

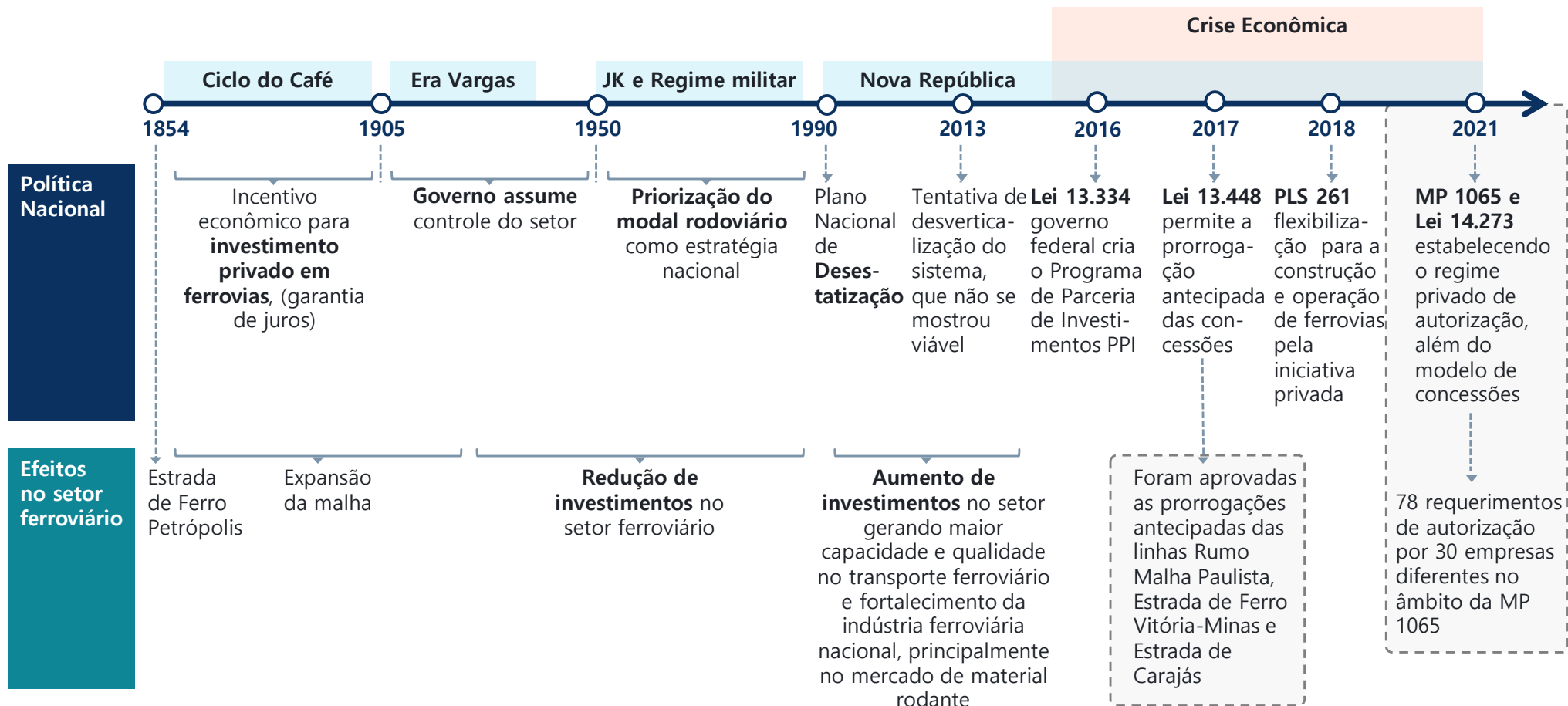


O FUTURO DE FERROVIAS NO BRASIL

O NOVO MODELO DE AUTORIZAÇÕES

—
14 de abril de 2022

Linha do tempo dos principais acontecimentos na regulação do setor e seus efeitos no mercado

