DIÁLOGOS
HIDROVIÁVEIS
PROGRAMA DE INTEGRAÇÃO PERMANENTE DE INICIATIVAS PARA O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL DAS HIDROVIAS BRASILEIRAS
idelt
Diálogos Hidroviáveis:
Privatização hidroviária
Frederico Bussinger
27/NOV/2019

Privatizar
POR que?

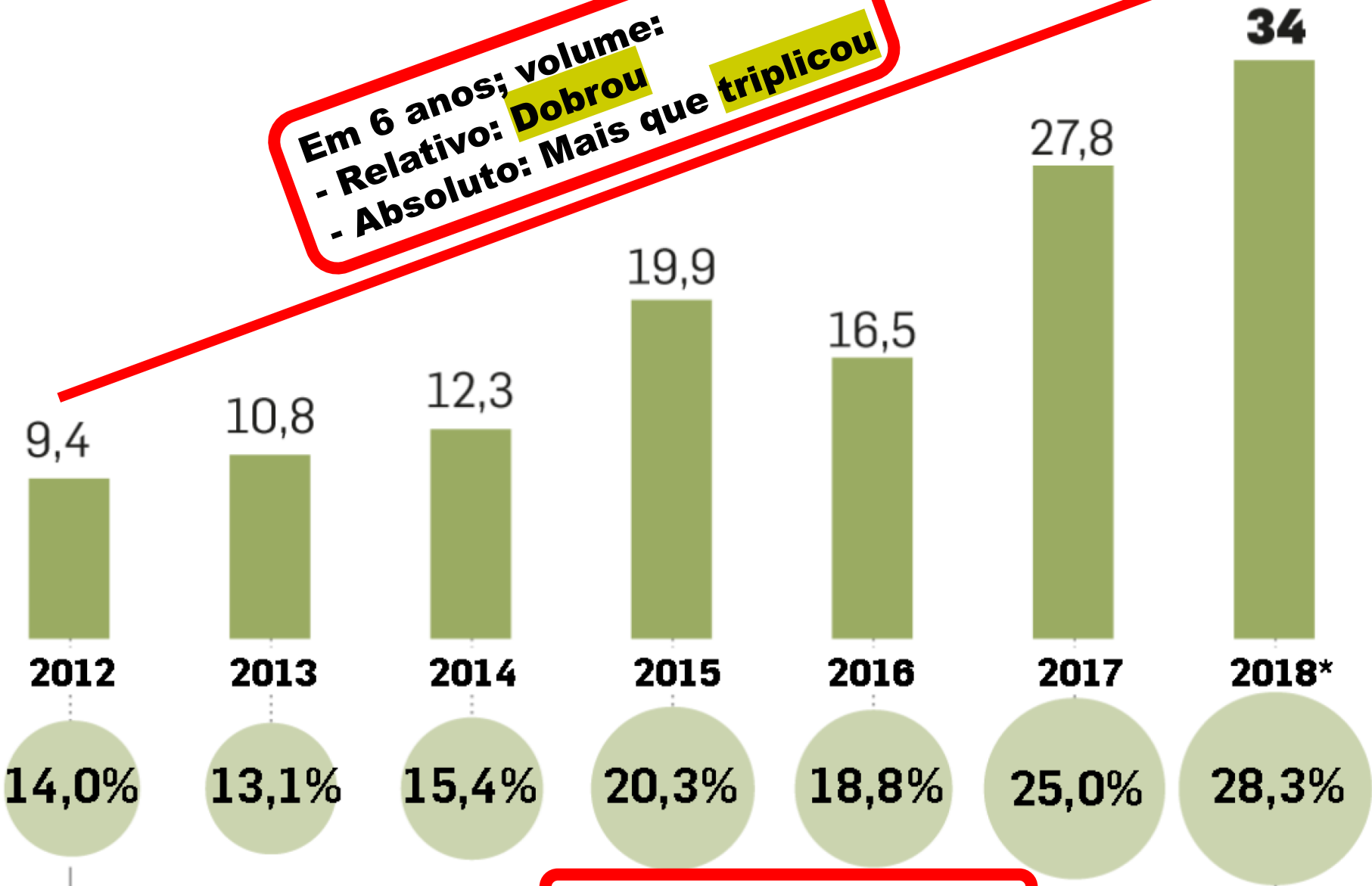
"Privatizar
tudo que for possível"
[Diretriz geral]

Exportação

EM MILHÕES DE TONELADAS

Copo meio cheio...

Em 6 anos; volume:
- Relativo: Dobrou
- Absoluto: Mais que triplicou



Relação Arco Norte/Brasil

... copo quase vazio: “5 Mississipis!”

Por que as HIDROVIAS não deslancham?

Momento oportuno: Está mais ou menos claro os NÃOs; mas os SINs estão por ser definidos.

Quase todos os subsetores sociais estão tendo que se repensar: por que não a HIDROVIA?

