

**TEMA: O ATUAL CENÁRIO ECONÔMICO E O PIL/2015**

**REUNIÃO DA CTLOG/MAPA**

**LUIS HENRIQUE T. BALDEZ**  
**Presidente Executivo**

**30/09/2015**

## **A ANUT – ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS USUÁRIOS DO TRANSPORTE DE CARGA**

- Criada em 2002.
- Integrada por empresas representativas dos seguintes Setores:
  - . Aço
  - . Metais Não Ferrosos
  - . Cimento e Argamassas
  - . Química e Petróleo
  - . Madeira, Celulose e Papel
  - . Grãos e Alimentos, Açúcar
  - . Álcool e Bioenergia
  - . Fertilizantes
  - . Minerais

## ASSOCIADOS DA ANUT



Associação de  
Comércio Exterior  
do Brasil - AEB  
Brasilian Foreign Trade Association



## ***ANUT - OBJETIVOS ESTRATÉGICOS***

- DEFENDER MODELOS DE EXPLORAÇÃO DE TRANSPORTES, DO PONTO DE VISTA DOS USUÁRIOS.
- PROPOR FORMAS DE REDUÇÃO DO CUSTO LOGÍSTICO DO PAÍS.
- PROMOVER AÇÕES QUE TORNEM O TRANSPORTE DE CARGAS UM SEGMENTO INDUTOR DO CRESCIMENTO, COM SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL, MELHORIA SOCIAL, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO TECNOLÓGICO.
- APOIAR ALTERNATIVAS DE REEQUILÍBRIOS DA MATRIZ DE TRANSPORTE.
- VALORIZAR O USUÁRIO DO TRANSPORTE COMO IMPORTANTE AGENTE DE MUDANÇA ESTRATÉGICA NO DIAGNÓSTICO E NAS SOLUÇÕES LOGÍSTICAS DO PAÍS.

# A INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA

## ESQUEMA DE ANÁLISE



## NECESSIDADE DE ESTADO

- Implantar uma Infraestrutura Logística eficiente e com custos adequados, que tenha como características:
  - . Foco no Usuário
  - . Servir de base para uma Economia Competitiva
  - . Ser multiplicadora de investimentos
  - . Ser geradora de Emprego e Renda
  - . Servir de base para um processo de Crescimento Econômico sustentável e de longo prazo.

## **COMO ESTAMOS** **(AVALIAÇÃO ATUAL DA ECONOMIA)**

• INDICADORES	2015	2016
PIB	(-) 3%	(-) 2%
Inflação	10%	6%
Dólar (Focus)	3,86	4,00
SELIC	14,25%	12,25%

- **POLÍTICA FISCAL** (aumento de tributos sobre os combustíveis)
    - . CIDE
    - . PIS/COFINS
    - . Equalização do ICMS
  - **MERCADO INTERNO**
    - . 40% de ociosidade na indústria
    - . Setor siderúrgico em “*lay off*”, com paralização de unidades de produção (AF, Laminadores CG – naval, óleo e gás), demissão de empregados.
    - . 25% de queda na importação de máquinas e equipamentos.
    - . Cenário para os próximos 6 meses: queda de expectativa de melhora, aumento do pessimismo, queda de confiança na economia.