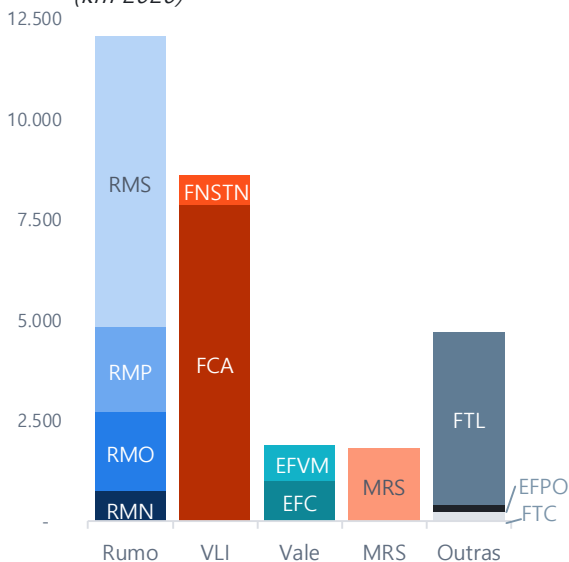


Fonte: ANTF - Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários; IPHAN- Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional; Análise ALG

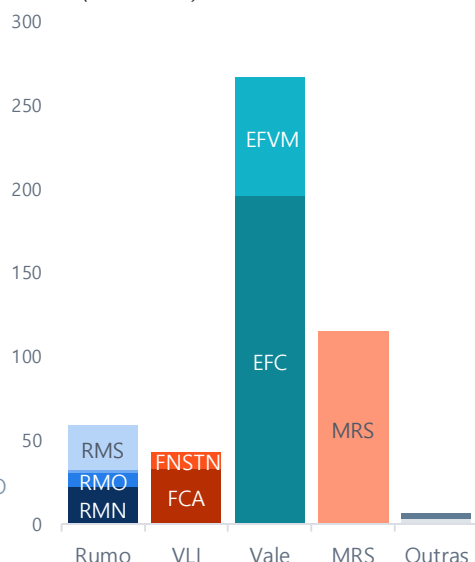
Setor ferroviário brasileiro até 2021

- ➡ 30.534 km de extensão de ferrovias concessionadas
- ➡ Responsável por cerca de 20% da matriz de carga
- ➡ 8 empresas operadoras de concessões ferroviárias
- ➡ VALE, MRS, VLI e RUMO possuem mais de 80% da malha operante e transportaram mais de 95% da carga ferroviária (TU)
- ➡ **O acesso à ferrovia por operadores terceiros é garantido por meio de regulação** apenas para aquelas concessões que tiveram renovação antecipada ou contratos recentes (após 2017). Observam-se casos de não cumprimento devido à dificuldade de fiscalização

Composição da malha ferroviária
(km 2020)



Distribuição da carga
(kTU 2020)



Distribuição da rede (2021)



Novo Marco Ferroviário



- A discussão do novo Marco Legal das Ferrovias ocorre desde 2018 com o Projeto de Lei do Senado nº 261, que traz a possibilidade de exploração do transporte ferroviário pela iniciativa privada.
- A proposta do **Programa de Autorizações** foi apresentado pela **Medida Provisória N°1.065/2021**, atribui a exploração indireta do serviço de transporte ferroviário pela União por **administradoras ferroviárias privadas mediante autorização, concessão ou permissão**. A MP vigorou de 30 de agosto de 2021 a 6 de fevereiro de 2022.
- Em dezembro de 2021 foi sancionado o PLS na forma da **Lei das Ferrovias – 14.273/2021**, que atualiza as Regras de Outorga, dentre elas a outorga de autorização.