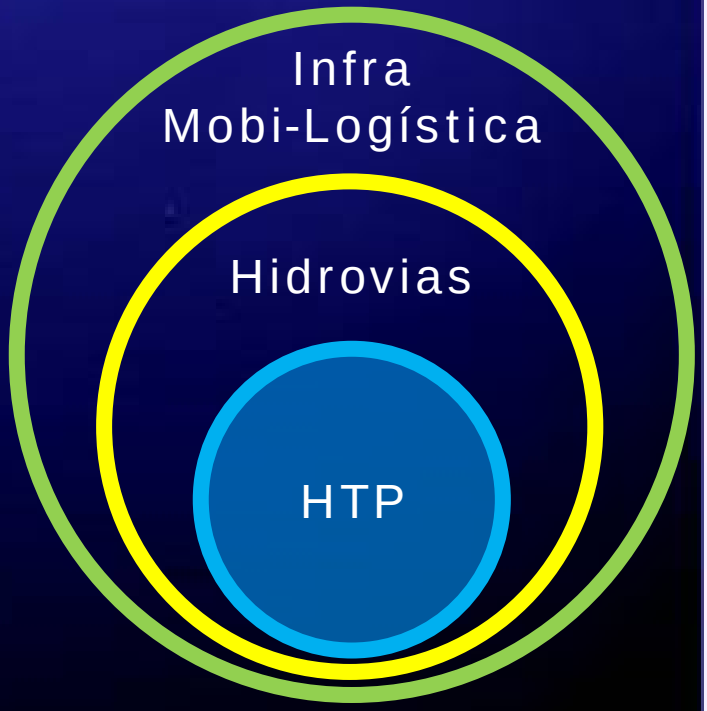
Decifra-me ou te devoro!

Por que as HIDROVIAS não deslancham?

Momento oportuno: Está mais ou menos claro os NÃOs; mas os SINs estão por ser definidos.

Quase todos os subsetores sociais estão tendo que se repensar: por que não a HIDROVIA?

A Hidrovia Tietê-Pará (HTP): um “*case*”!



Entraves nos caminhos das ferrovias

[... da infraestrutura, em geral!!!]

01) No identificar oportunidades
02) No esquadrinhar o mercado
03) No conceber
04) No planejar
05) No projetar
06) No negociar com os diversos atores ("*stakeholders*")
07) No autorizar
08) No licenciar
09) No modelar
10) No licitar
11) No estruturar/financiar
12) No implantar
13) No operar
14) No comercializar
15) No fiscalizar (obras e operações)

Manifesto: "*Trilhos pelo Brasil*"
Lançamento: 22º Intermodal/2016

Por que a HTP (e as HIDROVIAS) não deslancha?

1) Eclusas: FCS da HTP. Mas são limitadas!

2) Uso múltiplo das águas: Lei; OK. E a gestão?

3) Frota pouco diversificada

4) Os "*2 Tietês*"... e suas peculiaridades

5) **Necessidade de articulação intermodal**

OBS: Único modo de transporte (quase) auto-suficiente é o rodoviário. Os demais dependem de, pelo menos, um outro!

6) Do modal ao logístico (no planejamento e gestão)

7) De corredores logísticos a corredores de desenvolvimento

8) Licenciamento: OIT-169; limitações e imprevisibilidade

9) *Funding*: Recursos escassos + receitas acessórias limitadas

10) Governança indefinida; regulação *"multifocal"* e imprevisível; compliance inexistente

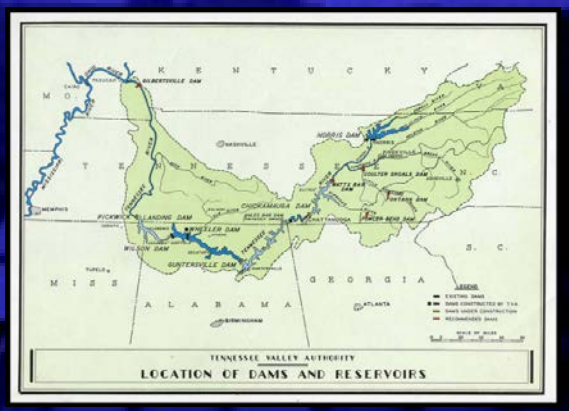
11) Planejar e executar

OIT-169

De comum a esses empreendimentos está a Convenção OIT-169. Ou melhor, o Decreto nº 5.051/04 que a introduziu no ordenamento jurídico brasileiro: apenas outros 22 dos 187 países-membros da OIT o fizeram; 15 latino-americanos.

Se concebida tal governança, em termos de implementação, duas alternativas cogitáveis: i) Ainda sob a OIT-169: procurar reduzir as várias subjetividades de sua aplicação; SMJ, viável por meio de outro Decreto; ii) Como não há previsão de cumprimento parcial da Convenção, e para preservar compromissos internacionais assumidos, o Brasil precisaria utilizar a janela de denúncia prevista por seu art. 39: 10 em 10 anos; ou seja, entre 5/SET/2021–22.

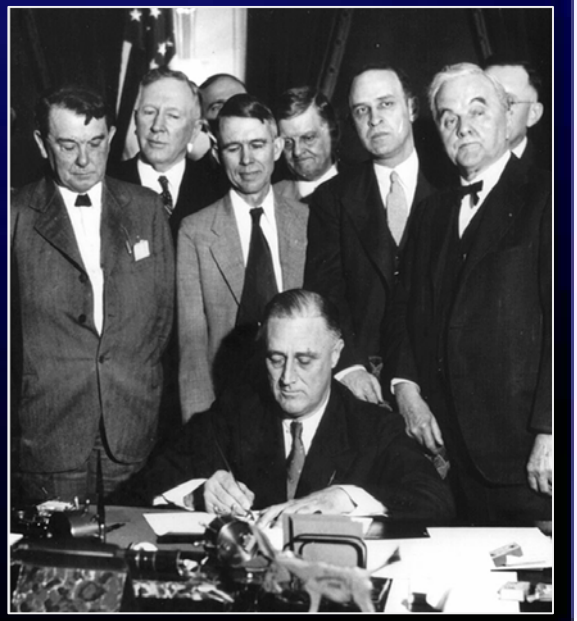
Privatizar
O que?



