

# **QUAL O VALOR DAS PRORROGAÇÕES DOS CONTRATOS DE CONCESSÃO DAS FERROVIAS BRASILEIRAS?**

**APRESENTAÇÃO NA CTLOG / MAPA  
Brasília, 15 de agosto de 2018**

**LUIS HENRIQUE T. BALDEZ  
Presidente Executivo**

**POR QUE A PRESSA?**  
**(Sobre a prorrogação dos contratos de concessão)**

- MINHA PROPOSIÇÃO:**

**PARALIZAR TODO O PROCESSO ATUAL**

**DISCUTIR COM A SOCIEDADE:**

**“Que Ferrovia Queremos e Precisamos?”**

**AJUSTAR OS MARCOS REGULATÓRIOS**

**MODELAR AS PARCERIAS COM O SETOR PRIVADO**

**PLANEJAR E PRIORIZAR OS PROJETOS**

***“Ando devagar porque já tive pressa ....”***

***Almir Sater (Tocando em frente)***

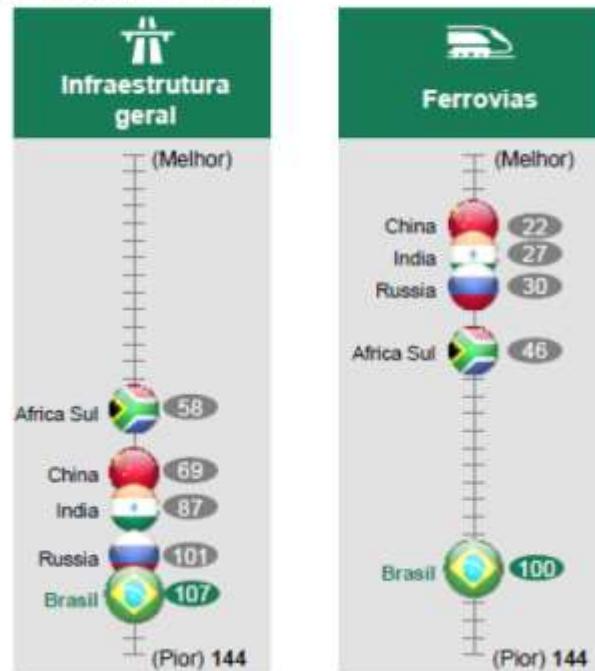
## 10 (dez) FRASES LAPIDARES ...

- “O Brasil precisa de ferrovias!”
- “A Ferrovia é um caso de sucesso”
- O Brasil possui 30 mil km de ferrovias”
- “Da movimentação ferroviária, 60% é realizada na forma de Direito de Passagem!”
- Em 2025, a movimentação por ferrovia corresponderá a 30% da Matriz de Transporte!”
- A prorrogação dos contratos das ferrovias proporcionará uma redução de 30% no custo logístico”.
- “A EFC tem valor negativo!”.
- “A EFVM tem um valor de R\$ 4,0 bilhões!”.
- “Investimento cruzado em ferrovias é a forma mais inteligente e inovadora”!
- “A Ferrovia do Pará receberá todo o valor da outorga da FNS para sua implantação”.

**“O Brasil precisa de ferrovias!”**  
**“A ferrovia é uma caso de sucesso!”**  
**ENTÃO, COMO ESTAMOS?**

### Infraestrutura brasileira é reconhecidamente de baixa qualidade

Ranking global de qualidade da infraestrutura 2014  
 (1 = melhor, 144 = pior)



Fonte: Secretaria-Executiva do PPI

### Mix de modais logísticos com foco em rodovias, um dos mais custosos

Matriz de transporte (% de carga transportada)



Custo dos modais Brasil (US\$/ton)