A nova legislação prevê as ferrovias sob o modelo de autorizações com o intuito de incentivar o investimento privado e a gestão dos transportes em regime privado, sendo seus objetivos promover:

Crescimento da malha nacional

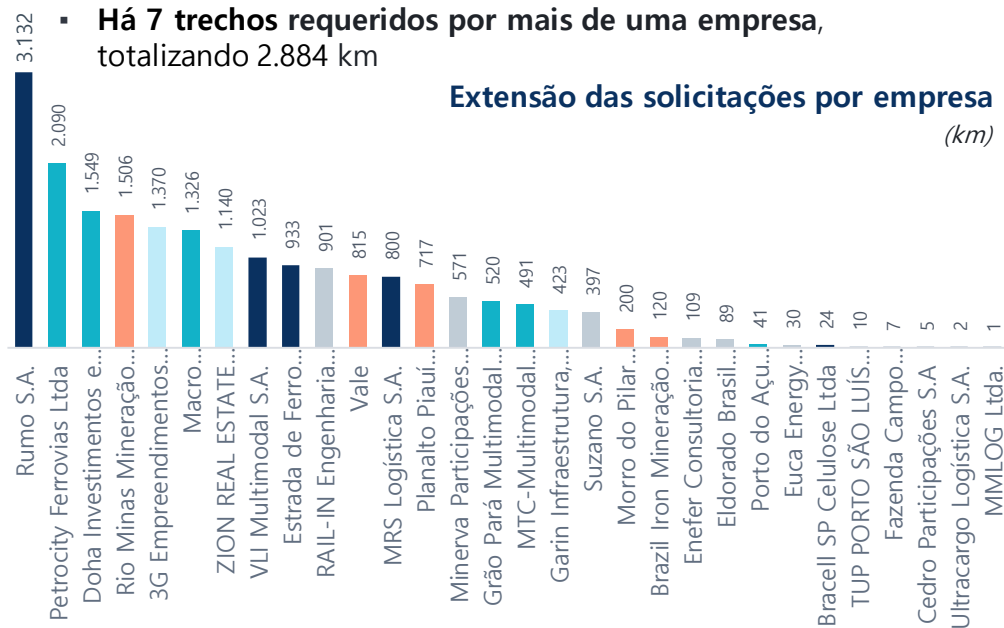
Aumento da participação da ferrovia na matriz de transporte de cargas

Livre concorrência no setor ferroviário

Efeitos do Novo Marco Ferroviário

- Com base nos dados publicados pelo Ministério da Infraestrutura, desde a publicação da Medida Provisória **foram requeridos 78** autorizações ferroviárias, que somam **20.383 km de extensão**, realizados por **30 companhias privadas diferentes**
- Os requerimentos totalizam **R\$ 237 bilhões de investimentos**
- Em termos de participação na extensão da malha requerida para autorizações:
 - 33% da extensão** de trechos solicitados foram por **empresas que já operam ferrovias** no Brasil pelo modelo de concessões
 - A **RUMO é reponsável** pelo requerimento de autorização para mais de 3.100 km de ferrovias, **cerca de 15% da extensão total de solicitações**
 - Há 7 trechos requeridos por mais de uma empresa**, totalizando 2.884 km

Extensão das solicitações por empresa (km)



Localização das autorizações solicitadas por setor de atuação




Fontes: Ministério de Infraestrutura, Plano Nacional de Logística – PNL 2035, Análise ALG

Modelo de Autorização

A instituição de um **Marco Regulatório** atualizado à realidade atual do país e a criação do modelo de autorizações é um **importante passo para o desenvolvimento do transporte ferroviário nacional**.