# **COMO ESTAMOS NA LOGÍSTICA?**

## **- RODOVIAS -**

**COMO ESTAMOS**  
*(AVALIAÇÃO ATUAL DA LOGÍSTICA)*

- **RODOVIAS**

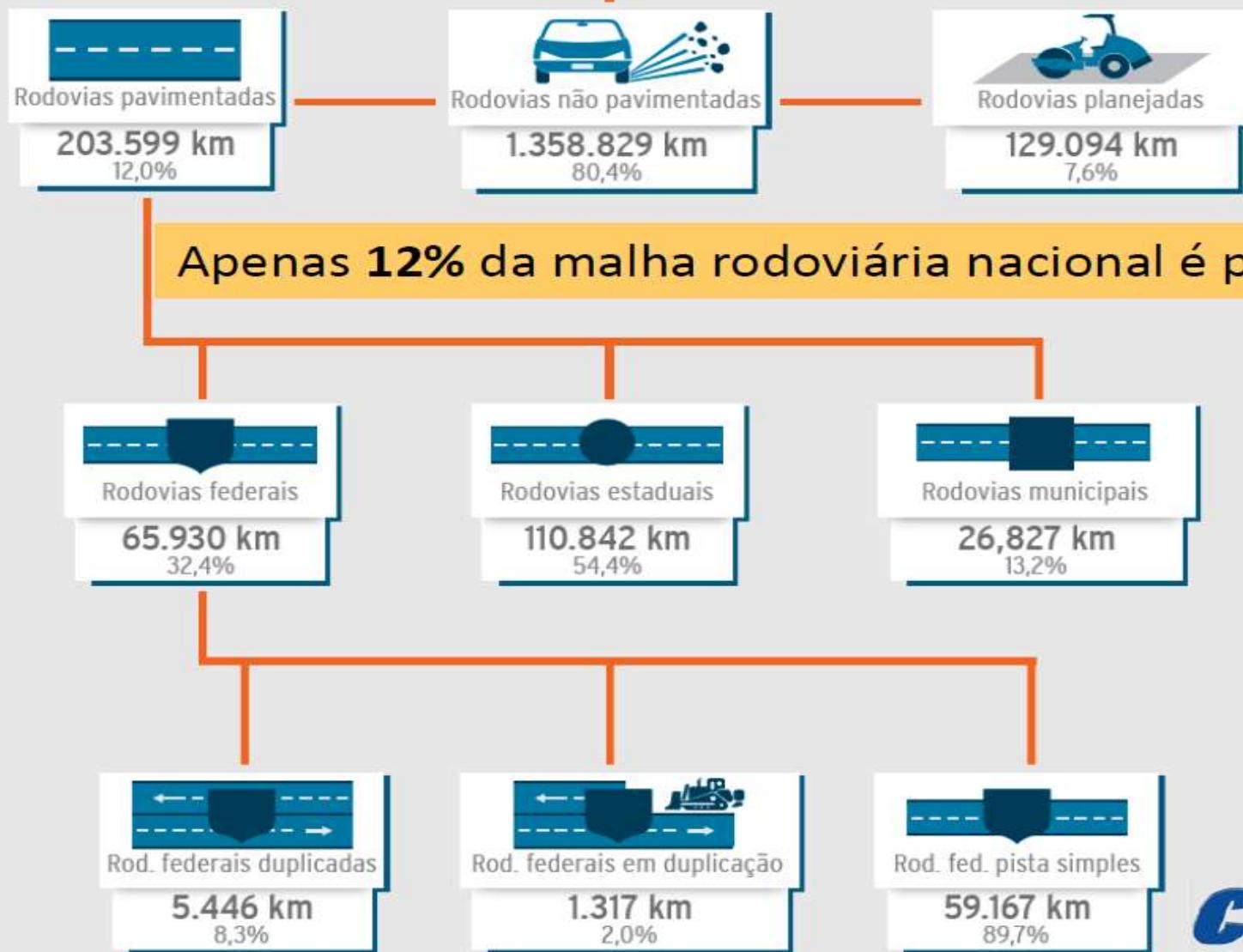
- . Malha em deterioração
- . Baixa perspectiva de recuperação no curto prazo
- . Mais de 60% da carga transportada pelo modal
- . Custos de operação dos caminhões em elevação (tributos + malha)
- . Endividamento setorial elevado (US\$ 40 bilhões)
- . Excessiva oferta de caminhões (300 mil)
- . Frete em declínio

- **MODELO DE CONCESSÃO**

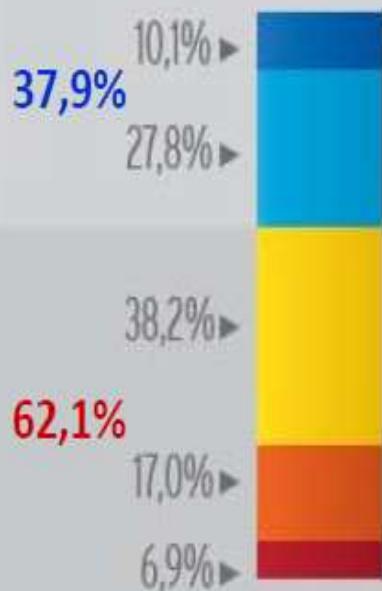
- . Privilegia obras ao invés de serviço.
- . Tarifas elevadas (4 a 5 vezes maior que o modelo anterior)
- . Nenhuma participação do poder público nos investimentos
- . Modelo dissociado da competitividade econômica
- . Trechos de menor atratividade com mesmo modelo.