A Tennessee Valley Authority (TVA) é uma empresa do governo federal do USA. Criada pelo Congresso em 18/MAI/1933, para planejar, gerenciar e prover:

1) **Navegação,**
2) **Controle de inundações,**
3) **Geração de eletricidade,**
   (30 hidrelétricas, 8 carvão, 16 GN, 3 nucleares, 14 solares, 1 eólica)
4) **Fabricação de fertilizantes,**
5) **Lazer,**
6) **Turismo,**
7) **Pesca,**
8) **Agricultura, e**
9) **Desenvolvimento econômico**

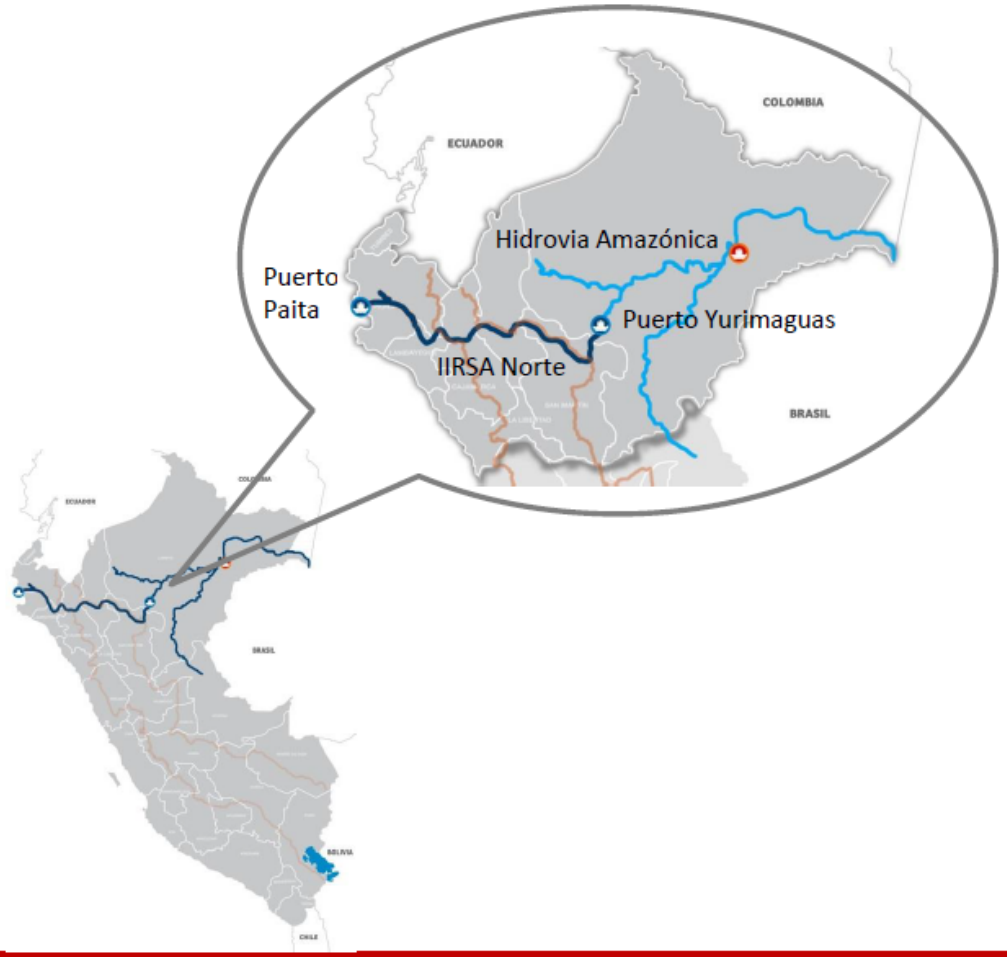
ao Tennessee Valley, uma região particularmente afetado pela Grande Depressão.



O “case” peruano

ASPECTOS RELEVANTES

EJE MULTIMODAL AMAZONAS NORTE



Conexión de la costa norte del Perú con Brasil:

- Recorre desde el Océano Pacifico hasta la Amazonía del Brasil.
- En Perú atraviesa las regiones de Piura, Lambayeque, Cajamarca, Amazonas, San Martín y Loreto favoreciendo el dinamismo comercial de la zona Nor oriental del Perú.
- El proyecto Hidrovía Amazónica conectará con el puerto fluvial de Yurimaguas (concesionado el 2011), la carretera interoceánica IIRSA Norte (concesionada el 2006), y el Puerto de Paita, Piura (concesionado el 2009), lo cual ofrecerá un corredor hacia desde Brasil hacia el gran mercado asiático y Australia.

Nueva corredor para interconectar los países del Pacífico Sur y el Atlántico

HIDROVÍA AMAZÓNICA:
- FICHA RESUMEN-

- **Ubicación:** Región Loreto y Región Ucayali.
- **Descripción:** El Concesionario deberá elaborar estudios definitivos y desarrollar trabajos de mediciones de nivel, monitoreo, traza de canal y dragado en malos pasos en los ríos Huallaga, Marañón, Ucayali y Amazonas a fin de garantizar la navegabilidad de dichos ríos las 24 horas y los 365 días del año.
  - **Inversión aproximada (*):** US$ 95 millones.
  - **Modalidad:** Cofinanciado.
  - **Plazo de la concesión:** 20 años.
- **Estado actual del proceso:** Informe Previo de la Contraloría General de la República recibido.
- **Fecha de adjudicación prevista:** Julio 2017
- **Concedente:** Ministerio de Transportes y Comunicaciones

