

madrona

A D V O G A D O S

# **PROGRAMA DE INVESTIMENTO EM LOGÍSTICA – PIL II 2015**

**Investimento em Logística e Transportes**

**Junho de 2015**



CONDIÇÕES DE  
FINANCIAMENTO

## PIL II 2015

- Expectativas
- Condições de Financiamento
- Modelagem: Alocação de Riscos
- Outros Pontos de Modelagem



CONDIÇÕES DE  
FINANCIAMENTO



## PIL II 2015

- Expectativas
- Condições de Financiamento
- Modelagem: Alocação de Riscos
- Outros Pontos de Modelagem

## PIL I 2012

Investimentos Totais: Aprox. **212,3** bi  
Ferrovias: 91 bi – **Nenhum projeto**  
Rodovias: 42 bi – **6/9 projetos**  
Portos: 60,6 bi – **Só TUPs: 8 + 4 amp.**  
Aeroportos: 18,7 bi – **Só os federais**

Financiamento:  
Participação do BNDES, com juros  
subsidiados

Vs.

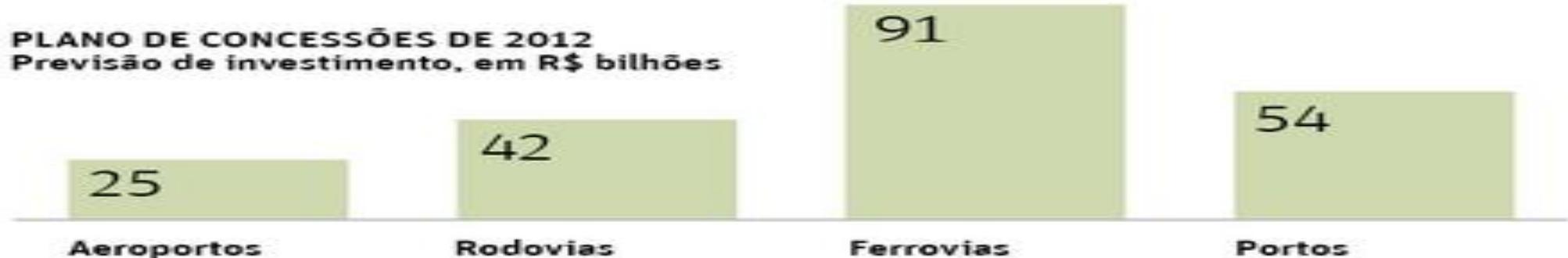
## PIL II 2015

Investimentos Totais: Aprox. **198,4** bi  
Ferrovias: 86,4 bi  
Rodovias: 66,1 bi  
Portos: 37,4 bi  
Aeroportos: 8,5 bi

Financiamento:  
Participação inferior do BNDES, com  
juros com menos subsídios +  
necessidade de captação de  
recursos no mercado

# Expectativas

## PLANO DE CONCESSÕES DE 2012 Previsão de investimento, em R\$ bilhões



### O que aconteceu

#### Aeroportos

Todos os 5 foram concedidos no modelo de pagamento de outorga, com elevados ônibus, sendo que só no de Confins não houve disputa no leilão

#### Rodovias

De 9 previstas, 3 não foram concedidas por inviabilidade, 2 tiveram o tamanho da concessão reduzido e 4 foram concedidas como o governo planejou

#### Ferrovias

De 13, nenhuma foi licitada. Seis estão em estudos e só uma (Lucas do Rio Verde-Uruaçu) tem liberação para ter o lançamento do edital de concessão

#### Portos

A intenção do governo era licitar cerca de 160 terminais em todos os portos públicos do país, mas nenhum deles foi leiloado até hoje

## PLANO DE CONCESSÕES DE 2015

#### Aeroportos

A intenção é privatizar os aeroportos das cidades de Porto Alegre, Florianópolis, Salvador e Fortaleza, mas serão necessários estudos para avaliar em que condições são viáveis

#### Rodovias

O governo quer conceder ao menos dez trechos rodoviários. Deverá fazê-lo em extensões menores e reduzir as obrigações para que seja possível manter o modelo de pedágio sem contrapartida pública

#### Ferrovias

O plano anterior previa subsídio para reduzir monopólios. Sem recursos, o governo tenta agora repassar trechos mais atrativos, mantendo o monopólio, e outros menos atrativos com subsídios

