

A integração do sistema ferroviário nacional após a Lei 13.448/2017

Belo Horizonte, 3 de julho de 2017



Confederação Nacional da Indústria

CNI. A FORÇA DO BRASIL INDÚSTRIA



O Sistema Ferroviário Nacional

Obstáculos para a integração da malha

O direito de passagem

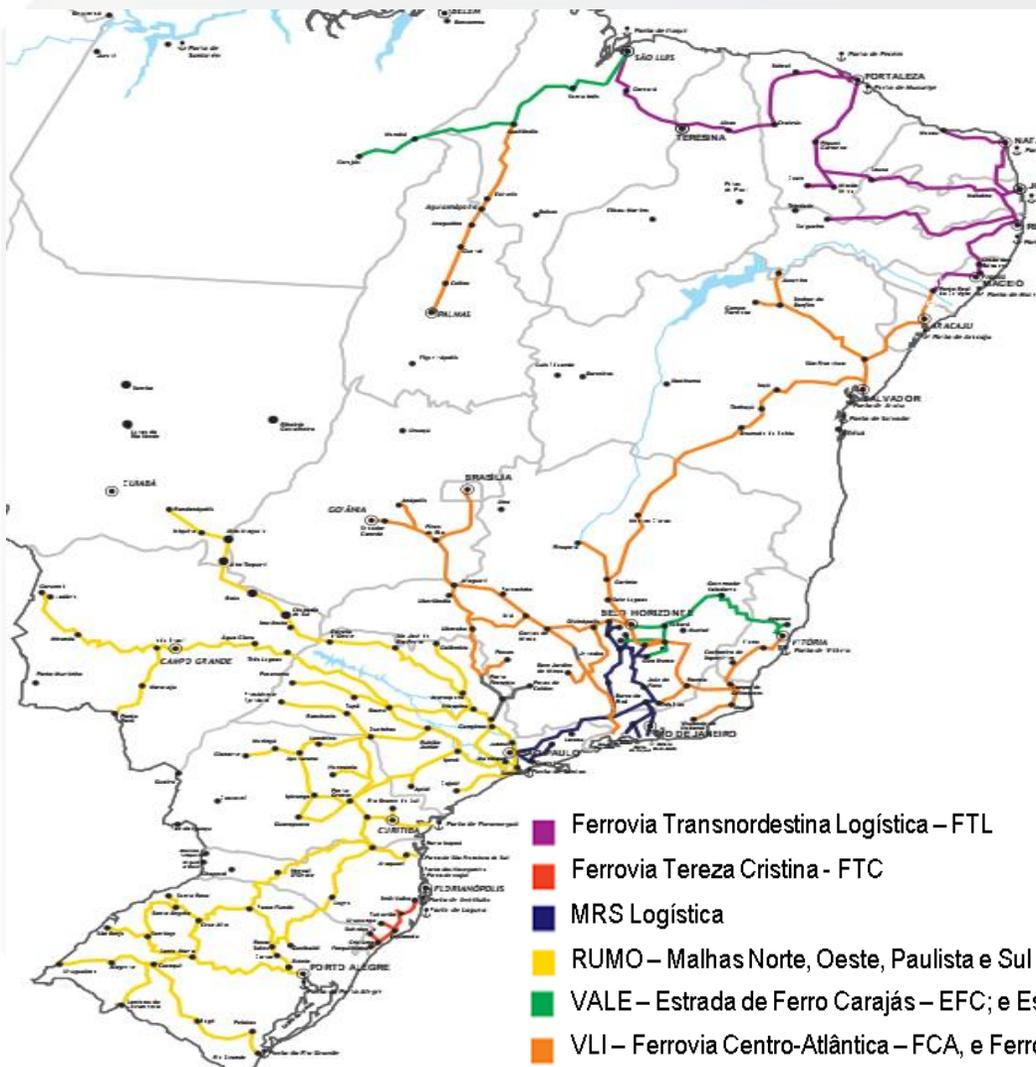
Prorrogação dos contratos

Movimentação ferroviária em Minas Gerais

O sistema ferroviário nacional

- Passadas duas décadas da privatização da Rede Ferroviária Nacional (RFFSA), as ferrovias brasileiras convivem com duas realidades:
- a) Trechos de padrão internacional:** respondem pela maior parte do fluxo transportado, com baixos níveis de acidentes e alto desempenho e eficiência, fruto dos investimentos e boa gestão da administração privada.
 - b) Trechos subutilizados ou mesmo abandonados:** boa parte do sistema não apresenta uma movimentação de carga relevante. Logo, a malha ferroviária permanece estagnada próxima à extensão de quando ocorreram as concessões (29 mil km).