(*) La inversión no incluye IGV

HIDROVÍA AMAZÓNICA:
OBJETIVO Y OBRAS

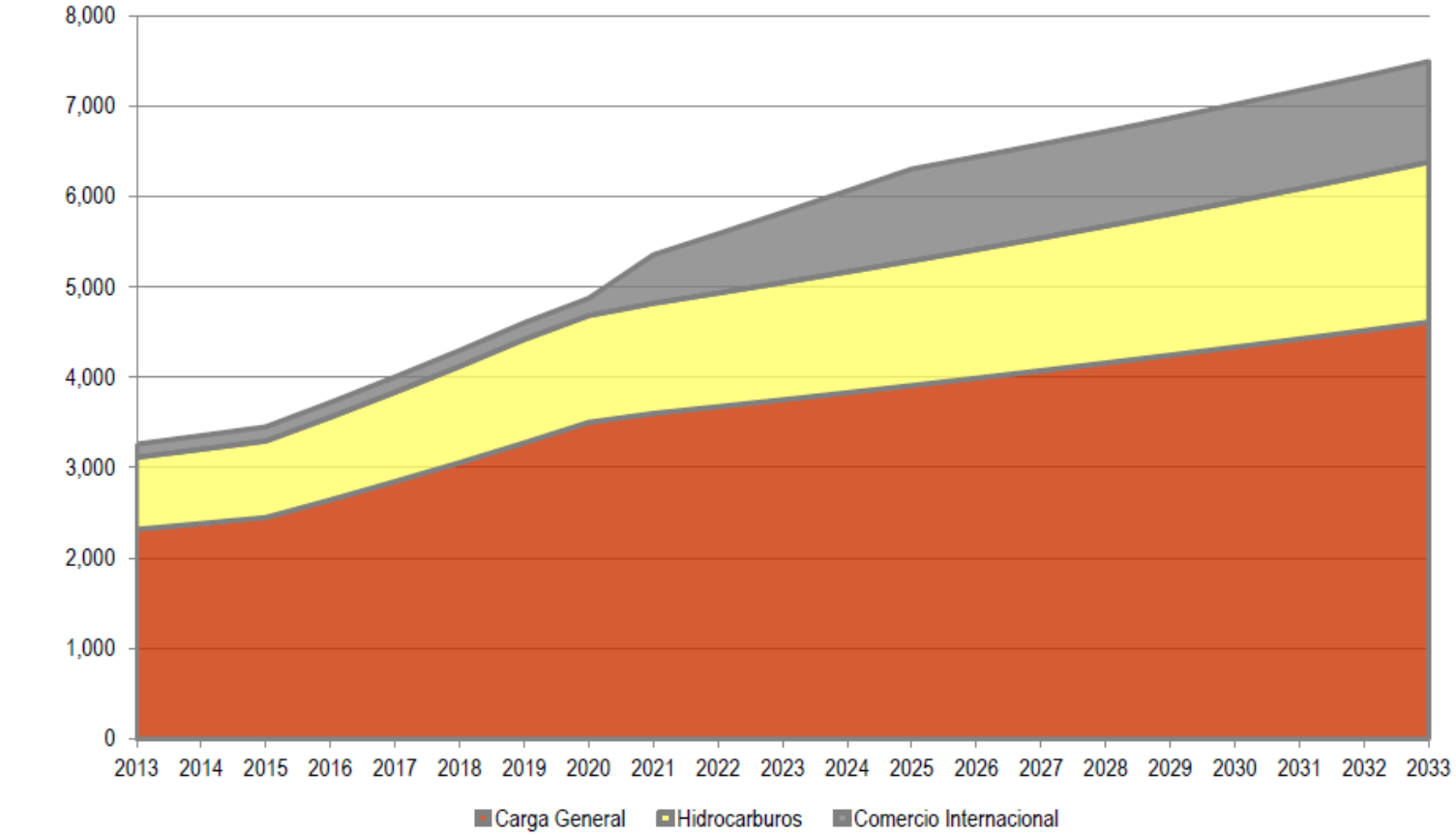
OBJETIVO:

- Implementar obras y acciones para la mejora de las condiciones de navegabilidad en estas vías fluviales, para que el tráfico de pasajeros y cargas sea: eficiente, económico, seguro, y confiable, los 365 días del año.

OBRAS:

- Obras de **dragado** para garantizar la profundidad y ancho del canal de navegación en zonas críticas (Malos Pasos) y en el Acceso al Puerto de Iquitos.
- Implementación de un **sistema de información** al navegante sobre la traza del canal de navegación, que le permita efectuar la navegación asistida con GPS.
- Instalación de estaciones de **medición de niveles** con transmisión de información y difusión vía Web en tiempo real.
- Establecimiento de un **sistema de monitoreo** de las condiciones de navegabilidad.
- **Sistema de limpieza** de troncos clavados en el lecho del canal (quirumas).

