o marco legal e regulatório;
2. Estudar o enquadramento das concessões previstas no novo modelo como **Parcerias Público-Privadas**;
3. Agilizar o **processo de elaboração dos projetos**, estudos de demanda e de viabilidade técnica e ambiental das ferrovias a serem concedidas. Intensificar os Processos de Manifestação de Interesses (PMIs);
4. Aperfeiçoar o **método de precificação dos investimentos**, com os detalhes pertinentes e considerando a matriz de riscos e contingências.



# Ferrovias Prioritárias para a Indústria

Eixo de Integração	Investimento (R\$ milhões)	Economia anual potencial (R\$ milhões)	Retorno sobre o Investimento	Prazo para "Payback" (anos)
	(a)	(b)	(c)=(b)/(a)	(d)=(a)/(b)
Ferroeste Guaíra (São Francisco do Sul/PR – Paranagua/PR)	3.359,30	790,00	0,24	4,3
Ferrovias Transnordestina (Juazeiro do Norte/CE – Suape/PE)	2.915,80	121,90	0,04	23,9
Ferrovias Nova Transnordestina (Balsas – Salgueiro – Pecém)	5.787,80	883,90	0,15	6,5
Ferrovias FIOF (Barreiras – Ilhéus)	9.900,00	303,90	0,03	32,6
Ferrovias Norte-Sul (via Vila do Conde)	4.865,20	361,30	0,07	13,5
Ferrovias Norte-Sul (via Estrela d'Oeste e Santos)	5.495,30	618,30	0,11	8,9
Ferrovias Ferronorte (Lucas do Rio Verde – Santos)	5.992,90	1.823,20	0,30	3,3

# ***PROJETOS E OBRAS FERROVIÁRIAS***

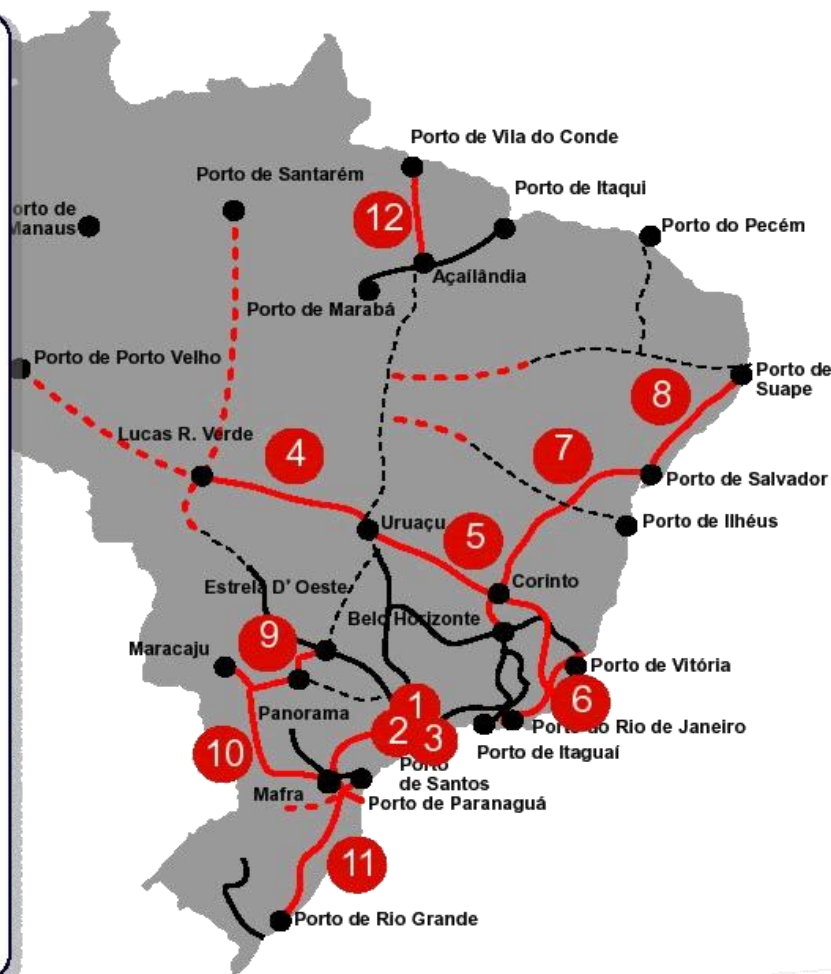
# CONCESSÕES VALEC – EM 2008 >> LEI 11.772