A malha ferroviária concedida



Movimentação de cargas ferroviárias em 2016

Concessionária	Malha	Toneladas (milhões)	%
Vale	EFC	155,3	31%
	EFVM	129,6	26%
MRS Logística	MRS	141,5	28%
	ALLMS	18,3	4%
	ALLMN	14,9	3%
	ALLMP	6,0	1%
Rumo	ALLMO	3,5	1%
	FCA	25,0	5%
	FNSTN	5,0	1%
Outras	-	4,6	1%
Total		503,8	100%

A (falta de) Integração da malha ferroviária

- A estrutura de mercado que as concessionárias assumem sobre o tráfego nos seus trechos de ferrovias dificulta a passagem de carga de terceiros, a integração e expansão da malha nacional.
- Nesse modelo de monopólio vertical, as ferrovias se tornam sistemas isolados, de serviço dedicado, sob o comando e utilização de apenas um operador.
- Apesar dos esforços governamentais (Portaria nº 399, de 2015, do Ministério dos Transportes) em viabilizar maiores investimentos no setor, o ano de 2016 continuou sem avanços em novas concessões, em função dos obstáculos à falta de integração da malha nacional (reclamação dos investidores chineses).

Por que o direito de passagem, na prática, nunca funcionou?

- Nos contratos de concessão firmados na época das privatizações das ferrovias (1996/1997), o direito de passagem ocorria apenas na impossibilidade de se realizar o tráfego mútuo. A redação do artigo sobre esse mérito não estava clara, nunca funcionou e restringiu o direito de passagem somente para linhas de um mesmo acionista:

“Garantir o tráfego mútuo ou, no caso, da sua impossibilidade, permitir o direito de passagem a outros operadores de transporte ferroviário, mediante a celebração de contrato, dando conhecimento de tais acordos à CONCEDENTE no prazo de 30 (trinta) dias. Serão definitivas as exigências que a CONCEDENTE venha a fazer com relação às cláusulas de tais contratos referentes ao controle do abuso de poder econômico e à segurança do tráfego ferroviário”.

O direito de passagem na nova lei de concessões

- A Medida Provisória 752/16 foi sancionada, na forma da Lei 13.448/2017, com a seguinte redação, no que diz respeito ao compartilhamento da malha:

Art. 9º. Sem prejuízo das demais disposições desta Lei, as prorrogações dos contratos de parceria no setor ferroviário também serão orientadas:

III – pela garantia contratual de capacidade de transporte a terceiros outorgados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), garantindo-se **o direito de passagem, de tráfego mútuo e de exploração por operador ferroviário independente**, mediante acesso à infraestrutura ferroviária e aos respectivos recursos operacionais do concessionário, garantida a remuneração pela capacidade contratada.

Próximos passos:

- A CNI agora está desenvolvendo esforços, junto à ANTT, para que a regulamentação da Lei atenda aos interesses dos usuários do transporte e da indústria brasileira.
- Sem o estabelecimento de um dispositivo claro para o direito de passagem, a Ferrovia Norte-Sul ficaria sem um porto de escoamento e os leilões de novos trechos ferroviários seriam comprometidos.
- A solução desse entrave é crucial não só para os usuários, mas também para a viabilização do sistema ferroviário planejado pelo Governo. Esta é a única forma para aumentar a competição do sistema e garantir fretes competitivos para a indústria.

