

# PLS 261/2018

Gabriel Fiuza de Bragança

Subsecretário de Regulação e Mercado - SRM  
Secretaria de Desenvolvimento da Infraestrutura – SDI  
Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade – SEPEC



MINISTÉRIO DA  
ECONOMIA



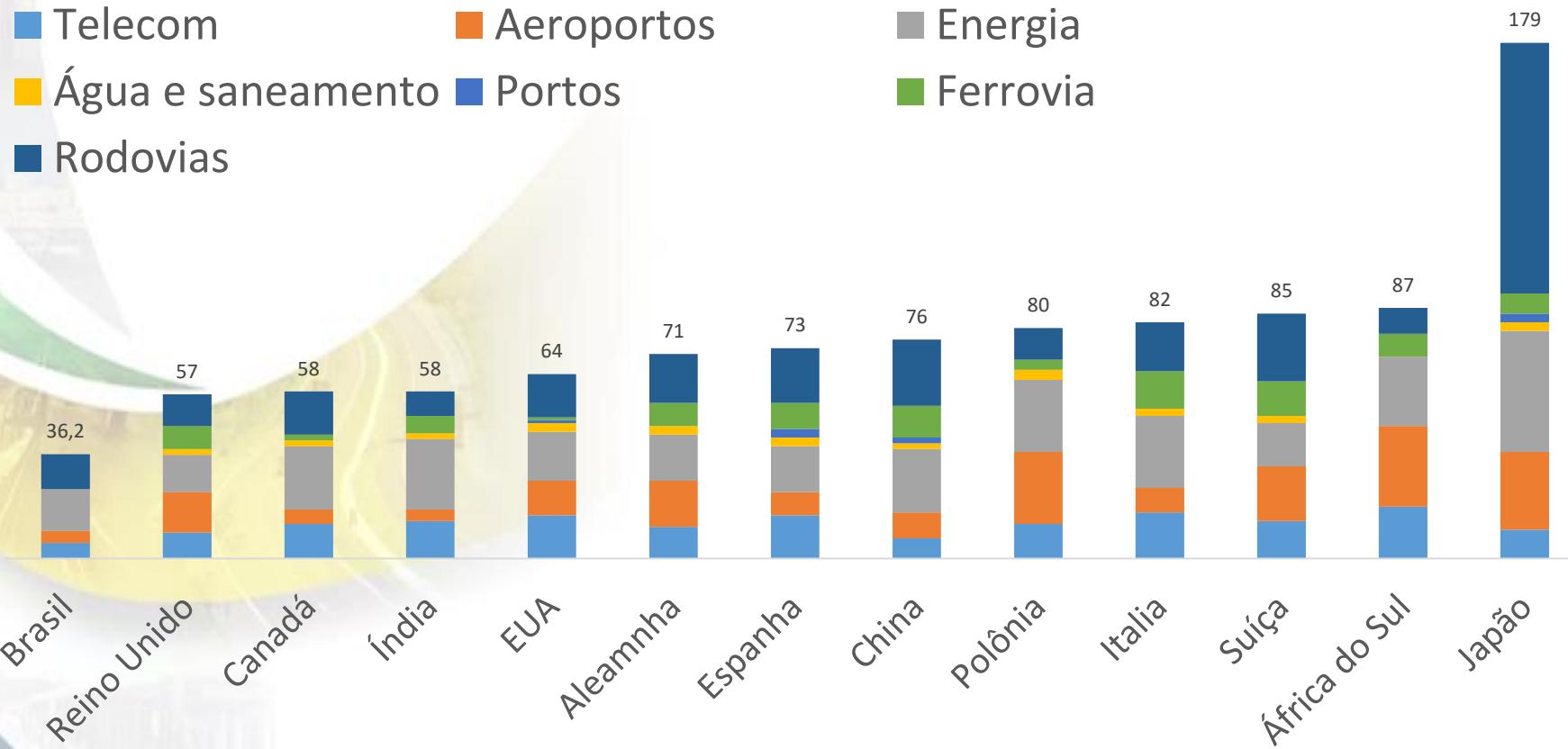
[www.economia.gov.br](http://www.economia.gov.br)

# AGENDA

- Cenário do mercado ferroviário de cargas
- Experiências similares bem sucedidas
- Principais pontos do PLS 261/18
- Considerações finais

- Cenário do mercado ferroviário de cargas
  - Experiências similares bem sucedidas
  - Principais pontos do PLS 261/18
  - Considerações finais