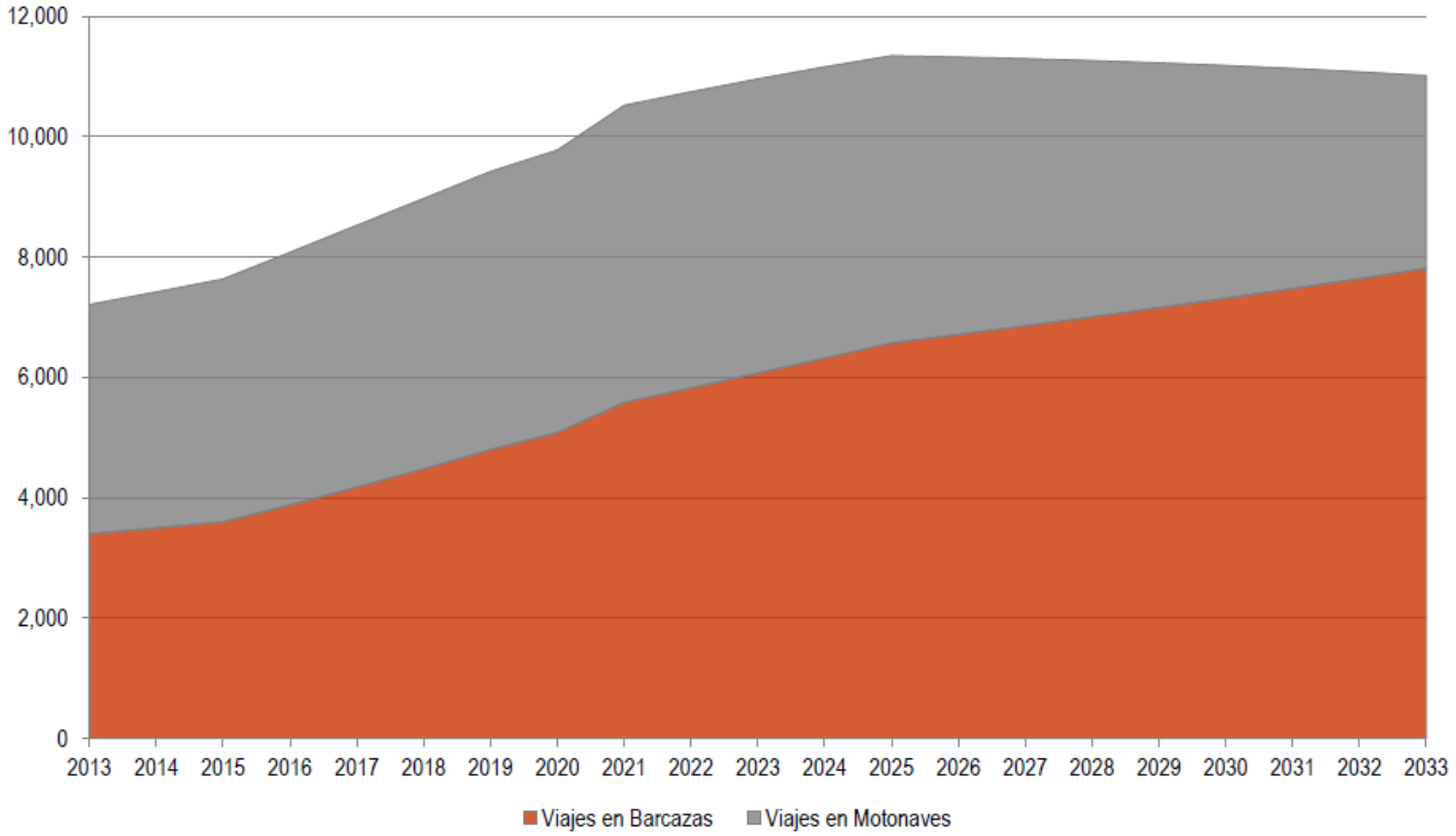
PROYECCIÓN DE LA DEMANDA



Se prevé que el tráfico de cargas, en el escenario neutro, pase de 3,25 millones de toneladas a 7,49 millones en 2033

Fuente: PROINVERSION

PROYECCIONES DE NAVES



Evolución del tráfico de naves, considerando que el 70 % de las mismas van cargadas al 100 % y el otro 30 % van cargadas al 50 %,

REQUISITOS DE CALIFICACIÓN

Requisitos técnico – operativos

1. Experiencia mínima en obras de dragado (marítimas y/o fluviales): **10 años o más.**

2. Obras en vías navegables fluviales y/o canales de navegación fluvial: **3 obras de 1.000.000 m3 cada una (sin límite de antigüedad).**

3. Volumen de obras de dragado realizadas (marítimas y/o fluviales): **1.000.000 m3 anuales en promedio, en los últimos cinco (5) años.**

BENEFICIOS DEL PROYECTO

COMPETITIVIDAD

- Reducción de costos de operación de las naves, fletes y pasajes al mejorar la ocupabilidad y rendimiento de las naves (navegación durante todo el año sin encallamientos)

- Reducción de riesgos de derrame y de impactos externos como consecuencia de accidentes.

Mayor y mejor utilización de los distintos terminales de la zona

- Mayor oportunidad de participación en cadenas logísticas más avanzadas

- Eleva los nivel de servicio brindados al pasajero y a la carga.

✓ Mejora en los tiempos y mayor seguridad en el viaje.
✓ Reduce el nivel de perdida de productos perecibles
✓ Mayor confiabilidad del servicio permite la planificación de viajes y horarios, reduciendo la variabilidad de los fletes y mejorando la interconexión multimodal.

DESARROLLO SOCIO-ECONOMICO DE LA REGION

REPUBLICA DEL PERÚ

PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones

ProInversión

CONTRATO DE CONCESIÓN

"HIDROVIA AMAZONICA:
Ríos Marañón y Amazonas, tramo Saramiriza – Iquitos – Santa Rosa;
río Huallaga, tramo Yurimaguas – Confluencia con el río Marañón;
río Ucayali, tramo Pucallpa – confluencia con el río Marañón"

Setiembre de 2017

OBJETO

2.3. Conforme a la definición contenida en el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, por el presente Contrato el CONCEDENTE otorga en Concesión al CONCESIONARIO el derecho a la Explotación de los Bienes de la Concesión durante el plazo de vigencia de la misma. El CONCESIONARIO se hace responsable por el diseño, financiamiento, construcción, operación, mantenimiento del Proyecto Hidrovía Amazónica: ríos Marañón y Amazonas, tramo Saramiriza – Iquitos – Santa Rosa; río Huallaga, tramo Yurimaguas – Confluencia con el río Marañón; río Ucayali, tramo Pucallpa – confluencia con el río Marañón (en adelante "Hidrovía Amazónica"), de conformidad con las estipulaciones contenidas en este Contrato.