# Panorama

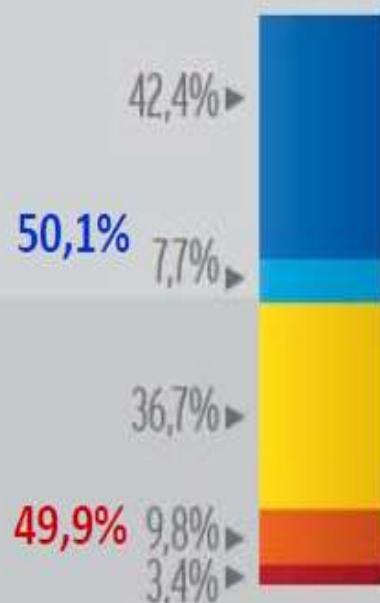
# Extensão da malha rodoviária



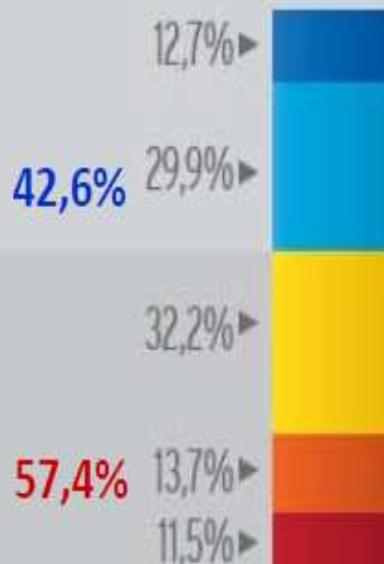
### Estado Geral



### Pavimento



### Sinalização



### Geometria da via



Ótimo

Bom

Regular

Ruim

Péssimo

**COMO ESTAMOS**  
**(CAUSAS E EFEITOS DAS CONDIÇÕES DAS RODOVIAS)**

- 90% das cargas transportadas por rodovias **implica** elevada dependência no longo prazo, sem possibilidade de mudança na Matriz de Transportes.
- Pequena extensão de malha pavimentada duplicada e crescente frota de veículos **implica** congestionamentos, maior tempo de trânsito, ineficiências logísticas e custos econômicos e sociais elevados.
- 62% das vias em estado ruim ou péssimo, 50% com pavimento ruim ou péssimo, 58% sinalização precária **implica** elevado custo operacional do transporte (Estudo NTC: custo operacional de um caminhão – R\$ 2,73/km (ótimo estado) e R\$ 5,23/km (péssimo estado)).
- 74% das vias sob concessão estão em estado ótimo ou bom, enquanto as administradas pelo poder público apenas 30% **implica** política de concessão como substituto das responsabilidades públicas.
- Entre 144 países, ocupa as últimas posições no ranking de qualidade **implica** País com baixa competitividade interna e externa.

## **COMO ESTAMOS (ESTUDO NTC)**

- CONCLUSÕES DO ESTUDO**

- . Frota atual de Caminhões: 2,1 milhões**
- . Endividamento nos últimos 3 anos: US\$ 10,4 bilhões/ano**
- . Empregos (diretos e indiretos): 5,6 milhões**
- . Oferta excedente no transporte: 300 mil caminhões**
- . Origem desta “bolha”: política de expansão de frota, com crédito abundante e barato.**
- . Cenário atual: baixo crescimento econômico**
- . Efeitos no setor: menor volume transportado, queda nos fretes, queda no faturamento, dificuldades para pagamento do custeio e do endividamento.**

- CENÁRIO DE LONGO PRAZO:**

**“Explosão” da Inadimplência x Impacto no Setor Bancário**

**Crise no Mercado de Transporte**

**CENÁRIO A ESTRUTURAR**  
*(UMA SAÍDA POSSÍVEL)*

- **Retomada dos Investimentos Públicos em Recuperação e Expansão da Malha Rodoviária.**
- **Intensificação das Parcerias Público-Privadas nas Concessões de Trechos Rodoviários.**

## *O QUE DEFENDEMOS PARA A INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA*

### **RESPONSABILIDADES DO PODER PÚBLICO**

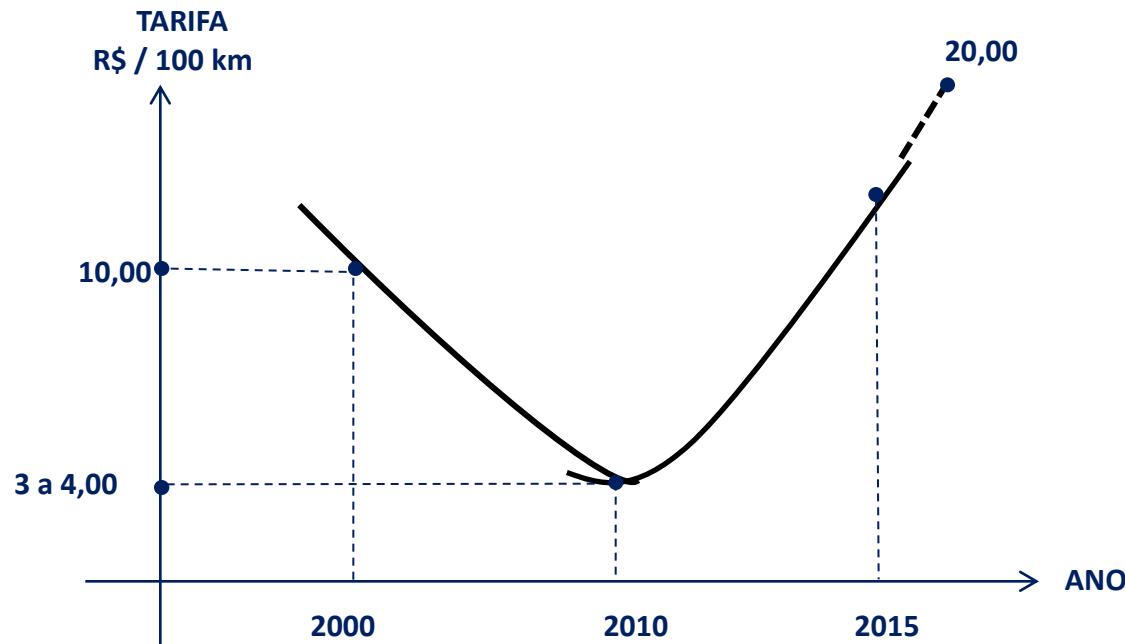
- Priorização dos investimentos em recuperação, melhorias e extensão dos eixos principais de escoamento da produção;
- “Portifólio” de Projetos Executivos;
- Cronogramas Físico-Financeiro compatíveis com o porte de cada obra;
- Garantias de aplicação dos recursos para a conclusão de cada obra;
- Intensa fiscalização quanto a qualidade de cada obra;
- Intensa fiscalização quanto ao uso das rodovias – acidentes, cargas por eixo, congestionamentos, leis do trânsito.