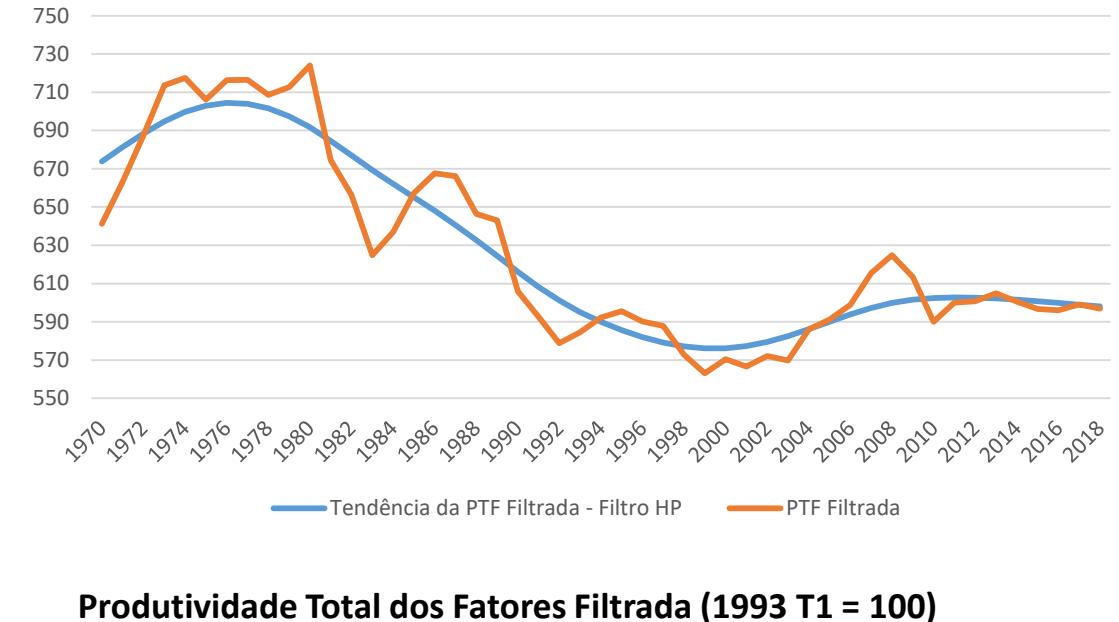
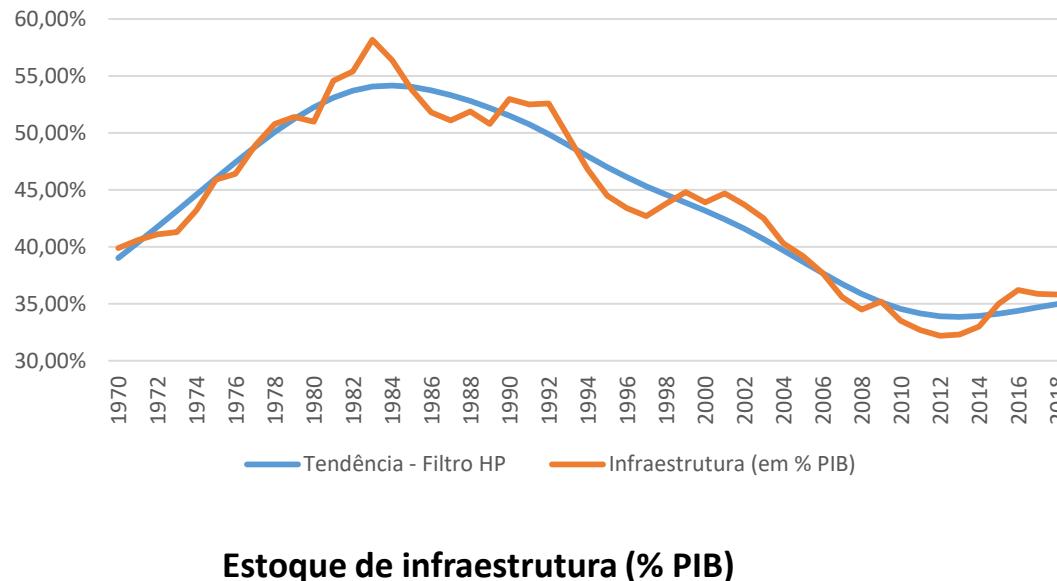
# Comparativo de Estoque de Infraestrutura



O Brasil é o 81º no ranking do Fórum Econômico Mundial em qualidade de Infraestrutura

Fonte: Para o Brasil, IPEA (2018) Desafios da Nação. Para os demais países, DOBBS, R. et al. Infrastructure productivity: how to save \$1 trillion a year. McKinsey Global Institute

# Diagnóstico: Infraestrutura e Produtividade



→ A queda da produtividade brasileira acompanhou a queda do estoque em infraestrutura

