

42^a REUNIÃO ORDINÁRIA DA CTLOG

***“MODELO DE CONCESSÃO DE ACESSO AQUAVIÁRIO AOS
PORTOS BRASILEIROS”***

CONTRIBUIÇÕES À SEP

(A VISÃO DOS USUÁRIOS NO DESENVOLVIMENTO DO PROJETO)

JUNHO/2015

PROGRAMA NACIONAL DE DRAGAGEM (PND 1/SEP)

- NÚMEROS REFERENCIAIS -

- **Custo de Dragagem (R\$ / m³)**
 - . Porto de Santos R\$ 13,40
 - . Porto do Rio de Janeiro R\$ 34,90
 - . Porto de Itaguaí R\$ 17,00
 - . Porto de Itajaí R\$ 11,80
 - . Porto de Aratú R\$ 14,10
 - . Porto de Recife R\$ 11,20
- **Valor Global do Programa**
 - . R\$ 1.345,8 milhões @ 82,77 milhões m³
 - . R\$ 16,30 por m³

OS NÚMEROS REFERENCIAIS DA CODESP

Ano de 2014

- Movimentação: 120,5 milhões de t
(E/I = 82,5 Mt / 38,0 Mt) (E/I = 70% / 30%)
- Composição da Receita Bruta:
 - . Patrimoniais (Arrendamentos): R\$ 428,3 M (51%)
 - . Infraestrutura Portuária: R\$ 299,5 M (36%) (R\$ 2,48/t)
 - . Infraestrutura Terrestre: R\$ 74,6 M (9%)
 - . Serviços (EE, outras) : R\$ 35,0 M (4%)

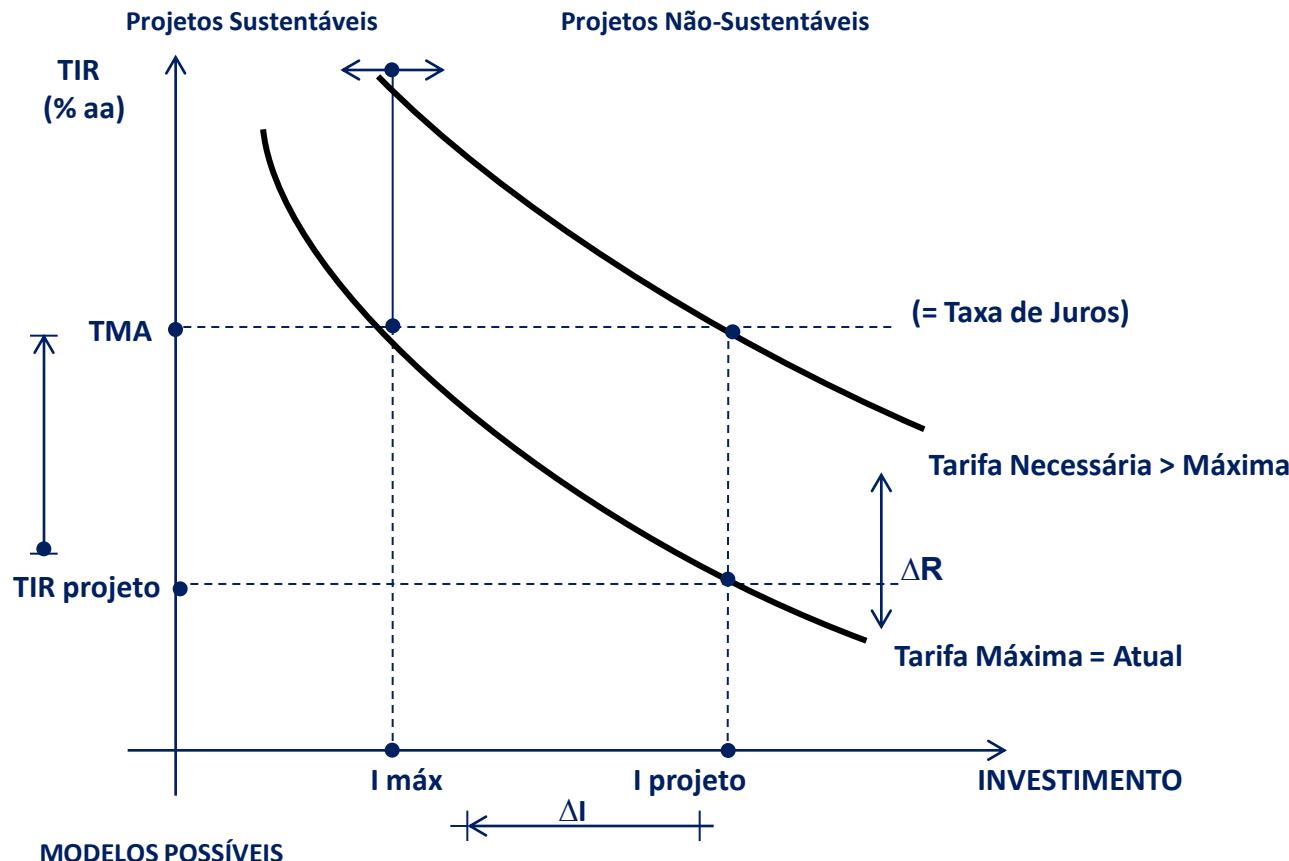
SIGNIFICÂNCIA DOS NÚMEROS DE ARRECADAÇÃO NA TABELA 1

