



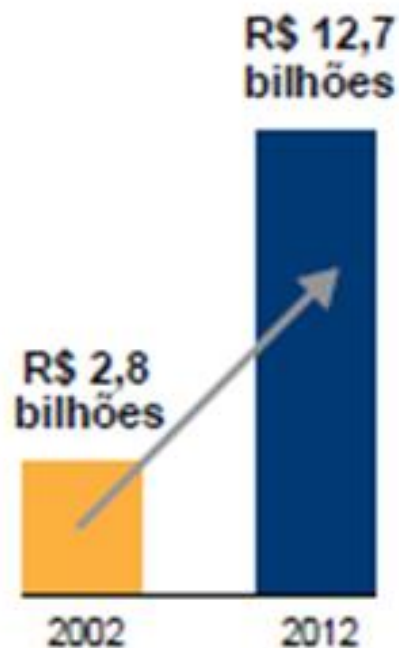
Superintendência de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas - SUFER

Roteiro

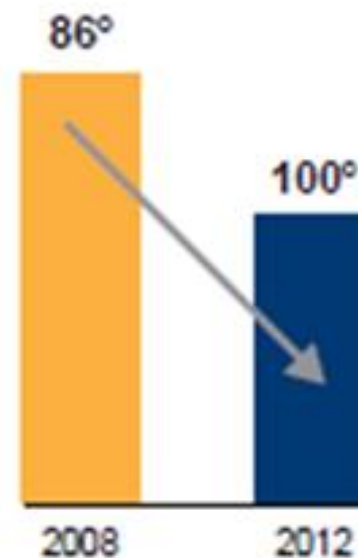
- 1. Investimentos em Infraestrutura Ferroviária**
- 2. Programa de Investimento em Logística - PIL 1ª Etapa**
- 3. Programa de Investimento em Logística - PIL 2ª Etapa**
- 4. A questão do Direito de Passagem**
- 5. Programa de Parcerias e Investimentos**

