# TEMA: AVALIAÇÃO DAS MODELAGENS DOS PROCESSOS DE CONCESSÃO DE RODOVIAS E FERROVIAS

**ANÁLISES E PROPOSIÇÕES** 

APRESENTAÇÃO NA FIESP/SP, EM 11/MAIO/2016

LUIS HENRIQUE T. BALDEZ
Presidente Executivo



### ESTRUTURA DA APRESENTAÇÃO

- CENÁRIO ATUAL
- DIFERÊNÇAS DE ABORDAGENS
- ANÁLISES DOS MODELOS
- PROPOSIÇÕES



### VIABILIDADE DE PARCERIAS PÚBLICO - PRIVADAS

### PRESSUPOSTOS PARA O ÊXITO:

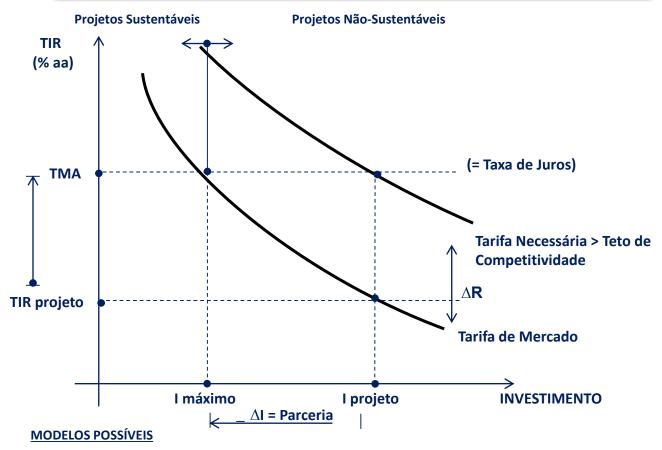
- . Ser atrativa ao setor privado;
- . Ter rentabilidade compatível com o risco do negócio;
- . Transmitir segurança jurídica;
- . Possuir regras claras e de longo prazo;
- . Agências Reguladoras Independentes e Profissionais;
- . Fiscalização das responsabilidades contratuais dos parceiros envolvidos.

#### BASE CONCEITUAL

. Concessão de Serviços (não de obras!): redução de custos, aumento de competitividade, integração modal, planejamento sistêmico



