

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



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 REEQUILÍBRIO 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)

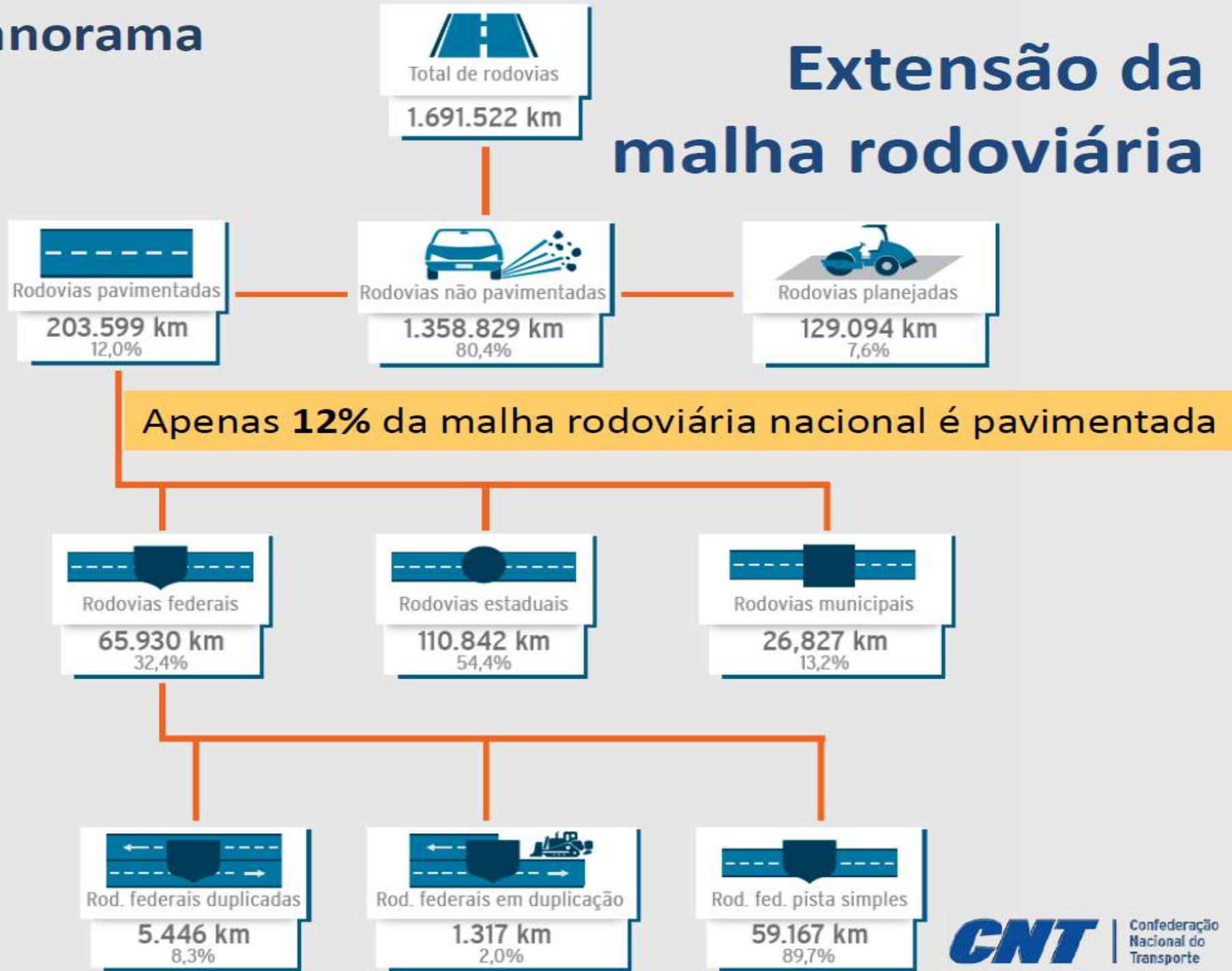
- **RODOVIAS**

- . **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**