#### Portos

O plano era criar terminais maiores e a custo menor para usuários, mas os atuais arrendatários vêm tentando boicotá-lo. O governo pode ceder e voltar a cobrar aluguel dos terminais

Fontes: ANTT, Antaq e Anac

## PIL I

- Tentativa de alteração de modelo (“*open access*”)
- Publicação de Editais em Consulta Pública
- Edição de Normas (Decreto 8.129/13 e Regulamentos - OFI)
- Análise do TCU (Acórdão nº 3697/13)
- PMIs

## Questões Jurídicas

- Revogação do modelo *open access*
- Fortalecimento da regulação de Direito de Passagem e Tráfego Mútuo
- Cuidados no procedimento para promoção de novos investimentos em contratos existentes
- Atenção ao uso de critérios de julgamento inovadores

## Prognóstico

- Positivo, dado que reconheceu os erros da primeira fase do programa, retornando ao uso do modelo já testado
- Uso de trechos conhecidos também auxiliará no desenvolvimento de projetos
- Dificuldades para equalizar a regulação



## PIL II 2015

Investimentos Totais: Aprox. 198,4 bi

**Ferroviás: 86,4 bi**

Rodovias: 66,1 bi

Portos: 37,4 bi

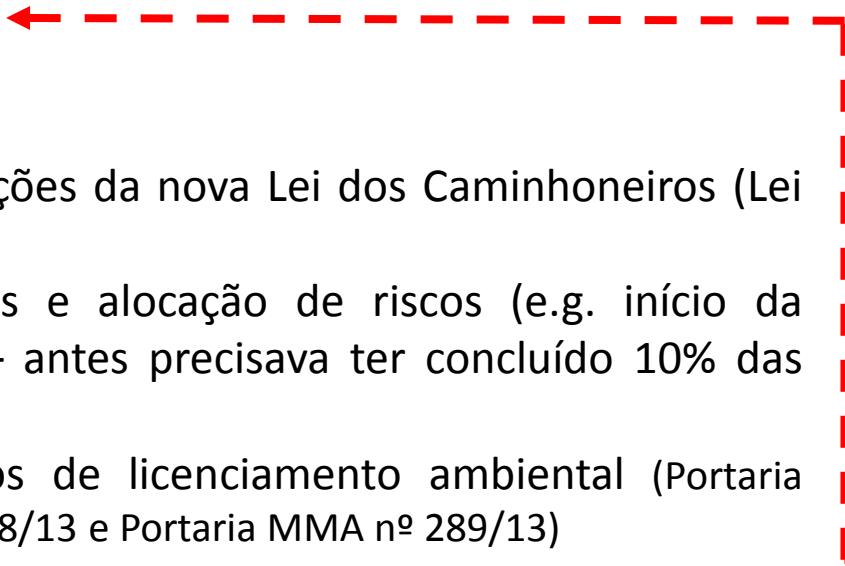
Aeroportos: 8,5 bi

Financiamento:

Participação inferior do BNDES, com juros com menos subsídios + necessidade de captação de recursos no mercado

## PIL I

- Leilões bem sucedidos
- Setor consolidado



## Questões Jurídicas

- Incorporação das disposições da nova Lei dos Caminhoneiros (Lei 13.103/15)
- Modelagem dos projetos e alocação de riscos (e.g. início da cobrança dos pedágios – antes precisava ter concluído 10% das obras)
- Celeridade nos processos de licenciamento ambiental (Portaria Interministerial MMA/MT 288/13 e Portaria MMA nº 289/13)

## Prognóstico

- Priorização do modal rodoviário, concomitantemente com um processo de integração com os demais modais de transporte
- Desenvolvimento de lotes para concessão, consolidando um modelo de rodadas periódicas de leilões
- Atenção para a modelagem dos projetos, evitando pleitos de reequilíbrio
- Diminuição de trechos garantindo viabilidade econômica e a participação de empresas de menor porte (efeitos da Lava Jato)

## PIL II 2015

Investimentos Totais: Aprox. 198,4 bi  
Ferrovias: 86,4 bi  
**Rodovias: 66,1 bi**  
Portos: 37,4 bi  
Aeroportos: 8,5 bi

Financiamento:  
Participação inferior do BNDES, com juros com menos subsídios + necessidade de captação de recursos no mercado