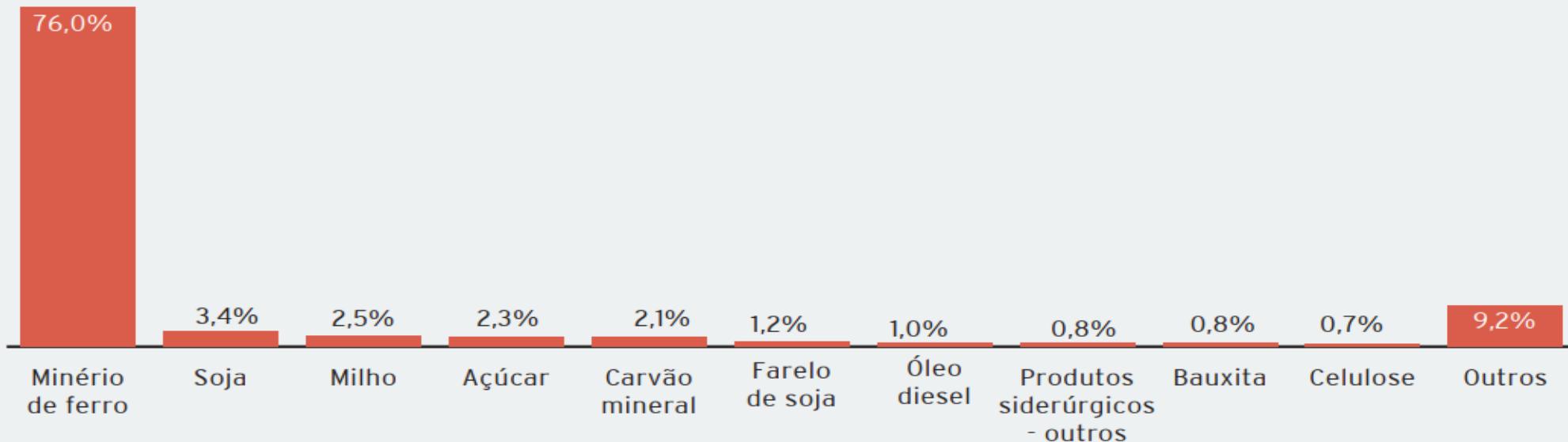
# DESAFIOS NO SETOR FERROVIÁRIO BRASILEIRO

Entre 2019-2040, estudos preliminares da SDI estimam a necessidade de investimentos em infraestrutura da ordem de R\$ 10 trilhões objetivando atingir um estoque de infraestrutura (em todos os setores) correspondente a 60% do PIB.

# NÚMEROS DO SETOR FERROVIÁRIO BRASILEIRO

## GRÁFICO 7

Principais mercadorias transportadas por ferrovias no período de 2011 a 2014 (em % do total de TU)

