

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

RODOVIAS

Abre_Rodovias3.jpg

AEROPORTOS

CONDIÇÕES DE
FINANCIAMENTO

FERROVI

PORTOS

PIL II 2015

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

RODOVIAS

Abre_Rodovias3.jpg

AEROPORTOS

**CONDIÇÕES DE
FINANCIAMENTO**

FERROVI

PORTOS

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

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 ágios, 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 leiloadado 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

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

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

RODOVIAS

Abre_Rodovias3.jpg

AEROPORTOS

**CONDIÇÕES DE
FINANCIAMENTO**

FERROVI

PORTOS

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*



RODOVIAS

Abre_Rodovias3.jpg

AEROPORTOS

**CONDIÇÕES DE
FINANCIAMENTO**

FERROVI

PORTOS

PIL II 2015

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

MODELAGEM

ALOCAÇÃO DE RISCOS

PORTOS



DESAPROPRIAÇÕES

GEOLÓGICO

TECNOLOGIA

DEMANDA

FINANCIAMENTO

AMBIENTAL

MODELAGEM

ALOCÇÃO DE RISCOS

FERROVIAS



DESAPROPRIAÇÕES

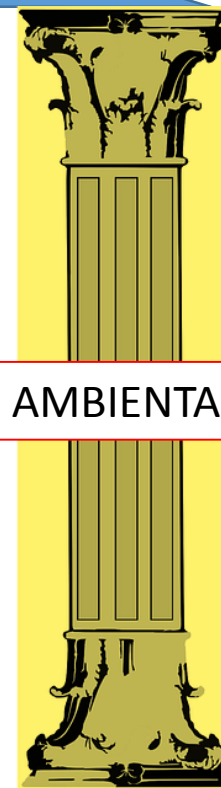
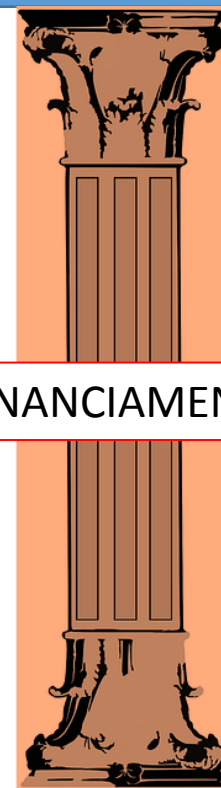
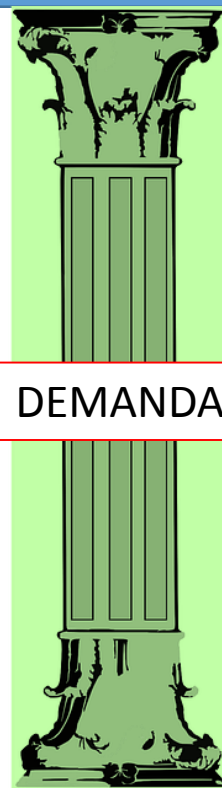
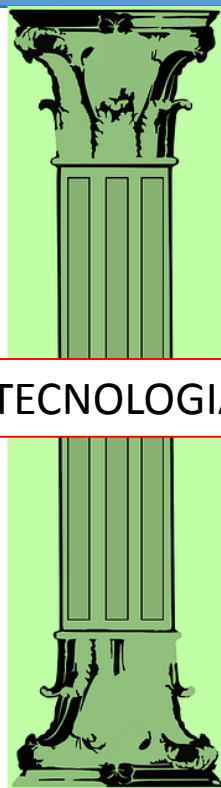
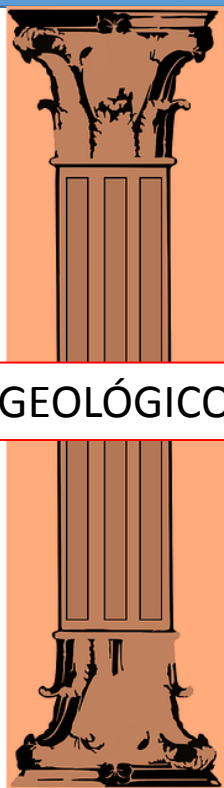
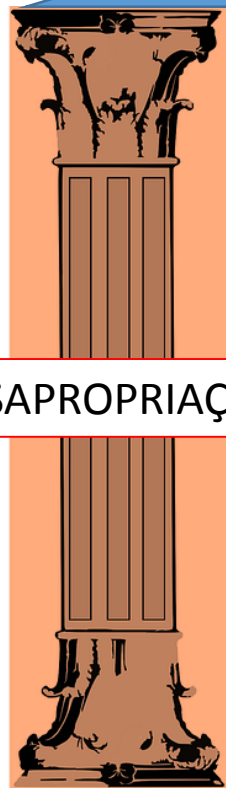
GEOLÓGICO

TECNOLOGIA

DEMANDA

FINANCIAMENTO

AMBIENTAL



MODELAGEM

ALOCÇÃO DE RISCOS

FERROVIAS



PREÇO DO PROJETO
&
PRBLEMAS DE VIABILIDADE
(licitações desertas)



DESAPROPRIAÇÕES

GEOLÓGICO

TECNOLOGIA

DEMANDA

FINANCIAMENTO

AMBIENTAL

RODOVIAS

Abre_Rodovias3.jpg

AEROPORTOS

**CONDIÇÕES DE
FINANCIAMENTO**

FERROVI

PORTOS

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, conquanto 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