## PIL I

- Edição do novo marco regulatório dos Portos (Lei nº 12.815/13)
- Dificuldades na definição de poligonais portuárias (ex. Antonina e Paranaguá)
- Dificuldades com a aprovação do TCU (solucionado pelo Acórdão nº 1077/15)
- Dificuldade organizar o serviço de todos os agentes do Porto

## Questões Jurídicas

- Equacionar a competição entre os portos organizados e os TUPs
- Coordenação dos agentes do Porto e arrendatários
- Estruturar um procedimento licitatório competitivo e transparente para o primeiro lote
- Uso consciente de novos critérios de julgamento (Decreto 8.464/15)

## Prognóstico

- Desenvolvimento da primeira rodada de licitações, já aprovada pelo TCU

## PIL II 2015

Investimentos Totais: Aprox. 198,4 bi

Ferrovias: 86,4 bi

Rodovias: 66,1 bi

**Portos: 37,4 bi**

Aeroportos: 8,5 bi

Financiamento:

Participação inferior do BNDES, com juros com menos subsídios + necessidade de captação de recursos no mercado

## PIL I

- Concessão de 6 aeroportos
- Problemas de caixa da Infraero
- Programa de aeroportos regionais estacionado
  - Problemas com o uso do BB como responsável pelas obras no setor
  - Uso ainda tímido dos recursos do FNAC
  - Ausência da desoneração das companhias aéreas

## Questões Jurídicas

- Participação da Infraero como acionista da SPE
- Exigências da modelagem – operadora aeroportuário
- Planejamento do programa de aviação regional

## Prognóstico

- Apesar dos desafios, as concessões de aeroportos tem tido êxito, de modo que se espera sucesso dos projetos envolvendo os aeroportos federais de Porto Alegre, Salvador, Florianópolis e Fortaleza.
- Leilão dos aeroportos regionais de Araras, Jundiaí, Bragança Paulista, Itanhaém, Ubatuba e Campinas (Amarais), todos em São Paulo, além de Caldas Novas, de Goiás.
- Necessidade de planejamento do programa de aviação regional
- A maior dificuldade será coordenar a situação da Infraero, que segue em deteriorização

## PIL II 2015



Investimentos Totais: Aprox. 198,4 bi

Ferrovias: 86,4 bi

Rodovias: 66,1 bi

Portos: 37,4 bi

**Aeroportos: 8,5 bi**

Financiamento:

Participação inferior do BNDES, com juros com menos subsídios + necessidade de captação de recursos no mercado



CONDIÇÕES DE  
FINANCIAMENTO



## PIL II 2015

- Expectativas
- Condições de Financiamento
- Modelagem: Alocação de Riscos
- Outros Pontos de Modelagem

# CONDIÇÕES DE FINANCIAMENTO

**Principais alterações:** Grau de alavancagem; a menor incidência de subsídios; indução de outros meios de financiamento junto ao mercado

## Pendências:

- BNDES Garantidor: uso do BNDESpar para adquirir de 20% a 30% das debêntures emitidas
- Incentivo fiscal das debêntures de infraestrutura (Lei 12.431/2011), prorrogação de prazo?
- Modelagem das concessões de modo a incorporar o novo panorama de financiamento, assegurando o princípio da modicidade tarifária  
(e.g. estudo do Santander elaborou previsão da redução de 70% para 50% nos empréstimos ao custo de TJLP nos projetos de rodovias, e concluiu que o aumento de pedágio necessário para manter a rentabilidade seria de 6% – Valor Econômico, Demanda por papéis de concessões é incógnita. 15/06/2015)
- Padronização dos processos para emissão de debêntures de infraestrutura
- Discussão quanto a emissão de debentures de infraestrutura em projetos *brownfield* e projetos *greenfield*