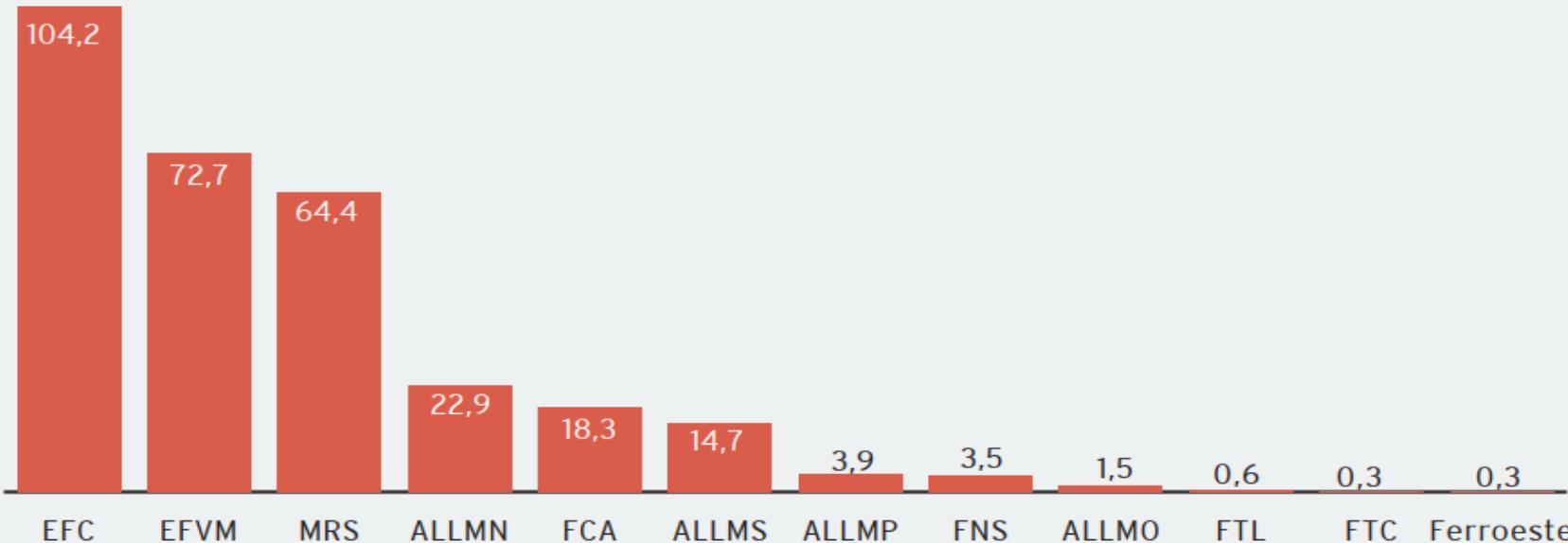


**Fonte:** Elaboração CNT com dados da ANTT.

# NÚMEROS DO SETOR FERROVIÁRIO BRASILEIRO

## GRÁFICO 4

Distribuição da produção de cargas no sistema ferroviário brasileiro por concessionária em 2014 (em bilhões de TKU)

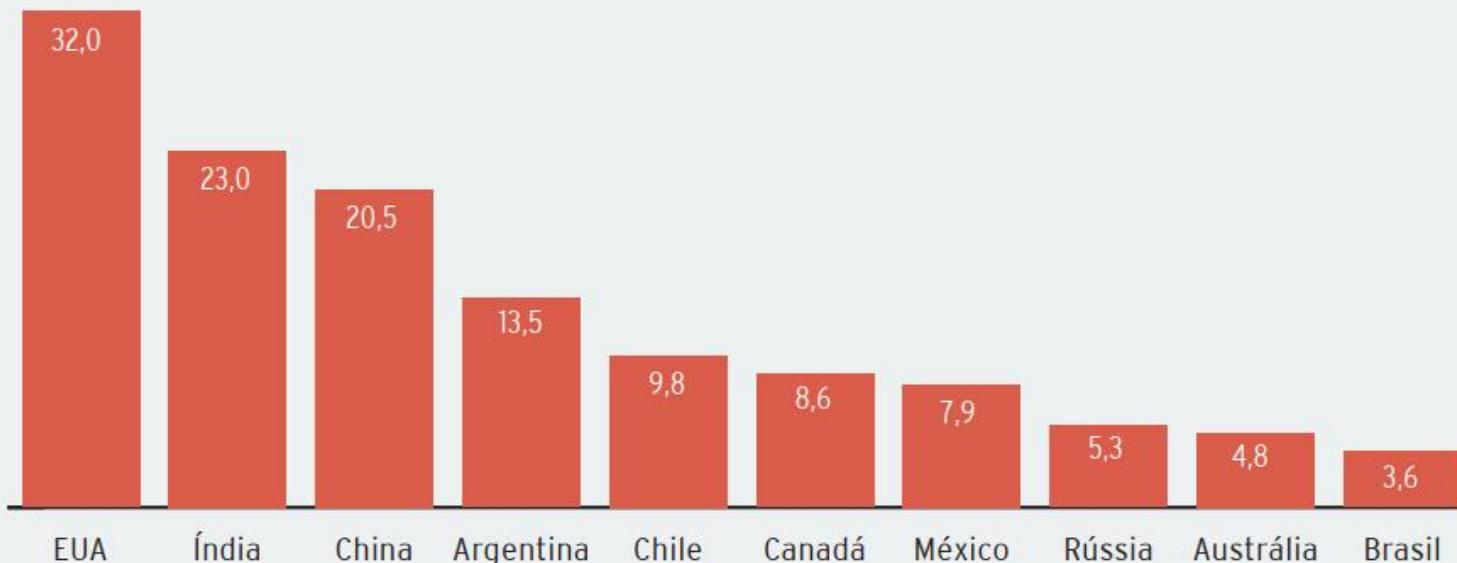


**Fonte:** Elaboração CNT com dados da ANTT.

# DESAFIOS NO SETOR FERROVIÁRIO BRASILEIRO

**GRÁFICO 1**

Densidade do transporte ferroviário (km de infraestrutura por 1.000 km<sup>2</sup> de área terrestre)



**Nota 1:** Para o cálculo da densidade do transporte ferroviário, foram utilizados os dados de área terrestre de cada país analisado.

**Nota 2:** Destacou-se, entre os países analisados, a China, que, no período de 2011 a 2014, apresentou crescimento de 122% em sua malha ferroviária.

**Fonte:** ANTT e CIA The World Factbook.

# DEFICIÊNCIAS NO SETOR FERROVIÁRIO BRASILEIRO

## OCIOSIDADE DA MALHA

**Tabela 2 – Percentagem da malha ferroviária que não é objeto de exploração comercial em 2017**

Malha	Extensão Total (km)	Treichos Ocosos da Malha da Concessionária (Percentagem)		
		Total	Treichos Não Operacionais (1)	Treichos Operacionais mas Ocosos (2)
RMS	7.223	28,8	26,7	2,0
FCA	7.222	27,4	0,8	26,6
FTL	4.295	70,3	70,3	0,0
RMP	2.055	41,8	41,0	0,8
RMO	1.973	16,3	16,0	0,3
MRS	1.685	21,9	19,3	2,6
EFC	978			
EFVM	894	1,8	1,8	0,0
FNSTN	745			
RMN	735			
EFPO	248			
FTC	163			
<b>Total</b>	<b>28.218</b>	<b>30,6</b>	<b>23,1</b>	<b>7,6</b>

(1) Trechos que constam da Declaração de Rede das concessionárias como de capacidade instalada zero [capacidade instalada: capacidade de transporte possível em um trecho ferroviário, expressa pela quantidade de trens que poderão circular, nos dois sentidos, em um período de 24 horas].