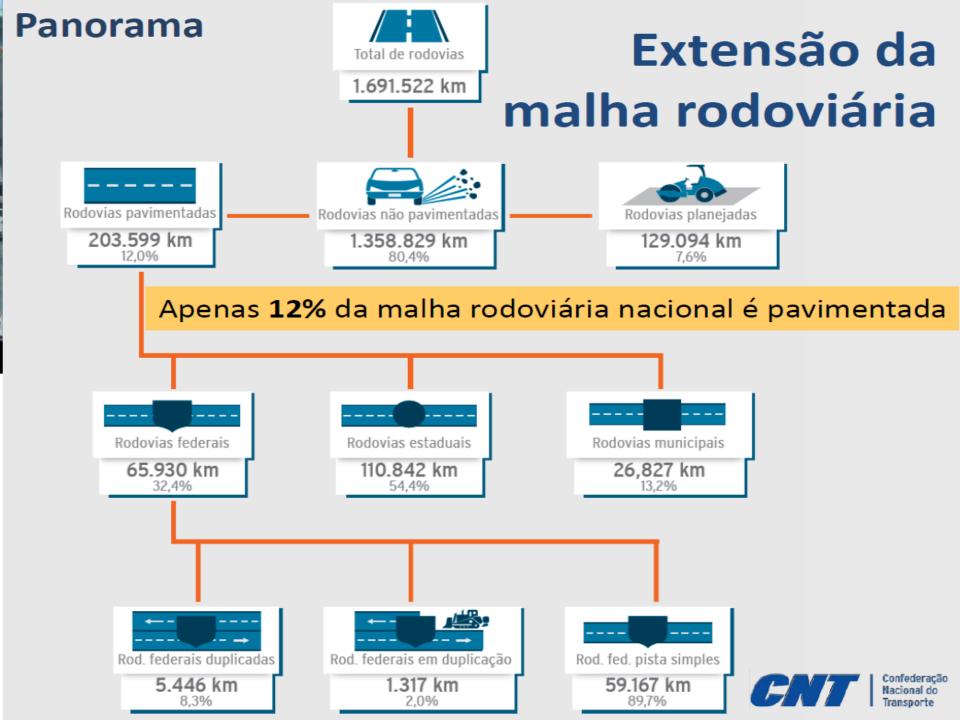
### A MODELAGEM DA PARCERIA DEPENDE DA EQUAÇÃO FINANCEIRA DE CADA PROJETO



- A Se o Iprojeto ≤ Imáx, o projeto é sustentável financeiramente: Modelo de Concessão
- **B** Se o **Iprojeto > Imáx**, o projeto não é sustentável financeiramente: Alternativas:
  - B.1 Poder Concedente assume parte do Investimento (ΔI) 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 (Iproj) 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.

### **RODOVIAS**





# CENÁRIO ATUAL DO SETOR RODOVIÁRIO (Pesquisa CNT 2015)

#### **EMBARCADORES**

pedágio

Mercado em Recessão
Perda de Lucratividade
Perda de Competitividade
Pagamento de R\$ 10,0 bi/ano em

**TRANSPORTADORES** 

Excesso de Endividamento
Excedente de 300 mil caminhões
Elevado Custo Operacional

. Frete em declínio





TARIFA DE PEDÁGIO



Infraestrutura Rodoviária

#### **ESTADO DAS VIAS**

57% estado regular, ruim ou péssimo 50% pavimentação ruim ou péssimo 50% sinalização precária 78% sob concessão ótimo/bom 33% público ótimo/bom



### CAUSAS E EFEITOS DAS CONDIÇÕES DAS RODOVIAS

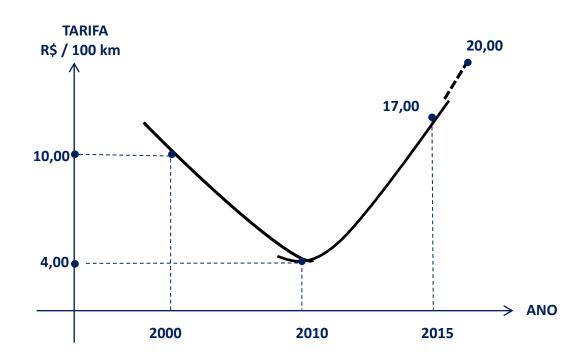
- 90% das cargas transportadas por rodovias implica elevada dependência no longo prazo, sem possibilidade de mudança na Matriz de Transportes.
- Pequena extensão de malha pavimentada duplicada e crescente frota de veículos implica congestionamentos, maior tempo de trânsito, ineficiências logísticas e 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.



### NOVA ETAPA DE CONCESSÕES EM RODOVIAS



## TARIFA x MODELO DE CONCESSÃO DE RODOVIAS (Análise da Evolução)

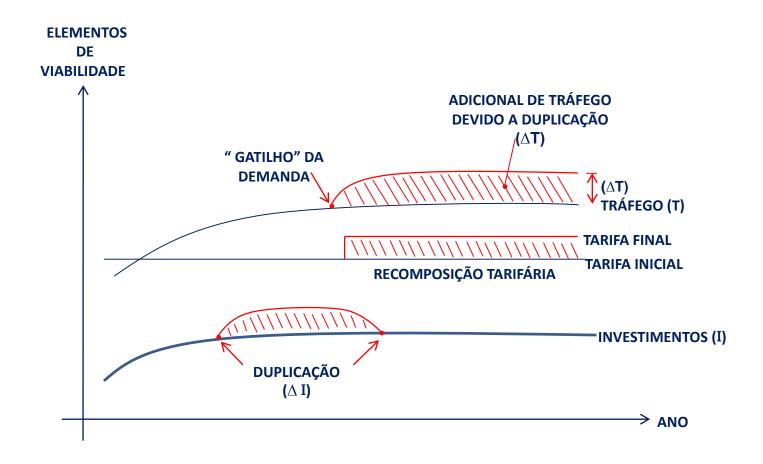


- Elevada densidade de Tráfego
- Recuperação e Melhorias
- TIR Elevada (18% aa)
- Alto Risco País (SELIC 46% aa)
- Elevada densidade de Tráfego
- Melhorias e Expansão
- TIR ~ 8% aa
- Baixo Risco País (SELIC 11%)

