

# ATUAÇÃO DA ANUT EM 2015 PERSPECTIVAS PARA 2016

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

**29ª Reunião Plenária**  
**03 / 12 / 2015**  
**Usiminas / São Paulo**

# ATUAÇÃO EM 2015

## PRINCIPAIS RESULTADOS DE 2015

Em um ano muito difícil, conseguimos:

Itens	Valor/\$\$
<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Esvaziamento da greve dos caminhoneiros de fevereiro</b><ul style="list-style-type: none"><li>✓ ANUT formou com CNA/ABIOVE/ACEBRA o “Núcleo Duro” que representou o setor embarcador, participando, até aqui, de mais de 20 reuniões e do Fórum TRC</li><li>✓ Evitou a implantação da Tabela de Fretes</li></ul></li></ul>	R\$ milhões
<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Nova Lei do Motorista</b><ul style="list-style-type: none"><li>✓ Contemplou a maioria dos pleitos de revisão da Lei anterior</li><li>✓ Atuação na regulamentação e implementação da Lei</li></ul></li></ul>	R\$ milhões
<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Concessões Rodoviárias</b><ul style="list-style-type: none"><li>✓ Participação e Contribuições em Audiências e outros</li></ul></li></ul>	Pedágios nos valores pleiteados
<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Revisão da Agenda Regulatória da ANTT</b><ul style="list-style-type: none"><li>✓ Inclusão de itens, a exemplo da fusão de normas do transporte rodoviário (pagamento eletrônico de fretes e vale pedágio)</li></ul></li></ul>	Redução de custos em futuro próximo

## PRINCIPAIS RESULTADOS DE 2015

Itens	Valor/\$\$
• Evolução da Regulamentação das Operações Acessórias na Ferrovia – ANTT	R\$ milhões em futuro próximo
• Atuação na incorporação da ALL pela COSAN - CADE	Segurança jurídica e regra de precificação
• Acompanhamento da transição da modelagem a ser adotada para as novas concessões ferroviárias, pleiteando condicionantes	R\$ milhões em futuro próximo
• Atuação na renovação antecipada dos Atuais Contratos das Concessões Ferroviárias, pleiteando condicionantes	R\$ milhões - acabando com o monopólio atual
• Implantação da Agenda Regulatória da ANTAQ	Previsibilidade da solução de nossos pleitos

## PRINCIPAIS RESULTADOS DE 2015

Itens	Valor/\$\$
• Participação na regulamentação pela ANTAQ da navegação foca na eliminação de pacotes de serviços fechados	R\$ Milhões em futuro próximo
• Arrendamentos Portuários dos Blocos I e II (Santos e Pará)	Possibilidade de investimentos / Redução de custos \$\$\$\$
• Novos TUP's / Renovações contratuais	Possibilidade de investimentos / Redução de custos \$\$\$\$
• Avanço na solução de “Questões Paquidérmicas” <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Cabotagem</li><li>➤ Praticagem</li><li>➤ Dragagem</li></ul>	R\$ Milhões a futuro

## PRINCIPAIS RESULTADOS DE 2015

Itens	Valor/\$\$
<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Participação em Comissões e Frentes Parlamentares no Congresso e Fóruns Empresariais</b><ul style="list-style-type: none"><li>✓ FRENLOG</li><li>✓ Comissão de Infraestrutura</li><li>✓ Frente Parlamentar das Ferrovias</li><li>✓ CTLOG / MAPA</li><li>✓ COMISSÃO PORTOS</li></ul></li></ul>	<b>Aumento da “Massa Crítica” para solução de questões diversas</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Palestrante em cerca de 25 Congressos / Seminários / Debates</b> sobre temas diversos como concessões, parecerias, modelagens, situação dos modais e outros – COINFRA/CNI, MT, FSP, ARTESP, ABCR</li></ul>	<b>Divulgação ANUT</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Acompanhamento de Projetos de Lei</b></li></ul>	<b>Principalmente evitar “inovações onerosas”</b>