DERECHOS Y DEBERES DEL CONCESIONARIO

8.1. La Explotación de la Hidrovía Amazónica por el CONCESIONARIO constituye un derecho en la medida que es el mecanismo mediante el cual el CONCESIONARIO recibe el Cofinanciamiento, así como un deber, en la medida en que el CONCESIONARIO está obligado a mantener la operatividad de dicho sistema y prestar el Servicio Estándar a los Usuarios dentro de los estándares especificados en el EDI, el Contrato y sus anexos.

La prestación del Servicio Estándar de manera exclusiva por el CONCESIONARIO constituye un deber y un derecho.

Es deber del CONCESIONARIO, dentro de los límites del Contrato, responder por los actos, omisiones o negligencias del personal a cargo de la Explotación o de los contratistas que el CONCESIONARIO decida contratar, siendo siempre el CONCESIONARIO único responsable frente al CONCEDENTE.

CAPÍTULO IX: TARIFA

9.1. Por la prestación del Servicio Estándar el CONCESIONARIO estará facultado a cobrar la Tarifa, según lo estipulado en el Anexo 5 del Contrato de Concesión.

COFINANCIAMIENTO

10.6 El Cofinanciamiento es el aporte del CONCEDENTE, por los recursos faltantes, que no logran ser cubiertos por la recaudación de la Tarifa por los Servicios Estándar y los eventuales ingresos a que tenga derecho el CONCEDENTE por Servicios Especiales, y que permite remunerar al CONCESIONARIO conforme con los pagos por PAO, PAMO y PME. Las condiciones que determinan el Cofinanciamiento se establece en el Anexo 16 y sus Apéndices.

HIPOTECA DEL DERECHO A LA CONCESIÓN

11.6 El CONCESIONARIO tiene derecho a otorgar en hipoteca su derecho de Concesión conforme a lo establecido en las Leyes y Disposiciones Aplicables, en garantía del Endeudamiento Garantizado Permitido. La solicitud de autorización y la constitución de la garantía y su respectiva ejecución extrajudicial se regirán por las siguientes reglas:

CAPÍTULO XX: DOMICILIOS

FIJACIÓN

20.1 Salvo pacto expreso en sentido contrario que conste en el Contrato, todas las notificaciones, citaciones, peticiones, demandas y otras comunicaciones relacionadas con el Contrato, deberán realizarse por escrito y se considerarán válidamente realizadas cuando cuenten con el respectivo cargo de recepción o cuando sean enviadas por courier, por télex o por fax, una vez verificada su recepción, a las siguientes direcciones:

Si va dirigida al CONCEDENTE:
Nombre: Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
Dirección: Jirón Zorritos Nº 1203, Lima 1.
Atención: Dirección General de Concesiones en Transportes

Si va dirigida a EL CONCESIONARIO:
Nombre: Concesionaria Hidrovía Amazónica S.A.
Dirección: Av. Javier Prado Oeste N° 4135, Piso 7, Santiago de Surco
Atención: Gerente General

Si va dirigida al REGULADOR:
Nombre: Organismo Regulador de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN
Dirección: Calle Los Negocios 182 Piso 4, Surquillo.
Atención: Gerente General o a quien éste designe.

Perú

Administração Pública X Administração Privada

ASPECTO	ADM. PÚBLICA	ADM. PRIVADA
Direito	**Público**	**Privado**
Regra Geral	**Só fazer o permitido**	**Não fazer o proibido**
Ênfase	**Instrumental / Processual**	**Finalística / Resultado**
Postura (Cliente / empregado)	**Isonomia**	**Customização** (Tratar diferentemente os desiguais)
Instrumento corretivo	**Punição / ostracismo**	**Premiação / Punição**
Ênfase Econômica	**Macroeconomia** (Orçamento / verbal)	**Microeconomia** (Contabilidade, custo, preço)
Visibilidade dos atos	**Publicidade**	**Segredo é a alma do negócio**

Importante:
Atores com diferentes perspectivas; distintos instrumentos !

DIÁLOGOS HIDROVIÁVEIS

PROGRAMA DE INTEGRAÇÃO PERMANENTE DE INICIATIVAS PARA O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL DAS HIDROVIAS BRASILEIRAS

idelt

FREDERICO BUSSINGER
011-3068-6868
fbussinger@idelt.org.br
www.idelt.org.br

OBRIGADO!

AVALIAÇÃO DE IMPACTOS: METODOLOGIA (Res. CONAMA 01/86)

