Ref. 213/14

Rio de Janeiro, 25 de setembro de 2014

Ilma. Sra.
Renata Nogueira
Superintendente de Marcos Regulatórios da ANTT
Agência Nacional de Transportes Terrestres
Pólo 08 do Projeto Orla, Lote 10, Trecho 03 – Setor de Clubes Esportivos Sul
CEP: 70200-003 – Brasília / DF

Assunto: Resposta ao Ofício nº 059/2014/SUREG – Solicitação de Manifestação – Ato de Concentração – Rumo Logística e Operadora Multimodal S.A. e América Latina Logística S.A. – ALL.

Prezada Superintendente,

Por meio do Ofício acima referido, a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT solicitou nossa manifestação quanto à operação de incorporação das ações da América Latina Logística S.A. – ALL pela Rumo Logística e Operadora Multimodal S.A. – RUMO, empresa que integra o grupo econômico da Cosan S.A. Indústria e Comércio – COSAN.

Informa ainda que esta solicitação visa instruir o Processo Administrativo e avaliar os impactos concorrenciais da operação por parte da ANTT.

A ANUT congrega as maiores empresas usuárias do sistema de transporte terrestre (ferroviário e rodoviário), marítimo e portuário do País, abrangendo os setores de siderurgia, metais não ferrosos, minerais, cimento, química e petróleo, celulose e papel, açúcar, grãos, alimentos e fertilizantes.

Como usuárias, estas empresas têm na Logística um fator fundamental de competitividade e sobrevivência empresarial e, portanto, a redução de custos logísticos em um ambiente concorrencial é objetivo estratégico e primordial na atuação da ANUT.

Desta forma, com o objetivo de contribuir para a melhoria da eficiência do transporte ferroviário, apresentaremos a seguir, nossas avaliações e sugestões quanto ao posicionamento da ANUT frente ao processo de incorporação da ALL pela RUMO.

Preliminarmente, na avaliação dos usuários, a ALL tem prestado um serviço de baixa qualidade, com elevados preços e tarifas de transporte, e investimentos em manutenção de via muito aquém do necessário à melhoria de seus serviços. Além do mais, trechos importantes foram desativados com reflexos negativos em diversos setores econômicos, num cenário de abusos e negligências na prestação dos serviços ferroviários.

Neste cenário, a operação poderá trazer uma série de inconvenientes de mercado, na medida em que garantirá ao referido Grupo Econômico uma posição de domínio dos principais ativos da cadeia logística da exportação de granéis vegetais que dependem do modal ferroviário, assim como daqueles em torno da qual se organizam muitos dos mercados regionais de distribuição de combustível.

Esta posição poderá implicar em externalidades negativas, que precisam ser mitigadas, as quais podemos citar:

- Adoção de estratégias de discriminação de usuários concorrentes aos seus produtos;
- Abusos de poder econômico, face sua posição de domínio da logística;
- Riscos de agravamento de posturas monopolísticas, com graves riscos ao ambiente concorrencial e significativos prejuízos aos usuários que dependem destes serviços.

Ressalte-se que a Agência tem como missão assegurar aos usuários adequada prestação de serviços de transporte terrestre e exploração de infraestrutura ferroviária outorgada, evitando situações que configurem competição imperfeita ou infração da ordem econômica, conforme estabelecido na Lei de Criação da ANTT n° 10.233/2001.

Esta função institucional deve se basear em uma estrutura regulatória e de fiscalização, a qual a ANTT necessita construir em sua plenitude, sob pena de não cumprir seus objetivos legais em detrimento de prejuízos aos usuários e à economia como um todo.

Desta forma, entende-se que a análise da ANTT sobre esta operação não deve ser apenas do ponto de vista formal, de verificação do atendimento dos requisitos econômicos e financeiros exigidos da concessionária. Mas, também, deve levar em consideração a adequação da operação à promoção do interesse público e dos objetivos dos usuários e à prevenção de situações que possam configurar competição imperfeita ou infração da ordem econômica.