# PIL FERROVIAS – AGOSTO 2012

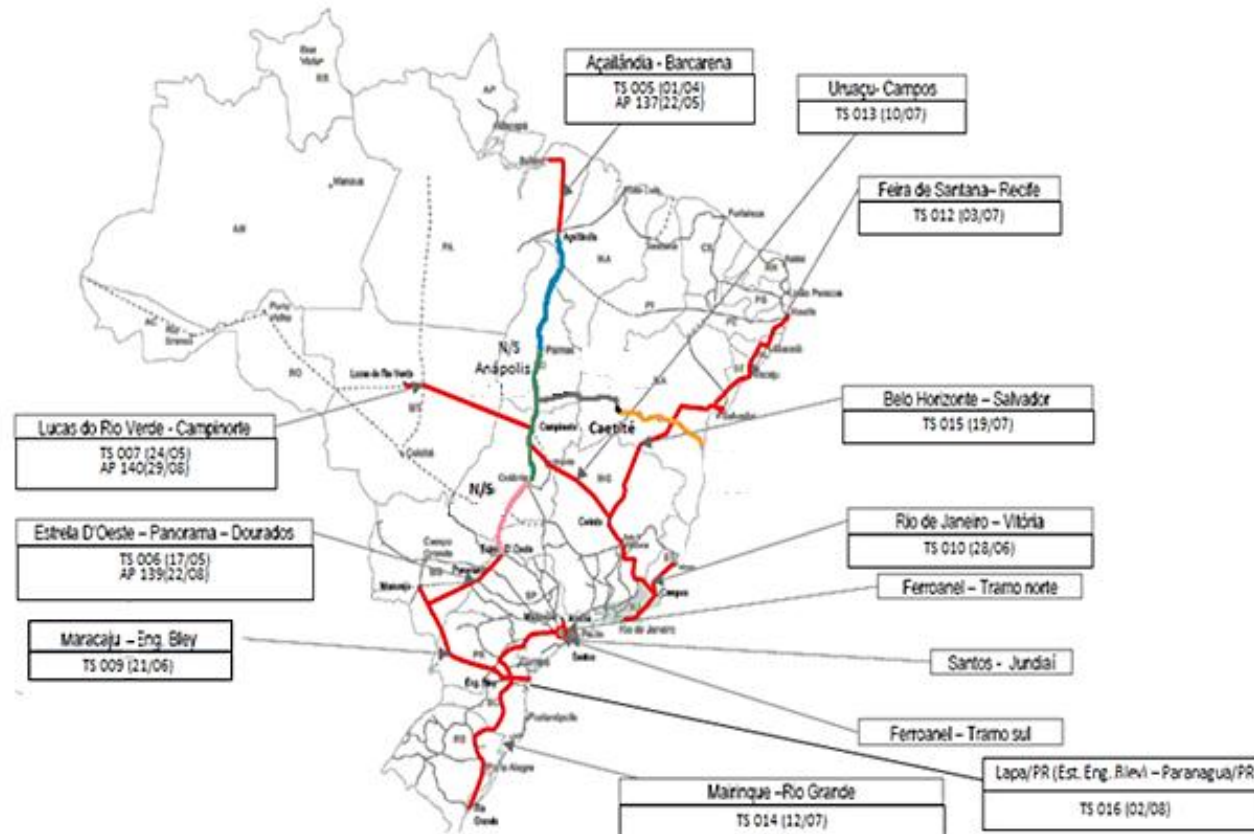
## Ferrovias

- 1 Ferroanel SP – Tramo norte
  - 2 Ferroanel SP – Tramo Sul
  - 3 Acesso ao Porto de Santos
  - 4 Lucas do Rio Verde - Uruaçu
  - 5 Uruaçu – Corinto - Campos
  - 6 Rio de Janeiro - Campos - Vitória
  - 7 Belo Horizonte – Salvador
  - 8 Salvador - Recife
  - 9 Estrela d’ Oeste – Panorama - Maracaju
  - 10 Maracaju – Mafra
  - 11 São Paulo – Mafra - Rio Grande
  - 12 Açailândia – Vila do Conde
- ..... Trechos em Estudos/Avaliação  
..... PAC em execução  
— Malha atual