- . Valor Global Arrecadado: R\$ 500,0 milhões / ano (Todas as Cias. Docas)
- . Valor Presente (8% aa):
 - R\$ 4,2 bilhões (15 anos)
 - R\$ 5,0 bilhões (20 anos)
- . 5 (cinco) vezes o necessário para o PND !

4 (QUATRO) PRESSUPOSTOS BÁSICOS DE SUSTENTAÇÃO DO MODELO

- **MODELO:**
 - . Parceria do Setor Público com o Setor Privado
 - . Contratação de Serviços NÃO de Obra
 - . NÃO é contratação direta de uma Obra Pública
- **MODELAGEM:**
 - . Função da equação financeira do projeto (EVTEA ou Projeto Básico)
 - . Aderente a um Modelo de Competitividade
 - . Alternativas:
 - .. Concessão (Integral ou com Obra Pública)
 - .. Subconcessão
 - .. PPP (Patrocinada ou Administrativa)
 - .. Subvenção Econômica
- **IMPACTO ZERO:**
 - . NÃO poderá aumentar o custo para os Usuários.
 - . Tarifa deve refletir os custos de prestação dos serviços objeto da parceria.
 - . NÃO deve conter ônus estranhos ao objeto da concessão (**a criatividade é grande!**)
- **REESTRUTURAÇÃO DAS CIAS. DOCAS**
 - . NÃO deve estar inserida nas discussões sobre o Modelagem da Parceria – deve ser uma tarefa de Governo e não deve impactar os Usuário

A MODELAGEM DA PARCERIA DEPENDE DA EQUAÇÃO FINANCEIRA DO PROJETO DE CADA PORTO



A – Se o $I_{projeto} \leq I_{máx}$, o projeto é sustentável financeiramente: **Modelo de Concessão**

B – Se o $I_{projeto} > I_{máx}$, o projeto não é sustentável financeiramente: Alternativas:

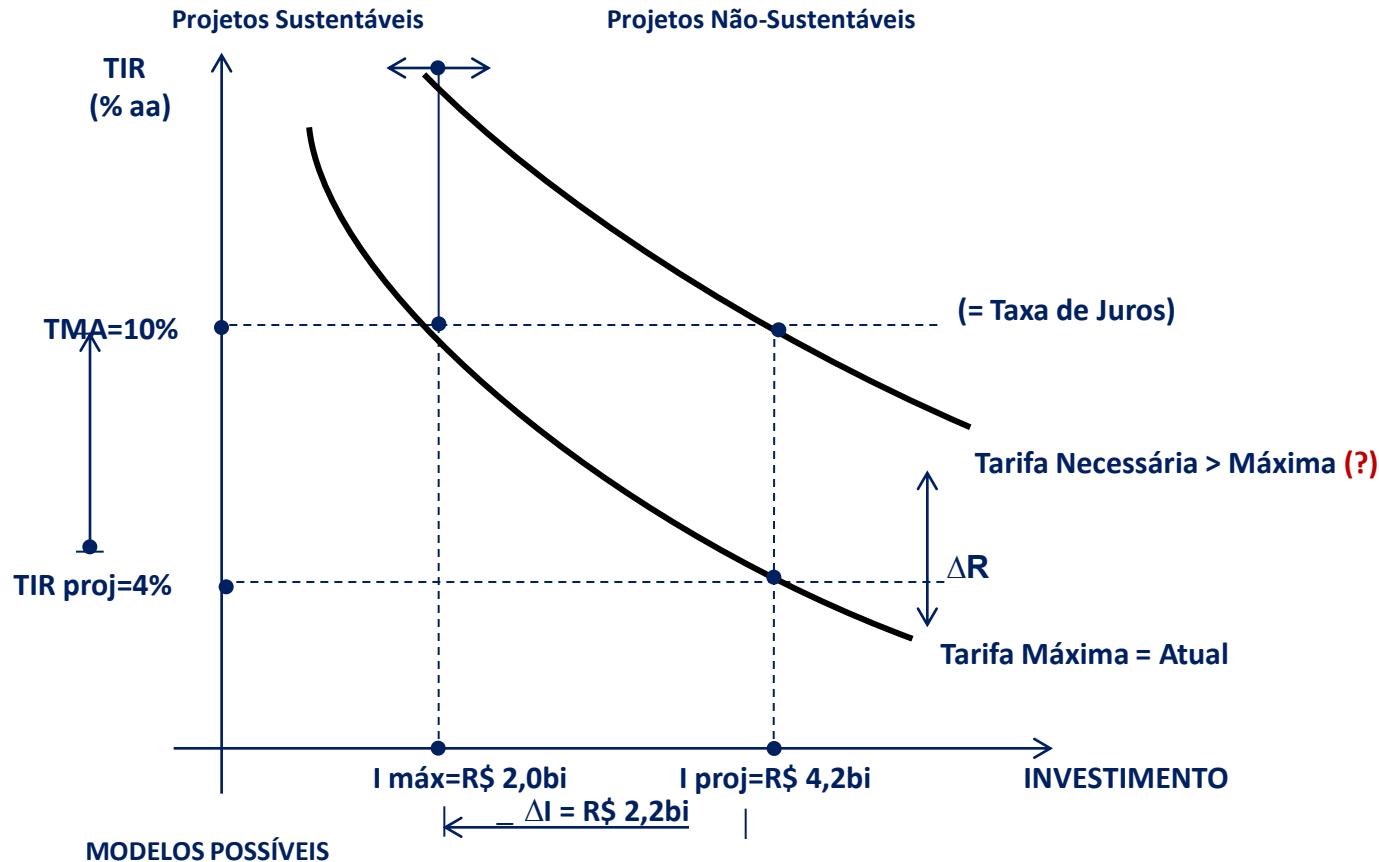
B.1 – Poder Concedente assume parte do Investimento (ΔI) como **Obra Pública.**

B.2 – Poder Concedente financia parte do Investimento (ΔI) como “Subvenção Econômica**”**

B.3 – Setor Privado assume todo o Investimento (I_{proj}) e o Poder Concedente aporta recursos públicos (ΔR) para complementar TIR – **Modelo PPP**

B.4 – Poder Concedente autoriza Tarifa Maior para possibilitar atingir o TMA.

A MODELAGEM DA PARCERIA DEPENDE DA EQUAÇÃO FINANCEIRA DO PROJETO DE CADA PORTO
(exemplo)



A – Se o $I_{projeto} \leq I_{máx}$, o projeto é sustentável financeiramente: **Modelo de Concessão**

B – Se o $I_{projeto} > I_{máx}$, o projeto não é sustentável financeiramente: Alternativas:

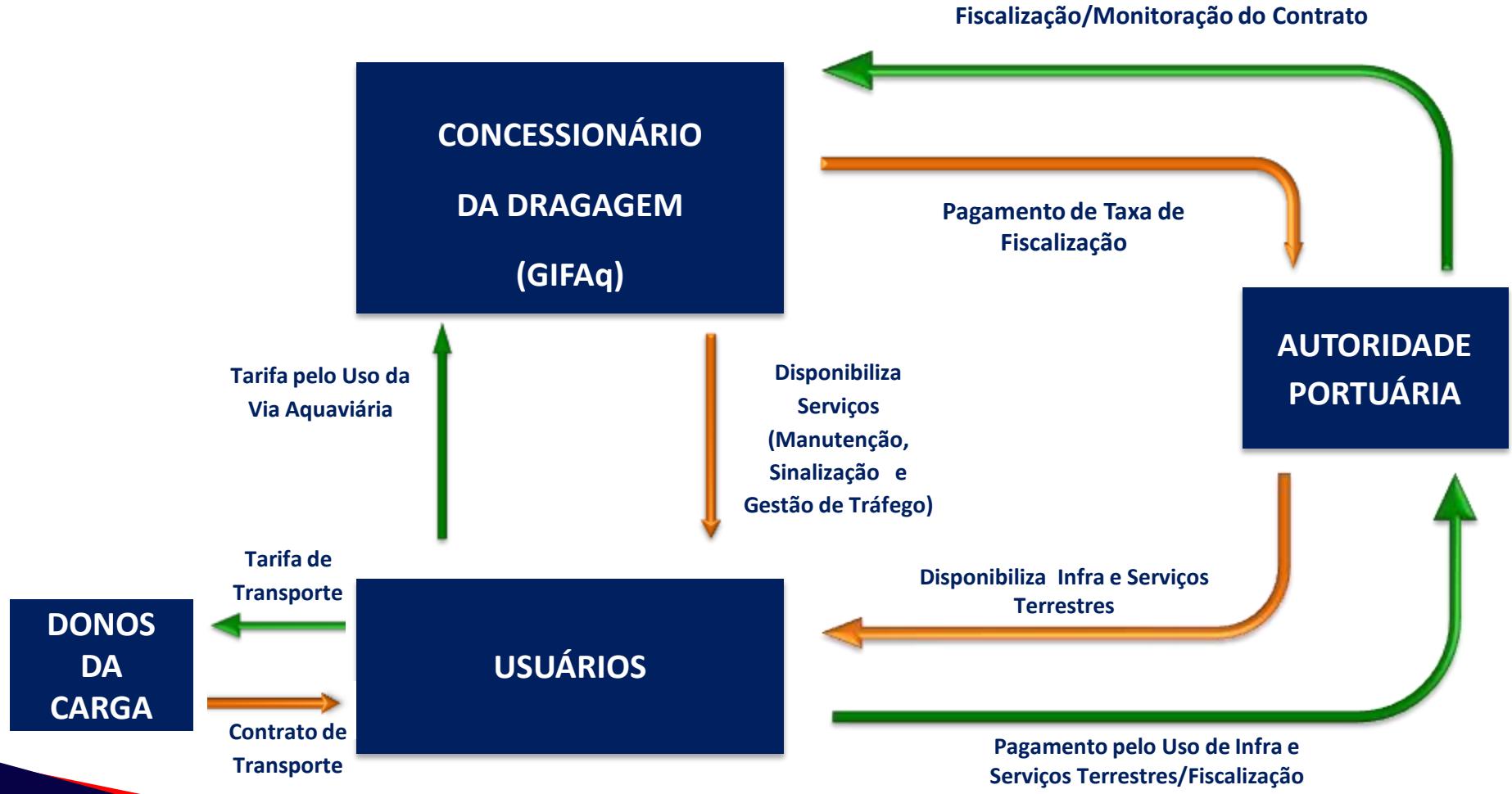
B.1 – Poder Concedente assume parte do Investimento (ΔI) como **Obra Pública.**

B.2 – Poder Concedente financia parte do Investimento (ΔI) como “Subvenção Econômica**”**

B.3 – Setor Privado assume todo o Investimento (I_{proj}) e o Poder Concedente aporta recursos públicos (ΔR) para complementar TIR – **Modelo PPP**

B.4 – Poder Concedente autoriza Tarifa Maior para possibilitar atingir o TMA.