(2) Trechos que constam da Declaração de Rede das concessionárias como de capacidade instalada maior que zero, sendo que a concessionária não se dispõe a explorar no exercício [meta de produção igual a zero].

**Fonte:** Elaborado com base nas informações divulgadas nas Declarações de Rede 2017 das concessionárias, disponíveis em ANTT (2017b).

- Cenário do mercado ferroviário de cargas
- Experiências similares bem sucedidas
- Principais pontos do PLS 261/18
- Considerações finais

# Experiências similares bem sucedidas

- Setor de Telecom no Brasil
- Setor Portuário Brasileiro: o caso dos Terminais de Uso Privado – TUPs
- Mercado ferroviário nos EUA

# AUTORIZAÇÕES NO SETOR DE TELECOM

## Telefonia Móvel: da concessão à autorização

Privatização do sistema Telebrás com telefonia Fixa e Móvel (SMC) sob regime de concessão.

1997/1998



2000



Licitações de novas bandas para SMP

2001



2002



Fim da adaptação/migração

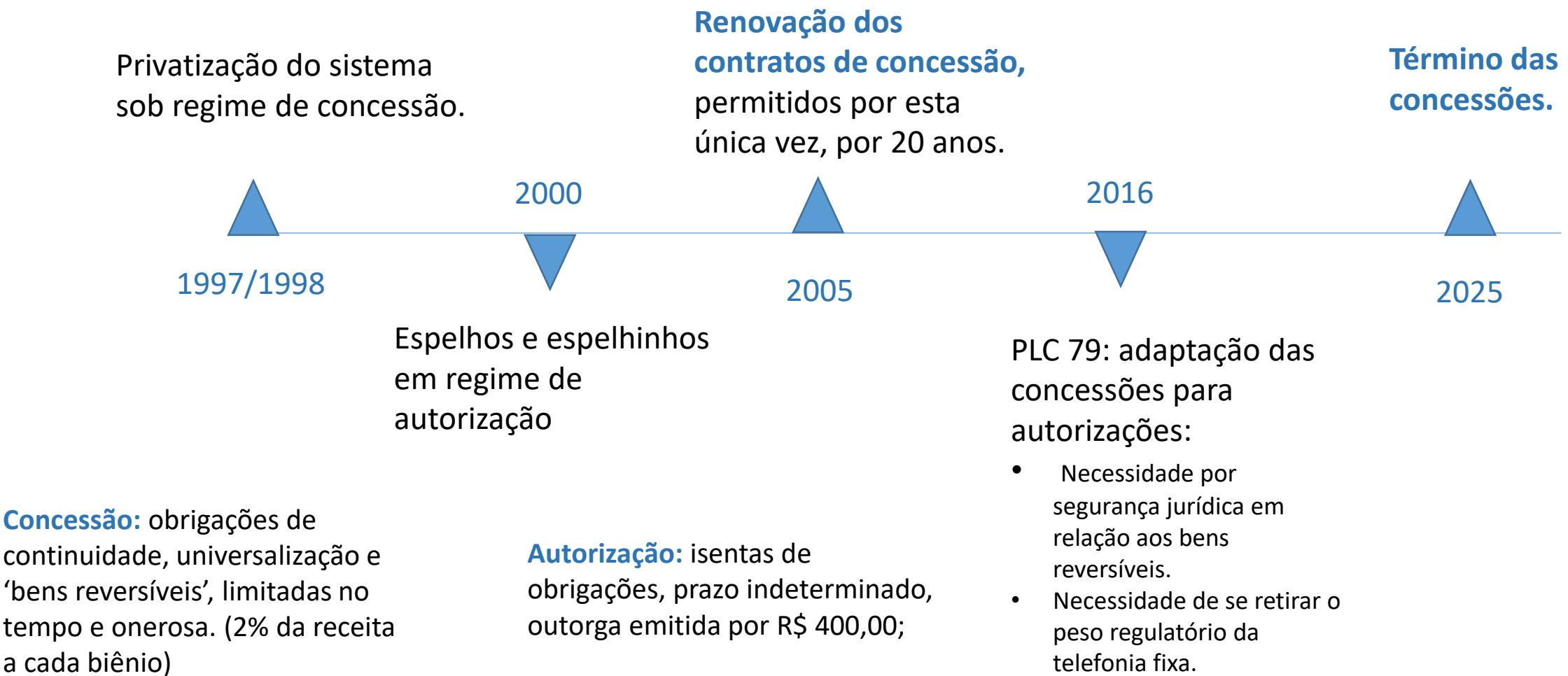
2004



Diretrizes para o Serviço Móvel Pessoal (SMP)