**COMO ESTAMOS NO SETOR FERROVIÁRIO?**  
*Em números ...*

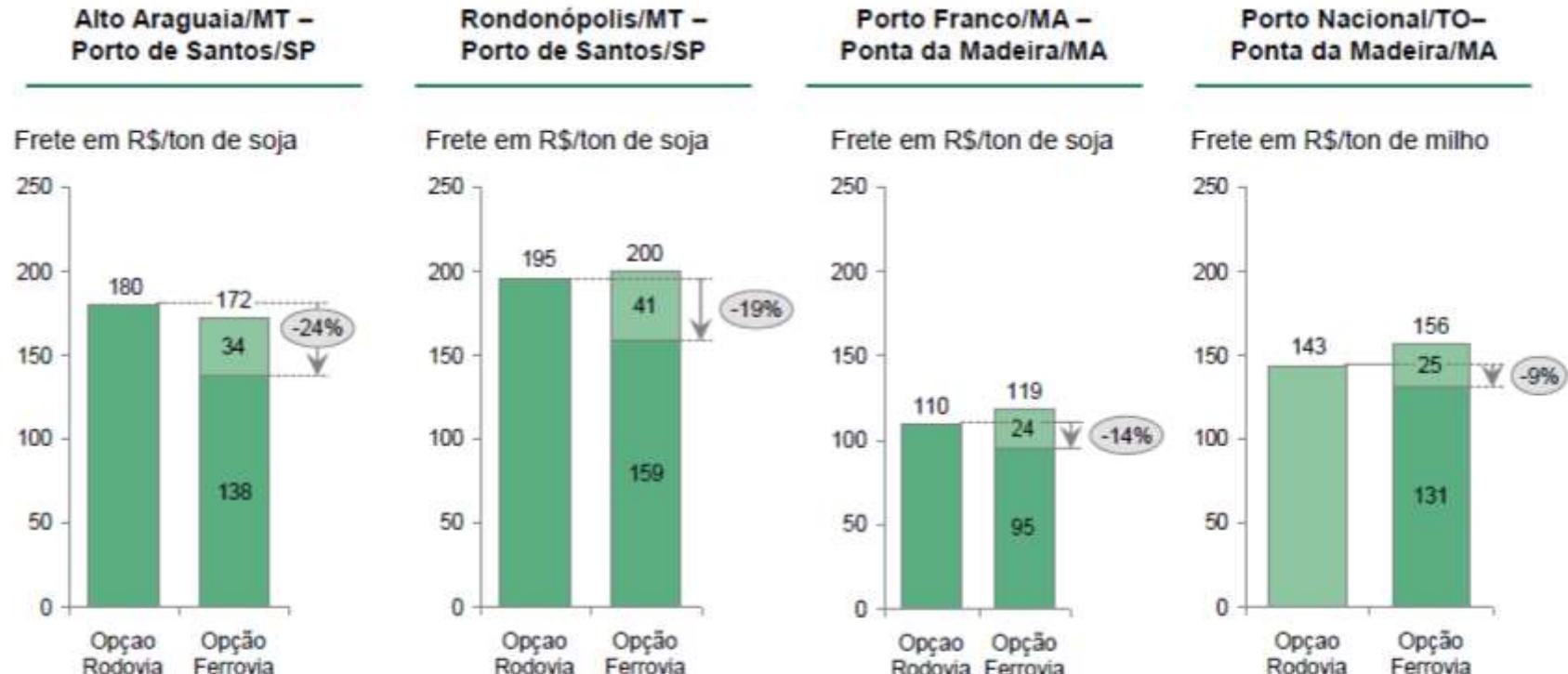
- **MALHA FERROVIÁRIA**

- .. Baixa Densidade: 3,4 km/km<sup>2</sup> (EUA – 21,5)
- .. Extensão concedida: 30 mil km
- .. Plena operação: 12 mil km (40%)
- .. Abandonados / Subutilizados: 18 mil km (60%)
- .. Movimentação por Direito de Passagem (/TM): 8%
- .. Velocidade Média: 13 km/h
- .. Distância média percorrida: 650 km
- .. 77% da carga refere-se a minério de ferro (serviço dedicado)
- .. Modelo de Exploração: Vertical (monopólio)
- .. Precificam fretes com base nos fretes rodoviários

**UM NOVO MODELO DE EXPLORAÇÃO É NECESSÁRIO !!!**

## REFLEXOS DO MONOPÓLIO

### *Ferrovias specificam frete com base nos fretes rodoviários*



■ Margem Ferrovia até preço teto ANTT

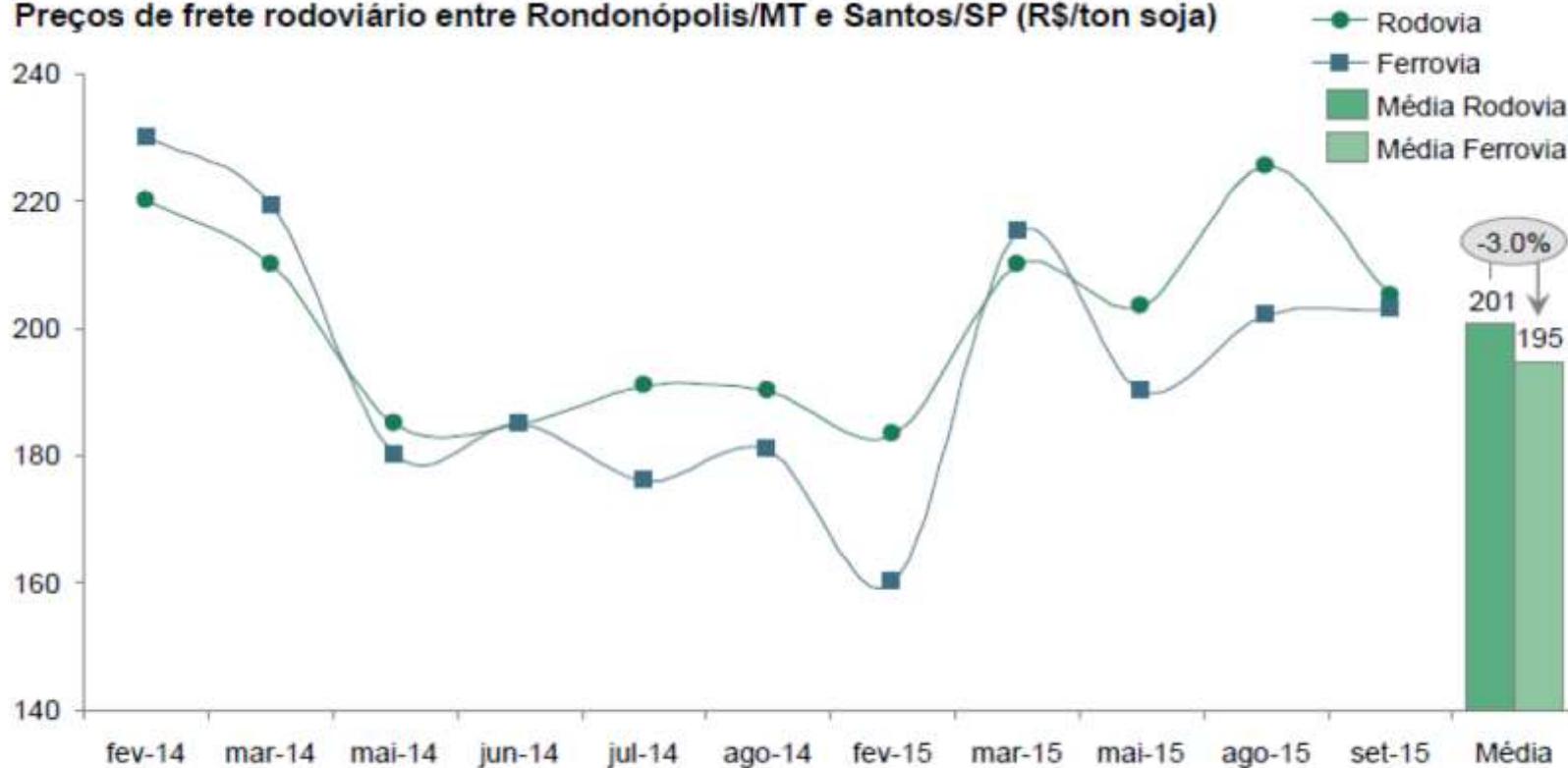
**Por terem custo variável baixo e pouca competição,  
ferrovias specificam com base na 2<sup>a</sup> melhor opção**