Ferrovia Norte-Sul e as conexões portuárias prioritárias



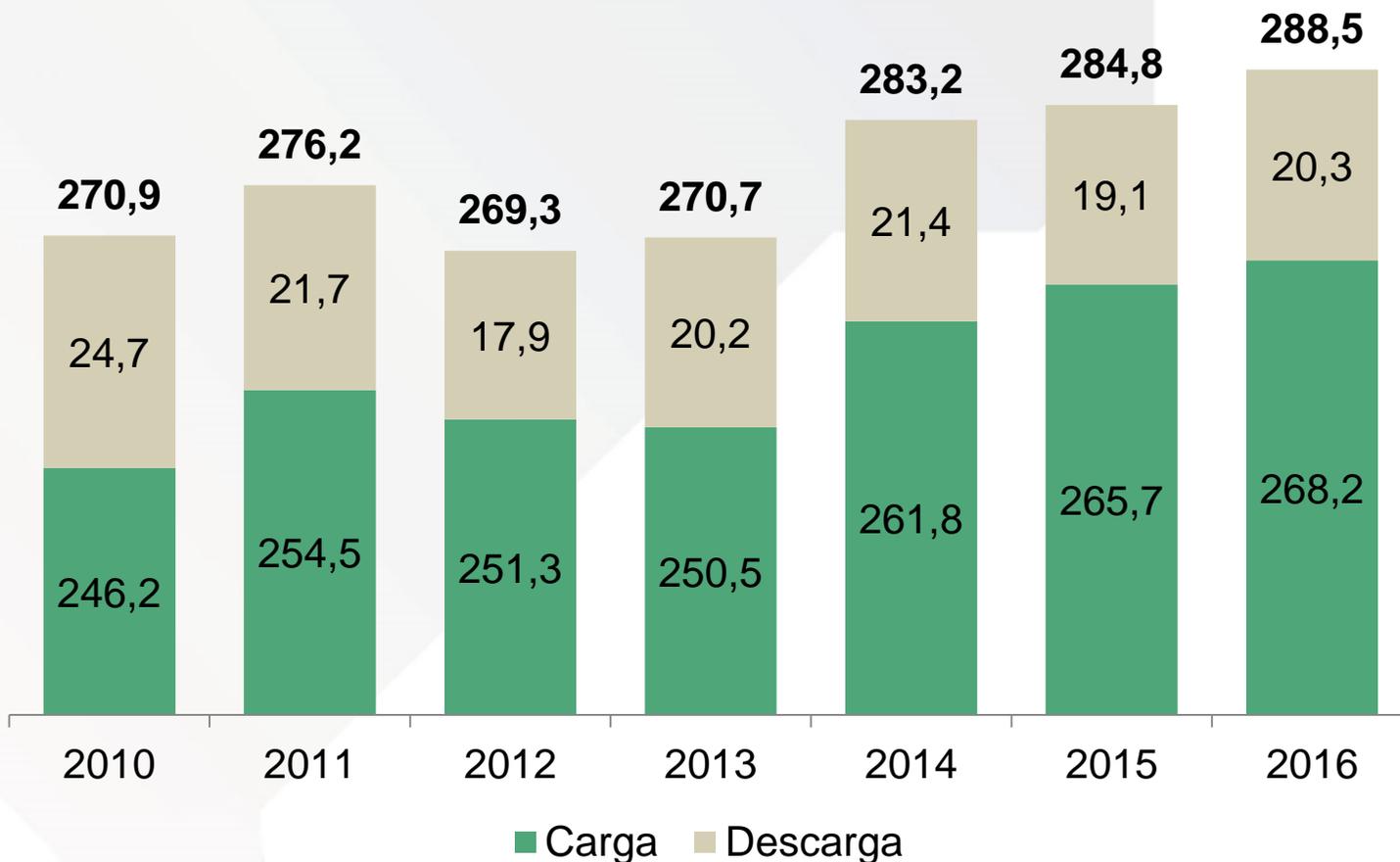
- A Norte-Sul, por ser a espinhal do sistema ferroviário nacional, **depende do direito de passagem** para se conectar ao restante da malha e acessar os portos de escoamento da produção

Prorrogação de Concessões

- Cinco concessões ferroviárias já formalizaram o pedido de prorrogação antecipada dos contratos de concessão à ANTT:
- ✓ **ALL Malha Paulista S.A** já encerrou a fase de audiência pública. A assinatura do aditivo contratual está prevista para o 2º semestre de 2017.
- ✓ **MRS Logística S.A, Ferrovia Centro-Atlântica S.A, Estrada de Ferro Carajás e Estrada de Ferro Vitória a Minas:** aguardam audiência pública

Os investimentos estimados são da ordem de **R\$ 25 bilhões** a serem realizados nos próximos 5 anos, com previsão de geração de mais de **100 mil empregos diretos** e **50 mil empregos indiretos**.

Movimentação de carga ferroviária em Minas Gerais (milhões de toneladas úteis)



Crescimento médio
de 1,9% a.a.

O minério de ferro
responde por 87%
da carga
transportada.



Confederação Nacional da Indústria

CNI. A FORÇA DO BRASIL INDÚSTRIA

Principais estações de carga e descarga

Estação	UF	Município	Ferrovias	Carga/Descarga	TU (milhões)
Carajás	PA	Parauapebas	EFC	Carga	146,3
Tubarão	ES	Serra	EFVM	Descarga	114,7
Ponta da Madeira	MA	Sao Luis	EFC	Descarga	114,2
Baia Sepetiba	RJ	Itaguaí	MRS	Descarga	52,8
Otavio Dapieve	MG	Rio Acima	MRS	Carga	49,6
Guaíba	RJ	Mangaratiba	MRS	Descarga	46,9
Virador de Vagões Minério	MA	Sao Luis	EFC	Descarga	35,1
Brucutu	MG	Barão de Cocais	EFVM	Carga	34,9
Casa de Pedra	MG	Congonhas	MRS	Carga	23,6
Conceição	MG	Itabira	EFVM	Carga	23,0
Alegria	MG	Mariana	EFVM	Carga	21,9
Olhos D'Água	MG	Belo Horizonte	MRS	Carga	13,5
Pires	MG	Ouro Preto	MRS	Carga	11,3
João Paulo	MG	Itabira	EFVM	Carga	9,8
Córrego do Feijão	MG	Congonhas	MRS	Carga	9,8
Fábrica	MG	Ouro Preto	EFVM	Carga	9,5

Minas Gerais responde por 29% da carga transportada na malha nacional

Obrigado!

Matheus Braga de Castro
Especialista em Políticas e Indústria
Gerência de Infraestrutura
Confederação Nacional da Indústria
(61) 3317-8385
matheus.castro@cni.org.br



Confederação Nacional da Indústria

CNI. A FORÇA DO BRASIL INDÚSTRIA