Investimentos em infraestrutura de transportes

Investimentos do Governo Federal em infraestrutura de transportes

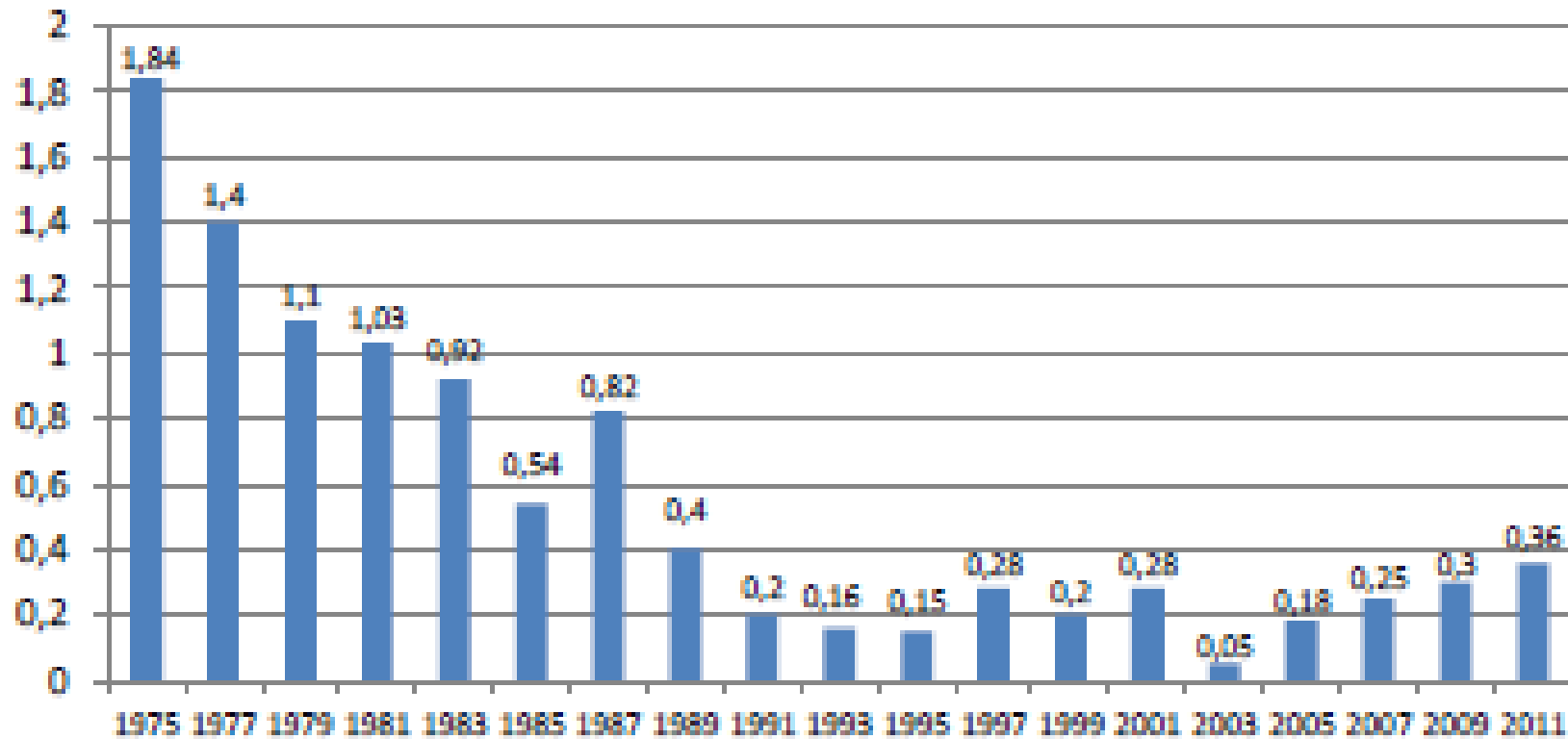


Qualidade da infraestrutura ferroviária federal



Investimento em infraestrutura de transportes

% em relação ao PIB



Source: CNT, 2011

Investimentos em infraestrutura de transportes

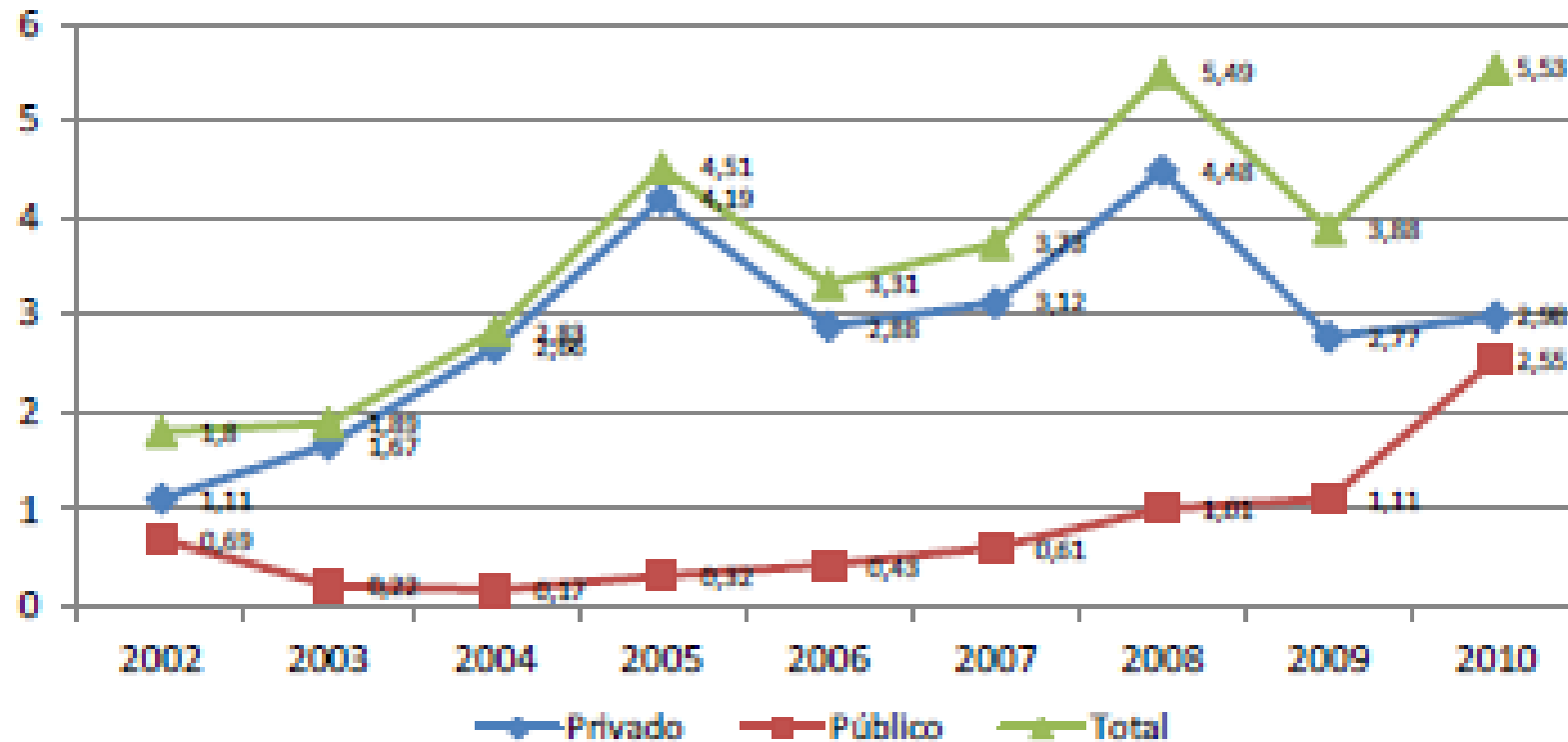
Investimentos em infraestrutura de transportes dos países BRICs em 2010:

| País | PIB (US\$ Trillions) | Investimento público em infraestrutura de transportes (US\$ Billion) | Investimento público em infraestrutura de transportes / PIB (%) |
|--------|-------------------------|---|--|
| Brazil | 2,17 | 7,81 | 0,36 |
| China | 10,09 | 1.015,05 | 10,06 |
| India | 4,06 | 324,8 | 8,00 |
| Russia | 2,22 | 155,4 | 7,00 |

Source: CNT, 2012



Investimento público e privado em infraestrutura ferroviária



Source: IPEA, 2012

PIL Ferrovias – 1ª Etapa



“ Lançado em Agosto de 2012;

“Modelo de Exploração Horizontal;

“ 11.000 Km de novas linhas;

“ cerca de R\$ 100 Bilhões de investimentos;

“ Financiamento público:

✓ TJLP +1%;

Estrutura do Modelo para o PIL ferrovias 1ª Etapa

CONCESSÃO/SUBCONCESSÃO DO
DIREITO DE EXPLORAÇÃO DA
FERROVIA



1. A **Concessionária** detém o direito de exploração da Ferrovia.
2. A **Valec** compra a totalidade da capacidade da Ferrovia, remunerando a **Concessionária** por uma Tarifa (**Tarifa pela Disponibilidade da Capacidade Operacional**).
3. A **Valec** subcede, a título oneroso, partes do Direito de Uso aos **Usuários**.
4. A **Concessionária** presta serviços de operação diretamente aos **Usuários**, que a remunera através de outra Tarifa (**Tarifa de Fruição**), na medida da utilização da Ferrovia.

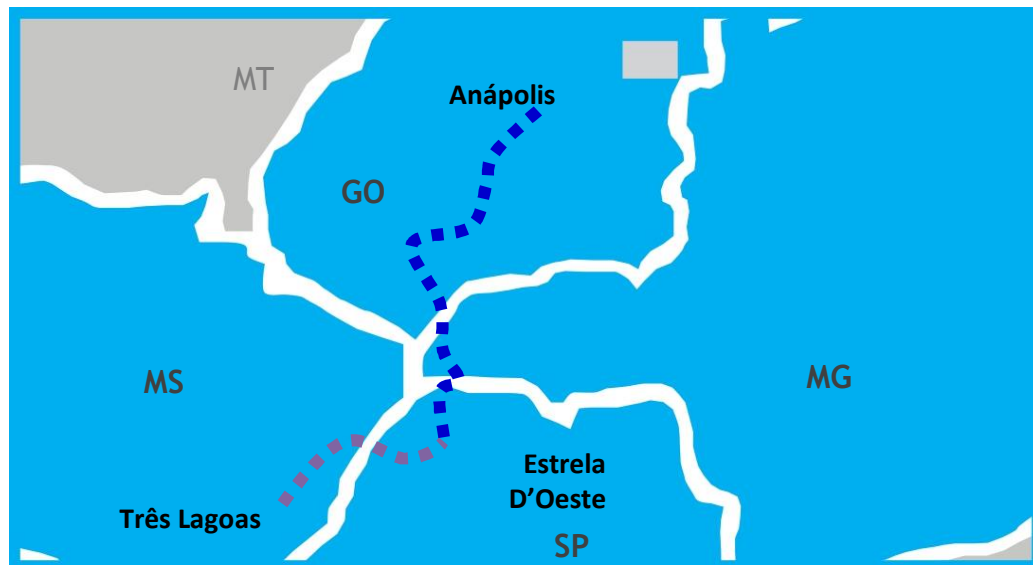
Principais problemas na implantação do PIL Ferrovias 1ª etapa:

