

FORUM LOGÍSTICA E INFRAESTRUTURA NO AGRONEGÓCIO

JORNAL O ESTADO DE SÃO PAULO E CNA

LUIS HENRIQUE T. BALDEZ

Presidente Executivo

SÃO PAULO, 29 DE MAIO DE 2017

ANUT – 15 ANOS DE GESTÃO E RESULTADOS



Nossa Atuação ▾

Governança ANUT ▾

Realizações e Trabalhos ▾

Fóruns e Eventos ▾

Nossas Associadas ▾

Área das Associadas ▾

Fale Conosco ▾

A ANUT é a entidade que defende a competitividade dos custos e da estrutura do sistema logístico brasileiro.

Conheça [aqui](#) a nossa Proposta de Valor.

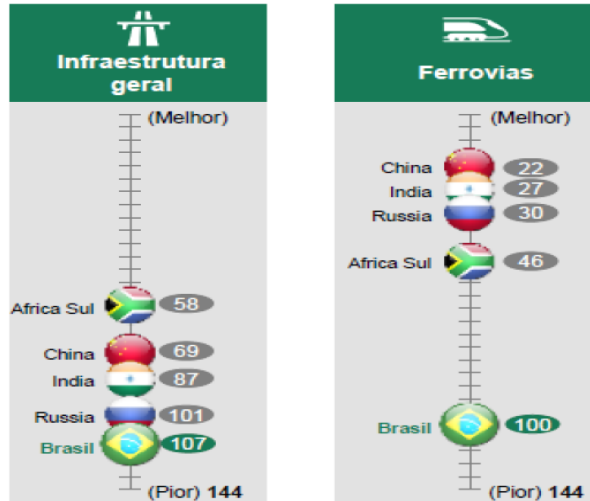
Proposta de Valor

- DEFESA DA COMPETITIVIDADE, DA REDUÇÃO DE CUSTOS E DO AUMENTO DA EFICIÊNCIA LOGÍSTICA
- CONFIABILIDADE NA DEFESA DOS INTERESSES DOS ASSOCIADOS
- ATUAÇÃO PROPOSITIVA
- INTEGRADA POR EMPRESAS QUE OPERAM NOS SETORES DE:
**AÇO, CIMENTO, QUÍMICA, PETRÓLEO, CELULOSE, GRÃOS E ALIMENTOS,
AÇÚCAR, ÁLCOOL E BIOENERGIA, FERTILIZANTES, MINERAIS.**

Características da infraestrutura brasileira contribuem para o alto custo de transporte

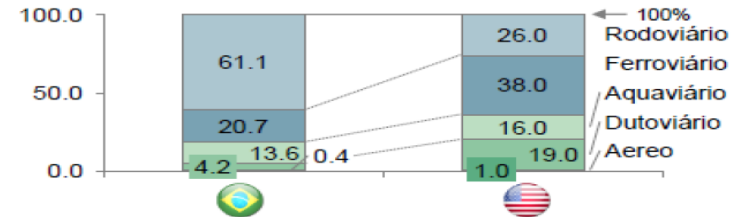
Infraestrutura brasileira é reconhecidamente de baixa qualidade

Ranking global de qualidade da infraestrutura 2014
(1 = melhor, 144 = pior)

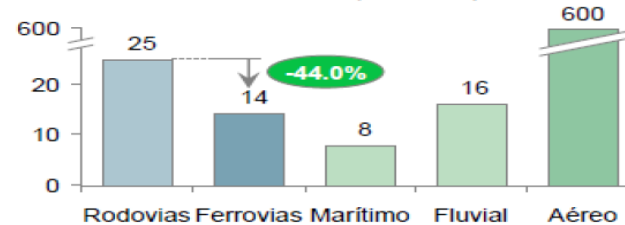


Mix de modais logísticos com foco em rodovias, um dos mais caros

Matriz de transporte (% de carga transportada)