**CENÁRIO A ESTRUTURAR**  
*(UMA SAÍDA POSSÍVEL)*

- **Intensificação das Parcerias Público-Privadas nas Concessões de Trechos Rodoviários**
  - **Estudo de Caso (BR 476 SC / PR)**

## TARIFA x MODELO DE CONCESSÃO DE RODOVIAS

(análise da evolução)



- Elevada densidade de Tráfego
- Recuperação e Melhorias
- Com Outorga
- TIR Elevada
- Alto Risco País
- Elevada densidade de Tráfego
- Melhorias e Expansão
- Sem Outorga
- TIR Baixa
- Baixo Risco País
- Baixa densidade de Tráfego
- Elevados Investimentos
- Sem Outorga
- TIR elevada
- Alto Risco País

## **NOVA ETAPA DE CONCESSÕES EM RODOVIAS (R\$ 50,8 BILHÕES)**



## ESTUDO DE CASO

### BR - 476/153/282/480 /PR/SC



- Rodovia em SC/PR
- Extensão total: 460 km
- Investimento estimado: R\$ 4,5 bilhões
- Objetivo: escoar produção de grãos, aves e suínos pelos portos do Arco Sul

## **CONCESSÃO DA BR 476/153/PR/SC**

### **ESTRUTURA DA RECEITA DE PEDÁGIO**

**R\$ Milhões (Valor Presente)**

**RECEITA TOTAL** **4.474,5 (100%)**

**MANUT. / OPERAÇÃO** **964,8 (22%)**

**TRIBUTOS** **1.160,9 (26%)**

**REMUNERAÇÃO DOS  
INVESTIMENTOS** **2.348,8 (52%)**

**• EIXOS PEDAGIADOS  
(durante 30 anos)** **430 milhões**

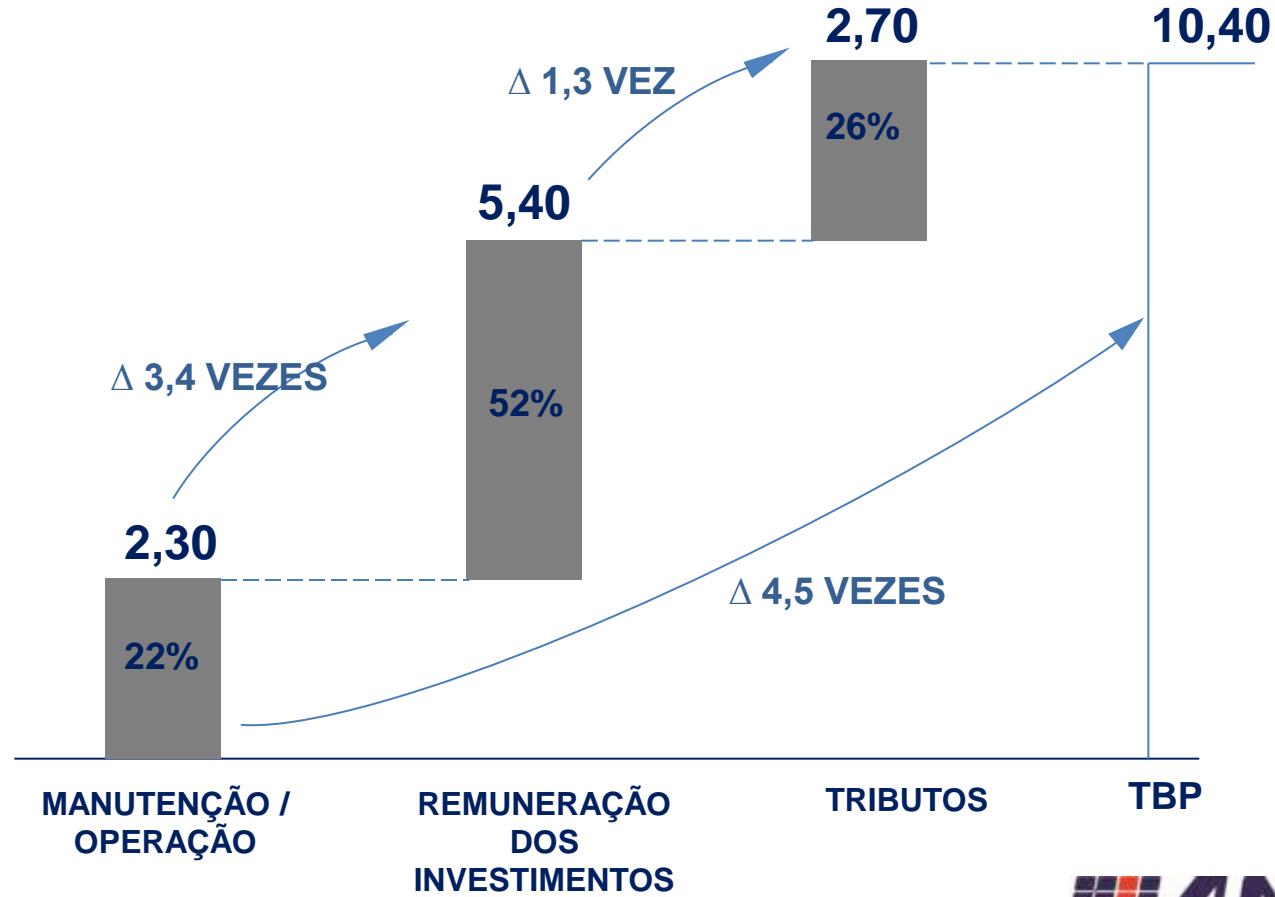
**• PARÂMETROS:** **Tarifa de R\$ 13,4 por 100 km**