- Complexidade de implantação do modelo de livre acesso (open access);
- Exposição fiscal;
- O papel da Valec: baixa aceitação do mercado;
- Qualidade dos estudos técnicos;
- Restrições do tribunal de contas;

PIL Ferrovias 2ª etapa: Novas diretrizes

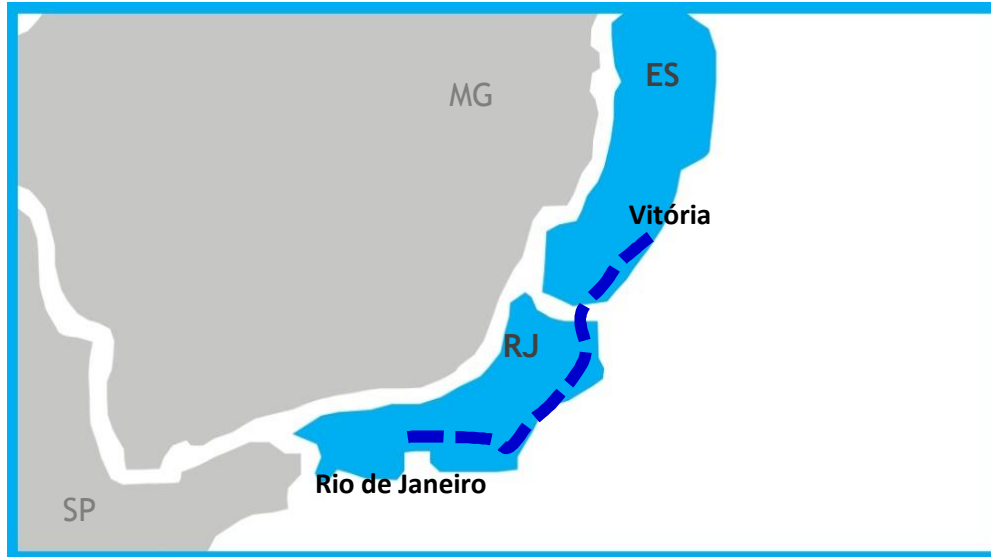
- Assegurar o direito de passagem com vistas à integração da malhas das concessões existentes e novas;
- Aprimorar a concorrência no modelo de operador verticalizado;
- Valorizar investimentos públicos no eixo Norte-Sul – R\$ 12,7 bilhões entre 1995-2014;
- Usar Procedimento de Manifestação de Interesse – PMI;
- Adotar o modelo de licitação por outorga ou compartilhamento de investimento;