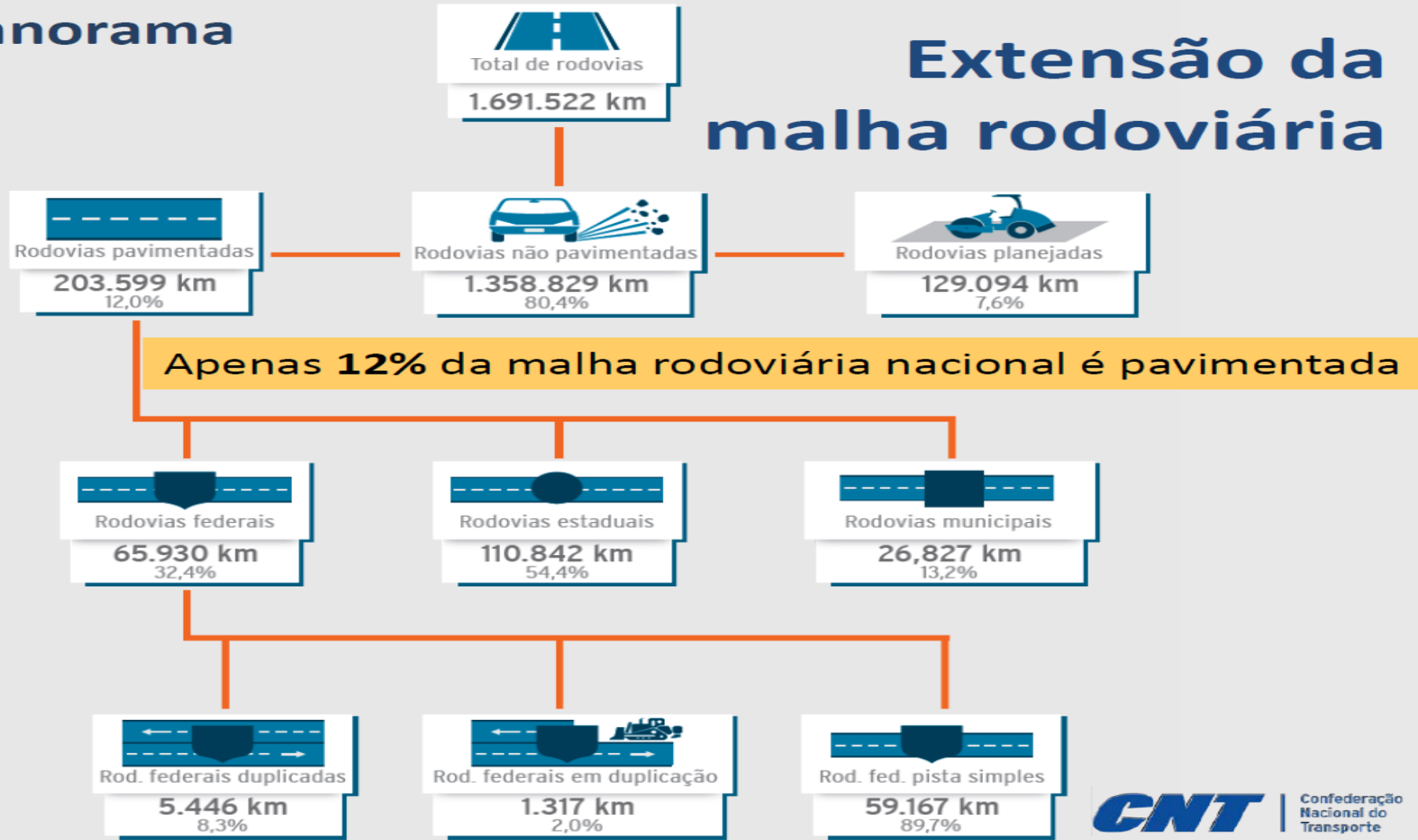


Custo dos modais Brasil (US\$/ton)



Fonte: Secretaria-Executiva do PPI/2016

Extensão da malha rodoviária



CENÁRIO ATUAL DO SETOR RODOVIÁRIO (Pesquisa CNT 2016)

EMBARCADORES

Mercado em Recessão
Perda de Lucratividade
Perda de Competitividade
Pagamento de R\$ 10,0 bilhão em
pedágio

TRANSPORTADORES

- . Excesso de Endividamento
- . Excedente de 300 mil caminhões
- . Aumento de Custo Operacional



