

## **42ª 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\$ / m<sup>3</sup>)**

. 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 m<sup>3</sup>
- . R\$ 16,30 por m<sup>3</sup>

## 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: **R\$ 837,4 milhões**
  - . 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%)

---

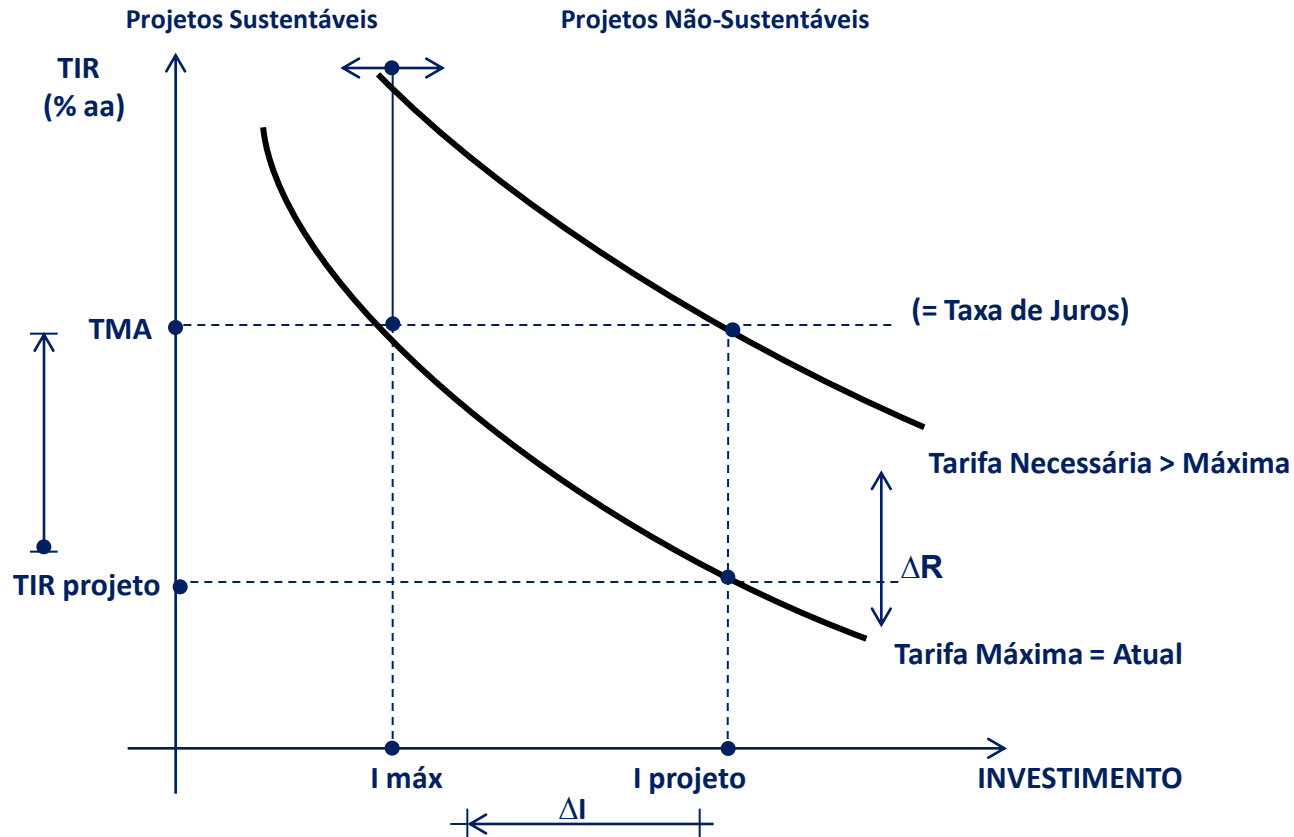
### SIGNIFICÂNCIA DOS NÚMEROS DE ARRECADAÇÃO NA TABELA 1