**TIR de 9,20% aa**

## COMPOSIÇÃO ESTRUTURAL DA TARIFA

Caso: Concessão BR 476/153/PR/SC

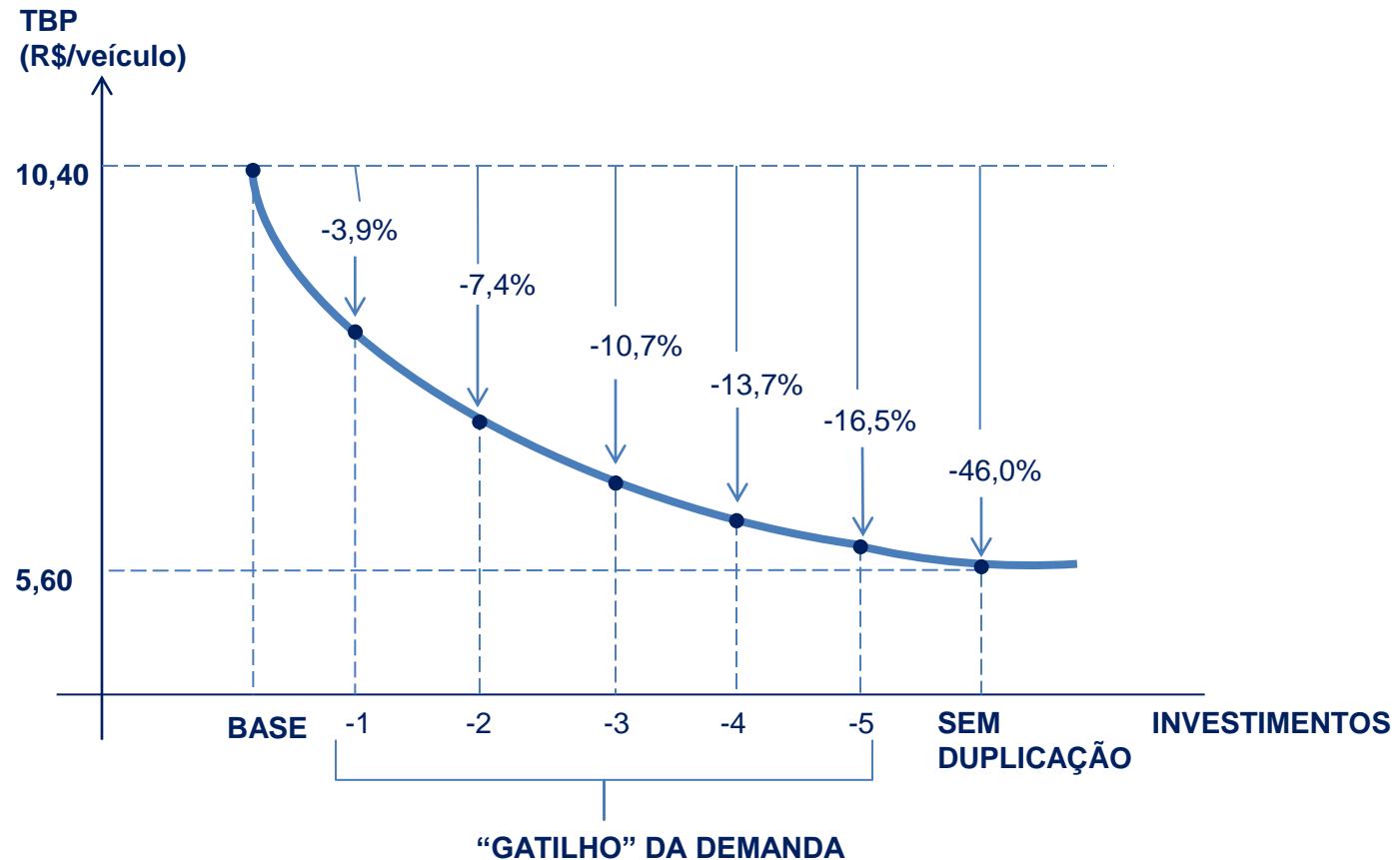
### Tarifa Básica de Pedágio (R\$/eixo equiv.)



## **SIMULAÇÃO TARIFA x INVESTIMENTOS**

*Caso: Concessão BR 476/153/PR/SC*

### **Curva Variação da Tarifa x Cronograma de Obras da Duplicação**



## **AVALIAÇÃO DOS MODELOS ADOTADOS**

### **ANÁLISE**

- O modelo de concessão proposto privilegia obras e não serviços.
- A evolução do tráfego não justifica a duplicação da rodovia nos 5 primeiros anos.
- Somente os investimentos em duplicação implicam em dobrar a Tarifa.
- A Tarifa de pedágio resultante da equação financeira se encontra num patamar 4 vezes superior às tarifas atuais.
- O modelo é não aderente à competitividade.
- A Tarifa, do ponto de vista da carga, tem que refletir um modelo de competitividade e não de obras.