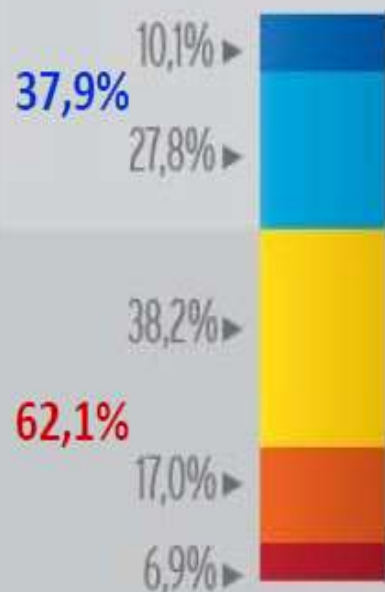
- **MODELO DE CONCESSÃO**

- . **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.**

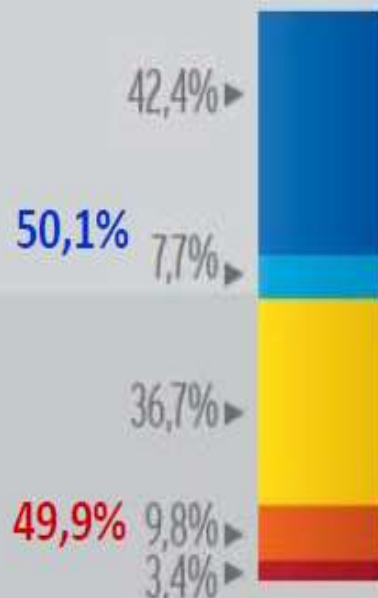
Extensão da malha rodoviária



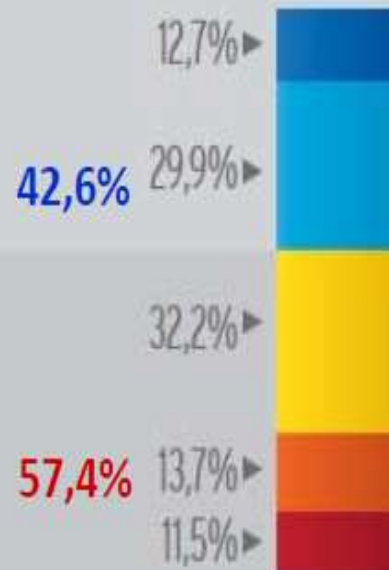
Estado Geral



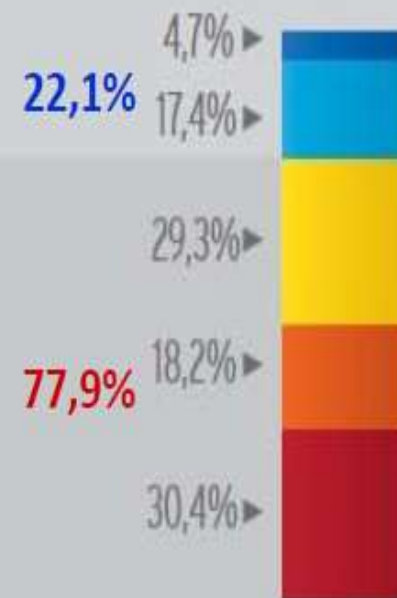
Pavimento