## SITUAÇÃO EM OUT 2013

### . TOMADAS DE SUBSÍDIOS E AUDIÊNCIAS PÚBLICAS EM ANDAMENTO / OBRAS VALEC



TS – Tomada de subsídios – Estudos preliminares

AP – Audiência Pública - Edital /Contrato / Estudo

## PMI - Procedimento de Manifestação de Interesse JUN 2014



# **NOVAS CONCESSÕES FERROVIÁRIAS**

- ✿ **PROCEDIMENTO DE MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE (PMI)**
- ✿ **OBJETIVO:** Solicitar do setor privado a elaboração de Projetos Básicos Ferroviários para subsidiar o processo de concessão – Engenharia, Demanda, Investimentos e Modelo Econômico-Financeiro.
- ✿ **TRECHOS SOLICITADOS (TOTAL = 4.676 km)**
  - ✿ Açailândia (MA) – Barcarena (PA): 457 km
  - ✿ Sinop (MT) – Miritituba (PA): 990 km
  - ✿ Estrela D'Oeste (SP) – Dourados (MS): 659 km
  - ✿ Sapezal (MT) – Porto Velho (RO): 950 km
  - ✿ Anápolis (GO) – Corinto (MG): 775 km
  - ✿ Belo Horizonte (MG) – Guanambi (BA): 845 km
- ✿ **PRAZO DOS ESTUDOS: 8 MESES**





# Licitações, Concessões e Regulação

# Situação atual

Importantes **problemas da agenda de infraestrutura**: frequente atraso no cronograma das obras, elevada complexidade do processo licitatório e ausência de uma regulação independente e robusta;

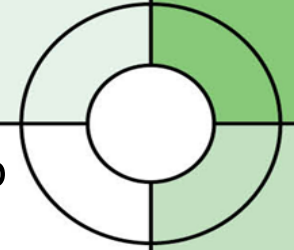
A qualidade das ações reguladoras é um dos fatores determinantes para a realização do investimento privado em infraestrutura. Os investidores precisam de regras claras, estabilidade e confiança. O Brasil precisa ter **agências reguladoras fortes e eficientes**;

Os prejuízos decorrentes da baixa eficiência e da **falta de clareza na regulação do setor** afetam consumidores e empresas, consomem vultosos recursos públicos e comprometem o desenvolvimento do Brasil.

# Propostas para o setor

1. Aumentar a participação do setor privado no investimento e na gestão da infraestrutura por meio de concessões e PPPs;
2. Aperfeiçoar o uso de sistemas de preços de referência;
3. Adotar mecanismos de avaliação permanente dos projetos e auditoria prévia do TCU para grandes projetos;
4. Desenvolver um sistema de acompanhamento das fases das obras para maior transparência;
5. Construir um banco específico para projetos;
6. Aumentar a eficiência das Agências Reguladoras:
  - Conferir independência administrativa e autonomia financeira para que as agências cumpram sua missão.
  - Aprimorar a qualidade e o grau de profissionalização dos dirigentes das agências reguladoras.
  - Resolver o problema do longo período de vacância na direção das agências.
  - Avaliar a efetividade e os efeitos da regulação.
  - Garantir a transparência e estabilidade de regras.
  - Enfrentar a fragmentação de instâncias decisórias, superposição de competências e conflito de funções.

# PLS 559/2013 – Licitações e contratos



O PLS 559/2013 institui normas para as licitações e contratos da Administração Pública, revogando a Lei 8.666, a Lei do RDC e a Lei do Pregão.

## **Situação atual:**

A atual legislação sobre licitações torna o processo de contratação moroso e aumenta os custos dos investimentos. O atual modelo traz pouca segurança ao contratado e dá margem ao ingresso de empresas menos qualificadas no certame.

## **Propostas:**

1. Vedar aplicação do pregão para contratação de obras e serviços de engenharia;
2. Tornar obrigatória a pré-qualificação das empresas para participar das licitações de obras e serviços de engenharia;
3. A legislação deve tratar em capítulos separados: produtos padronizados, obras e serviços de engenharia e obras de grande vulto.
4. Reduzir a burocracia para agilizar os procedimentos de desapropriação das áreas objeto da licitação, distinguindo claramente as responsabilidades do contratante e contratado.
5. Prever a obrigação de lançar o edital de licitação somente com a licença ambiental prévia (LP) já concedida.