Fonte: Secretaria-Executiva do PPI

## REFLEXOS DO MONOPÓLIO

### *Ferrovias precificam frete com base nos fretes rodoviários*

Preços de frete rodoviário entre Rondonópolis/MT e Santos/SP (R\$/ton soja)



Por terem custo variável baixo e pouca competição,  
ferrovias precificam com base na 2<sup>a</sup> melhor opção

Fonte: Secretaria-Executiva do PPI

## **ESTATÍSTICAS FERROVIÁRIAS (2006 – 2016)**

**(Fonte: ANTT)**

- 1. O crescimento de 114 milhões de t no volume transportado, deveu exclusivamente ao Minério de Ferro que cresceu 116 Mt - ou seja, o restante da carga decresceu!**
- 2. 90% do aumento foi de responsabilidade da EFC (63 Mt) e da MRS (40 Mt) - ou seja, o restante do conjunto transportou o mesmo volume!**
- 3. A distância média percorrida ficou em torno de 650 km - ou seja, no limite inferior de competição com o caminhão!**
- 4. Se compararmos a distância média percorrida com a extensão total concedida, temos índices variam de 9% até 28% (sem o minério) - ou seja, cada malha é uma ilha ocupada em pequena extensão!**
- 5. Sem minério de ferro, o restante das cargas tiveram o seguinte comportamento:**

Ind. Siderúrgica - redução de 32%

Açúcar – cresceu 187%

Ind. Cimento - redução de 35%

Prod. Agrícola – cresceu 126%

Soja e Farelo - redução de 4%

Carvão - redução de 14%

**Ou seja, nossa ferrovia é de serviço dedicado ao minério de ferro!**

## **ESTATÍSTICAS FERROVIÁRIAS (2006 – 2016)**

**(Fonte: ANTT)**

- 6. Apenas 8% da produção de transporte foi realizada por Tráfego Mútuo ou Direito de Passagem - ou seja, a interconexão das malhas é praticamente nula!**
- 7. A velocidade média comercial de todo o sistema ficou no patamar de 20 km/h em todo o período - ou seja, a velocidade de nossos trens é menor que a do Quadricycle da Ford (1896) que era de 30 km/h!**
- 8. Retirando as ferrovias da VALE, a velocidade média do setor é de 13 Km/h - ou seja, igual a do Caminhão de 6t Daimler de 1896 que, segundo o folheto da época, "dava até marcha ré"!**

**A FRASE QUE VIROU RETÓRICA**  
**“Momento do Brasil é único para se discutir a decisão sobre  
modelo de operação”**

**Necessidade de ganhar  
velocidade e aumentar  
investimentos**

- Investimentos em ferrovias travados no Brasil
- Expansão de linhas não ocorre
- Programas (e.g., PIL) não foram bem sucedidos
- Insatisfação grande dos possíveis investidores sobre lentidão