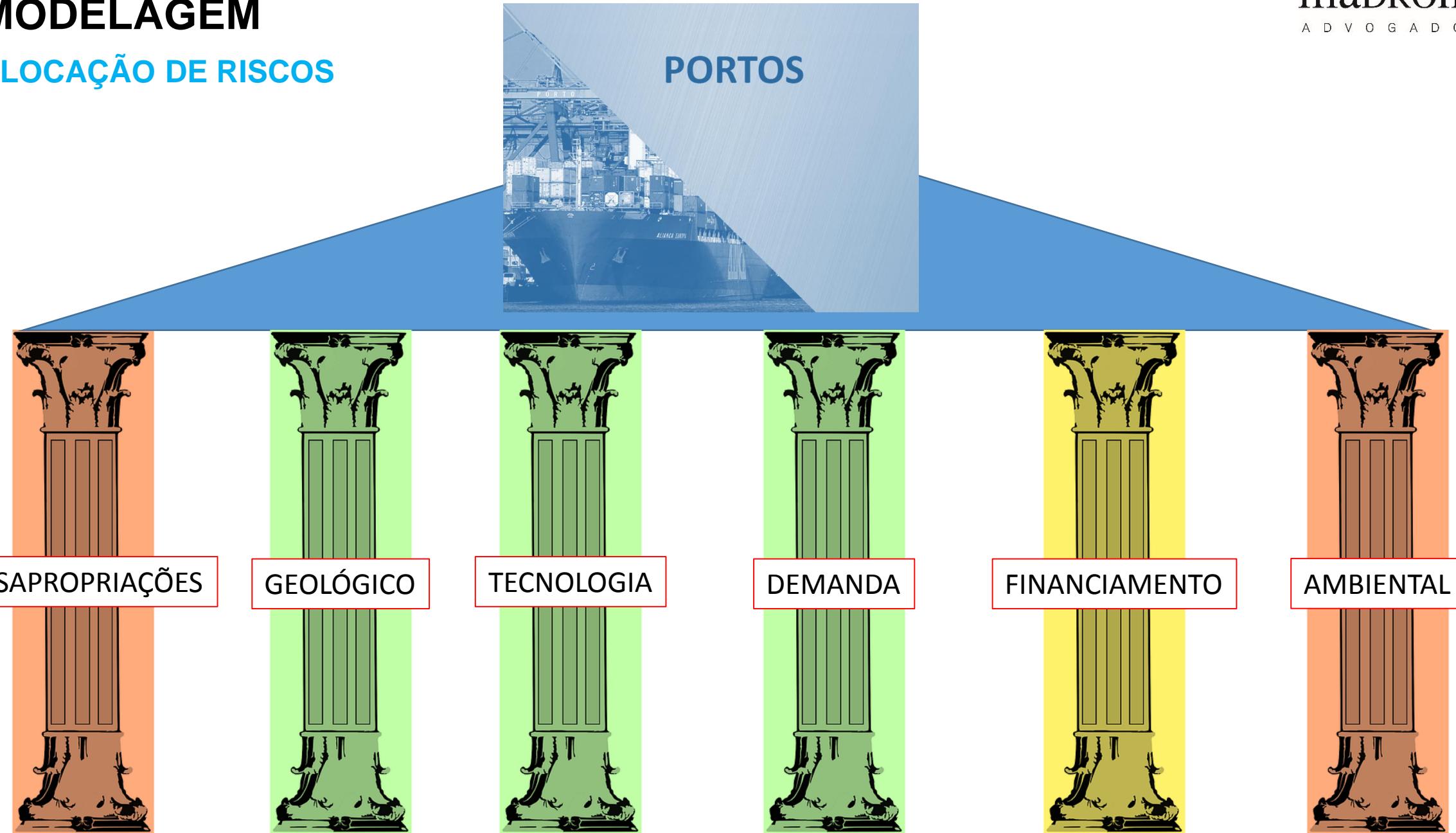
CONDIÇÕES DE  
FINANCIAMENTO

## PIL II 2015

- Expectativas
- Condições de Financiamento
- Modelagem: Alocação de Riscos
- Outros Pontos de Modelagem