AVALIAÇÃO DE IMPACTO

Impactos

Positivos

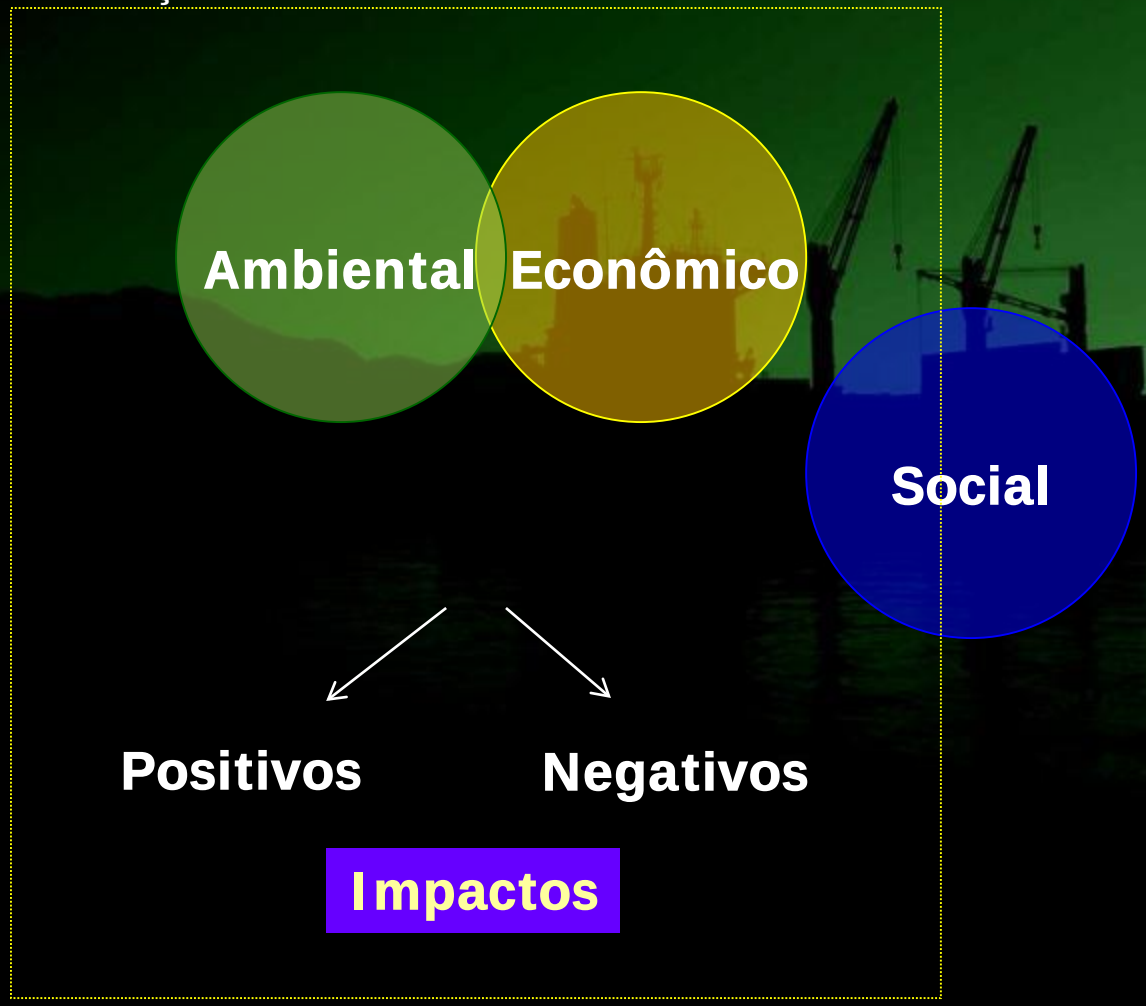
Negativos

Ambiental

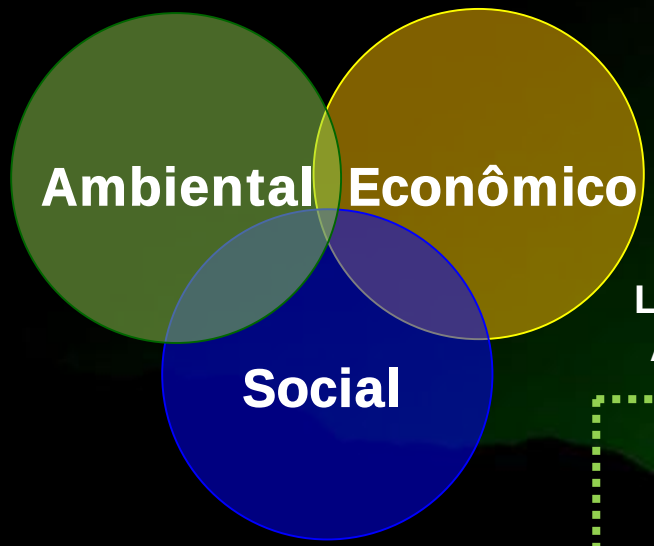
AVALIAÇÃO DE IMPACTO

AVALIAÇÃO DE IMPACTO

Resolução CONAMA 1/86 – Art. 6º – Incisos I e II



AVALIAÇÃO DE IMPACTO



Lei Federal nº6.938/81
Art. 4º - Parágrafo 1º

Sustentabilidade

Desenvolvimento sustentável

Conceito:
Comissão Mundial sobre o Desenvolvimento e o Meio Ambiente da ONU
[Relatório Brundtland/ 1987]