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

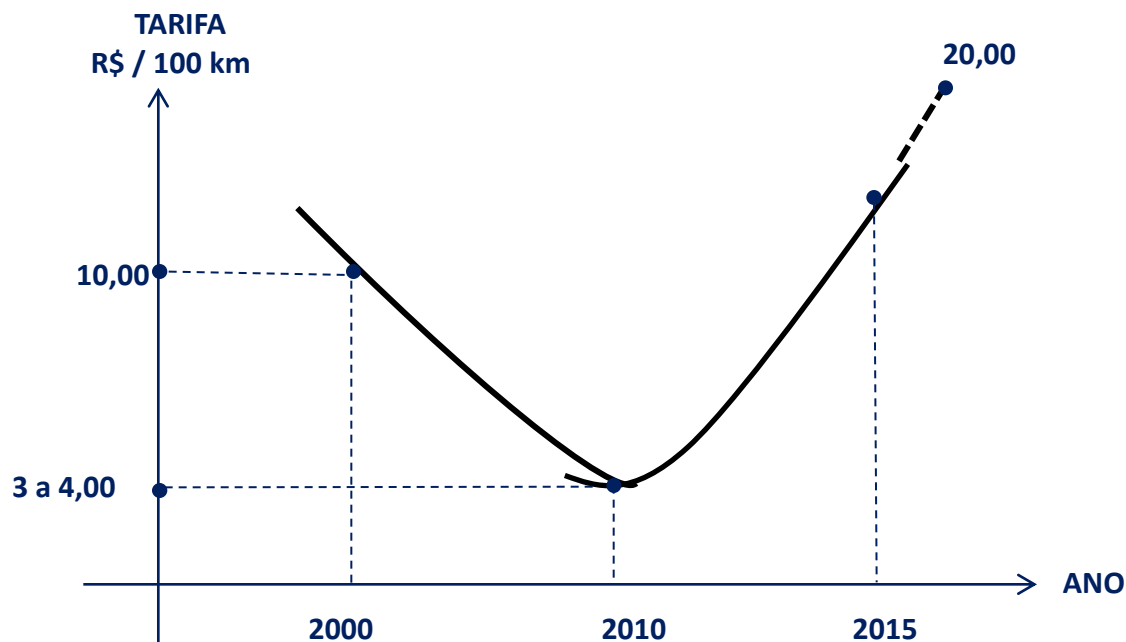
RESPONSABILIDADES DO PODER PÚBLICO

- **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 430 milhões
(durante 30 anos)

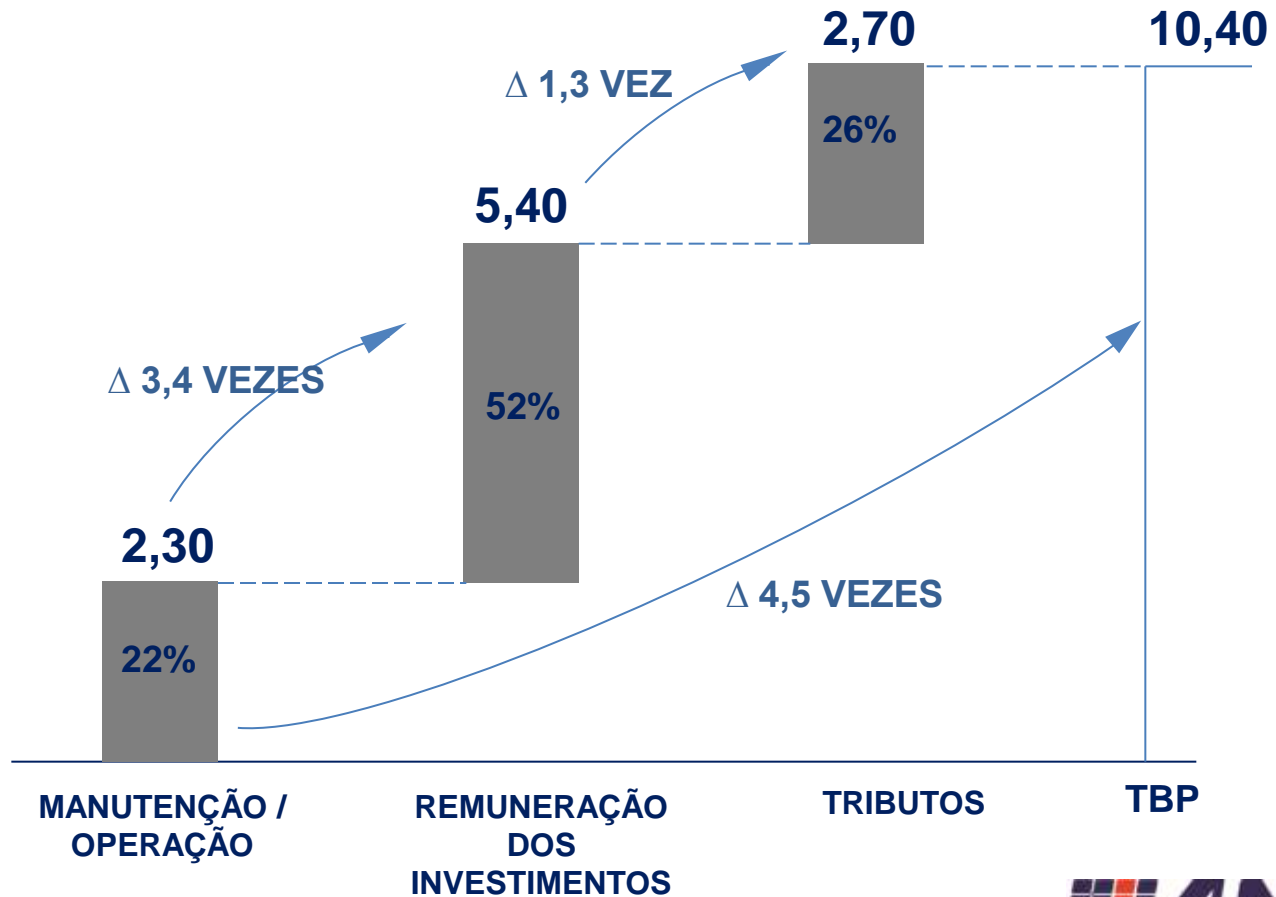
• PARÂMETROS: Tarifa de R\$ 13,4 por 100 km