## ***ALGUNS MODELOS DE CONCESSÃO***

- MENOR TARIFA, COM “GATILHO DE DEMANDA”
- MENOR TARIFA, COM REVISÕES TARIFÁRIAS, A PARTIR DO “GATILHO DA DEMANDA”
- MENOR TARIFA, COM UNIVERSALIZAÇÃO DE COBRANÇA – “modelo fechado”
- TARIFA FIXADA, COM MENOR VALOR PRESENTE DA RECEITA
- TARIFA FIXADA, COM MENOR TEMPO DE CONTRATO
- TARIFA FIXADA E INVESTIMENTOS COMPARTILHADOS
- COMBINAÇÃO DE MODELOS

## **AVALIAÇÃO DOS MODELOS ADOTADOS**

### **PROPOSIÇÃO**

- **Suspensão das Audiências Públicas.**
- **Debate técnico com o mercado sobre a modelagem, incluindo temas como novos modelos de concessão, pedágio como variável de competitividade, reequilíbrio a partir de faixas de risco, “gatilhos de mercado”, dentre outros.**
- **Ajustes nos Modelos de Concessão.**
- **Definição com uma Política de Governo para a modelagem do processo.**
- **Reinício do Processo Institucional.**

# **COMO ESTAMOS?**

## **- FERROVIAS -**

## **MODELO ATUAL (CONCESSÃO VERTICAL)**

- A Concessionária administra e opera a via e realiza o transporte.
- Exerce monopólio dentro de sua área de atuação – somente a concessionária pode transportar.
- Só permite o tráfego mútuo.
- Baixa participação dos fluxos intramodais (apenas 7% do transporte realizado na modalidade de Direito de Passagem).
- 18 mil km de ferrovia abandonados (dos 28 mil concedidos).
- Paralisação das operações, de forma unilateral.
- Atendimento prioritário a minério de ferro (75% de toda a carga transportada).
- Serviços caros e de baixa qualidade.
- Aumento abusivo dos preços de serviços acessórios (2011 – 3% da receita de transporte; 2014 – 30%)

**COMO ESTAMOS**  
*(SITUAÇÃO ATUAL DA LOGÍSTICA)*

- CONCESSIONÁRIAS VERTICais : Prorrogação dos Atuais Contratos

**Contrato Original – início 1997 / término 2027**

**Prorrogação - 30 anos**

- NOVOS TRECHOS (PIL): Modelo a definir

## **NOVOS INVESTIMENTOS EM CONCESSÕES EXISTENTES**

**Estimativa de investimentos: R\$ 16 bilhões**

**Projetos em negociação com os concessionários:**

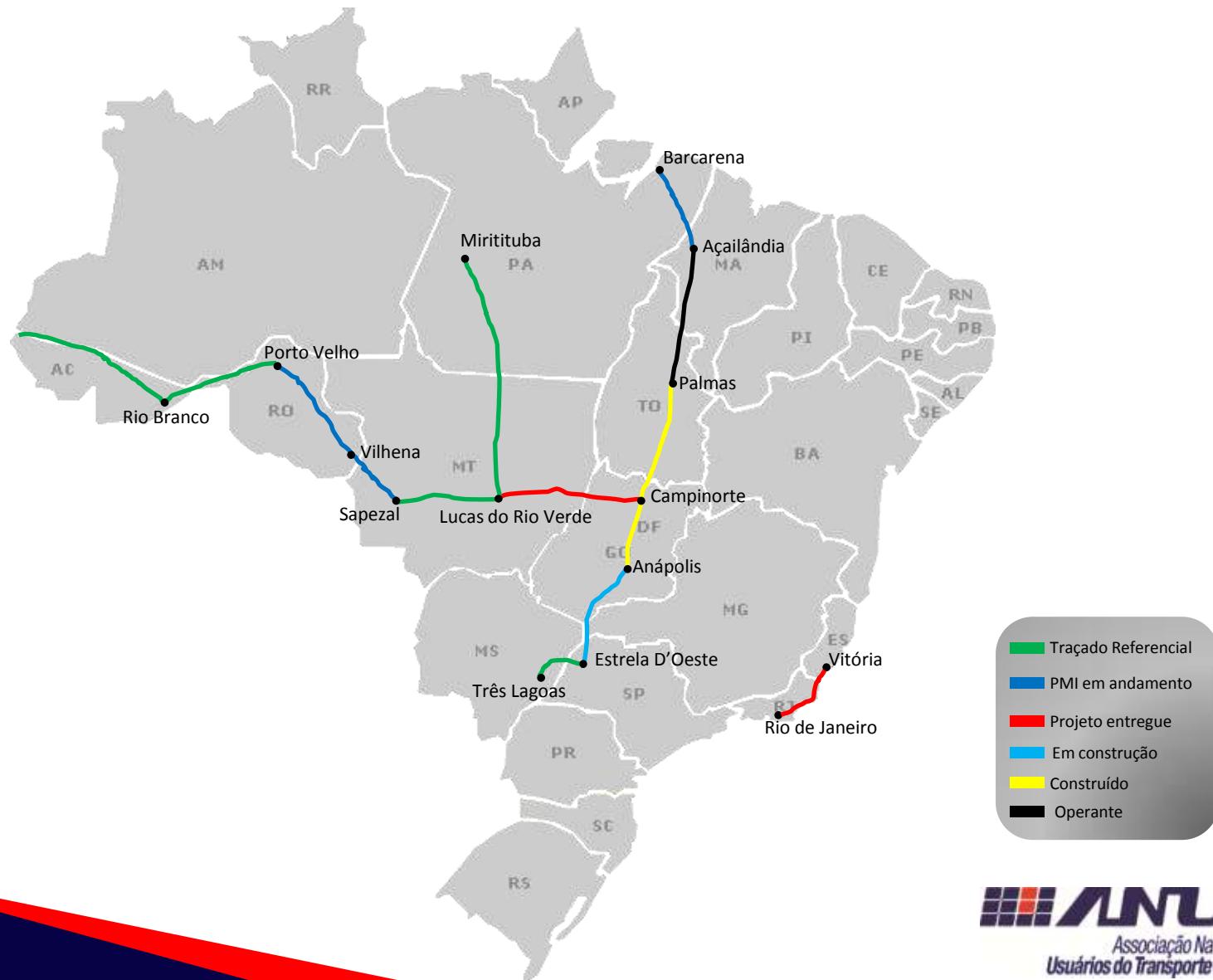
- Ampliação de capacidade de tráfego**
- Novos pátios**
- Redução de interferências urbanas**
- Duplicações**
- Construção de novos ramais**
- Equipamentos de via e sinalização**
- Ampliação de Frota**