# PERSPECTIVAS PARA 2016

# Programa de Investimento em Logística 2

Nova etapa de concessões

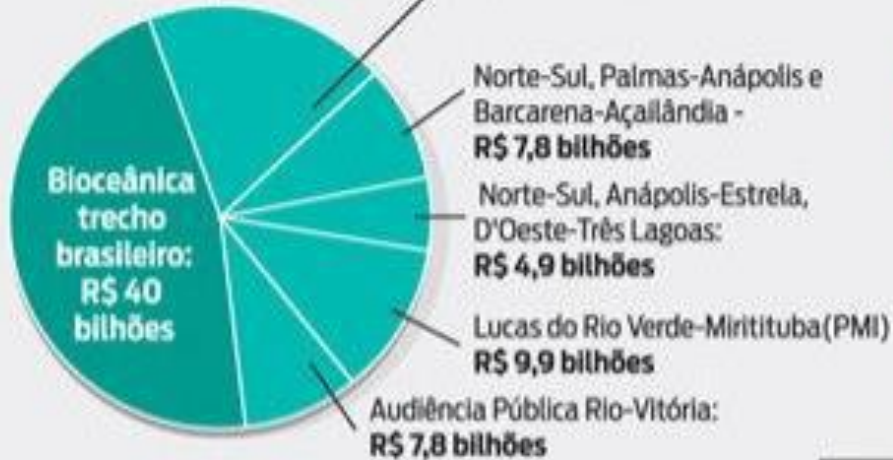


**Investimentos totais:**  
**R\$ 198,4 bilhões**



**FERROVIAS**  
Investimentos totais:  
**R\$ 86,4 bilhões**

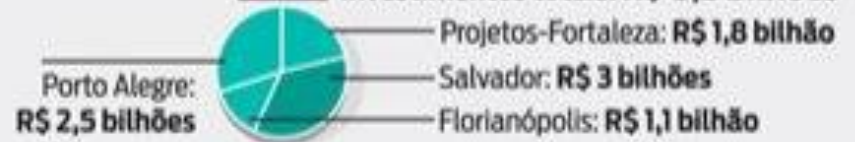
Novos investimentos em concessões existentes:  
**R\$ 16 bilhões**



**PORTOS**  
Investimentos totais  
**R\$ 37,4 bilhões**



**AEROPORTOS**  
Investimentos totais: **R\$ 8,5 bilhões**



**RODOVIAS**  
Investimentos totais: **R\$ 66,1 bilhões**

Investimentos em concessões existentes:  
**R\$ 15,3 bilhões**



**AEROPORTOS REGIONAIS DELEGADOS:**  
**R\$ 78 milhões**

# Transporte Rodoviário / Infraestrutura

# CENÁRIO ATUAL DO SETOR RODOVIÁRIO

## EMBARCADORES

Mercado em Recessão  
Perda de Lucratividade  
Perda de Competitividade  
Pagamento de R\$ 8,0 bi/ano em pedágio

## TRANSPORTADORES

- . Excesso de Endividamento
- . Excedente de 300 mil caminhões
- . Custo operacional duplicado
- . Frete em declínio



ELEVADA TARIFA DE PEDÁGIO

## Infraestrutura Rodoviária

## ESTADO DAS VIAS

- 62% estado ruim ou péssimo
- 50% pavimentação ruim ou péssimo
- 58% sinalização precária
- 80% sob concessão ótimo/bom
- 30% público ótimo/bom
- Em processo de deterioração

## **TRANSPORTE RODOVIÁRIO / INFRAESTRUTURA**

### **PROGRAMA DE CONCESSÕES DE RODOVIAS EM NÚMEROS – Fonte: ABCR**

- **59 contratos de concessão**
- **19,5 mil km concessionados - 10,1 mil km federais e 9,4 mil km estaduais**
- **Tráfego pedagiado em 2014: 1,6 bilhão de veículos**
- **Receita de Pedágio: R\$ 15,2 bilhões (2014)**
- **Tributos arrecadados: R\$ 3,1 bilhões (federais e municipais)**
- **Pagamentos ao Poder Concedente: R\$ 635, 2 milhões**
- **Pagamentos pelo Embarcador: R\$ 7,6 bilhões**