TIR de 9,20% aa

COMPOSIÇÃO ESTRUTURAL DA TARIFA

Caso: Concessão BR 476/153/PR/SC

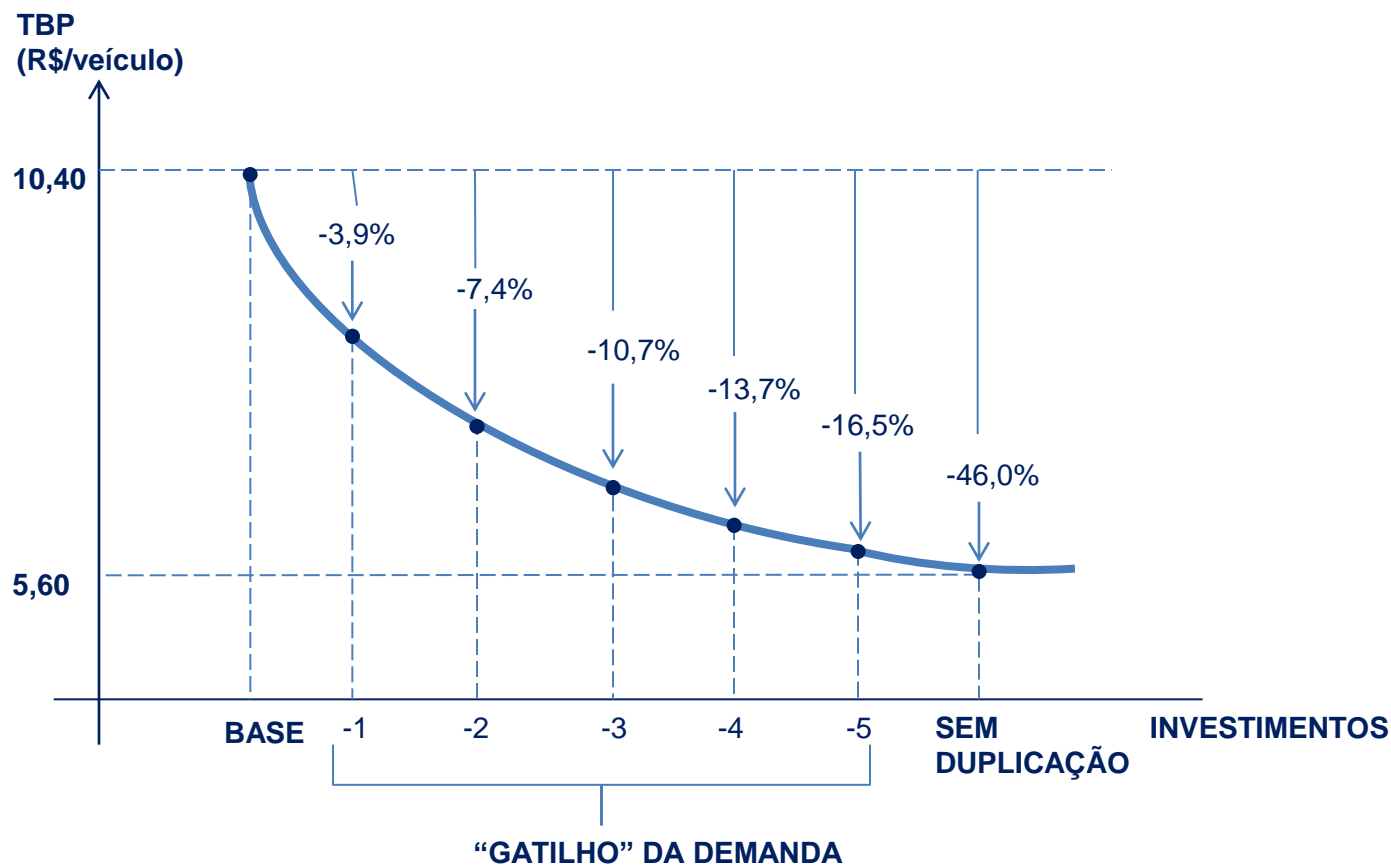
Tarifa Básica de Pedágio (R\$/eixo equiv.)