A MODELAGEM ECONÔMICO-FINANCEIRA E AS FUNÇÕES DOS ENTES ENVOLVIDOS



RESUMO SOBRE AS CARACTERÍSTICAS ECONÔMICAS DA MODELAGEM

- A Modelagem depende da viabilidade financeira do Projeto, podendo haver ou não aporte de recursos públicos.
- O prazo da parceria deverá ser o necessário para remunerar os investimentos, segundo uma rentabilidade atrativa ao setor privado.
- Cada Porto poderá ter uma Modelagem adequada às suas características.
- As funções da Autoridade Portuária (AP) e do Poder Concedente (PC) frente ao contrato de parceria, devem ser explicitadas.
- Os limites tarifários devem refletir uma rentabilidade atrativa, sem onerar os custos atuais para os usuários.
- A Taxa Interna de Retorno (TIR) do projeto deve ser adequada aos riscos assumidos pelo parceiro privado e aos juros dos financiamentos.
- As condições do financiamento devem ser aderentes à modelagem, de forma a proporcionar um grau de alavancagem financeira positiva.

CONTRIBUIÇÕES DA ANUT
(Maio de 2015)

CONTRIBUIÇÕES À ESTRUTURAÇÃO DA MODELAGEM
A SER PREVISTA EM EDITAL

CONTRIBUIÇÕES À AUDIÊNCIA PÚBLICA

- **OBJETO DA PARCERIA:**

Concessão para exploração da infraestrutura e prestação de serviço público de acesso aquaviário aos portos, compreendendo dragagem de aprofundamento e de manutenção, inclusive nos berços de atracação, balizamento, sinalização, monitoramento ambiental, melhorias e operação dos serviços de acesso.

Obs: O escopo de responsabilidades do concessionário dependerá da capacidade financeira do projeto, avaliado no EVTEA.

Em caso de inviabilidade financeira, parte destas responsabilidades poderão ser assumidas pelo Poder Público, de modo a dar atratividade privada ao Projeto.

No entanto, caso haja capacidade financeira, o modelo deverá ser 100% privado.

Os investimentos em reforço de cais serão de responsabilidade dos arrendatários.

CONTRIBUIÇÕES À AUDIÊNCIA PÚBLICA (2)

- **PRAZO:**

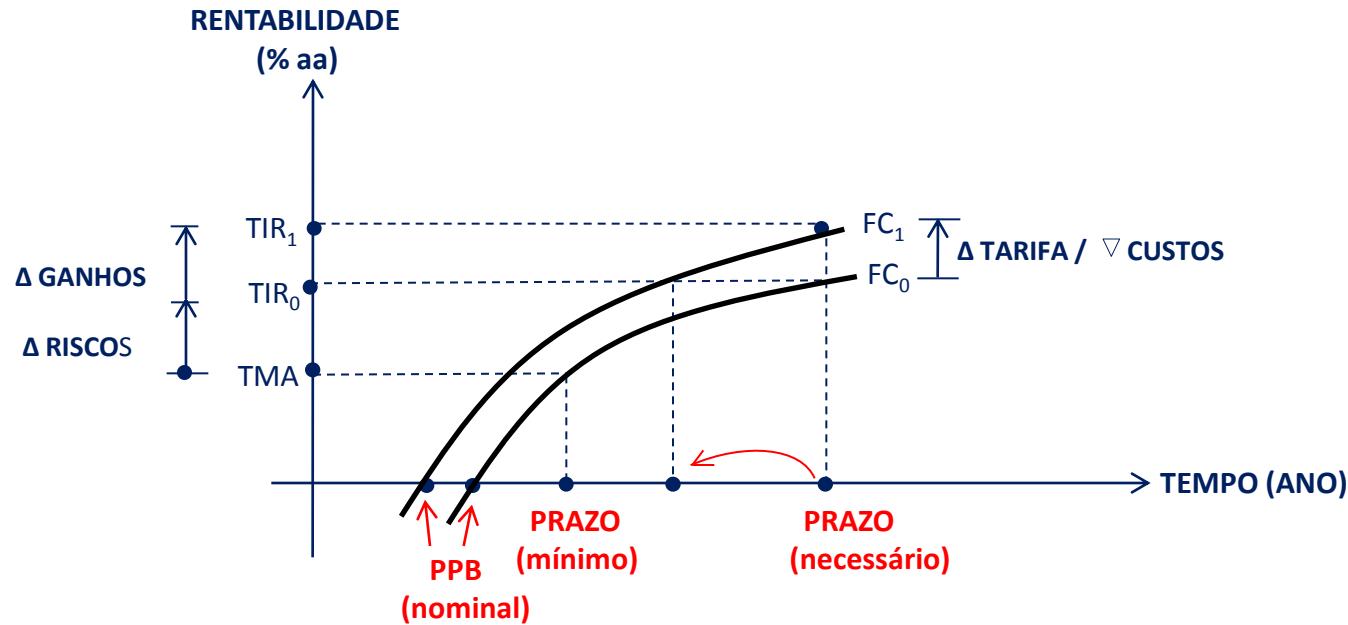
O prazo da parceria deve ser aquele necessário à recuperação e remuneração dos investimentos, segundo uma taxa de retorno atrativa ao setor privado.