↔  
*Visões distintas e, em  
parte, conflitantes*

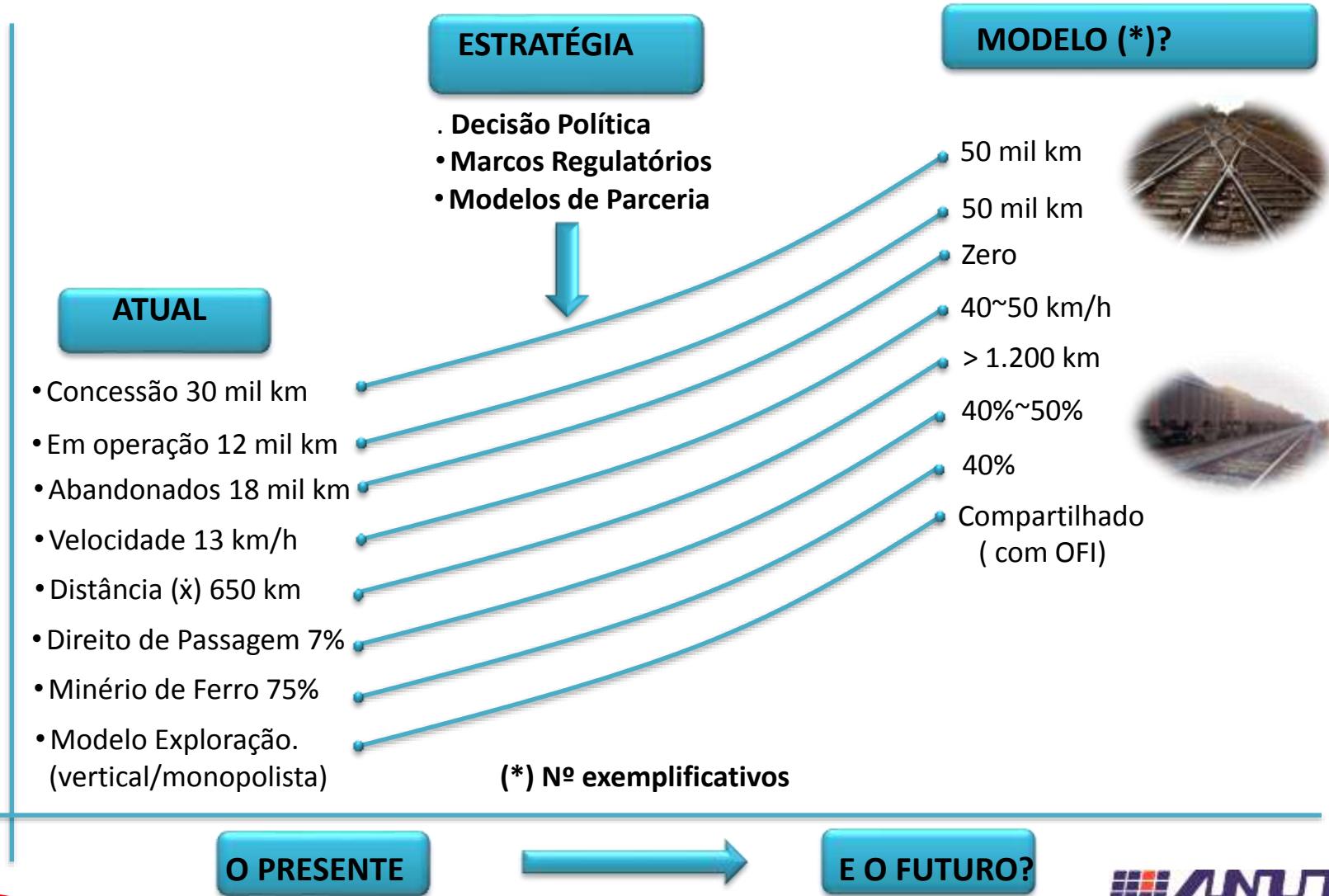
**Bom momento para rediscutir  
modelo, visando ganho de  
competição e eficiência**

- Visão de que deveria haver mais competição para quebrar monopólios atuais
- Momento de novas concessões e de renegociação de contratos é bom timing de rediscussão do modelo (e contratos)

**Definir modelo de operação é fundamental para dar  
celeridade ao processo de expansão da malha**

Fonte: Secretaria-Executiva do PPI

# QUE FERROVIA QUEREMOS / PRECISAMOS?



## ***EVOLUÇÃO DOS MARCOS REGULATÓRIOS***

- **LEI nº 8.987/95 (de 13/02/1995) – Dispõe sobre o regime de concessão e permissão de serviços públicos**
- **DECRETO nº 1.832/96 (04/03/1996) – Aprova o Regulamento dos Transportes Ferroviários**
- **LEI nº 13.334/16 (de 13/09/2016) – Cria o PPI**
- **LEI nº 13.448 (05/06/2017) – Estabelece diretrizes para prorrogação de contratos de concessão.**
- **RESOLUÇÃO ANTT nº 4.348/14 (05/06/2014) – Aprova o Regulamento do Operador Ferroviário Independente (OFI)**

## EVOLUÇÃO DOS MARCOS REGULATÓRIOS

### A visão de futuro

- LEI nº 13.334 (13/09/2016)

Cria o PROGRAMA DE PARCERIAS DE INVESTIMENTOS – PPI, com o PRESSUPOSTOS DA LEI

- . Ser Política de Estado para cada setor regulado;
- . Garantir a expansão com qualidade da infraestrutura pública, com tarifas adequadas;
- . Promover ampla e justa competição na celebração das parcerias e na prestação dos serviços;
- . Assegurar a segurança jurídica, com mínima intervenção nos negócios;
- . Fortalecer o papel regulador do Estado;
- . Consolidar a autonomia das agências reguladoras.

## AMBIENTE REGULATÓRIO

### Objetivos das políticas públicas

- DIRETRIZES DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES (Portaria nº 399, de 17/12/2015)
  - .. Vabilização dos INVESTIMENTOS PARA AUMENTO DE CAPACIDADE
  - .. Adequação dos CONTRATOS ÀS PRÁTICAS DE REGULAÇÃO
  - .. Ampliação do COMPARTILHAMENTO DE INFRAESTRUTURA
- RESOLUÇÕES ANTT
  - .. Promover a ampliação da oferta e a redução dos custos;
  - .. Garantir isonomia de acesso à infraestrutura ferroviária, bem como assegurar a interoperabilidade;
  - .. Reprimir toda prática prejudicial à competição, bem como o abuso do poder econômico;
  - .. Incentivar a competição, a redução do custo de transporte ferroviário de cargas e a eficiência logística do País.