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**

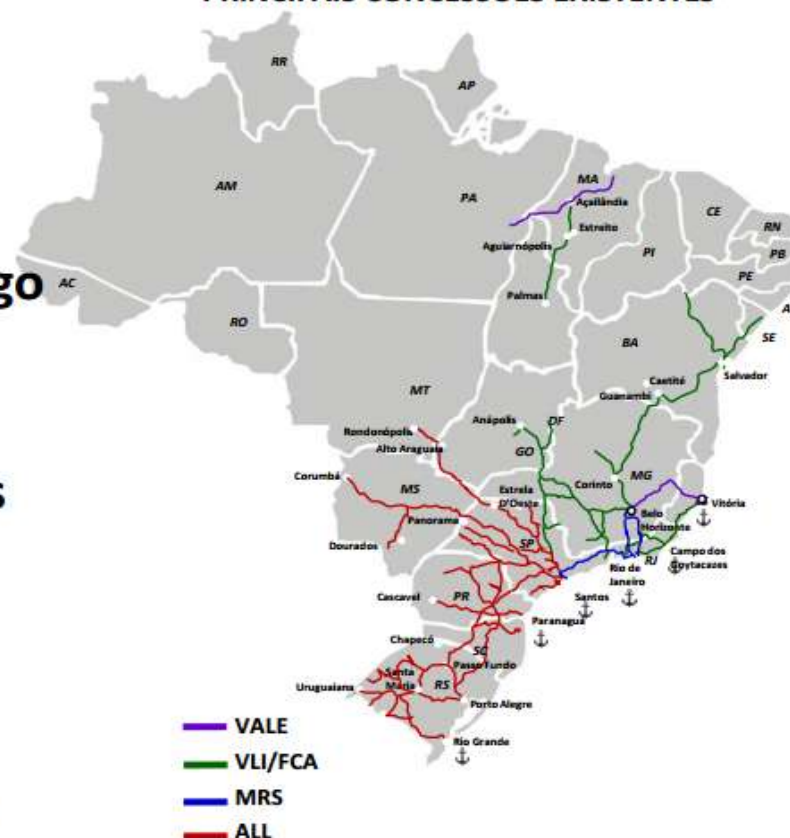
NOVOS INVESTIMENTOS EM CONCESSÕES EXISTENTES

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

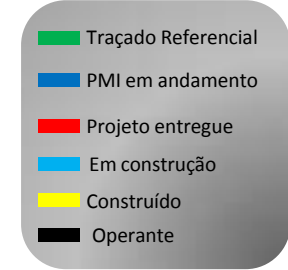
PRINCIPAIS CONCESSÕES EXISTENTES



PRORROGAÇÃO DOS ATUAIS CONTRATOS (PROPOSTA DE CONDICIONANTES)