TARIFA DE PEDÁGIO

f (Modelo de Concessão)

Infraestrutura Rodoviária

ESTADO DAS VIAS

- 58% estado regular, ruim ou péssimo
- 48% pavimentação ruim ou péssimo
- 52% sinalização precária
- 80% sob concessão ótima/bom
- 33% público ótimo/bom

RESUMO DO DIAGNÓSTICO CNT RODOVIAS 2016

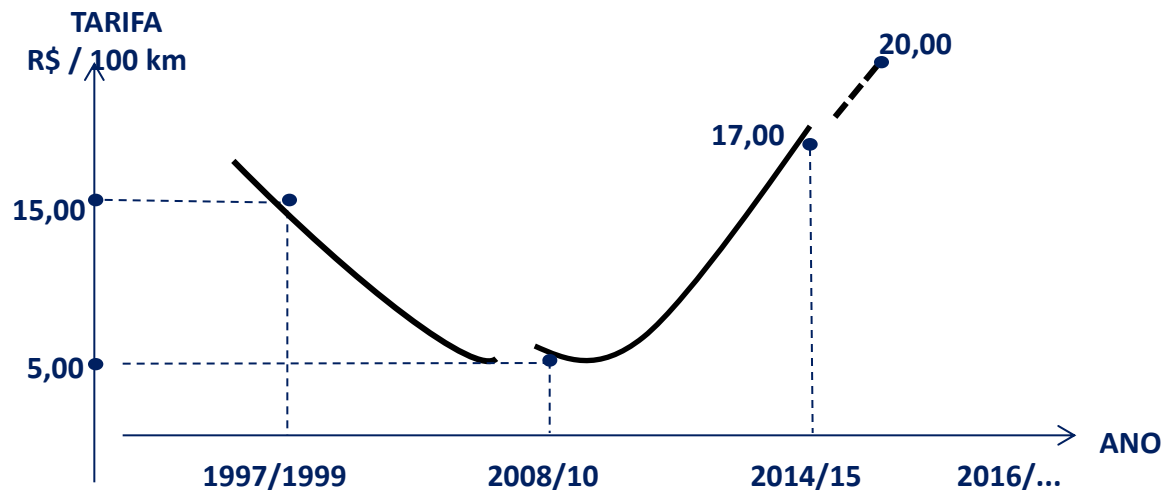
- **58% DAS RODOVIAS APRESENTAM ALGUM TIPO DE PROBLEMA:**
 - .. Pavimento: 48% classificado como regular, ruim ou péssimo.
 - .. Sinalização: 52% com deficiência.
 - .. Geometria: 78% com falhas
- **ESTADO GERAL**
 - .. Nas Rodovias Concedidas: 80% em estado ótimo/bom
 - . Nas Rodovias sob Gestão Pública: 33% em estado ótimo/bom
- **AUMENTO DE CUSTO OPERACIONAL (em relação ao estado Ótimo da via)**
 - .. BOM: + 20% REGULAR: + 40% RUIM: + 66% PÉSSIMO: + 92%
- **AUMENTO MÉDIO**
 - .. Nas Rodovias Concessionadas: + 10%
 - .. Nas Rodovias sob Gestão Pública: + 30%

CENÁRIO DA INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA

- **10% DAS RODOVIAS PAVIMENTADAS ESTÃO SOB GESTÃO DO SETOR PRIVADO (CONCESSÃO)**
 - .. 80% em estado bom/ótimo
 - .. Aumento na Tarifa de Pedágio
- **RODOVIAS PEDAGIADAS EM OUTROS PAÍSES**
 - .. Alemanha: 2%; China: 3,6%; Espanha: 0,5%; EUA: 0,2%
 - .. França: 0,8%; Itália: 1,2%; Portugal: 2,2%
- **90% DAS RODOVIAS PAVIMENTADAS ESTÃO SOB GESTÃO DO PODER PÚBLICO**
 - .. Somente 33% em estado bom/ótimo
 - .. Dificuldades para investimentos em melhorias

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
- Moderado Risco País (SELIC 11,25%)

GRANDES NÚMEROS DO SETOR

(Fonte: ABCR/2015 – Valores Acumulados 2010 a 2015)