- Menor densidade de Tráfego
- Elevados Investimentos
- TIR ~ 10% aa
- Alto Risco País(SELIC 14,25%)



### MODELO DE PRECIFICAÇÃO DA TARIFA DE PEDÁGIO





### O QUE DEFENDEMOS NAS CONCESSÕES DE RODOVIAS ...

- Projetos Básicos Qualificados.
- Leilão pela Menor Tarifa.
- Não inclusão de ônus estranhos ao objeto da concessão taxas, contribuições, obras de atendimento político, reestruturação de órgãos públicos, dentre outros.
- Não cobrança de Outorga.
- Inclusão de obras de expansão (Duplicação, Terceira Faixa) somente quando tráfego exigir
- "Gatilho de Demanda".
- Níveis atrativos de Rentabilidade.
- Fonte de Financiamento de Longo Prazo.
- Reequilíbrio dos Contratos:
  - sem aumento de tarifa;
  - sem cobrança de outorga;
  - por critérios de impacto zero para os usuários.



### 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.

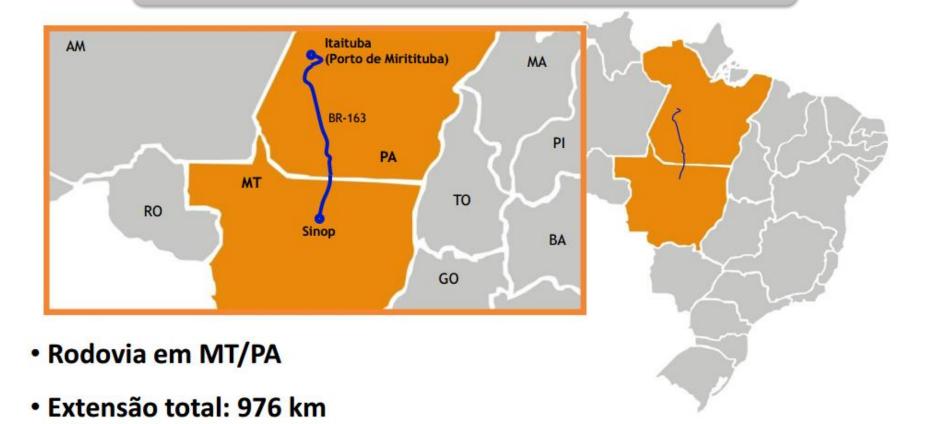


### **RODOVIAS**

**BR 163/MT/PA** 



### **BR 163/MT/PA**



- Investimento estimado: R\$ 6,6 bilhões
- Objetivo: aumentar escoamento de grãos pelos portos do Arco Norte



### COMPOSIÇÃO ESTRUTURAL DA TARIFA

Caso: Concessão BR 163/MT/PA

### Tarifa Básica de Pedágio (R\$/veíc)



#### MODELO PARA A BR 163/MT/PA

- Reequilíbrio do contrato em caso de implantação da Ferrovia SINOP
  - MIRITITUBA: revisão desta premissa.
- Objeto da Concessão:
  - . Conclusão do trecho
  - . Manutenção e Operação
  - . Duplicação função dos níveis de segurança
  - . Duplicação função do Tráfego ("Gatilho de Demanda")
- Reavaliação da TIR (para cálculo da Tarifa).
- Prazo de 30 anos, prorrogáveis.
- Reequilíbrio sem impacto para o usuário: prazo, investimentos
- Previsão de Fonte de Financiamento.