***PORTANTO, AS POLÍTICAS PÚBLICAS DE ESTADO  
COMPREENDEM .....***

***OS OBJETIVOS:***

***.. ESTABILIDADE DAS POLÍTICAS DE ESTADO***

***.. AMPLIAR A COMPETIÇÃO MODAL***

***.. SEGURANÇA JURÍDICA***

***.. AUTONOMIA DAS AGÊNCIAS REGULADORAS***

## **ATUAIS AUDÊNCIAS PÚBLICAS**

**ESTRADA DE FERRO DE CARAJÁS (EFC)**

**AP nº 009/2018 (de 09/08/2018)**

**ESTRADA DE FERRO VITÓRIA – MINAS (EFVM)**

**AP nº 008/2018 (de 09/08/2018)**

## *RESULTADOS PROPOSTOS*

- **VALOR DA OUTORGA**

**EFC – NEGATIVO (R\$ 1,0 bilhão)**

**EFVM – POSITIVO (R\$ 4,0 bilhões)**

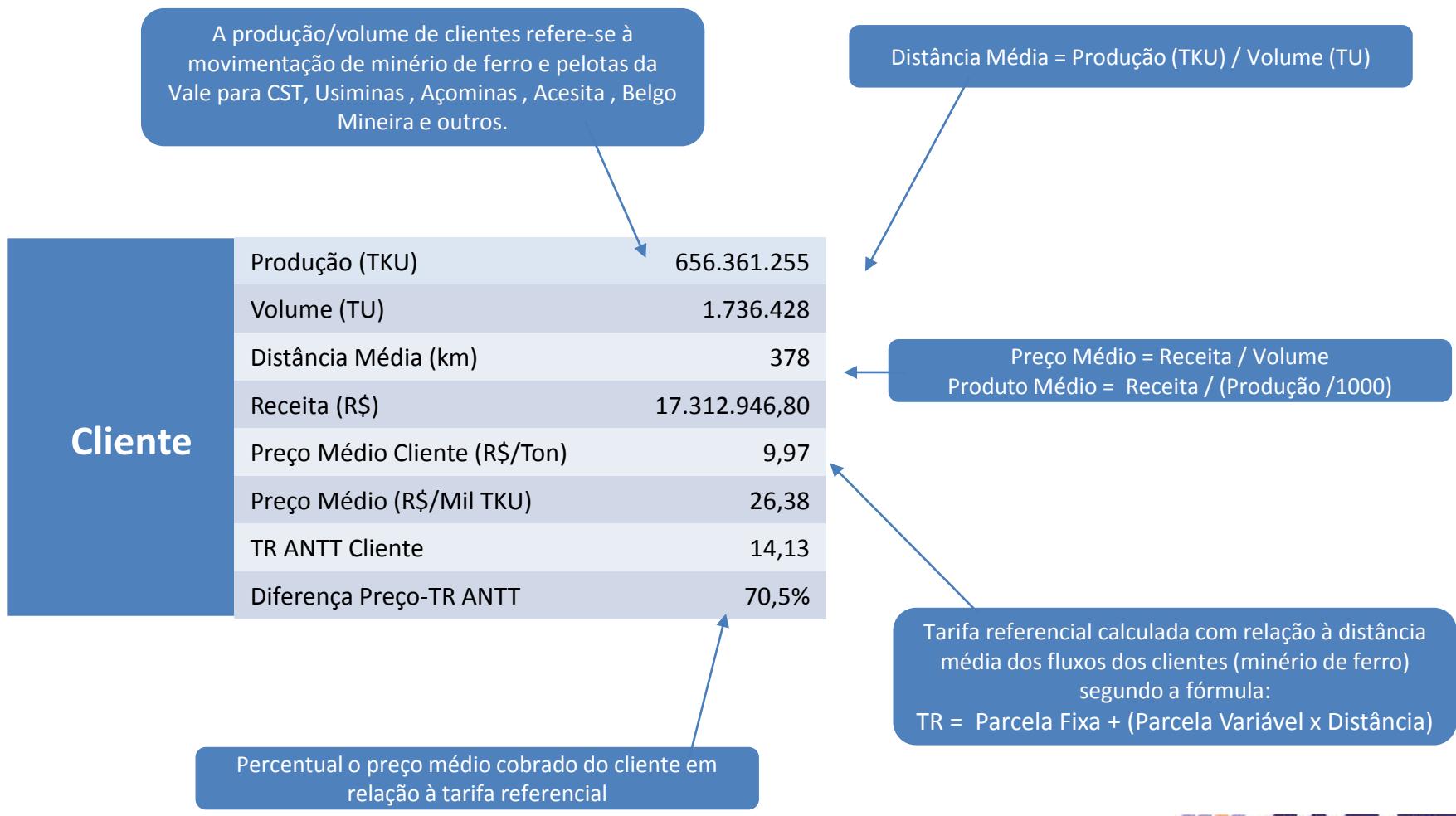
## ***FONTES DE REFERÊNCIA DE DADOS***

- **CADERNO DOS ESTUDOS ECONÔMICO-FINANCEIROS**
- **SIMULADOR TARIFÁRIO DA ANTT**
- **TERMO DE COMPROMISSO**
- **DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS**

## FONTE DOS DADOS

- **TERMO DE COMPROMISSO**
- Assinado em 13/12/2006, entre ANTT e VALE;
- Objetiva adequar as informações contábeis de forma que as torne equivalente às de uma empresa constituída;
- Demonstrações Financeiras auditadas pela Price Waterhouse Coopers (PWC)
  
- **SIMULADOR TARIFÁRIO**
- Desenvolvido pela UFSC
- Objetiva calcular o teto tarifário das ferrovias
- Aprovado em audiência pública desde 2011
  
- **DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS**
- Balanço e Demonstração de Resultados, objetos do Termo de Compromisso

# Exemplo do Cálculo do Preço de Transferência



# Exemplo do Cálculo do Preço de Transferência

Para que mantenha-se a mesma base de distâncias utilizadas anteriormente, o preço médio da CVRD deve manter a proporcionalidade de “desconto” com relação à tabela referencial ANTT do preço médio dos clientes.