## **PRORROGAÇÃO DOS ATUAIS CONTRATOS (PROPOSTA DE CONDICIONANTES)**

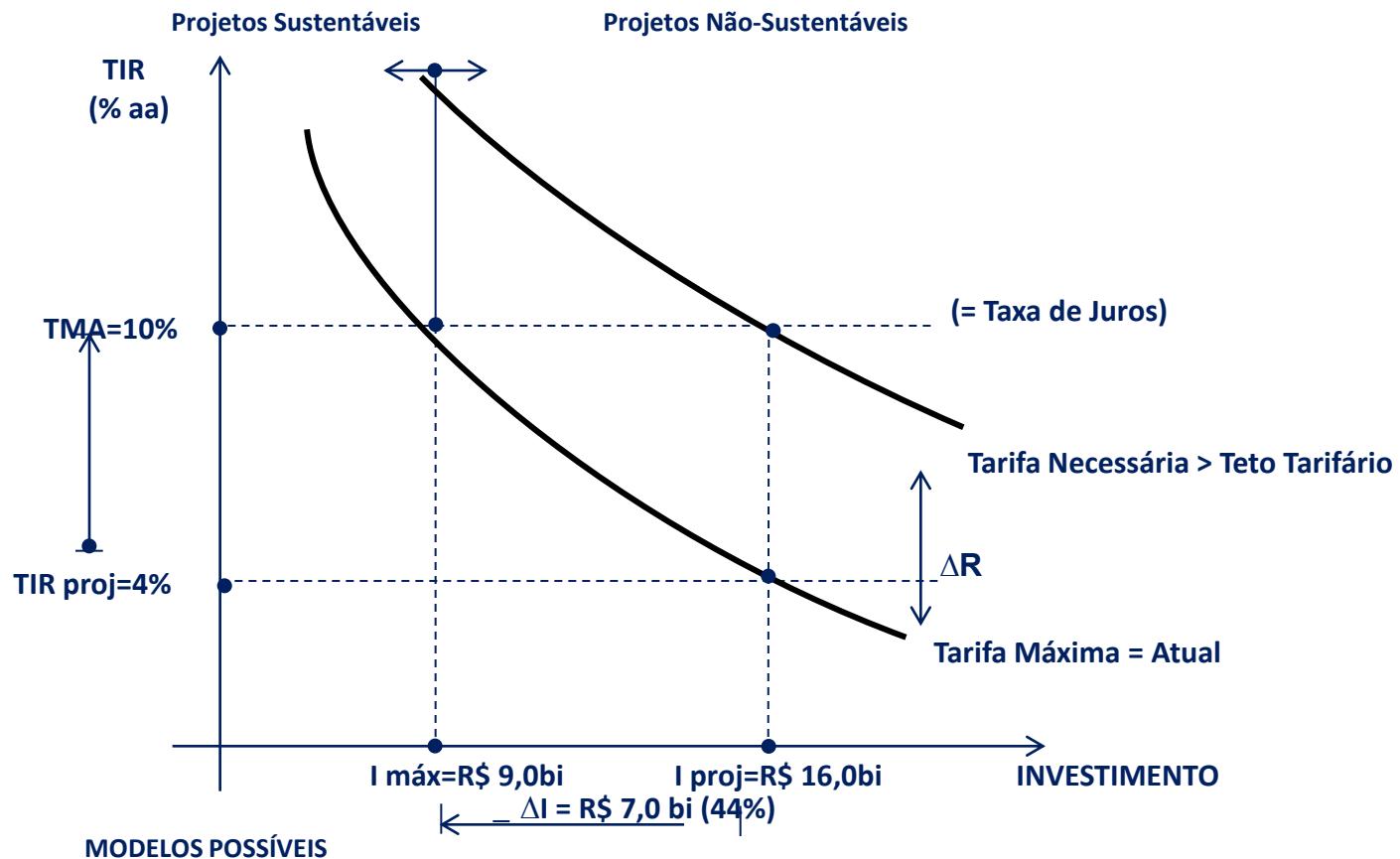
- Condicionar a assinatura da prorrogação dos Contratos de Concessão das empresas ferroviárias aos seguintes princípios básicos:
  - . Retirada da ação que permite à RUMO x ALL não cumprir o teto tarifário;
  - . Disponibilizar parte da capacidade de transporte da ferrovia ao mercado (50%);
  - . Apresentar à ANTT o Plano detalhado de Investimentos, ao longo da concessão;
  - . Discutir com os usuários o Plano de Investimentos;
  - . Cumprir o teto tarifário do Direito de Passagem;
  - . Prestar serviços de forma isonômica e não discriminatória;
  - . Informar o valor da tarifa acessória, por tipo de serviço;
  - . Constituir Conselho de Usuários.