São propiciados para promover a atratividade deste modelo de outorga para o mercado:



Liberdade de tarifa pelo serviço de transporte de carga

Liberdade na oferta de capacidade de transporte

Bens executados pela empresa autorizada não são repassados à administração pública *

Prazo entre 25 a 99 anos de contrato com possibilidade de renovação

Livre negociação da tarifa de serviço cobrada para compartilhamento da infraestrutura ferroviária entre os interessados

* exceto nos casos de bens cedidos ou arrendados pelo poder público

Requerimento

Crítérios que o regulador ferroviário deve analisar: (Art. 25)

- **Convergência com a política pública** do setor ferroviário;
- Documentação, os projetos e os estudos que o compõem e deliberar sobre a outorga da autorização;
- **Viabilidade locacional** do requerimento com as demais ferrovias implantadas ou outorgadas;

Sendo cumpridas as exigências legais, **o requerimento de autorização somente pode ser negado em casos de incompatibilidade com a política nacional de transporte ferroviário ou por motivo técnico-operacional relevante**, devidamente justificado. (Art. 25)

Não há impedimentos para a outorga de um trecho com mesmos pares de origem e destino, ou mesma região geográfica. (Art. 8)

Prevê-se ainda a possibilidade de o poder público pode realizar um **chamamento público para autorização** da exploração de ferrovias que sejam: (Art. 26)


- Não implantadas
- Ociosas, em malhas com contrato de outorga em vigor
- Em processo de devolução ou desativação

Fontes: Lei nº14.273 de 23 de Dezembro de 2021, Análise ALG

Modelo de Autorização

A instituição de um **Marco Regulatório** atualizado à realidade atual do país e a criação do modelo de autorizações é um **importante passo para o desenvolvimento do transporte ferroviário nacional.**

São propiciados para promover a atratividade deste modelo de outorga para o mercado:



Liberdade de tarifa pelo serviço de transporte de carga

Liberdade na oferta de capacidade de transporte

Bens executados pela empresa autorizada não são repassados à administração pública *

Prazo entre 25 a 99 anos de contrato com possibilidade de renovação

Livre negociação da tarifa de serviço cobrada para compartilhamento da infraestrutura ferroviária entre os interessados

* exceto nos casos de bens cedidos ou arrendados pelo poder público

Operadores

- No contrato de adesão são definidos o **prazo de vigência** da autorização e o **cronograma de implantação** da ferrovia
- **Autorizatória é responsável pelos investimentos necessários para criação, expansão e modernização das instalações ferroviárias, por sua conta e risco**, nos termos do contrato.
- **Obrigatoriedade da prestação de informações de interesse público**, do regulador e das demais autoridades
- **Não há reequilíbrio econômico-financeiro** (Art. 29)

A autorização **pode ser repassada a outro investidor** (Art. 36)

Prevê-se o **compartilhamento de infraestrutura**, por meio de acordo comercial entre os interessados e com liberdade de negociação entre as partes para as ferrovias em regime privado (Art. 41)

A Concessionária pode solicitar a adaptação de seu contrato para o de autorização caso: (Art.64)

- Haja uma autorização em operação, comprovadamente concorrente
- Haja uma autorização do mesmo grupo econômico da concessionária de modo a expandir sua extensão ou capacidade no mesmo mercado (em % acima de 50%)

Há **manutenção das obrigações** financeiras e de investimentos estabelecidos no contrato de concessão e em malha de interesse da administração pública e compromissos de transporte já celebradas com os demais usuários do sistema;

Fontes: Lei nº14.273 de 23 de Dezembro de 2021, Análise ALG

Modelo de Autorização

A instituição de um **Marco Regulatório** atualizado à realidade atual do país e a criação do modelo de autorizações é um **importante passo para o desenvolvimento do transporte ferroviário nacional**.

São propiciados para promover a atratividade deste modelo de outorga para o mercado:



Liberdade de tarifa pelo serviço de transporte de carga

Liberdade na oferta de capacidade de transporte

Bens executados pela empresa autorizada não são repassados à administração pública *

Prazo entre 25 a 99 anos de contrato com possibilidade de renovação

Livre negociação da tarifa de serviço cobrada para compartilhamento da infraestrutura ferroviária entre os interessados