### **FERROVIAS**



### AMBIENTE REGULATÓRIO

# DIRETRIZES DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES (Portaria nº 399, de 17/12/2015)

- VIABILIZAÇÃO DE INVESTIMENTOS PARA AUMENTO DE CAPACIDADE
- ADEQUAÇÃO DOS CONTRATOS ÀS PRÁTICAS DE REGULAÇÃO, NOS TERMOS DA LEGISLAÇÃO VIGENTE
- AMPLIAÇÃO DO COMPARTILHAMENTO DE INFRAESTRUTURA



### RESOLUÇÃO nº 4.348/2014 (Regulamento do OFI) (Art.21 – Atribuições da ANTT)

- Promover a ampliação da oferta e a <u>redução dos custos</u> de prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas;
- Garantir isonomia de acesso à infraestrutura ferroviária, bem como <u>assegurar a interoperabilidade</u> do Subsistema Ferroviário Federal - SFF;
- Reprimir toda <u>prática prejudicial à competição</u>, bem como o abuso do poder econômico;
- <u>Incentivar a competição</u> no serviço de transporte ferroviário de cargas, a redução do custo de transporte ferroviário de cargas e a <u>eficiência</u> <u>logística do País</u>; e
- Cumprir e fazer <u>cumprir os regulamentos</u> e normas aplicáveis à ferrovia.



### RESOLUÇÃO nº 4.348/2014 (Regulamento do OFI) (Art.31 – Direitos dos Usuários)

- . Receber serviço adequado, isonômico e não-discriminatório.
- . *Não ter* os serviços interrompidos.
- . Escolher <u>livremente</u> o Operador do Transporte (CV ou OFI).
- . Contratar <u>livremente</u> as Operações Complementares e Acessórias.
- . <u>Desenvolver</u> atividades logísticas armazenamento, carga e descarga.
  - . Investir na malha ou em material rodante.



## EXPLORAÇÃO DAS FERROVIAS NO BRASIL (ESTRUTURAS POSSÍVEIS)

MODELO VERTICAL

MODELO SERVIÇO DEDICADO

### MODELO COMPARTILHADO

MODELO
"Open Access"

- 1 Concessionário
  - Infra (GIF)
  - Transportador único
- Monopólio (não há competição)
- Posição dominante
- Não permite Direito de Passagem
- Impõe preços e condições de operação

- 1 Concessionário
  - Infra (GIF)
  - Transportador (em parte da capacidade)
- Transporte por OFI (na outra parte da capacidade)
- Permite Direito de Passagem
- Cria competição nos serviços de transporte
- Atenua práticas monopolistas
- Mercado pode praticar Preços livres

- 1 Concessionário
  - Infra (GIF)
  - Não é transportador
- Transporte apenas por OFI's
- Competição total na prestação dos serviços de transporte
- Não há posição de monopólio
- Preços negociados livre de mercado
- Somente Direito de Passagem
- Total liberdade de negócio



### O MODELO FERROVIÁRIO VERTICAL (Atual) (A Concessionária é GIF e Transportador Único: Monopólio)

Tarifa de Transporte Metas de Qualidade Metas de Segurança CONCESSIONÁRIO (Operador Ferroviário Único)



Exploração Integrada

1

CONCESSIONÁRIO

Tarifas de Tráfego CCO Investimentos VP, O&M Não Permite Direito de Passagem Outorga por Licitação



### MODELO FERROVIÁRIO "Open Access" (A Concessionária é GIF e os OFI's são Transportadores: Competitivo)

Tarifa de Transporte Metas de Qualidade Metas de Segurança Outorga por Autorização Operador Ferroviário Independente (n OFI's)



**TARIFA** (Direito de Passagem)



Gestor da Infraestrutura (GIF)

Tarifas de Tráfego CCO Investimentos VP, O&M Disponibiliza 100% Capacidade Permite Direito de Passagem Outorga por Licitação



### MODELO FERROVIÁRIO "Compartilhado" ( A Concessionária é GIF e Transportador junto com outros OFI's)

Tarifa de Transporte Metas de Qualidade Metas de Segurança Outorga pela Licitação Outorga por Autorização

# CONCESSIONÁRIO Outros OFI's (Operador Ferroviário Independente)



TARIFA (Direito de Passagem)