## TRANSPORTE RODOVIÁRIO / INFRAESTRUTURA

### PROGRAMA DE CONCESSÕES DE RODOVIAS EM NÚMEROS – Fonte: ABCR

#### • REDE PEDAGIADA

PAÍS	TOTAL (Mil km)	PEDAGIADA (mil km)	% TOTAL
ALEMANHA	644,3	12,8	2,0%
ÁUSTRIA	124,0	2,2	1,8%
CHINA	4.240,0	154,0	3,6%
ESPANHA	666,5	3,4	0,5%
FRANÇA	1.041,2	8,9	0,8%
ITÁLIA	492,1	5,7	1,2%
<b>BRASIL</b>	<b>203,6</b>	<b>19,5</b>	<b>9,6%</b>
<b>BRASIL (+PIL2)</b>	<b>203,6</b>	<b>26,4</b>	<b>13,0%</b>



## 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.
- Pequena extensão de malha pavimentada duplicada e crescente frota de veículos **implica** congestionamentos, maior tempo de trânsito, ineficiências logísticas e custos econômicos e sociais elevados.
- 62% das vias em estado ruim ou péssimo, 50% com pavimento ruim ou péssimo, 58% sinalização 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)).
- 74% 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.

## **MODELOS POSSÍVEIS PARA CONCESSÃO DE PROJETOS** *(Proposições)*

- **TARIFA FIXADA, COM RESPONSABILIDADE DE MANUTENÇÃO DA RODOVIA**
  - . Pedágio pago pelo Usuário
  - . “Pedágio Sombra” pago pelo Poder Público
- **TARIFA FIXADA, COM AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE, A PARTIR DO “GATILHO DA DEMANDA”**
  - . Recursos Públicos
  - . Recursos Compartilhados
- **TARIFA FIXADA, COM UNIVERSALIZAÇÃO DE COBRANÇA – “modelo fechado”**
- **PPP PATROCINADA**
  - . Somente Manutenção

## AVALIAÇÃO DOS MODELOS ADOTADOS

### ANÁLISE

- ✓ O modelo de concessão privilegia obras e não serviços;
- ✓ A evolução do tráfego não justifica a duplicação da rodovia nos 5 primeiros anos;
- ✓ A tarifa de pedágio resultante da equação financeira se encontra num patamar 4 vezes superior às tarifas atuais;
- ✓ Os trechos atuais têm menor atratividade que os já licitados; e
- ✓ A tarifa deve refletir um modelo de competitividade e não um programa de obras.

### PROPOSIÇÃO

- ✓ Completa radiografia da execução dos contratos de concessão:
  - .. Previsto x Realizado
  - .. Causas e Efeitos
  - .. Aspectos técnicos, financeiros e ambientais
- ✓ Discussão do Mercado com o Poder Concedente sobre Novas Modelagens
- ✓ Definição de uma política de Governo para os Modelos de Concessão Rodoviária.

## O QUE DEFENDEMOS PARA A MODELAGEM DA CONCESSÃO DAS RODOVIAS

- Leilões pela Menor Tarifa / Não cobrança de Outorga.
- Não inclusão de ônus estranhos ao objeto da concessão – taxas, contribuições, obras, reestruturação de órgãos públicos, dentre outros.
- Inclusão de obras de expansão (Duplicação, Terceira Faixa) somente quando tráfego exigir – *gatilho de demanda*.
- Redução da carga tributária – 30% do valor do Pedágio (curva descendente ao longo do tempo).
- Novos Modelos de Concessão: Debate com o Poder Concedente.
- Reequilíbrio do contratos atuais:
  - sem aumento de tarifa;
  - sem cobrança de outorga;
  - por critérios de impacto zero para os usuários.

## **O QUE DEFENDEMOS PARA A INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA** *(Com base na Pesquisa CNT)*

### **RESPONSABILIDADES DO PODER PÚBLICO**

- **Priorização dos investimentos em recuperação, melhorias e expansão dos eixos principais de escoamento da produção;**
- **“Portifólio” de Projetos Executivos;**
- **Cronogramas Físico-Financeiro compatíveis com o porte de cada obra;**
- **Garantias de aplicação dos recursos para a conclusão de cada obra;**
- **Intensa fiscalização quanto a qualidade de cada obra;**
- **Intensa fiscalização quanto ao uso das rodovias – acidentes, cargas por eixo, congestionamentos, leis do trânsito.**