Normas de transição para [adaptação da Concessão do SMC para autorizações do SMP](#)

# Telefonia Fixa: Coexistem Concessão e Autorização

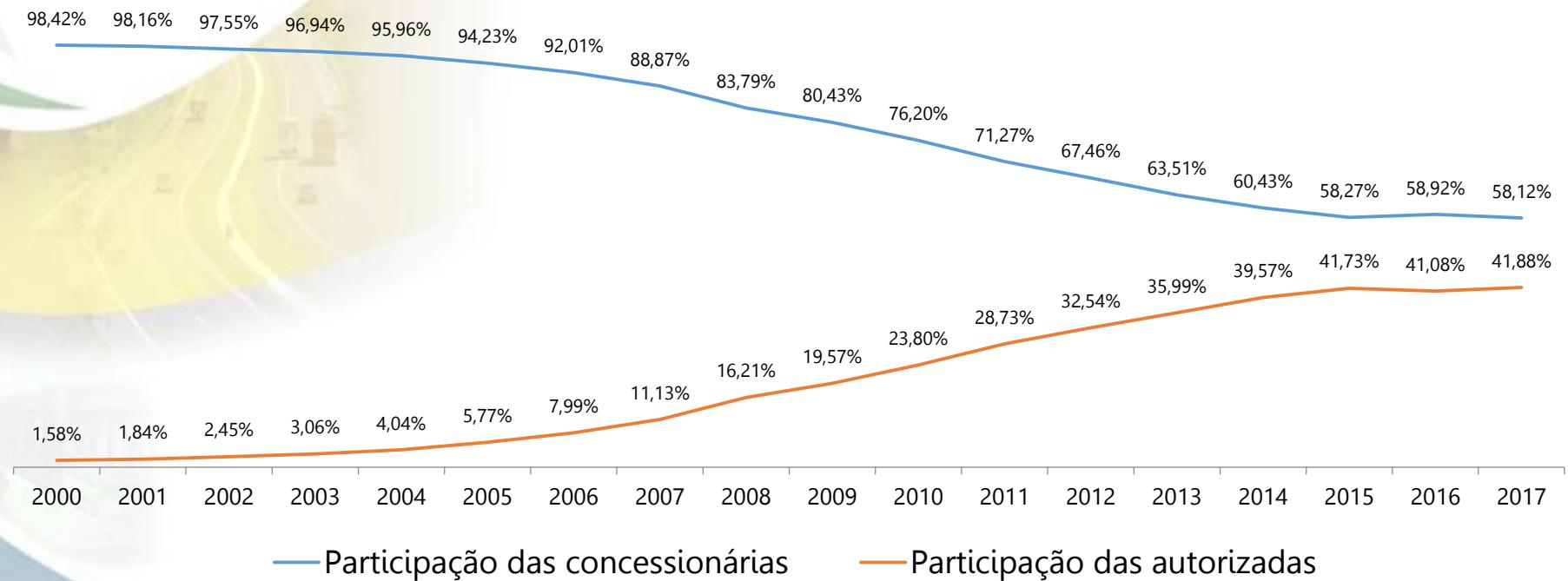


# AUTORIZAÇÕES NO SETOR DE TELECOM

## Telefonia Fixa

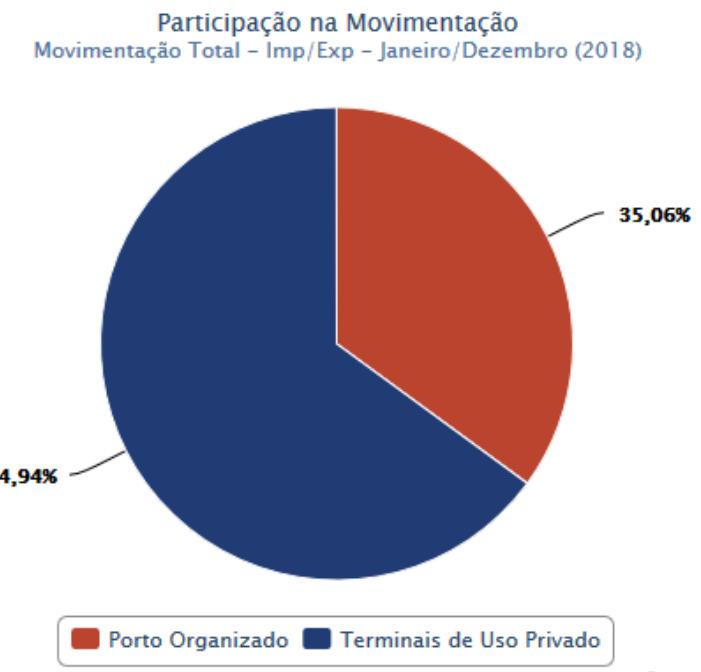
Participação dos acessos das concessionárias  
e das autorizadas no mercado