CONCESSIONÁRIO

Tarifas de Tráfego CCO Investimentos VP, O&M Disponibiliza parte Capacidade Permite Direito de Passagem Outorga por Licitação



### BASE REGULATÓRIA PARA O MODELO

- Atualização da Resolução sobre o OFI
- Regras para disponibilidade e comercialização de Capacidade
- Precificação do Direito de Passagem.
- Regras para Operações Acessórias.
- Revisão da Resolução ANTT nº 3.694/2011 Regulamento dos Usuários
   Regras do Usuário Dependente
- Comissões Tripartites



### O QUE DEFENDEMOS PARA AS CONCESSÕES DE FERROVIAS

- COMPLETAR A AGENDA REGULATÓRIA
  - .. Serviços Acessórios
  - .. Atualização da Resolução do OFI
  - " Regras de Comercialização de Capacidade
  - .. Precificação do Direito de Passagem (DP)
  - .. Comissões Tripartites
- DISPONIBILIZAR PARTE DA CAPACIDADE AO MERCADO: Nova Regulação para Viabilizar o OFI.
- REVOGAR O DECRETO nº 1.832/96, QUE NÃO PRIORIZA O DIREITO DE PASSAGEM
- PUBLICAR NOVO DECRETO INSTITUINDO O DIREITO DE PASSAGEM COMO FORMA OBRIGATÓRIA DE COMPARTILHAMENTO DE INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA
- ADEQUAR OS MODELOS À ATRATIVIDADE AO MERCADO TIR, NÍVEL DE ALAVANCAGEM, CONTEÚDO NACIONAL (EXCLUIR)
- PREÇOS LIVRES PARA O OFI, EM CASO DE VIABILIZAÇÃO DA COMPETIÇÃO INTRA E INTERMODAL.
- ASSEGURAR LINHA DE FINANCIAMENTO AO VENCEDOR DA LICITAÇÃO



### **FERROVIAS**

TRECHO OURO VERDE (GO) – TRÊS LAGOAS (MS)



#### O MAPA DAS FERROVIAS



#### **DADOS GERAIS**

- Extensão total : 1.013,7 km
- Prazo da Subconcessão : 35 anos
- Investimentos:
  - .. Infraestrutura ...... R\$ 2.210,30 milhões
  - .. Material Rodante ...... R\$ 7.157,90 milhões
    - **TOTAL** ...... R\$ 9.368,20 milhões
- Demanda alocada (em Mt):
- .. 4,5M (ano 1); 21,0M (ano 5); 27,0M (ano 10); 40,0M (ano 25); 48,0M (ano35).
- "Mix" dos Produtos:
  - .. GLAg (3%) GL (13%) GS (12%) GSAg (20%) CG (52%).

#### RESULTADOS ESTUDO FINANCEIRO

- 10º ANO DE OPERAÇÃO
- VOLUME DE TRANSPORTE: 33,54 bilhões de TKU
- DIVISÃO DO FLUXO DO TRANSPORTE:

. Na malha própria, sentido Norte	5,88 BTKU
. Na malha própria, sentido Sul	5,82
. Na malha da ALLMP	18,63
. Na malha da MRS	0,30
. Na malha da EFC	0,61
. Na malha da FNSTN	2,30

### DIVISÃO POR MALHA

- . Na malha própria ...... 11,70 BTKU (35%)
- TIR = 10,6% aa e VPL (OUTORGA) = R\$ 61,4 milhões



### FERROVIA OURO VERDE (GO) – TRÊS LAGOAS (MG)

### .. COMO VIABILIZAR AS SEGUINTES PREMISSAS?

- .. 65% do volume de transporte será realizado na malha de terceiros
- .. Na ALLMP realizará cerca de 20,0 bilhões de TKU
- .. Isto equivale a cerca de 40% do volume anual movimentado na ALL
- .. Haverá capacidade disponível para isto?
- .. A tarifa de transporte (TT) é de R\$ 103,27/mil TKU e o Direito de Passagem (DP) de R\$ 27,16 (relação DP/TT de 26% dá viabilidade ao fluxo?)
- .. Como será viabilizado o Direito de Passagem?