<b>CVRD</b>	Produção (TKU)	2.921.379.750
	Volume (TU)	5.189.118
	Distância Média (km)	563
	TR ANTT CVRD	19,50

<b>Preço Médio CVRD</b>	Até limite de (TKU)	656.361.255
	Preço Médio CVRD (R\$/Ton)	13,12
	Volume Excedente(TKU)	2.265.018.495
	Preço Médio (R\$/TU) – Redução 20%	10,49

<b>Produto Médio CVRD</b>	Até limite de (TKU)	656.361.255
	Preço Médio (R\$/Mil TKU)	23,30
	Volume Excedente(TKU)	2.265.018.495
	Preço Médio (R\$/TU) – Redução 20%	18,64
	Produto Médio Ponderado	19,68

<b>Cliente</b>	Produção (TKU)	656.361.255
	Volume (TU)	1.736.428
	Distância Média (km)	378
	Receita (R\$)	17.312.946,80
	Preço Médio Cliente (R\$/Ton)	9,97
	Preço Médio (R\$/mil TKU)	26,38
	TR ANTT Cliente	14,13

O preço médio representará os mesmos 70,5% da tarifa referencial ANTT ( para o mês de janeiro/02) ao invés de ser simplesmente “igual” ao praticado junto aos clientes

Conforme acordo previamente, o preço médio seria igual (agora ajustado pela distância/tarifa referencial) para a produção/volume movimentado pelos clientes e 20% menor para o volume excedente a esse valor movimentado pela CVRD (ganho de escala).

## ESTUDOS ECONÔMICO-FINANCEIROS

- PREMISSAS:

- . PRAZO DAS PROJEÇÕES: 40 anos

- . WACC: 11,04% aa

- . VOLUME DE TRANSPORTE (em B TKU)

- EFC ..... 207,4 (2019) ..... 218,5 (2025) ..... 218,8 (2030)

- EFVM ..... 97,3 (2019) ..... 95,3 (2025) ..... 97,6 (2030)

- . VALOR DO FRETE (Minério de Ferro)

- EFC: R\$ 24,47/mil TKU                    EFVM: R\$ 26,56/mil TKU

- . VALOR DO CUSTO (Fixo + Variável) – Plena operação (2025)

- EFC: R\$ 10,68/mil TKU                    EFVM: R\$ 14,78

- . INVESTIMENTO NA VIA:

- EFC: R\$ 11,1 bilhões (R\$ 8,0 bi – MR)                    EFVM: R\$ 8,7bi (R\$ 3,6bi – MR)

- . FÓRMULA DA TARIFA DE TRANSPORTE DO MINÉRIO DE FERRO:

$$\text{TARIFA} = [ \text{CD}/(1 - \text{EBIT}) - \text{R} ] / \text{TKU}$$

**DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS - 2016**  
 (DADOS PRIMÁRIOS “TERMO COMPROMISSO”)

• ITEM (EM R\$ MILHÕES)	EFC	EFVM
Receita Bruta (RB)	6.779,7	3.074,8
Impostos	(1.414,1) (21%RB)	(570,1) (19%RB)
Receita Líquida (RL)	<u>5.365,6</u>	<u>2.504,7</u>
Custo dos Serviços Prestados	(2.479,5) (46%RL)	(1.820,9) (73%RL)
Lucro Bruto	<u>2.886,1</u>	<u>683,8</u>
Despesas Adm + Vendas	(75,0)	(116,7)
IR + CS	(441,7)	(365,1)
Lucro Líquido	<u>857,4 (16%RL)</u>	<u>708,7 (28%RL)</u>
• TARIFA (R\$/mil TKU) - bruta	47,50	34,67
• TARIFA (R\$/mil TKU) – líquida	37,60	28,20

**VALORES APURADOS POR FONTE DE REFERÊNCIA**  
(Tarifa, em R\$/mil TKU, para minério de ferro)

	EFC	EFVM
• SIMULADOR TARIFÁRIO	<b>35,30</b>	<b>60,50</b>
• FINANCIEROS	<b>47,50</b>	<b>34,60</b>
• PREÇO DE TRANSFERÊNCIA	<b>?</b>	<b>?</b>
• ESTUDOS	<b>24,47</b>	<b>26,56</b>

## *RESULTADOS COM AS PREMISSAS*

- PREMISSAS:
  - . Tarifas ..... EFC = R\$ 35,00/mil TKU ..... EFVM = R\$ 38,00/mil TKU
  - . Movimentação ... EFC = 218,5 BTKU ..... EFVM = 97,6 BTKU .....
- VALOR DA OUTORGA