Nº de concessionárias: 5  
Nº de autorizadas: 452



# TERMINAIS DE USO PRIVADO - TUPs

- Lei nº 8.630/93 – Lei de Modernização dos Portos: disciplinou autorização dos TUP's
- Lei 12.815/13 – Nova Lei dos Portos: retirou restrições para que possam transportar cargas de terceiros
- Até 2018: **134 TUPs autorizados** x 37 Portos Organizados
- Movimentação em 2018:



# SETOR FERROVIÁRIO NOS EUA

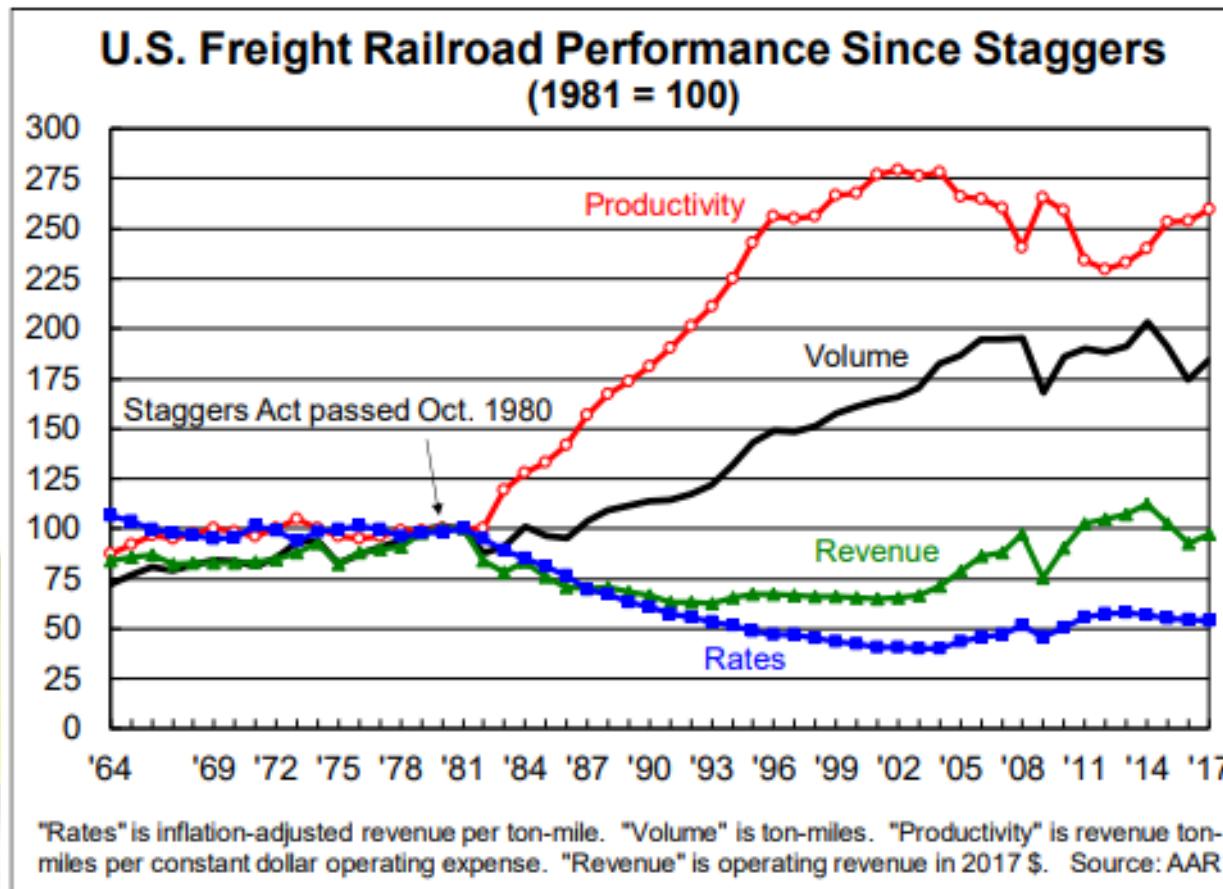
- Staggers Rail Act (1980) abriu o mercado reduzindo a carga regulatória
- Atualmente, são aproximadamente 600 linhas operadas por cerca de 700 companhias
- Malha superior a 220 mil km
- 91% (granéis) e 9% demais (containers)