## ***POSIÇÃO ANUT (PROPOSTAS PARA O SETOR)***

**Temas que devem ser incluídos nas discussões:**

- . Mitigar o risco VALEC: como assegurar ao investidor que ele receberá, por 30 anos, os recursos necessários para remunerar seus investimentos na construção da ferrovia?**
- . Que projetos são prioritários: não dá para fazer tudo ao mesmo tempo!**
- . Procedimentos para elaboração dos projetos detalhados para as licitações: PMI? Contratação direta?**
- . Gestão dos projetos: como será a Governança na condução do Plano proposto? Atores envolvidos: Casa Civil, MF, MPO, MT, ANTT**
- . Subsídio à compra de capacidade pela VALEC: qual a posição do MF? Como serão explicitados?**

## **POSIÇÃO ANUT (PROPOSTAS PARA O SETOR)**

- . Adoção de Modelo PPP: rediscussão conceitual, refazimento de projetos, nova submissão ao TCU, novos editais, novo cronograma, ...**
- . Elaboração de novos Cronogramas Físico-Financeiros aderentes à realidade para implantação dos projetos: Programa de Investimentos do Estado e não do Governo (*slide a seguir*).**
- . Regulação restante necessária: Regras de Interoperabilidade, Compra e Venda de Capacidade, Receitas Acessórias.**
- . Discutir a Nova Agenda Regulatória da ANTT.**

# FERROVIAS – NOVA OFERTA DE CAPACIDADE

2014

- . Agenda Regulatória
- . OFI
- . Interoperabilidade
- . Venda de Capacidade
- . Receitas Acessórias
- . Projetos Básicos
- . Trechos Prioritários

2015

- . Editais/Projetos
- . Aprovação TCU
- . Licença Prévia
- . Publicação Edital
- . Avaliação TCU
- . Assinatura Contrato

2016-2020

- . Projetos Executivos
- . Licença Instalação
- . Planejamento Obra
- . Construção

2021

- . Conclusão Obra
- . Homologação Trecho
- . Licença Operação
- . Testes Pré-operacionais
- . Liberação Operação

2022

- . Operação Comercial
- . Oferta de Capacidade

## **SETOR PORTUÁRIO**

- ✿ **RESOLUÇÕES 3.707 E 3.708/2014: Em audiência pública.**
- ✿ **CONTRIBUIÇÕES até 08/12/2014.**
- ✿ **EMENTAS:**

**. R – 3.707: Regula a prestação de serviço portuário em bases não discriminatórias e a utilização excepcional de áreas e instalações portuárias concedidas, arrendadas ou autorizadas.**

**. R – 3.708: Regula a exploração de áreas e instalações portuárias no âmbito dos portos organizados.**



## ***Resolução nº 3.707 – Análises e Proposições***

### **☀ Capítulo II – Das Definições**

- . Retirar o termo “oneroso” dos conceitos de arrendamento e concessão (itens I e VI) – modelo de competitividade.**
- . Ajustar o conceito de capacidade para “movimentação efetiva” (IV).**
- . Ajustar o conceito de “serviço adequado” (ítem X) para o texto da Lei nº 8.987/95 (Lei das Concessões).**
- . Suprimir o conceito de “tarifa de serviço” (XII), pois o de tarifa portuária está contemplado no ítem XI.**
- . Suprimir a referência a tarifa de serviço devido o ítem anterior (§ único)**

## **Resolução nº 3.707 – Análises e Proposições (2)**

### **☀ Capítulo III – Das Disposições Gerais (Art. 3º)**

**. Objetivo básico deste artigo: definir o processo de arbitragem em caso de conflito entre demandantes (usuários) e ofertantes (concessionários, arrendatários e autorizatários), como se segue:**

**Usuários x Arrendatários ..... AP (decisão) ..... ANTAQ (recurso)**

**Demais agentes x AP ..... ANTAQ (decisão)**

**Interessados no acesso x Autorizatários ..... ANTAQ (decisão)**

**. Proposição: Explicitar os usuários para efeitos de arbitragem.**

**Avaliar o aspecto jurídico arbitragem x mediação**

**. Caso real: TUIP dos Terminais da VALE.**

## ***Resolução nº 3.707 – Análises e Proposições (3)***

- ✦ **Capítulo III – Das Disposições Gerais (Art. 4º)**
  - . **Objetivo básico deste artigo: Estabelecer que os serviços portuários serão prestados aos usuários em bases não discriminatórias.**
  - . **A ANTAQ poderá intervir, em casos de:**
    - **recusa ilegítima**
    - **preços e tarifas discriminatórias ou abusivas.**
  - . **Recusa legítima:**
    - **incompatibilidade de carga; e**
    - **indisponibilidade de capacidade.**
  - . **A recusa deve ser fundamentada e comunicada por escrito ao usuário**
  