- **RECEITA DE PEDÁGIO (em moeda de 2015)**
 - . R\$ 100,0 bilhões
 - . R\$ 16,1 bilhões em 2015
- **INVESTIMENTOS**
 - . R\$ 40,0 bilhões
 - . R\$ 6,7 bilhões em 2015
- **PAGAMENTOS AO PODER CONCEDENTE (Outorga + Tributos)**
 - . R\$ 26,0 bilhões
 - . R\$ 4,0 bilhões em 2015
- **TRÁFEGO PEDAGIADO (em nº de veículos)**
 - . 7,7 bilhões
 - . 1,7 bilhões em 2015

REFLEXÃO !

- **CONCESSÃO DE RODOVIAS AO SETOR PRIVADO TEM QUE HAVER LIMITAÇÃO.**
- **NÃO PODE SER CONSIDERADA SOLUÇÃO PARA OS PROBLEMAS DA INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA.**
- **O PODER PÚBLICO TEM QUE SER PROTAGONISTA NOS INVESTIMENTOS EM 90% DA MALHA PAVIMENTADA**
- **OS MODELOS DE CONCESSÃO TEM QUE TER FOCO NA COMPETITIVIDADE E NÃO EM OBRAS.**

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

- **Retomada dos Investimentos Públicos em Recuperação e Expansão da Malha Rodoviária.**
- **Novo Modelo de Parceria Público-Privada nas Concessões de Trechos Rodoviários.**

CONCEITOS PARA UM NOVO MODELO

- **MODICIDADE TARIFÁRIA NÃO É SUBSÍDIO**
- **É O VALOR JUSTO A SER PAGO PELOS USUÁRIOS**
- **TEM QUE SER UMA VARIÁVEL DE AUMENTO DE COMPETITIVIDADE**
- **NÃO PODE SER UM FATOR DE IMPEDÂNCIA AO CRESCIMENTO**
- **DEVE SER EQUIVAMENTE AO BENEFÍCIO GERADO PELOS INVESTIMENTOS**

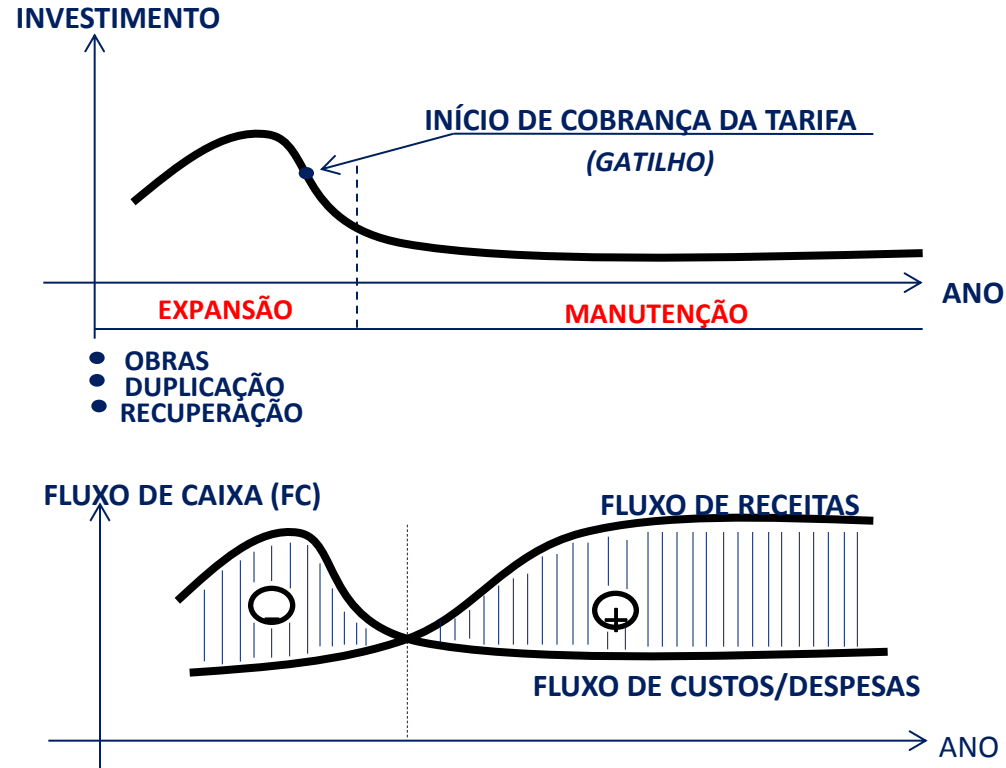
COMPOSIÇÃO ESTRUTURAL DA TARIFA

(Fonte: EVTEA)