They haven't always been able to do so. In the 1970s, the U.S. freight rail industry was on the brink of ruin, largely because of decades of excessive regulation. Recognizing the status quo was not tenable, Congress passed the Staggers Rail Act of 1980, which put in place a more balanced regulatory system under which railroads could largely decide for themselves (rather than have Washington decide for them) what routes to use, what services to offer, and what prices to charge. Importantly, the Staggers Act kept in place protections for rail customers,

Fonte: Association of American Railroads (AAR)

<https://www.aar.org/wp-content/uploads/2018/08/AAR-Continued-Need-Balanced-RR-Regulation.pdf>

# SETOR FERROVIÁRIO NOS EUA



Fonte: [Association of American Railroads](#) (out/2018)

- Cenário do mercado ferroviário de cargas
- Experiências similares bem sucedidas
- **Principais pontos do PLS 261/18**
- Considerações finais

## **SDI/SEPEC/ME ENTENDE QUE O PLS CONTRIBUIRÁ PARA O AVANÇO DO SETOR**

- ✓ Permite ao investidor privado tomar iniciativas.
- ✓ Novos empreendimentos não dependerão de estudos, licitações ou contratos feitos pelo Poder Público.
- ✓ Com menos amarras, e sem garantia de equilíbrio econômico-financeiro dada pelo Governo, operadoras ferroviárias terão mais incentivos à inovação tecnológica e à produtividade.

# EFEITOS ESPERADOS DA APROVAÇÃO DO PLS 261/2018

- Novos mercados: viabilização de novos ramais ferroviários no território brasileiro, aumentando a capilaridade do sistema;
- Solução de gargalos ferroviários: complementariedade com linhas e ramais já concedidos (*short lines*);
- Solução de gargalos portuários: viabilização de novos TUP's;
- Não só *short lines*: restauração e aproveitamento da malha ociosa já existente, inclusive de linhas extensas sob a gestão da União ou de concessionárias (convém ajustar PLS);
- Potencial para incrementar o transporte de passageiros, atualmente restrito praticamente à EFVM (cerca de 1 milhão de passageiros/ano) e à EFC (350 mil passageiros/ano);
- Potencial para desenvolvimento do turismo em diferentes regiões do país.

# OPORTUNIDADES DE MELHORIA

❑ Ampliação da abrangência para incluir linhas e ramais já existentes que estejam subutilizados (brownfield), por meio de arrendamento ou cessão pelo Poder Público ou concessionárias.

❑ Revisão da exigência de participação mínima no capital e na malha de empresa que já administre ferrovias com o mesmo perfil: barreira à entrada de novos players desnecessária.

❑ Revisão da exigência de título de propriedade ou posse: barreira à entrada de novos players desnecessária.

❑ Mecanismo da autorregulação x competências da Agência Reguladora

**Art. 9º** Serão exploradas mediante autorização precedida de chamada ou anúncio públicos e, quando for o caso, de processo seletivo público, as ferrovias construídas ou adquiridas pela iniciativa privada, em regime de direito privado, nos termos desta Lei.

**Art. 27.** O capital social do requerente da autorização será formado, no mínimo, em quatro por cento por firmas ferroviárias que já administrem ferrovias com o mesmo perfil de movimentação de cargas ou passageiros em, ao menos, dois por cento da extensão da ferrovia requerida.

**Art. 10.** O interessado em obter a autorização de ferrovias em regime privado poderá requerê-la ao órgão ou à entidade competente a qualquer tempo, na forma do regulamento.

§ 1º O requerimento será instruído de:

III – prova de título de propriedade, inscrição de ocupação, certidão de aforamento, cessão de direito real, contrato de promessa de compra e venda, contrato de promessa de repartelamento, ou outro instrumento jurídico que assegure o direito de uso e fruição do respectivo terreno necessário ao empreendimento ferroviário, além de outros documentos previstos no instrumento de abertura, em, pelo menos, um vinte avos do trajeto da ferrovia privada requerida, nos termos dos projetos logísticos e urbanísticos;

**Art. 47.** Os titulares das administrações ferroviárias, juntamente com os usuários, os embarcadores e a indústria, poderão instituir entidade autorregulatória, sob a forma de pessoa jurídica de direito privado, sem fins lucrativos, nos termos de seu estatuto, desta Lei e seu regulamento.

- Cenário do mercado ferroviário de cargas
- Experiências similares bem sucedidas
- Principais pontos do PLS 261/18
- Considerações finais

# CONSIDERAÇÕES FINAIS

- ✓ Efeitos da aprovação do PLS seriam importantes, porém graduais;
- ✓ Respeito a contratos vigentes: caberá à agência reguladora reconhecer e aplicar a exclusividade contratual das concessionárias incumbentes;
- ✓ Especial atenção à governança da regulação e autorregulação no que diz respeito aos aspectos de segurança e técnicos.