- . 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**



## MODELOS POSSÍVEIS

**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:**

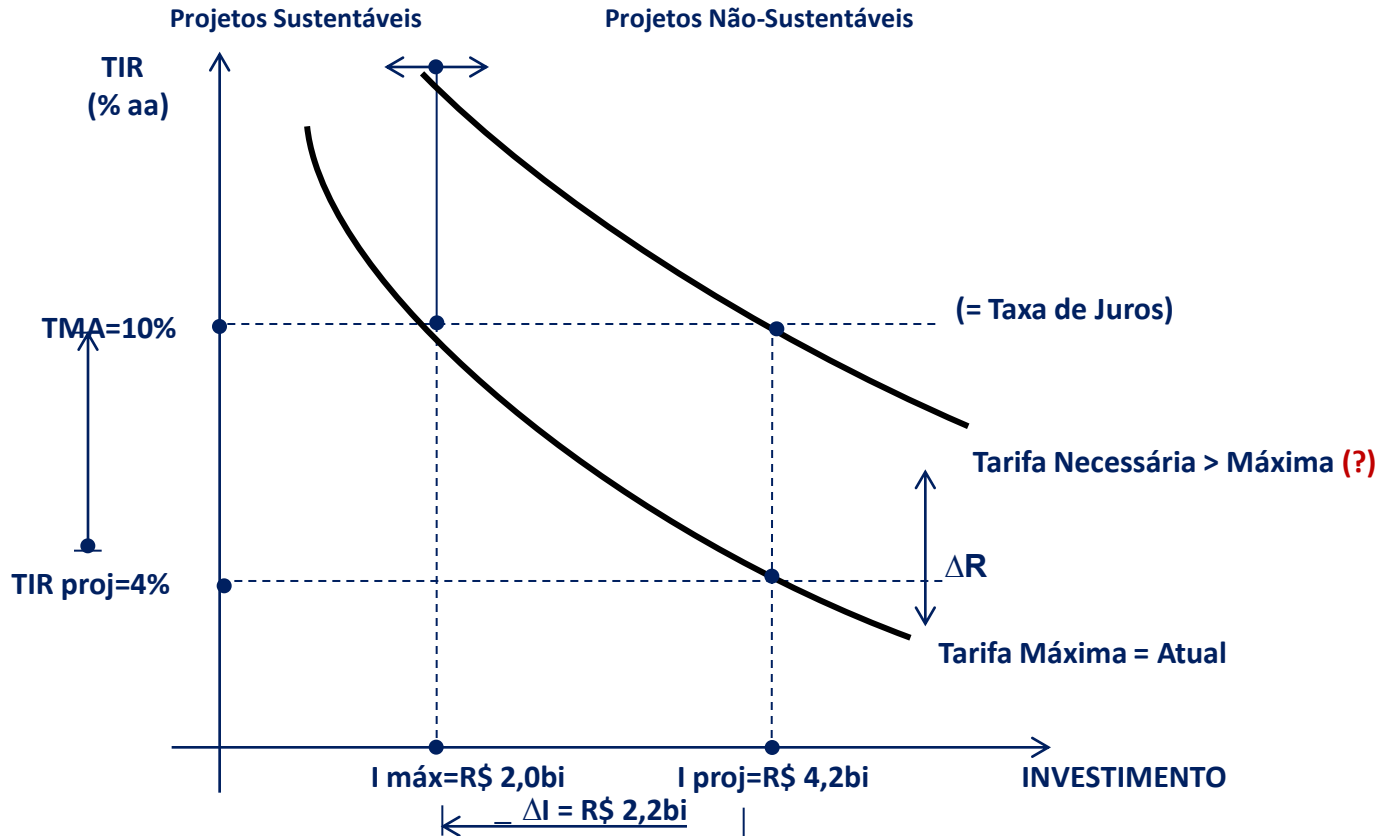
### B.1 – Poder Concedente assume parte do Investimento ( $\Delta I$ ) como **Obra Pública**.