TARIFA (a VP)

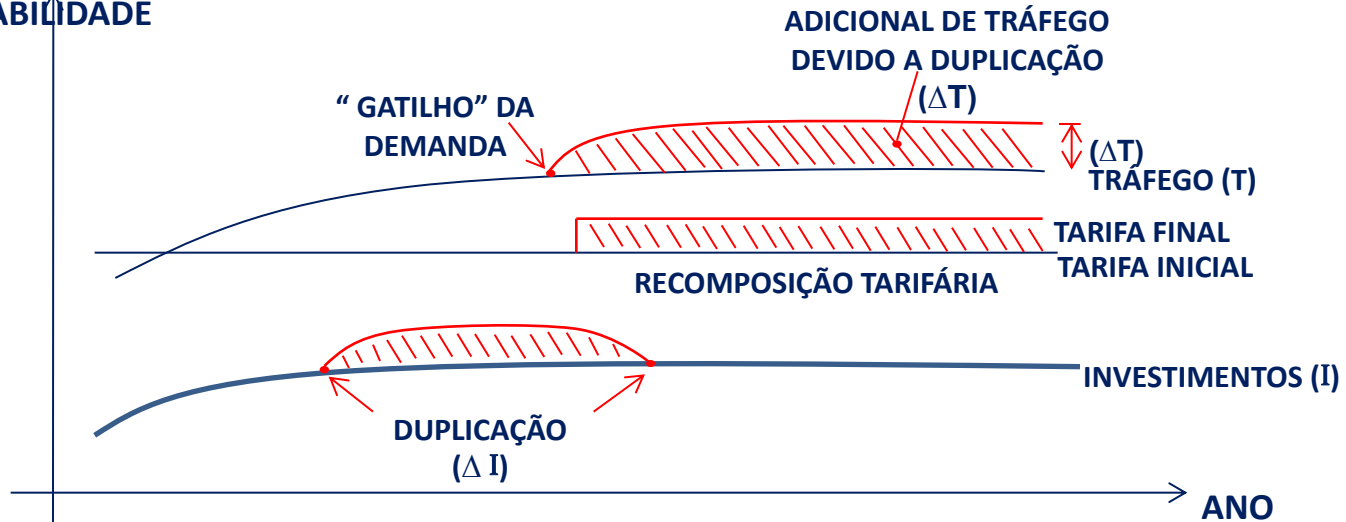


PROGRAMA DE INVESTIMENTO E FLUXO DE CAIXA



INVESTIMENTOS EM EXPANSÃO DE CAPACIDADE MODELO DE PRECIFICAÇÃO DA TARIFA

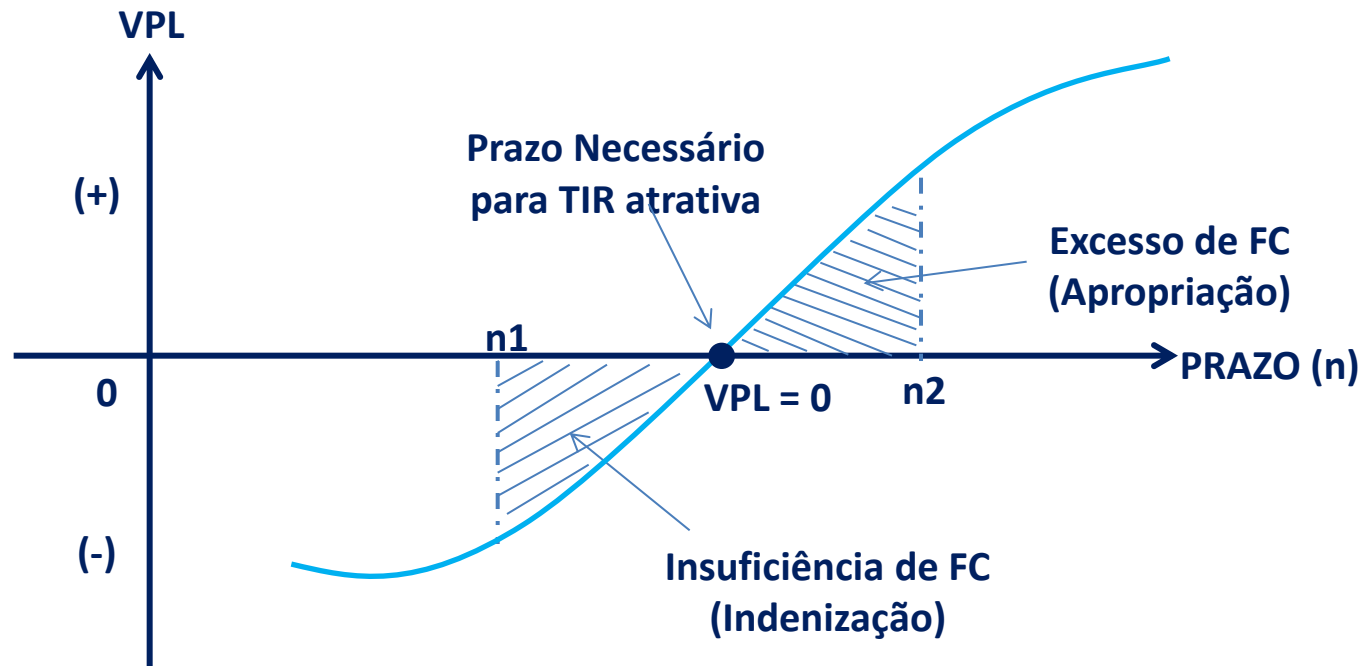
ELEMENTOS
DE
VIABILIDADE



PRAZO DE CONCESSÃO

- **Prazo necessário para recuperar e remunerar os Investimentos.**
- **Prazo que anula o VPL e atinge a TIR estabelecida (n)**
- **Se prazo $> n$ -----> Apropriação de excesso de Fluxo de Caixa, sem beneficiar os Usuários**
- **Se prazo $< n$ -----> Insuficiência de Fluxo de Caixa, sendo necessária uma Indenização.**
- **Pode servir como:**
 - .. **Variável de reequilíbrio econômico-financeiro;**
 - .. **Critério de julgamento de licitações.**

PRAZO DE CONCESSÃO



PROGRAMA DE INVESTIMENTOS

- **MODELO 1/3 – 1/3 – 1/3**
 - **PRIMEIRO TERÇO:** Investimentos obrigatórios, inclusos na Tarifa
 - **SEGUNDO TERÇO:**
 - . Investimentos possíveis, porém não inclusos na Tarifa.
 - . Se necessário, “gatilho” e reequilíbrio contratual.
 - **TERCEIRO TERÇO:**
 - . Somente manutenção
 - . Se imprescindíveis, “gatilho” e reequilíbrio contratual
- por prazo ou nova licitação com a devida incorporação da obra.

PARA OS MODELOS DE CONCESSÃO

- Inclusão do “Prazo de Concessão” como critério de julgamento em licitações de parcerias para Rodovias.
- Incluir nos modelos de concessão de rodovias:
 - (i) Obrigação de ser demonstrado que a tarifa de pedágio é equivalente aos benefícios gerados pela parceria;
 - (ii) Que o prazo da concessão seja o necessário para recuperar e proporcionar a remuneração adequada aos investimentos privados;
 - (iii) Que os investimentos sejam aqueles absolutamente necessários num horizonte de tempo perceptível para esta necessidade;
 - (iv) Que se compare a Tarifa a uma Tarifa Referencial Nacional

SETOR FERROVIÁRIO

DIAGNÓSTICO E PROPOSIÇÕES

CENÁRIO ATUAL DO SETOR FERROVIÁRIO (MODELO VERTICAL)