EFC

**VALOR DO NEGÓCIO: R\$ 36,0 bilhões**

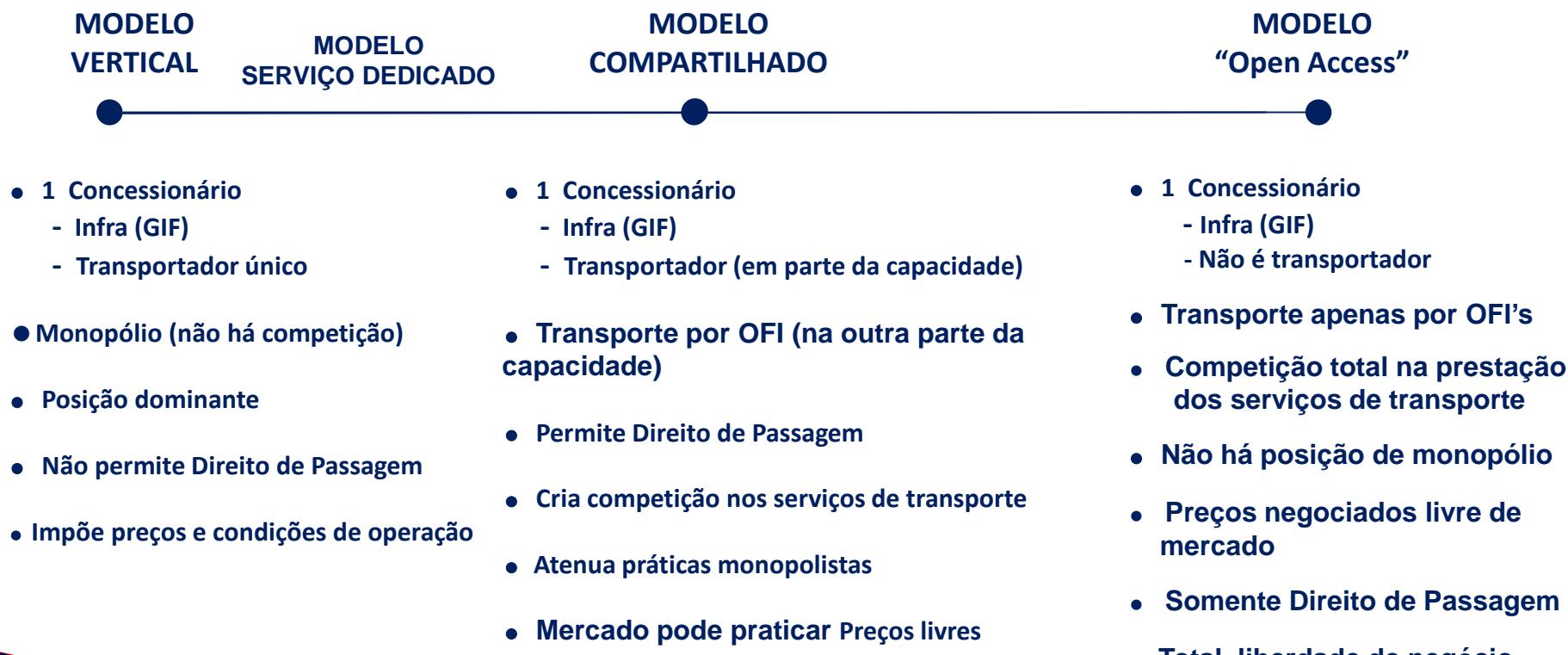
EFVM

**VALOR DO NEGÓCIO: R\$ 18,0 bilhões**

## CENÁRIO ATUAL COMO PROMOVER A INTEGRAÇÃO DAS MALHAS ?



## EXPLORAÇÃO DAS FERROVIAS NO BRASIL (ESTRUTURAS POSSÍVEIS)



## **O MODELO FERROVIÁRIO VERTICAL (Atual)**

*(A Concessionária é GIF e Transportador Único: Monopólio)*

Tarifa de Transporte  
Metas de Qualidade  
Metas de Segurança

**CONCESSIONÁRIO**

**(Operador  
Ferroviário)**



**CONCESSIONÁRIO**

Tarifas de Tráfego  
CCO  
Investimentos VP, O&M  
Não Disponibiliza Capacidade a 3<sup>os</sup>  
Não Permite Direito de Passagem  
Outorga por Licitação



**Exploração  
Integrada**



**(Monopólio)**

**MODELO FERROVIÁRIO “Open Access”**  
*(A Concessionária é GIF e os OFI's são Transportadores:  
Competitivo)*

Tarifa de Transporte  
Qualidade e Segurança  
Outorga por Autorização

**Operadores  
Ferroviários  
Independentes (OFI's)**



**Gestor da  
Infraestrutura (GIF)**

Tarifas de DP  
CCO  
Investimentos VP, O&M  
Disponibiliza 100% Capacidade  
Permite Direito de Passagem  
Outorga por Licitação



**TARIFA**  
(Direito de  
Passagem)



**MODELO FERROVIÁRIO “Compartilhado”**  
*(A Concessionária é GIF e Transportador em parte da Capacidade  
e os OFI's utilizam o restante)*

Tarifa de Transporte  
Qualidade e Segurança  
Outorga pela Licitação  
Outorga por Autorização