### CENÁRIO ATUAL: INTEGRAÇÃO DAS MALHAS





### CENÁRIO FUTURO: INTEGRAÇÃO DAS MALHAS

1 - Conexão da FNS com a Estrada de Ferro Carajás, em Açailândia, para acesso ao Porto de Itaqui

### Conexão futura com a ferrovia Açailândia/MA a Barcarena/MA

- 2 Conexão futura com a Transnordestina Logística até os Portos de Pecém/CE e Suape/PE
- 3 Conexão da FNS com o tramo norte (subconcedido à FNS S.A.) em Porto Nacional/TO
- 4 Conexão futura com a FIOL até o Porto de Ilheus/BA
- 5 Conexão futura com a FICO, em Campinorte/MT, sentido Porto Velho/RO
- 6 Conexões com a ALL Malha Paulista, até o Porto de Santos.

COMO VIABILIZAR ESTA INTEGRAÇÃO DAS MALHAS?



### **UMA AGENDA DE CONCESSÕES**

PRIORIDADES ACEITAS PELO MERCADO



### PRIORIDADES (sugestão)

BLOCO 1

### INVESTIMENTOS (R\$ bilhões)

. BR 163/MT/PA	<i>6,6</i>
. BR 476/PR	4,1
. BR 364/060/MT/GO	5,5
. PALMAS – ANÁPOLIS	5,0 (concluído)
. ANÁPOLIS – ESTRELA D'OESTE	5,0 (90% concluído)
. SINOP – MIRITITUBA	10,0 (EVTEA concluído)
. RENEGOCIAÇÃO DOS CONTRATOS FERROVIAS	30,4
. TERMINAIS (PARÁ)*	1,6

TOTAL 68,2

(\*) Vila do Conde, Outeiros, Santarém

Obs: Cronograma de lançamento dos Editais nos primeiros 5 meses



### PRIORIDADES (sugestão 2)

• **BLOCO 2** 

**TOTAL** 

INVESTIMENTOS (R\$ bilhões)

s concluído
έ

(\*) Granéis, Contêineres, Combustíveis

46,3

Obs: Cronograma de lançamento dos Editais nos primeiros 8 meses



### PRIORIDADES (sugestão 3)

BLOCO 3

INVESTIMENTOS (R\$ bilhões)

. BR 101/493/RJ/SP	3,1
. BR 101/116/RS	3,2
. FERROVIA RJ/VIX	7,8
. AÇAILÂNDIA – BARCARENA	8,0
. TERMINAIS (20 Arrendamentos)(*)	7,2
TOTAL	29,3

(\*) Granéis, Contêineres, Combustíveis, Grãos, Celulose

Obs: Cronograma de lançamento dos Editais nos primeiros 12 meses



### CRONOGRAMA DE INVESTIMENTOS (CONSOLIDADO)

	DEGCO I (3 primeros meses)
•	BLOCO 2 (8 primeiros meses) R\$ 46,3 bilhões
•	BLOCO 3 (12 primeiros meses) R\$ 29,3 bilhões

TOTAL ..... R\$ 143,8 bilhões

Obs: Incluindo Aeroportos, os Investimentos atingiriam R\$ 150,0 bilhões!



### **RECOMENDAÇÕES FINAIS**

- •RETOMADA DO PAPEL DO ESTADO COMO INVESTIDOR NAS MALHAS RODOVIÁRIA E FERROVIÁRIA.
- •ADEQUAÇÃO DOS MODELOS DE CONCESSÃO ATRATIVO AO MERCADO .. POLÍTICA DE ESTADO
- FORTALECIMENTO DO PAPEL DAS AGÊNCIAS REGULADORAS .. Regulação e Fiscalização
- ESTABELECIMENTO DE BLOCOS DE PROJETOS PRIORITÁRIOS PARA DESTRAVAR OS PROCESSOS DE CONCESSÃO:
  - .. Estudos concluídos/Aprovados pelo TCU
  - .. Obras concluídas
  - .. Projetos "greenfields"