# NOVA ETAPA DE CONCESSÕES EM RODOVIAS



## ***Rodovias a serem leiloadas – primeiro conjunto 2016***

<b>Rodovia</b>	<b>Investimento esperado (em R\$ bilhões)</b>	<b>Status</b>
BR-476/153/282/480 (PR/SC)	4,5	Estudo selecionado
BR-364 (GO/MG)	3,1	Estudos em elaboração
BR-364/060 (MT/GO)	4,1	Estudos em Elaboração
BR-163 (MT/PA)	6,6	Estudos em elaboração
<b>Total</b>	<b>18,3</b>	

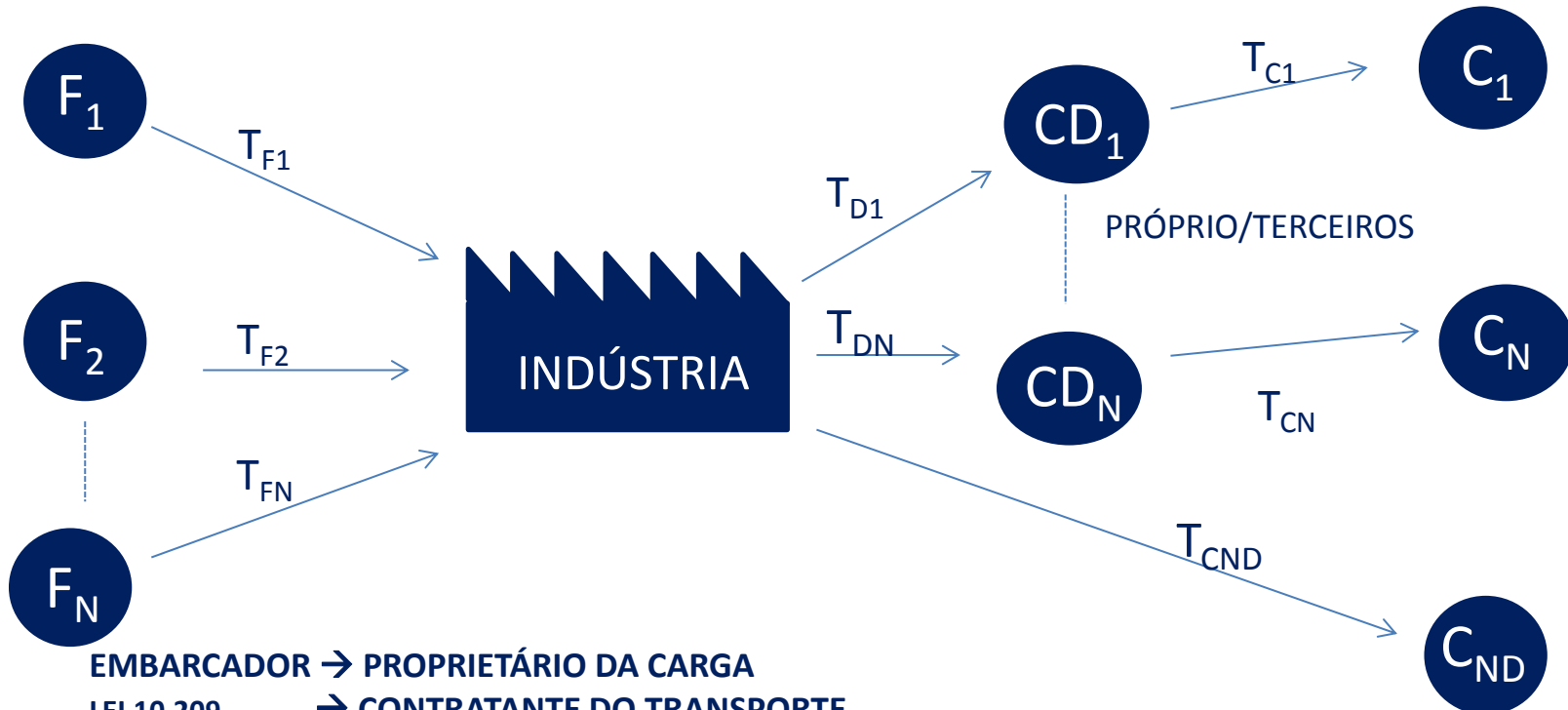
# Transporte Rodoviário / Dia a Dia

# EXEMPLO DE REDE DE TRANSPORTE

FORNECEDORES

CENTROS DE DISTRIBUIÇÃO

CLIENTES



EMBARCADOR → PROPRIETÁRIO DA CARGA

LEI 10.209 → CONTRATANTE DO TRANSPORTE

→ EMPRESA TRANSPORTADORA QUE SUBCONTRATAR

**EM RESUMO → TODOS OS COMPONENTES DA REDE PODEM SER EMBARCADORES**

## TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA ALGUNS REQUISITOS DE CONTROLE (1)

Requisitos	Legislação
• GERAIS	<ul style="list-style-type: none"><li>• Código Civil</li><li>• CTB – Código de Trânsito Brasileiro</li><li>• LEI 11.442 /2007 Regulamenta o Transporte</li></ul>
• PESO BRUTO/EIXO	<ul style="list-style-type: none"><li>• Resoluções CONTRAN</li><li>• LEI DO MOTORISTA 13.103/2015</li></ul>
• VALE-PEDÁGIO	<ul style="list-style-type: none"><li>• Lei 10.209/2001 e 10.561/2002</li><li>• Resoluções ANTT 2885/2008 e 3850/2012</li></ul>