Com base no exposto, a ANUT entende que devem ser tomadas medidas para limitar os possíveis efeitos adversos da possam surgir desta operação. Do ponto de vista da ANUT, estas medidas se fundamentam nos seguintes **conceitos e condicionantes:**

1. **Ação judicial contra os Tetos Tarifários**

   Retirada imediata da ação judicial da ALL que impede que a ANTT obrigue a empresa a cumprir os novos tetos tarifários já estabelecidos.

   Por extensão, os próprios usuários estão impedidos de exigir que a empresa cobre abaixo desses limites tarifários, sendo a única concessionária a não cumprir esta determinação da ANTT, em claro prejuízo às empresas usuárias.

2. Segmentação Contratual

Os aditivos contratuais e outros documentos a serem assinados com a ANTT devem ser tratados por malha, segundo os contratos de concessão originais, ou seja: Malha Sul, Malha Norte, Malha Oeste e Malha Paulista.

Desta forma, que sejam assegurados os compromissos de investimentos e de performance operacional por malha, dada as especificidades e necessidades de cada uma delas.

3. Prorrogação Contratual

A decisão de prorrogação dos contratos, onde existir esta situação, deve estar condicionada à implementação de um Plano de Investimentos em manutenção e expansão de capacidade, com base na priorização de projetos e segundo cronogramas físico-financeiro previamente aprovados.

Eliminação de gargalos e melhorias operacionais também seriam parte deste Plano.

Cláusulas quanto a acompanhamento, fiscalização e penalidades por inadimplências neste Plano de Investimentos devem ser previstas.

4. Atendimento ao mercado em bases isonômicas

Estabelecer critérios de ocupação de capacidade, segundo metas quantitativas de atendimento à demanda do mercado, de forma a impedir que determinado grupo econômico exerça posição dominante e elimine as bases concorrenciais desejadas.

Preços e tarifas dos serviços a serem ofertados devem refletir as mesmas condições de contratação, para todos os usuários, sem discriminação.

Garantia de acesso e tratamento isonômico a todos os usuários da ferrovia.

Garantia de atendimento aos contratos já firmados, nas condições comerciais (cláusulas *take-or-pay* e de tarifas) acordadas.

5. Incorporação dos Operadores Ferroviários Independentes (OFI)

Previsão de possibilidade de transporte por OFI, na forma de Direito de Passagem, pelas malhas da “nova” ALL.

Este direito é uma reciprocidade do direito que a “nova” ALL tem em passar por todas as outras malhas do sistema, também na modalidade de Direito de Passagem, segundo o modelo de concessão “open access” aprovado.

6. Revisão Periódica dos Compromissos

Reavaliação anual dos Contratos de Concessão e seus Aditivos, em seus aspectos referentes a cumprimento de metas, ajustes no plano de investimentos (manutenção e expansão de capacidade), bem como solução de conflitos em caso de dificuldades de aplicação de determinadas cláusulas.

Além do mais, permitirá que a ANTT possa ajustar a publicação dos marcos regulatórios, bem como avaliar os impactos que o processo de incorporação, fiscalização e regulação trouxe aos usuários do sistema.

7. Participação dos Usuários

A participação dos usuários no acompanhamento e nas discussões relativas à explicitação dos problemas e das soluções é fator decisivo no sucesso da operação.

Assim, sugerimos o conhecimento prévio por parte dos usuários dos documentos básicos que sustentarão o processo, tais como: Planos de Investimentos, por Projeto, por malha e respectivos cronogramas físico-financeiros, Termos Aditivos aos Contratos de Concessão, Termos Condicionantes à finalização da incorporação.

Além do mais, é necessária a estruturação e implementação de uma Agenda de Acompanhamento, onde, periodicamente e em conjunto com a ANTT e concessionário, os usuários possam verificar e avaliar o cumprimento integral dos compromissos assumidos.

A ANUT coloca-se, desde já, à disposição da ANTT para discutir e detalhar tais proposições.

Atenciosamente.

Luis Henrique Teixeira Baldez
Presidente Executivo