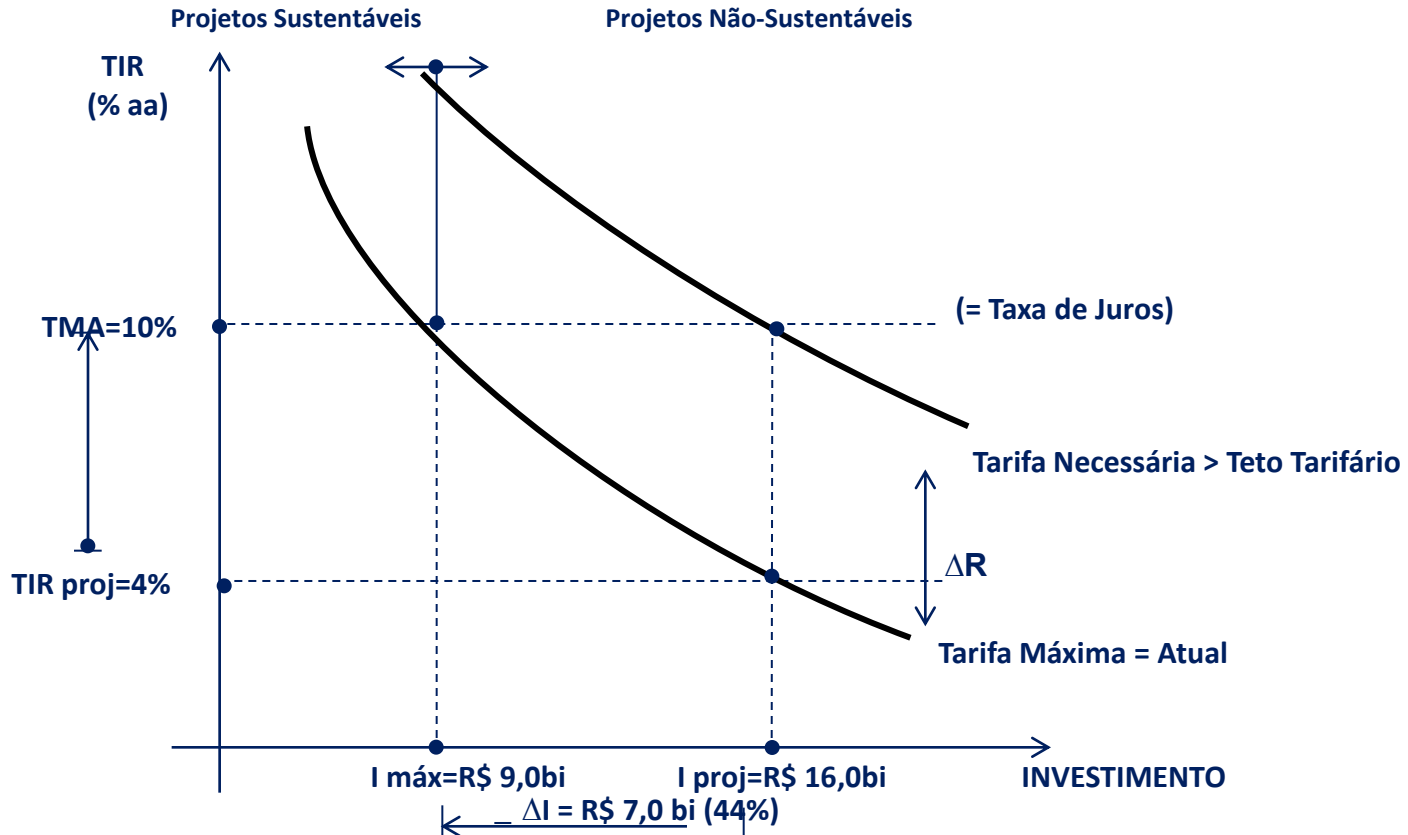
- **Condicionar a assinatura da prorrogação dos Contratos de Concessão das empresas ferroviárias aos seguintes princípios básicos:**
 - . Retirada da ação que permite à RUMO x ALL não cumprir o teto tarifário;
 - . Disponibilizar parte da capacidade de transporte da ferrovia ao mercado (50%);
 - . Apresentar 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)



MODELOS POSSÍVEIS

A – Como o $I_{\text{máx}} \leq I_{\text{projeto}}$, 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 (ΔI) como **Obra Pública (Compartilhamento de Investimentos)**

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**.

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

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

2019

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

2020-2025

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

2026

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

2027

- ✓ 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

PORTOS

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

OBRIGADO!

www.anut.org.br