PIL Ferrovias 2ª etapa: Ferrovia Norte Sul – Tramo sul



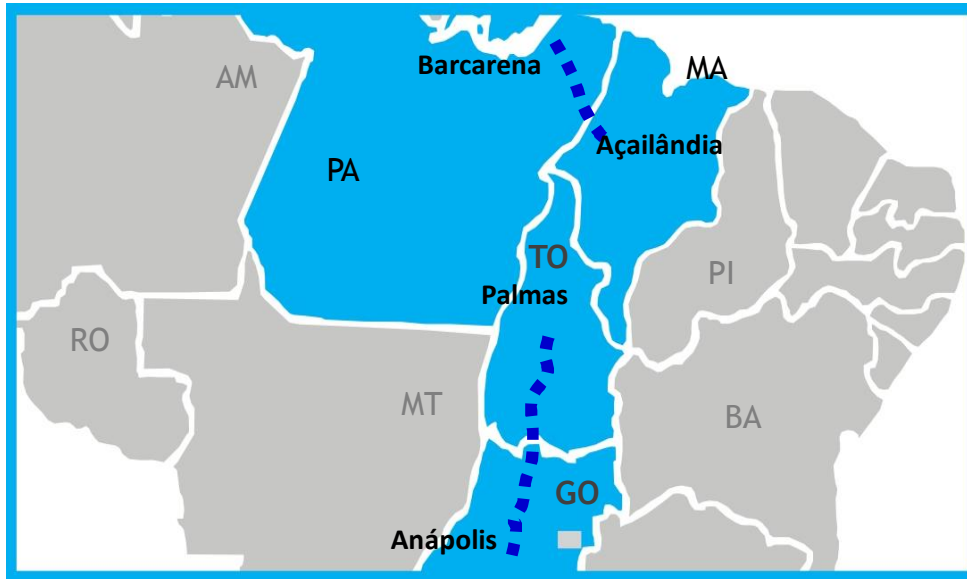
- Ferrovia em GO/MG/SP/MS;
- Extensão total: 967 km;
- Estrela D'Oeste ó Três Lagoas: 330km;
- Investimento estimado: R\$ 9,4 bilhões;
- Estudo entregue para a ANTT (Zeta/Concremat - J&F).

PIL Ferrovias 2ª etapa: Rio - Vitória



- Extensão total: 572 km
- Investimento estimado de R\$ 7,8 bilhões;
- Estudo realizado pelos Governos do ES e RJ:
- Audiência pública de traçado realizada.