• PAGAMENTO DE FRETE ELETRÔNICO	<ul style="list-style-type: none"><li>• Art.5ºA – Incluído na Lei 11.442 e revisado pela Lei 13.103/2015</li><li>• Resolução ANTT 3658/2009 E 6 posteriores</li></ul>
• JORNADA DO MOTORISTA/ PONTOS DE PARADA/OUTROS	<ul style="list-style-type: none"><li>• Lei 13.103/2015</li><li>• Deliberações CONTRAN</li><li>• Resolução ANTT</li><li>• Portarias do Ministério do Trabalho</li><li>• Regulação Ministério dos Transportes</li></ul>

## TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA ALGUNS REQUISITOS DE CONTROLE (2)

Requisitos	Legislação
• EXAME TOXICOLÓGICO	• Lei 13.103/2015 • Regulamentação
• ESTADIA (CASO DAS 5H)	• Lei 13.103/2015 • Resolução ANTT 4675/2015
• REGISTRO DO RNTRC E OUTRAS PROVIDÊNCIAS	• Resolução ANTT 4.799/2015 → Extrapola o propósito da norma → Tem 44 artigos, onde 13 são sobre a Regulamentação do Transporte Rodoviário de Carga

### **Uma Primeira Proposta de Simplificação :**

Consolidação das Resoluções da ANTT em uma só Norma abrangente.  
Já proposto, em parte, na sua Agenda Regulatória.

# FERROVIAS

## FERROVIAS – PIL 2

**Investimentos projetados**  
**R\$ 86,4 bilhões**

Norte-Sul  
Palmas-Anápolis e  
Barcarena-Açailândia  

---

R\$ 7,8 bi

Norte-Sul  
Anápolis-Estrela  
D'Oeste-Três Lagoas  

---

R\$ 4,9 bi

Lucas do Rio Verde-  
Miritituba (PMI)  