### B.2 – Poder Concedente financia parte do Investimento ( $\Delta I$ ) como “Subvenção Econômica”

**B.3 – Setor Privado assume todo o Investimento (Iproj) e o Poder Concedente aporta recursos públicos ( $\Delta R$ ) 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)



### MODELOS POSSÍVEIS

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:

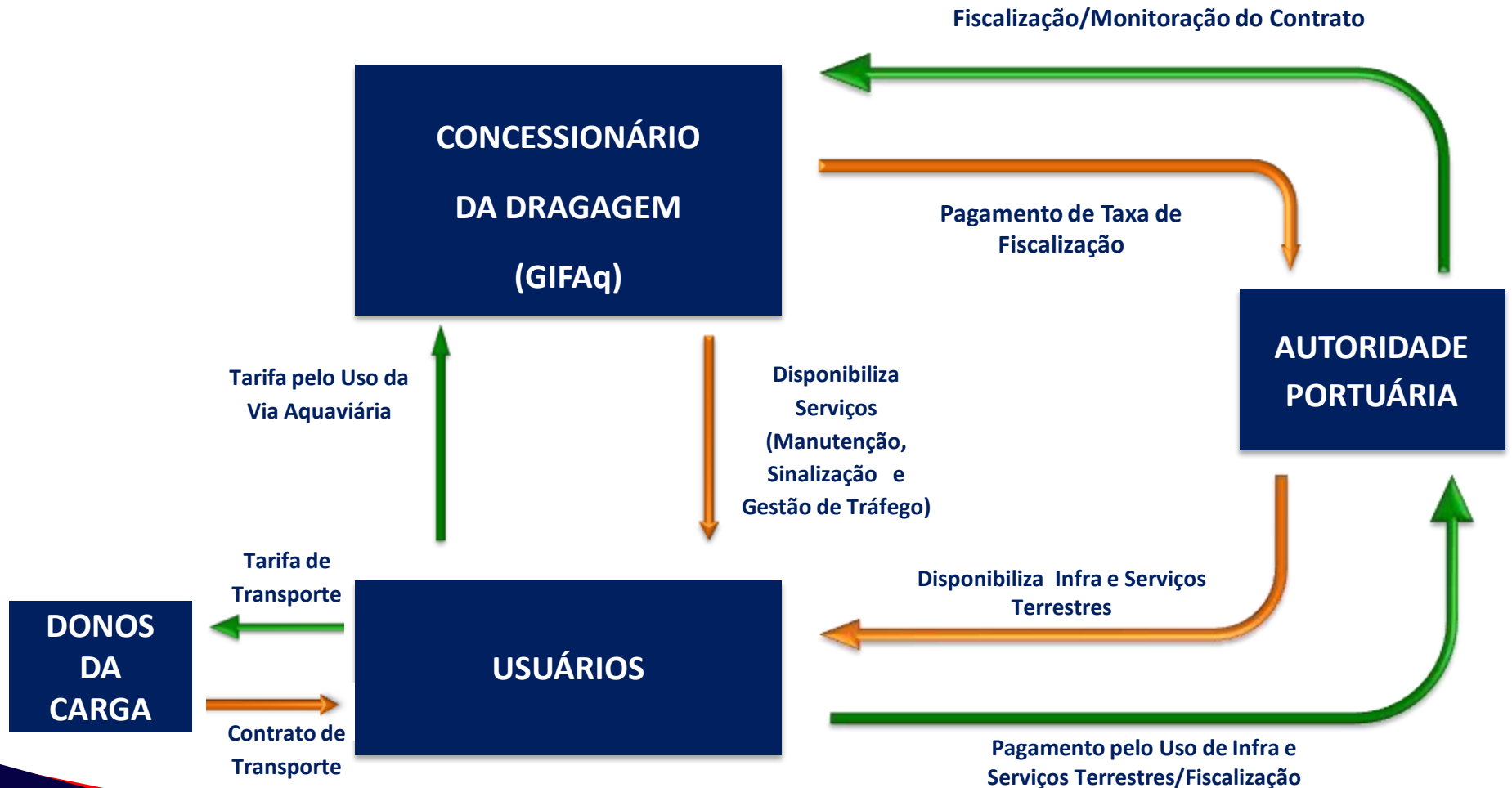
**B.1** – Poder Concedente assume parte do Investimento ( $\Delta I$ ) como **Obra Pública**.