  - . **Crítica: interferência excessiva da ANTAQ nas relações comerciais.**

## ***Resolução nº 3.707 – Análises e Proposições (3)***

- ✦ **Capítulo III – Das Disposições Gerais (Art. 7º)**
  - . Objetivo básico deste artigo: Conceitua prática discriminatória como a cobrança de preços e tarifas diferenciados entre usuários que movimentem cargas em condições similares.**
  - . As condições contratuais serão fatores de verificação da prática de discriminação.**
  - . A ANTAQ poderá solicitar memória de cálculo dos preços e descontos praticados, para avaliar se houve prática discriminatória.**
  - . Crítica: interferência excessiva da ANTAQ nas relações comerciais.**

## ***Resolução nº 3.707 – Análises e Proposições (3)***

- ✦ **Capítulo III – Das Disposições Gerais (Art. 9º)**
  - . **Objetivo básico deste artigo: Define o uso de instalações portuárias, em caráter excepcional.**
  - . **Este uso se dará na capacidade ociosa da instalação.**
  - . **Transfere ao ofertante a comprovação de que não está operando com capacidade ociosa.**
  - . **A ANTAQ poderá estabelecer quotas para movimentação de cargas, a ser ofertada publicamente.**
  - . **Análise crítica:**
    - **Definir melhor “caráter excepcional”**
    - **Ofertante quer sempre utilização plena da capacidade**
    - **Transfere ao ofertante o ônus da prova**
    - **Excessiva ingerência no mercado**

## ***Resolução nº 3.708 – Análises e Proposições***

- ✦ **Art. 2º Das Definições – Ajustar, onde couber, aos mesmos conceitos da Resolução 3.707**
- ✦ **Arts. 4º ao 13 – Sem proposições.**
- ✦ **Art. 14 – Inclui nos arrendamentos a obrigação de investimentos em áreas públicas, vias de acesso e outros mesmo fora da área do porto organizado**
  - . **Responsabilidades típicas do Estado transferidas aos usuários.**
  - . **Impacto nos custos dos arrendatários pagos pelo usuários.**
  - . **Modelo de redução de competitividade.**
  
- . **Proposição:**
  - . **Retirar estas obrigações: ou**
  - . **Promover compensações que não impactem os usuários.**

## ***Proposições ABTP/ABDIB - Resolução nº 3.707***

- ✿ **Ajustar os conceitos de capacidade efetiva e serviço adequado.**
- ✿ **Suprimir o conceito de tarifa de serviço.**
- ✿ **Modificar de arbitragem para mediação, a atuação da ANTAQ na solução de conflitos.**
- ✿ **Suprimir a atribuição para a ANTAQ de “determinar obrigações”.**
- ✿ **Suprimir o conceito de “práticas discriminatórias” pela cobrança de tarifas e preços.**
- ✿ **Suprimir o conceito de “caráter excepcional” para efeito de utilização de capacidade ociosa por terceiros interessados.**

## ***Proposições ABTP/ABDIB - Resolução nº 3.708***

- ✿ Ajustar os conceitos de capacidade efetiva e serviço adequado.**
- ✿ Suprimir o conceito de tarifa de serviço e cesta de serviço.**
- ✿ Estabelecer compensações aos arrendatários que forem obrigados a investir em obras públicas, de tal forma a não onerar o custo para os usuários.**
- ✿ Suprimir a possibilidade de proibir a participação em processos de arrendamentos de empresas verticalizadas.**
- ✿ Suprimir a possibilidade do poder concedente alterar, unilateralmente, os contratos assinados.**
- ✿ Disciplinar melhor as regras para o contrato de transição para arrendamentos.**
- ✿ Explicitar que as regras não valem para TUP's.**
- ✿ Suprimir a regra de adaptação de contratos já assinados.**



## ***Solicitações Finais ABTP/ABDIB***

- ✿ **Suspensão das 2 (duas) Audiências Públicas de forma a sanar as deficiências apontadas.**
- ✿ **Realização da necessária análise prévia do impacto regulatório, ainda que de forma simplificada.**
- ✿ **Reinício do processo de participação da sociedade, reabrindo a discussão com todos os agentes econômicos afetados.**

## ***Encaminhamento Final***

- ✿ **Avaliar as bases conceituais de atuação da ANUT.**
- ✿ **Estabelecer as prioridades de atuação modal: Rodovias, Ferrovias e Portos para os próximos 2 anos.**
- ✿ **Definir forma de atuação: modelos de concessão, tarifas, investimentos**
- ✿ **Posicionamento quanto às Resoluções ANTAQ.**
- ✿ **Calendário de Reuniões para 2015.**