## NOVA ETAPA DE CONCESSÕES EM FERROVIAS



## VIABILIDADE FINANCEIRA DO PROJETO

### (A MODELAGEM DA PARCERIA DO PROJETO DE FERROVIA CV)



A – Como o **I<sub>máx</sub> ≤ I<sub>projeto</sub>**, o projeto não é sustentável financeiramente, não cabendo um **Modelo de Concessão Puro**.

B – Neste caso, pode ser aplicado um modelo de **compartilhamento de investimentos**. Alternativas:

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

**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.**

## CONCLUSÕES DO ESTUDO DE VIABILIDADE

- ▶ **O Projeto não tem 100% de viabilidade econômico-financeira.**
- ▶ **O fluxo de caixa privado só viabiliza um investimento de R\$ 9,0 bilhões.**
- ▶ **O poder público tem que alocar um investimento de R\$ 7,0 bilhões.**
- ▶ **A relação do modelo compartilhado é de 44% de recursos públicos (“*sunk cost*”) e 56% de recursos privados.**
- ▶ **O recurso público seria a fundo perdido (“sem remuneração”) e o privado remunerado a 10% aa (TIR).**

## *O QUE DEFENDEMOS NA REGULAÇÃO DO SETOR DE FERROVIAS*

- . Estímulo à concorrência na prestação do serviço, na busca de tarifas justas.**
- . Acesso irrestrito a toda a malha ferroviária na forma de Direito de Passagem, por OFI's credenciados.**
- . Garantia de isonomia na utilização do serviço.**
- . Garantia de operação eficiente e segura do transporte.**
- . Garantia da interoperabilidade e integração plena da malha.**
- . Vedação do monopólio ou oligopólio no transporte de carga.**

## **O QUE DEFENDEMOS NOS MODELOS DE CONCESSÃO DE FERROVIAS**

- Modelo aberto de exploração (“Open Access” ou Compartilhado).
- Não cobrança de Outorga.
- Modelo de Compartilhamento de Investimentos
- Nos trechos já concluídos cobrar pelo ressarcimento de parte dos investimentos públicos.
- No trechos em obras transferir com obrigação de conclusão, sem cobrança de outorga.
- Nos trechos novos (“greenfield”) compartilhar os investimentos.
- Nos contratos de concessão atuais, prorrogar nas seguintes condições:
  - . Disponibilizar parte da capacidade ao mercado;
  - . Permitir o acesso aos OFI's;
  - . Assegurar o direito de passagem (DP);
  - . Plano de Investimentos Obrigatórios (função da demanda);
  - . Não cobrança de outorga, por parte do Governo.

## **INFRAESTRUTURA – NOVA OFERTA DE CAPACIDADE CRONOGRAMA POSSÍVEL**

2018

2019

2020-2025

2026

2027

- ✓ Modelo de Parceria
- ✓ Agenda Regulatória
- ✓ Projetos Básicos
- ✓ Trechos Prioritários

- ✓ Editais / Projetos
- ✓ Aprovação TCU
- ✓ Licença Ambiental
- ✓ Publicação Edital
- ✓ Avaliação TCU
- ✓ Assinatura Contrato

- ✓ Projetos Executivos
- ✓ Licença Instalação
- ✓ Planejamento Obra
- ✓ Construção

- ✓ Conclusão Obra
- ✓ Homologação Trecho
- ✓ Licença Operação
- ✓ Testes Pré-Operac
- ✓ Liberação Operação

- ✓ Operação Comercial
- ✓ Oferta Capacidade

## PROPOSIÇÃO

- **Suspensão das Audiências Públicas.**
- **Término dos Estudos de Viabilidade (PMI).**
- **Debate técnico com o mercado sobre a modelagem, incluindo temas como novos modelos de concessão, modelos de competitividade, condicionantes para prorrogação dos contratos, atualização da agenda regulatória.**
- **Ajustes nos Modelos de Concessão.**
- **Definição com uma Política de Governo para a modelagem do processo.**
- **Reinício do Processo Institucional.**

## **RESUMO DO CENÁRIO DO PIL**

### **RODOVIAS**

- . Discussão de Novos Modelos
- . Reinício do Processo em 2016
- . Lançamento de Editais em 2016

### **FERROVIAS**

- . Definição dos condicionantes para prorrogação dos contratos
- . Negociações das prorrogações em 2016
- . Modelos de Concessão para novos trechos em 2016
- . Lançamento de Editais em 2017/18
- . Conclusão de Obras em 2026

### **PONTOS**

- . Conclusão dos estudos em 2015
- . Lançamento de Editais em 2016
- . Conclusão de Obras em 2018/19

OBRIGADO!

[www.anut.org.br](http://www.anut.org.br)