**B.2** – Poder Concedente financia parte do Investimento ( $\Delta I$ ) como **“Subvenção Econômica”**

**B.3** – Setor Privado assume todo o Investimento ( $I_{proj}$ ) e o Poder Concedente aporta recursos públicos ( $\Delta R$ ) 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:**

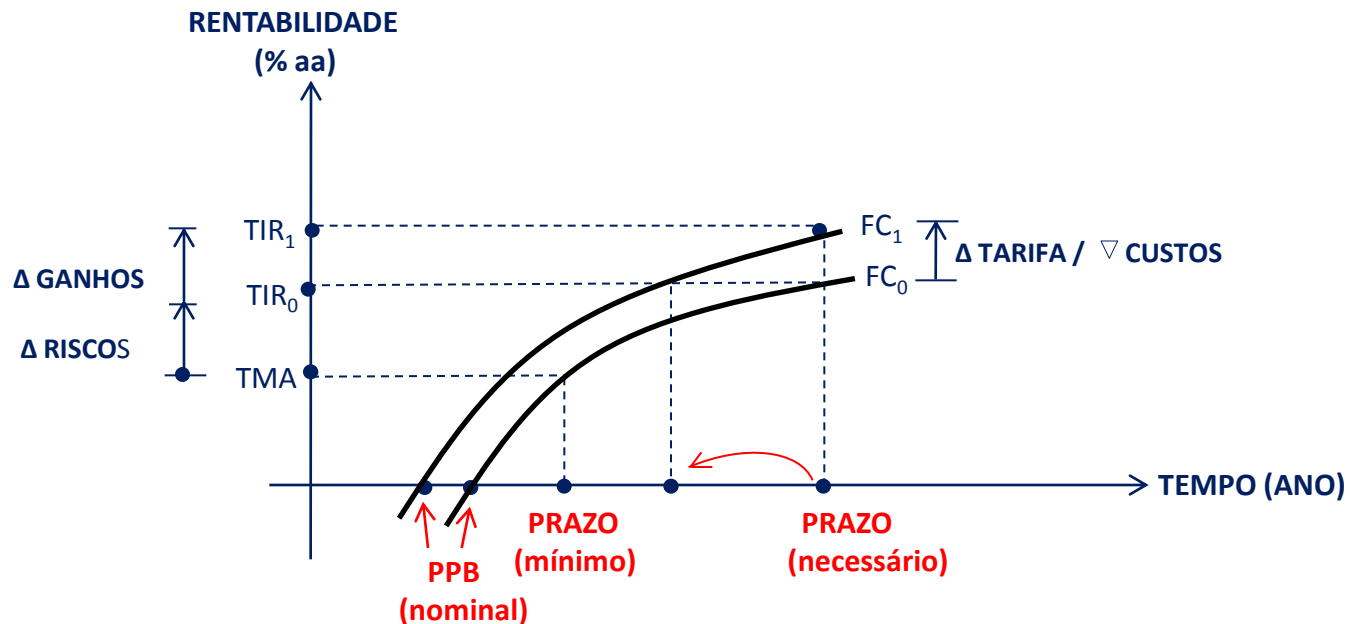
O prazo da parceria deve ser aquele necessário à recuperação e remuneração dos investimentos, segundo uma taxa de retorno atrativa ao setor privado.

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  $\rightarrow$   $\Delta$  TARIFA  $\nabla$  CUSTOS

$\Delta$  TARIFA = limite CUSTOS ATUAIS

CUSTOS = limite QUALIDADE

$\nabla$   $\Delta$  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, rebouques.

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

**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.
- . Defasar 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
- **IMPLANTAÇÃO 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 consócio
- Consócio 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 Europeia (Banco Europeu).
- Participação da Autoridade Portuária (como Infraero nos aeroportos).

***WWW.ANUT.ORG.BR***