O prazo também deve guardar consistência com os períodos de carência e amortização dos financiamentos obtidos.

Sua fixação depende da equação financeira representada pelo Fluxo Líquido de Caixa (FLC) e da Taxa Interna de Retorno (TIR) do Projeto.

O Período de Pay-Back (PPB) nominal ou em termos atuais pode ser um indicador do prazo da concessão.

TIR VERSUS PRAZO DE CONCESSÃO (Gráfico Ilustrativo)



SE:

PRAZO (necessário) >> LONGO → Δ TARIFA / CUSTOS

Δ TARIFA = limite CUSTOS ATUAIS

CUSTOS = limite QUALIDADE

▽ Δ GANHOS = penaliza USUÁRIOS

MODELAGEM FINANCEIRA DA PARCERIA

CONTRIBUIÇÕES À AUDIÊNCIA PÚBLICA (3)

- CRITÉRIO DE LICITAÇÃO:**

O vencedor da licitação será aquele proponente que ofertar a Menor Tarifa pelo uso da infraestrutura e acesso aquaviário.

Não haverá pagamento de Outorga pela Concessão.

Não haverá quaisquer ônus adicionais advindos de obrigações fora do âmbito da concessão.

A profundidade mínima bem como os requisitos de qualidade e de atingimento de metas físicas serão fixadas em Edital e definidas pelos Estudos de Engenharia.

CONTRIBUIÇÕES À AUDIÊNCIA PÚBLICA (4)

- CONDIÇÕES DE PARTICIPAÇÃO NA LICITAÇÃO**

Qualquer pessoa jurídica, isolada ou em consócio, incluindo entidades de previdência complementar e fundos de investimentos.

Deverão satisfazer as condições exigidas para habilitação técnica, jurídica, fiscal e econômico-financeira.

Não haverá exigência de participação de empresas de dragagem isoladas ou em consócio.

Não haverá exigência do proponente ser proprietário de ativos operacionais, como dragas, reboques.

Os arrendatários e concessionários do Porto poderão participar somente em consórcio.

As Autoridades Portuárias não poderão participar.

CONTRIBUIÇÕES À AUDIÊNCIA PÚBLICA (5)

- COMPOSIÇÃO DO CONCESSIONÁRIO (SPE)**

Obrigatório o vencedor da licitação constituir uma Sociedade de Propósito Específico (SPE).

Poderão participar empresas nacionais e/ou estrangeiras.

SPE deverá se constituir na forma de S.A.

Não haverá limite de consorciados.

Será 100% privada.

Não haverá participação de entidade pública.

CONTRIBUIÇÕES À AUDIÊNCIA PÚBLICA (6.1)

- REMUNERAÇÃO DO CONCESSIONÁRIO**

Fonte principal de recursos será a Tarifa resultante da licitação, cobrada diretamente dos usuários.

Não haverá intermediação de recursos pela AP.

Início da cobrança em até 6 meses, após os trabalhos iniciais de organização dos serviços e das obras de aprofundamento (*gatilho da cobrança*).

Neste período os usuários continuarão a pagar a Tabela 1.

Haverá ampla divulgação das datas e dos valores a serem cobrados.

Não haverá benefícios tarifários a nenhuma empresa ou setor de negócios.

Todos os usuários serão tratados de modo isonômico e sem discriminação de valores ou qualidade dos serviços.

CONTRIBUIÇÕES À AUDIÊNCIA PÚBLICA (6.2)

- **REMUNERAÇÃO DO CONCESSIONÁRIO (cont)**

Isenções oficiais serão explicitados no Edital.

Reajuste anual da Tarifa com base em indexadores oficiais.

Revisões tarifárias a cada 3 (três) anos.

Não haverá fórmula paramétrica para o reajuste da Tarifa.