---

R\$ 9,9 bi

Audiência pública  
Rio-Vitória  

---

R\$ 7,8 bi

Bioceânica  
trecho brasileiro  

---

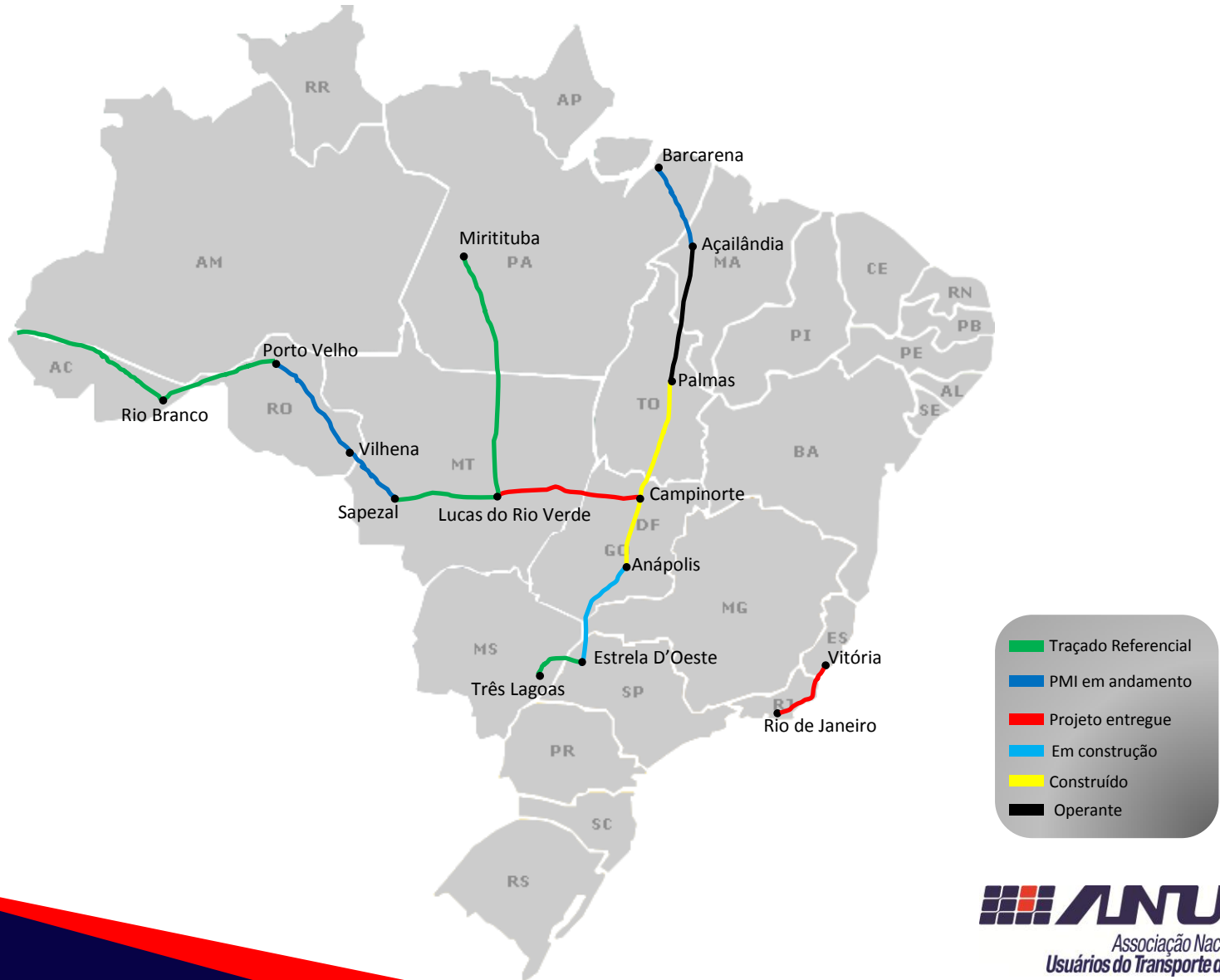
R\$ 40 bi

Novos Investimentos em  
concessões existentes  

---

R\$ 16 bi

## NOVA ETAPA DE CONCESSÕES EM FERROVIAS



## **MODELO ATUAL**

- **MODELO ADOTADO (1997):** Concessão pela Maior Outorga, com tabelas de Tarifas-Teto (*“Price Cap”*).
- **CONCESSÃO VERTICAL:**  
Concessionário responsável pela manutenção e operação da ferrovia e também pelo transporte das cargas.
- **MONOPÓLIO:** Dentro da área de atuação da ferrovia, somente a concessionária pode realizar o transporte.
- **INTEROPERABILIDADE:** Não há, pois somente 10% do transporte é realizado na modalidade de Direito de Passagem.
- **INVESTIMENTOS:** Seletivos, apenas nos eixos de maior densidade de tráfego.
- **SITUAÇÃO ATUAL:** Cerca de 18.000 km abandonados ou subutilizados.