**CONCESSIONÁRIO**  
**OFI (Operador Ferroviário Independente)**

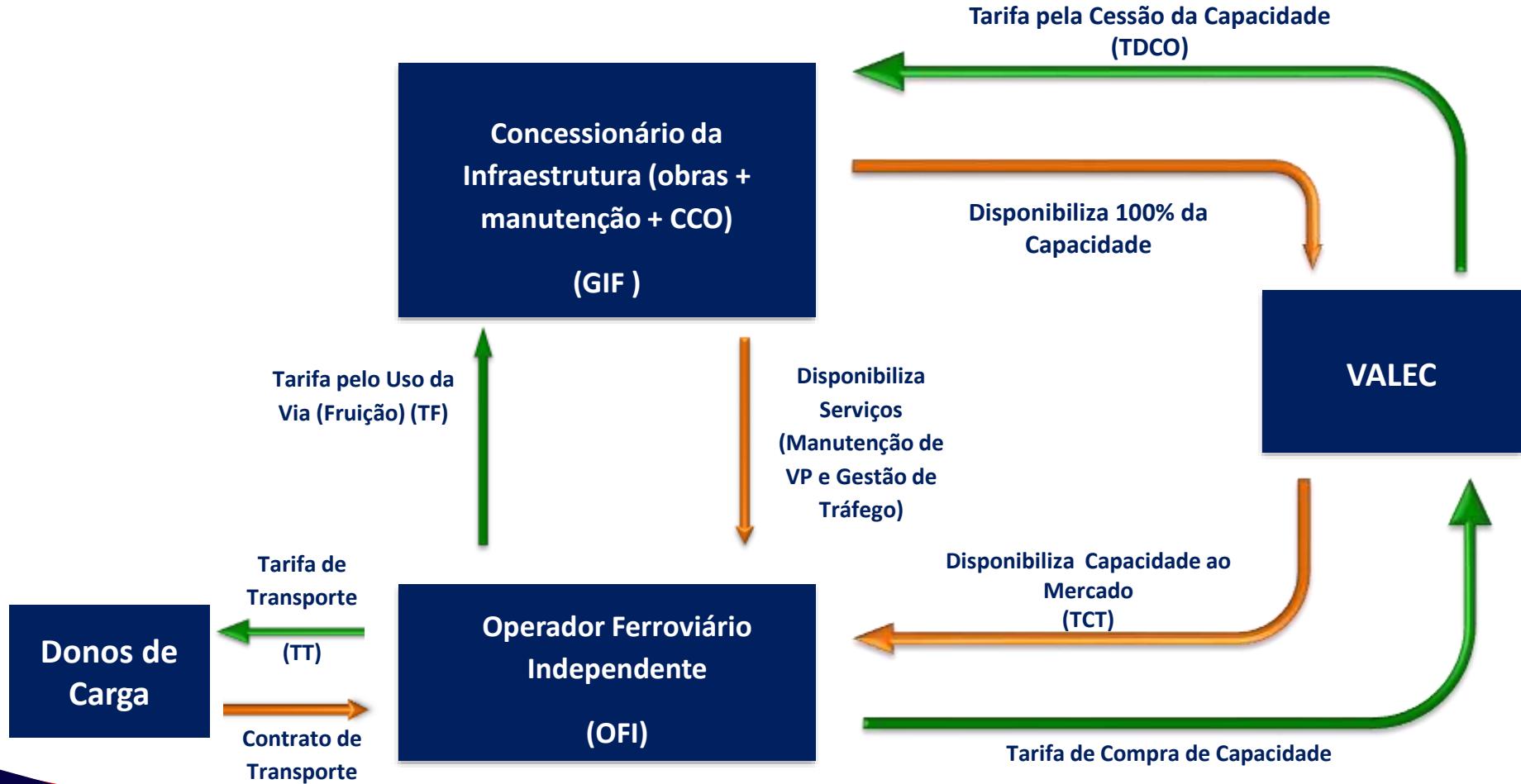


**TARIFA**  
(Direito de  
Passagem)

Tarifas de DP  
CCO  
Investimentos VP, O&M  
Disponibiliza Parte Capacidade  
Permite Direito de Passagem  
Outorga por Licitação

**CONCESSIONÁRIO**

## MODELO HORIZONTAL (“OPEN ACCESS”) ESQUEMÁTICO



***PARA O SETOR FERROVIÁRIO, A GRANDE QUESTÃO É ...***

***COMO COMPATIBILIZAR O CENÁRIO EXISTENTE (monopolista) COM AS DIRETRIZES GOVERNAMENTAIS (de competição)?***

***ESTRATÉGIA POSSÍVEL:***

- **INTEGRAÇÃO DAS MALHAS**
  - . INTEROPERABILIDADE
  - . DIREITO DE PASSAGEM
- **COMPETIÇÃO NO TRANSPORTE**
  - . OPERADOR FERROVIÁRIO INDEPENDENTE (OFI)
  - . DISPONIBILIDADE DE CAPACIDADE PARA TERCEIROS

## AJUSTES NO AMBIENTE REGULATÓRIO

- **Revogar o Decreto nº 1.832/96 – que obriga o Tráfego Mútuo em detrimento ao Direito de Passagem**

*Art. 6º As Administrações Ferroviárias são obrigadas a operar em tráfego mútuo ou, no caso de sua impossibilidade, permitir o direito de passagem a outros operadores.*

- **Regulamentar o art. 9º da Lei nº 13.448, que estabelece:**

*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.*

- **Completar a Agenda Regulatória**

- .. Serviços Acessórios
- .. Atualização da Resolução do OFI
- .. Regras de Comercialização de Capacidade
- .. Precificação do Direito de Passagem (DP)
- .. Regras de disponibilidade de capacidade para terceiros outorgados (c)

## 2 (dois) FATOS RELEVANTES

1. Recomendação à ANTT da 3<sup>a</sup> Câmara de Coordenação e Revisão do MPF, no qual num dos “considerandos” explicita que, no seu entendimento, a Lei nº 13.448/2017 está “eivada de flagrante afronta aos ditames constitucionais”.  
**(23 de julho de 2018)**
2. Proposição de ADI pela PGR contra a Lei nº 13.448/2017 baseada nos mesmo entendimento da inconstitucionalidade.  
**(13 de agosto de 2018)**

## RECOMENDAÇÕES DO MPF (3<sup>a</sup> de Coordenação e Revisão)

- 1. Realizar as Audiências Públicas com Análise de Impacto Regulatório;**
- 2. Não firmar Termo Aditivo, antes da análise do TCU;**
- 3. Realize avaliações sobre o risco de futuras inexecuções contratuais;**
- 4. Elabore manifestação sobre vantajosidade econômica da prorrogação antecipada em comparação à realização de nova licitação;**
- 5. Realizar Audiência Pública sobre os parâmetros de cálculo referente ao cálculo da vantajosidade;**
- 6. Considere cláusulas referentes ao Direito de Passagem com alocação parcial da capacidade a terceiros;**
- 7. Vincular a execução da garantia à não realização de investimentos;**

## RECOMENDAÇÕES DO MPF (2) (3<sup>a</sup> de Coordenação e Revisão)

- 8. Estabelecer cláusula suspensiva ou resolutiva afeta ao não cumprimento das obrigações contratuais;**
- 9. Não aceitar devolução de trechos sem realização de audiências públicas;**
- 10. Tenha como objetivos fretes ferroviários mais competitivo e participação na matriz de transporte em 35%;**
- 11. Realize inventário de bens móveis arrendados;**
- 12. Regularização e efetiva quitação de passivos e débitos existentes.**

## ***REFERÊNCIAS DA ANUT***

***ANUT***

***ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS USUÁRIOS DO TRANSPORTE DE  
CARGA***

***anut@anut.org.br***

***(21) 2532 - 0503***