Ganhos de produtividade (fator X), desempenho por qualidade e por atingimento de metas devem se apropriados, em parte, pelos usuários do sistema, via revisão tarifária.

Definição em Edital da Tarifa Mínima Inexequível (*propostas abaixo deste valor serão desclassificadas*).

Forma de tarifação: por tonelada de porte bruto (R\$ / TPB), independente da extensão percorrida no trecho.

CONTRIBUIÇÕES À AUDIÊNCIA PÚBLICA (7)

- RECOMPOSIÇÃO DO EQUILÍBrio ECONÔMICO-FINANCEIRO**

Serão utilizados como parâmetros de Reequilíbrio do Contrato:

- . Prazo da concessão
- . Programa de investimentos
- . Pagamento pelo Poder Concedente
- . Combinação destes parâmetros.

Aumento de Tarifa não será fator de reequilíbrio contratual.

Fluxo de Caixa Marginal (FCM) será a metodologia do reequilíbrio.

Fatores que implicam em desequilíbrio financeiros serão explicitados.

A Taxa de Desconto do FCM será previamente discutida.

CONTRIBUIÇÕES À AUDIÊNCIA PÚBLICA (8)

- ALOCAÇÃO DE RISCOS**

- . INTEGRALMENTE ASSUMIDOS PELA CONCESSIONÁRIA**

- Volume de tráfego**

- Custos de condicionantes ambientais**

- Volume e Cronograma de Investimentos**

- Riscos de engenharia**

- Taxa de câmbio**

- Taxa de juros**

- . INTEGRALMENTE ASSUMIDOS PELO PODER CONCEDENTE**

- Alteração da estrutura tributária**

- Licenças ambientais**

- Fato do Príncipe**

- Decisões judiciais que impeçam o cumprimento do contrato**

- Inclusão de obrigações não previstas no Edital**

CONTRIBUIÇÕES À AUDIÊNCIA PÚBLICA (8)

- ATIVOS PARA A CONCESSÃO**

- Início do Programa:**

- . O PMI deve contemplar alguns portos (3, no máximo).
 - . Os estudos básicos de Engenharia devem ser comuns a todos os interessados em desenvolver as análises de viabilidade técnica, econômico-financeira, ambiental e as proposições de Modelagem.
 - . Após os estudos, definir as prioridades para iniciar o processo.
 - . Defasjar os processos de forma a se estabelecer uma curva de aprendizagem.
 - . A extensão do programa deve ser Nacional, devendo ser estabelecido um cronograma técnico de avanço.

OUTRAS SITUAÇÕES A SEREM PREVISTAS EM EDITAL

- **INADIMPLÊNCIA DO CONCESSIONÁRIO:** penalidades, obras emergenciais, substituição
- **IMPLEMENTAÇÃO DE NOVO TERMINAL:**
 - . Dentro do âmbito do contrato
 - . Fora do âmbito do contrato
- **NAVIOS DE MAIOR CALADO:**
 - . Responsabilidade pela expansão não prevista em contrato
 - . Reequilíbrio do contrato
- **INDICADORES DE QUALIDADE:**
 - . Profundidade
 - . Manutenção
 - . Sinalização
- **PENALIDADES:**
 - . Não atingimento de metas
 - . Inadimplências contratuais
- **FISCALIZAÇÃO PELOS USUÁRIOS:**
 - . Conselho de Usuários

CONTRIBUIÇÕES ENVIADAS À SEP

- **Estudos Hidrográficos, Sedimentológicos, Sísmicos, de Correntes, ...**
- **2 licitações: 1 para dragagem de aprofundamento e outra para manutenção.**
- **50% do consócio deve ser de empresas nacional e líder do consórcio**
- **Consórcio com atestados de dragagem e proprietário de dragas**
- **Modelo de Condomínio Portuário, só arrendatários, sem licitação.**
- **Modelo de Empresas em “Pool”, sem fins lucrativos.**
- **Incluir Risco Cambial para reequilíbrio dos contratos.**
- **Fórmula paramétrica para reajuste da Tarifa: 28% custos dragagem + 12% Variação cambial (euro) + 60% Inflação Européia (Banco Europeu).**
- **Participação da Autoridade Portuária (como Infraero nos aeroportos).**

WWW.ANUT.ORG.BR