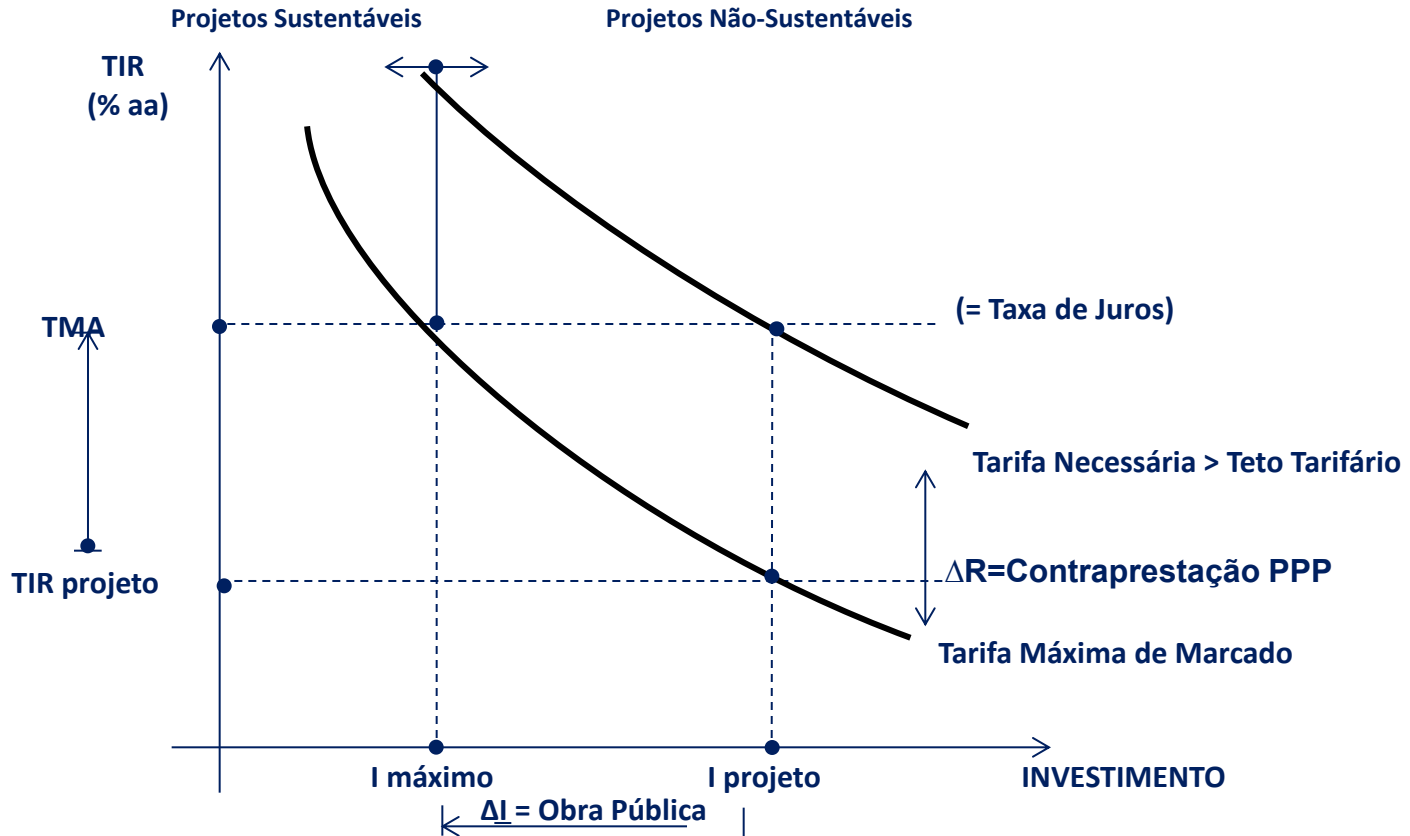
## **PRORROGAÇÃO DOS ATUAIS CONTRATOS (PROPOSTA DE PRINCÍPIOS)**

- **Tomada de Subsídios nº 008/2015 – de 25/11 a 04/12**
- **Reunião com a ANTT: dia 10 (proposta)**
- **Princípios Básicos**
  - . **Disponibilizar parte da capacidade de transporte da ferrovia ao mercado.**
  - . **Instituir o Direito de Passagem Obrigatório.**
  - . **Estabelecer regras para a venda de capacidade pelas concessionárias.**
  - . **Atualizar a normatização dos Operadores Ferroviários Independentes.**
  - . **Fiscalizar os serviços de transporte ferroviário que devem ser prestados forma isonômica e não discriminatória.**
  - . **Discriminar o plano de investimentos**
  - . **Constituir Conselho de Usuários.**

## **IMPLANTAÇÃO DE FERROVIAS**

- **PROJETOS “GREENFIELD”**
  - . Não são financeiramente viáveis, do ponto de vista privado.
  - . Necessitam de recursos públicos para sua implantação.
  - . O investimento total se divide em 45% recursos públicos (“sunk costs”) e 55% recursos privados (com TIR atrativa).
  - . A modelagem financeira final depende de cada Projeto – mercado, localização, financiamentos.