MATRIZ INTEGRADA DE IMPACTOS

Resolução CONAMA 1/86 – Art. 6º – Incisos I e II

Aspecto	Impactos	
	Positivo	Negativo
Ambiental		
Econômico		
Social		

Balanço

↓

Medidas Mitigadoras

Resolução CONAMA 1/86 – Art. 6º Incisos III e IV

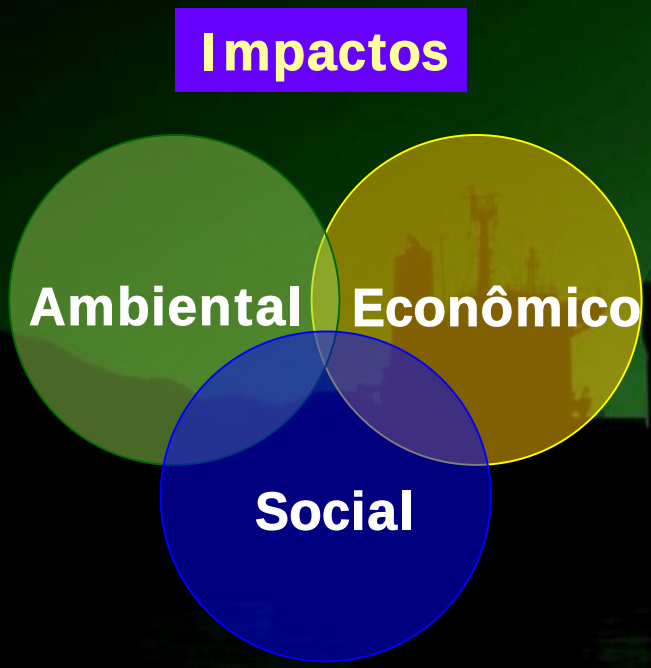
↓

Medidas Compensatórias

Lei Federal nº 9.985/00 – Art. 36º

AVALIAÇÃO INTEGRADA DE IMPACTO

Resolução CONAMA 1/86 – Art. 5° - Inciso I ; Art. 9º – Inciso V



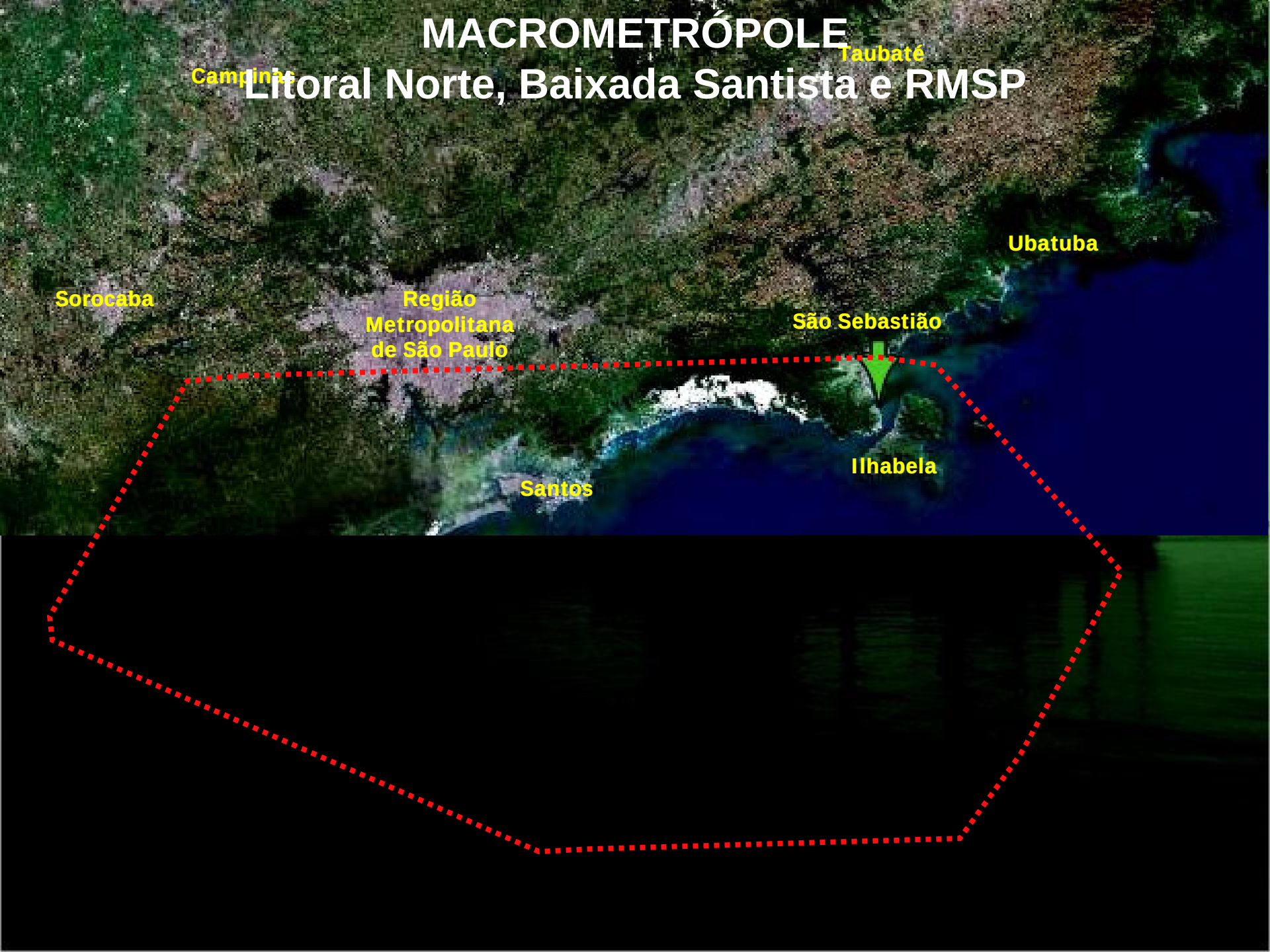
NÃO FAZER

FAZER
(Implantar o projeto)

ESCOPO DA AVALIAÇÃO
Enseada do Araçá
Resolução CONAMA 1/86 – Art. 5º – Inciso III

ESCOPO DA AVALIAÇÃO
Cidade de São Sebastião (Centro)

ESCOPO DA AVALIAÇÃO
Litoral Norte de São Paulo


MACROMETRÓPOLE
Litoral Norte, Baixada Santista e RMSP
Campinas
Taubaté
Ubatuba
Sorocaba
Região
Metropolitana
de São Paulo
São Sebastião
Ilhabela
Santos