* exceto nos casos de bens cedidos ou arrendados pelo poder público

Órgão regulador

- **Repressão à práticas anticompetitivas** e ao abuso do poder econômico (Art. 8)
- Mediação dos conflitos entre operadores tanto de regime público quanto de regime privado (Art. 41 e 72)
- Mediação de conflitos entre operadores e usuários do transporte ferroviário (Art. 41 e 72)
- O regulador ferroviário deve adotar as medidas necessárias para assegurar o cumprimento dos cronogramas de investimento previstos nos contratos (Art. 29)
- O poder público deve oferecer condições para promoção de desapropriações (Art. 29)

Fontes: Lei nº14.273 de 23 de Dezembro de 2021, Análise ALG

Transporte eficiente e de qualidade

O **Modelo de Autorização** é totalmente compatível com um sistema verticalizado, uma vez que dá liberdade às **empresas de transporte ferroviário de organizarem sua operação da forma mais eficiente e de menor custo.**

Entende-se que a liberdade operacional e a consequente otimização e redução dos custos para as empresas são chaves para o cumprimento dos princípios estabelecidos em lei.

Base para atuação do órgão regulador: Transparência

Art. 37.
§ 1º As operadoras ferroviárias devem informar ao regulador ferroviário a ocupação da capacidade instalada na infraestrutura ferroviária de sua responsabilidade.

Art. 29
IX - obrigatoriedade da prestação de informações de interesse do poder público, do regulador ferroviário e das demais autoridades que atuam no setor ferroviário, inclusive as de interesse específico da defesa nacional

Fontes:, Lei nº14.273 de 23 de Dezembro de 2021, Análise ALG

- O Modelo de Autorização se apresenta como importante ferramenta indutora para o aumento da participação das ferrovias na matriz de cargas nacional, sendo estas vetor de promoção do desenvolvimento regional e contribuindo para redução do custo logístico do país.
- Contudo, entende-se que para seu máximo aproveitamento é importante o comprometimento do órgão regulador no firmamento de contrato de adesão visando a garantia dos pilares que embasam o ambiente de competitividade no setor ferroviário: **existência da infraestrutura, continuidade de fluxos, qualidade e razoabilidade de preços, baseados na transparência de dados**

A competitividade entre ferrovias é estabelecida a partir de medidas fundamentais, que já constam no Novo Marco Ferroviário:

Existência da Infraestrutura

Art. 29

V - cronograma de implantação dos investimentos previstos;
VII - responsabilização pela inexecução ou pela execução deficiente do contrato;
X - penalidades e forma de aplicação das sanções cabíveis;

Garantia da continuidade do fluxo

Art. 4

I - proteção e respeito aos direitos dos usuários;
V - integração da infraestrutura ferroviária;
VIII - distribuição de rotas de determinada malha ferroviária entre distintas operadoras ferroviárias, de modo a impedir a concentração de origens ou destinos;

Art. 41 - O compartilhamento da infraestrutura ferroviária deve obedecer às garantias de capacidade de transporte definidas no respectivo instrumento de outorga, no caso das concessões, e ao acordo comercial entre os interessados, no caso das autorizações.

Serviço de Qualidade

Art. 4 I - proteção e respeito aos direitos dos usuários;

Art. 5 III - adoção e difusão das melhores práticas do setor ferroviário e garantia da qualidade dos serviços e da efetividade dos direitos dos usuários;

Art. 57 VI - garantir o cumprimento dos direitos e dos deveres do usuário;

Razoabilidade de Preços

Art.4

III - redução dos custos logísticos

IX - defesa da concorrência

Art. 8 Cabe aos órgãos de defesa da concorrência, concorrentemente com o regulador ferroviário, a repressão a práticas anticompetitivas e ao abuso do poder econômico na exploração indireta de ferrovias.

ALG

Transport & Infrastructure

Tamara Barbosa Gaspar

tbgaspar@alg-global.com

Guilherme Esmanhoto

gesmanhoto@alg-global.com

SÃO PAULO

Av. Guido Caloi 1.002 - Torre III, 3º andar

05802-140 São Paulo, Brasil

T +55 11 5186 3100

www.alg-global.com