# A MODELAGEM DA PARCERIA EM PROJETOS FERROVIÁRIOS "GREENFIELD"



## MODELOS POSSÍVEIS

A – Se o  $I_{projeto} \leq I_{m\acute{a}x}$ , o projeto é sustentável financeiramente: **Modelo de Concessão**

B – Se o  $I_{projeto} > I_{m\acute{a}x}$ , 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 ( $I_{proj}$ ) 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.

## ***O QUE DEFENDEMOS NOS MODELOS DE CONCESSÃO DE FERROVIAS***

- **Modelo aberto de exploração (“Open Access” – total ou parcial)**
- **Não cobrança de Outorga.**
- **Modelo de compartilhamento de Investimentos**
- **Nos trechos já concluídos cobrar pelo ressarcimento de parte dos investimentos públicos.**
- **No trechos em obras transferir com obrigação de conclusão, sem cobrança de outorga.**
- **Nos trechos novos (“greenfield”) compartilhar os investimentos.**
- **Nos contratos de concessão atuais, prorrogar nas seguintes condições:**
  - . **Disponibilizar parte da capacidade ao mercado;**
  - . **Permitir o acesso aos OFI’s;**
  - . **Assegurar o direito de passagem (DP);**
  - . **Plano de Investimentos Obrigatórios (função da demanda);**
  - . **Não cobrança de outorga, por parte do Governo.**

## INFRAESTRUTURA – NOVA OFERTA DE CAPACIDADE CRONOGRAMA POSSÍVEL

2018

- ✓ Modelo de Parceria
- ✓ Agenda Regulatória
- ✓ Projetos Básicos
- ✓ Trechos Prioritários

2019

- ✓ Editais / Projetos
- ✓ Aprovação TCU
- ✓ Licença Ambiental
- ✓ Publicação Edital
- ✓ Avaliação TCU
- ✓ Assinatura Contrato

2020-2025

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

2026

- ✓ Conclusão Obra
- ✓ Homologação Trecho
- ✓ Licença Operação
- ✓ Testes Pré-Operacionais
- ✓ Liberação Operação

2027

- ✓ Operação Comercial
- ✓ Oferta Capacidade

# PORTOS

## **TERMINAIS DE USO PRIVADO – INVESTIMENTOS ESPERADOS POR REGIÃO**

<b>Região</b>	<b>TUPs</b>	<b>Investimento esperado (em R\$ B)</b>
Norte	21	0,78
Nordeste	3	1,57
Centro-Oeste	2	0,03
Sudeste	26	11,92
Sul	11	0,32
<b>Total</b>	<b>63</b>	<b>14,63</b>

# ARRENDAMENTOS DE PORTOS PÚBLICOS

Bloco	Etapa	Tipo de Carga/Portos	Investimento (em R\$ B)
1	1	Grão: Pará (5) e Santos (1)	2,1
		Celulose: Santos (2)	
	2	Granéis: Pará (2) e Santos (4)	2,6
		Carga Geral e de Contêiner: Pará (1) e Santos (2)	
Combustíveis e GLP: Pará (12)			
2	1	Carga geral e de Contêiner: Manaus, Paranaguá, Santana, Suape (2), São Sebastião e São Francisco do Sul	3,2
		Granéis Minerais: Itaqui, Paranaguá, Aratu, Suape (2)	1,8
		Grãos: Suape, SANTOS, Rio de Janeiro, Paranaguá (3)	1,8
		Granéis Líquidos: Santos	0,1
		Celulose: Paranaguá e Itaqui	0,3
<b>Total</b>		<b>50 áreas</b>	<b>11,9</b>

OBRIGADO !

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

[www.anut.org.br](http://www.anut.org.br)