PIL Ferrovias 2ª etapa: Norte-Sul Tramo Central e Açailândia-Barcarena

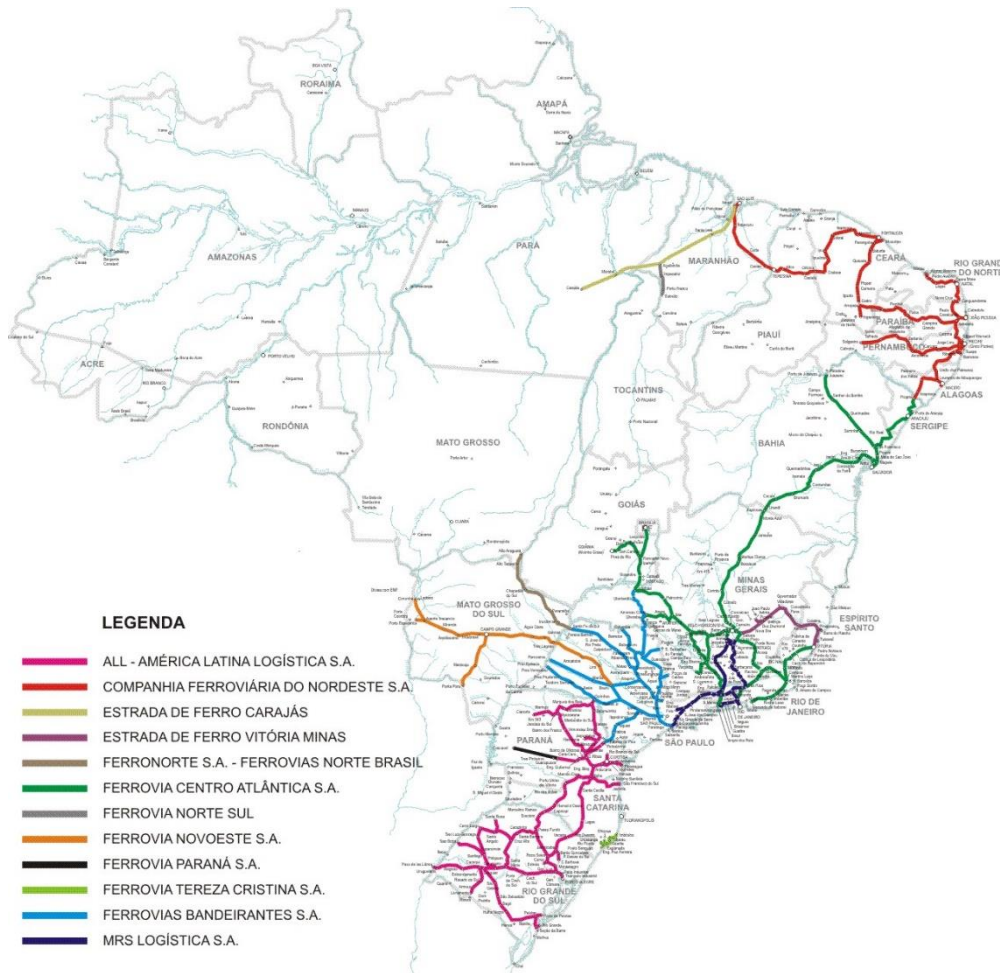


- Ferrovia em GO/TO/MA/PA
- Extensão total: 1.430 km
- Investimento estimado: R\$ 7,8 bilhões
- Estudo entregue em 29/10/15 (Triunfo).

PIL Ferrovias 2ª etapa: Ferrovia Bioceânica



Novos Investimentos nas concessões vigentes



“ Execução de investimentos imediatos, mediante prorrogação dos contratos;

“ Estimativa dos investimentos de R\$ 16 bi;

A questão do uso compartilhado de infraestrutura

Operações de uso compartilhado de infraestrutura:

- **Direito de Passagem:** É a operação de uso compartilhado de infraestrutura ferroviária, em que os trens de uma determinada concessionária (visitante) utilizam a via e o sistema de licenciamento (sinalização e comunicações) de outra concessionária (visitada), visando completar a operação de transporte.
- **Tráfego Mútuo:** É a operação de uso compartilhado de recursos operacionais entre concessionárias, geralmente, material rodante, para completar a operação de transporte ferroviário.

A questão do uso compartilhado de infraestrutura

- O Direito de Passagem é uma operação mais eficiente que o tráfego mútuo, tendo em vista a continuidade da operação de transporte na estação de intercâmbio. O custo operacional da operação em Direito de Passagem é menor do que a operação em Tráfego Mútuo.
- O Direito de Passagem tem maior complexidade técnica que o Tráfego Mútuo, tendo em vista a necessidade de se compatibilizar os sistemas de comunicações, visando o licenciamento de trens, o estabelecimento das regras para as equipagens (maquinistas), bem como os requisitos técnicos do material rodante, especialmente, as locomotivas (tração), entre duas concessionárias distintas. Interoperabilidade.

Direito de Passagem: questões operacionais (interoperabilidade):

Compatibilidade dos sistemas de comunicação e sinalização ferroviária;

Habilitação das equipagens (maquinistas);

Requisitos técnicos do Material Rodante;

Procedimentos de inspeção.

Direito de Passagem: Marco regulatório vigente

| Dispositivos legais | Aspectos operacionais * | Tarifa* | Atuação do Poder Concedente |
|---|---|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Lei nº 10.233/2001;• Decreto nº 1.832/1996;• Resolução ANTT nº 3.695/2011 | <ul style="list-style-type: none">• Acerto das operações entre as partes; | <ul style="list-style-type: none">• É estabelecida por meio de livre negociação entre as partes; | <ul style="list-style-type: none">• Dirimir conflitos operacionais e comerciais;• Mediação ou arbitramento |

* Os aspectos operacionais e comerciais (valor da tarifa, pagamento e reajuste) são estabelecidos por meio de livre negociação entre as partes e formalizados por meio de um Contrato Operacional Específico, o qual a ANTT poderá determinar ajustes, conforme Resolução nº 3.695/2011.

Direito de Passagem da futura concessão da FNS



Direito de Passagem para a Ferrovia Norte Sul

Questão-problema: Estabelecer a regra operacional e comercial do Direito de Passagem, previamente à realização do leilão de subconcessão da Ferrovia Norte Sul.

Celebrar COEs entre Valec e as concessões adjacentes à FNS e anexá-los ao contrato de Subconcessão.

X

Pactuar um Termo Aditivo com as concessões adjacentes à FNS.

Estabelecer, unilateralmente, as condições operacionais e comerciais (tarifa), com reequilíbrio concomitante (Lei nº 8.987/1995);

Programa de Parceria e Investimentos

Instituído pela medida provisória n. 727/2016;

Definição da Governança;

Priorização de projetos (Norte Sul, ferrogrão e prorrogação dos contratos);

Concessões no modelo vertical com Direito de Passagem;

OBRIGADO A TODOS

ALEXANDRE PORTO

Superintendente de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas

alexandre.porto@antt.gov.br

(61) 3410-1802