# MODELAGEM

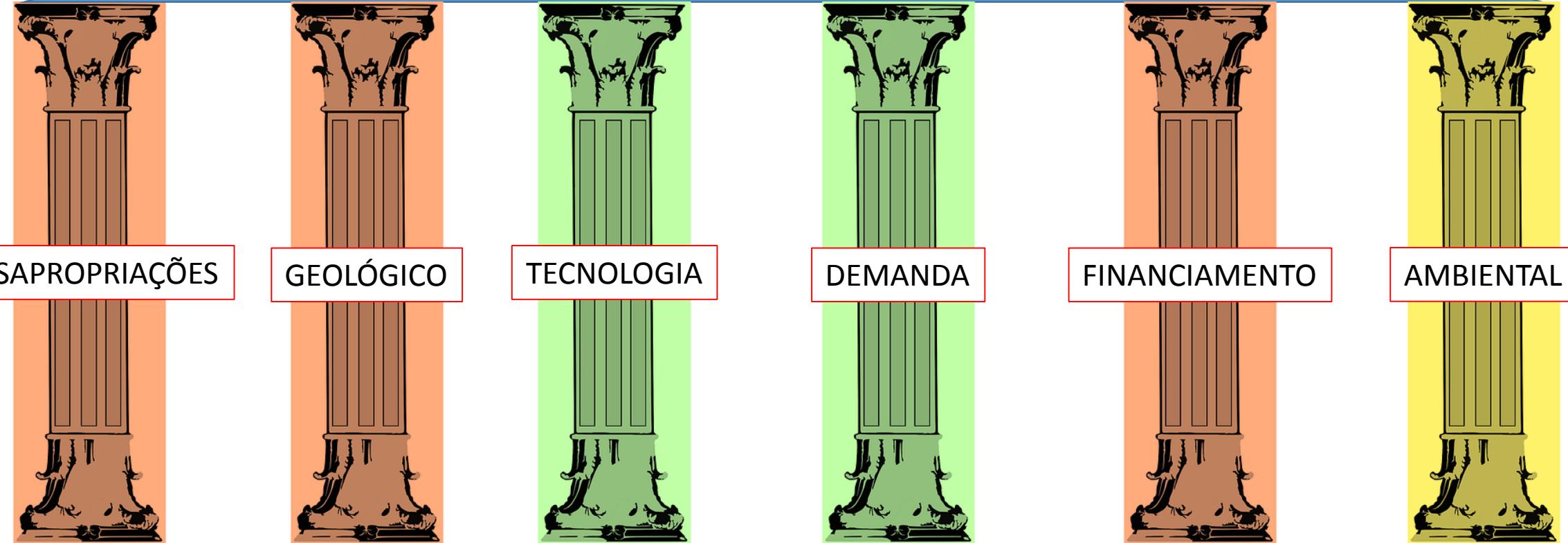
## ALOCAÇÃO DE RISCOS



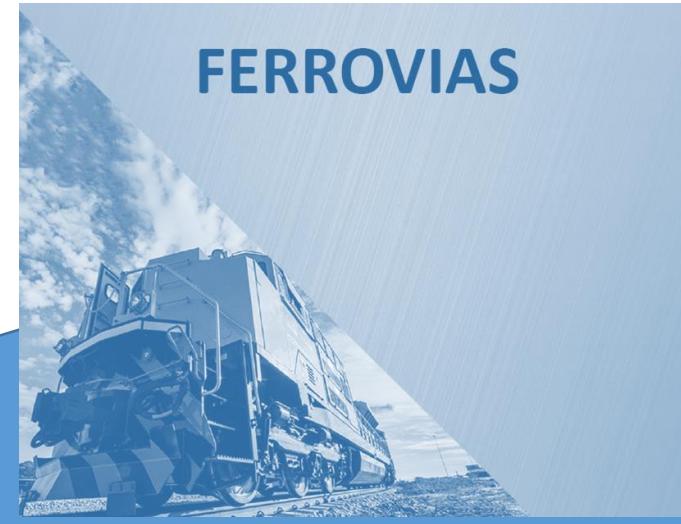
# MODELAGEM

## ALOCAÇÃO DE RISCOS

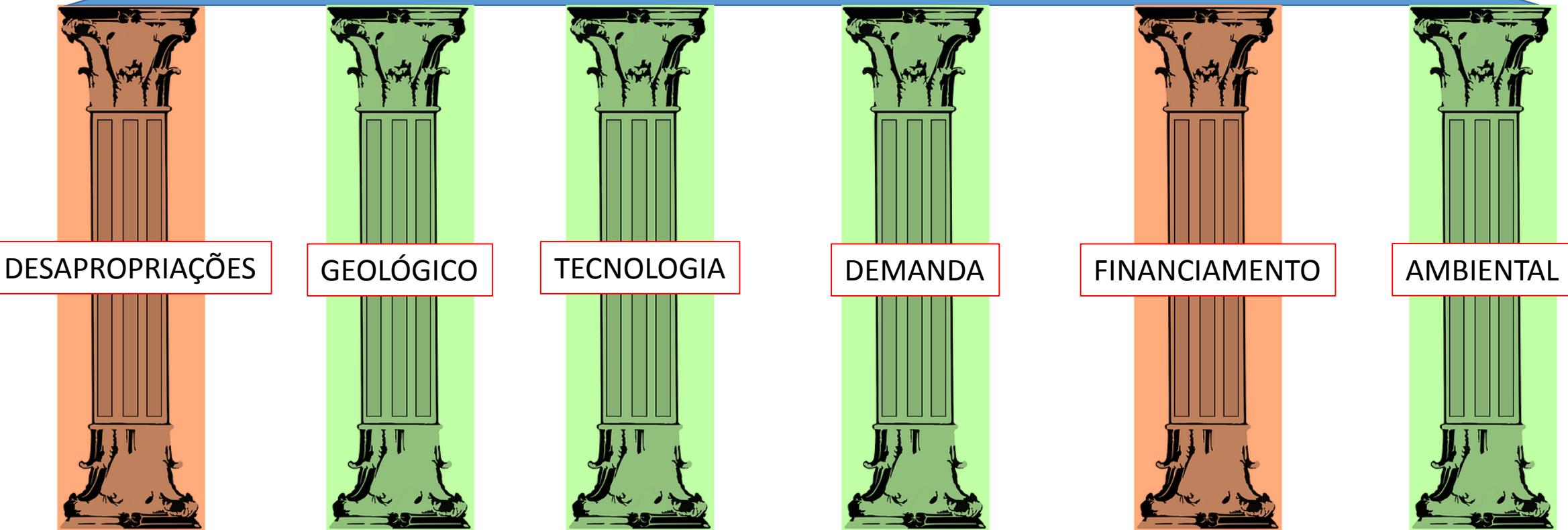
# FERROVIAS



# MODELAGEM ALOCAÇÃO DE RISCOS



FERROVIAS  
PREÇO DO PROJETO  
&  
PRIBLEMAS DE VIABILIDADE  
(licitações desertas)





CONDIÇÕES DE  
FINANCIAMENTO



## PIL II 2015

- Expectativas
- Condições de Financiamento
- Modelagem: Alocação de Riscos
- Outros Pontos de Modelagem

# OUTRAS QUESTÕES DE MODELAGEM



- Problemas no atraso de obras sob a responsabilidade do Governo Federal (v.g. PAC e FNAC)
- Ineficiência do envolvimento de empresas estatais (v.g. Infraero)
- Coordenação da ampliação da infraestrutura com o desenvolvimento da demanda do projeto
- Análises econômico-financeiras que ofereçam remuneração adequada aos interessados
- Desenvolvimento de mecanismos coerentes para o reequilíbrio contratual
- Adoção criteriosa de critérios de julgamento nos leilões, dado que há novas formas de julgamento para o PIL II 2015

# PIL II 2015

## CONCLUSÕES

- No balanço geral, o novo programa parece mais condizente com a realidade brasileira, con quanto o modelo de planejamento setorial e coordenado do investimento em transportes ainda mereça críticas.
- O novo PIL poderá culminar em mais projetos do que o anterior, especialmente porque já apresenta projetos em nível maior de maturação.
- Mas, para levar a cabo todas as promessas, o desafio permanece demasiado grande. É necessário conduzir rigorosos estudos de viabilidade dessas iniciativas (a sinalização de interesse para atuar conjuntamente com a iniciativa privada pode ser satisfatória para essa empreitada) com a apresentação de projetos bem estruturados e compatíveis com a situação presente e as expectativas de nosso país.
- Resta-nos esperar a divulgação dos projetos e acompanhar a ação do Executivo federal para avaliar se realmente houve uma mudança de paradigma na administração, que torne cada empreendimento atrativo e viável em termos técnicos como econômicos, bem como as articulações necessárias para que os projetos tenham êxito sejam adequadamente conduzidas.

# OBRIGADA!

Rosane Menezes Lohbauer  
[rosane.menezes@madronalaw.com.br](mailto:rosane.menezes@madronalaw.com.br)

MADRONA CAMARGO OKAWA MENEZES COSAC MAZZINI MINNEL

AV CIDADE JARDIM, 400 2º ANDAR - JD PAULISTANO CEP 01454-000 T +55 11 4883 8750 WWW.MADRONALAW.COM.BR