- . Operador Único

- . Práticas Monopolística

- . Fretes com base no Rodoviário

- . 75% da carga é Minério de Ferro

TRANSPORTADOR



TARIFA

(Tráfego Mútuo / Direito de Passagem)

INFRAESTRUTURA

- . Baixa Densidade: 3,4 km/km²

- . EUA: 21,5 km/km²

- . 29 mil km sob concessão

- . 12 mil km em operação

- . 12% da malha transporta 78% da carga

- . Não permite D

ANUT

Associação Nacional dos
Usuários do Transporte de Carga

O MODELO FERROVIÁRIO VERTICAL

(Modelo Atual)

Tarifa de Transporte
Metas de Qualidade
Metas de Segurança

CONCESSIONÁRIO
(Operador
Ferroviário Único)



CONCESSIONÁRIO

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

↑
**Exploração
Integrada**
↓

MODELO FERROVIÁRIO “Compartilhado”

(A Concessionária é GIF e Transportador em parte da Capacidade e os OFI’s utilizam o restante)

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

CONCESSIONÁRIO
OFI (Operador Ferroviário Independente)



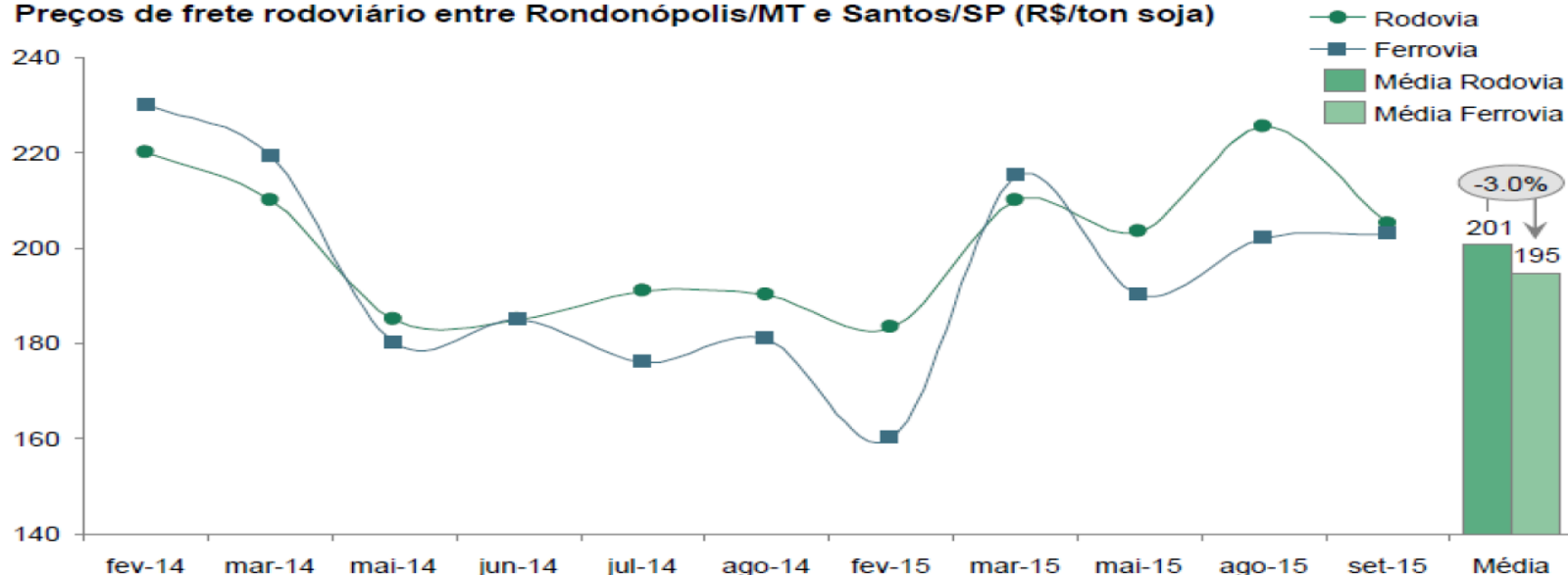
↑
TARIFA
(Direito de
Passagem)
↓

CONCESSIONÁRIO

Tarifas de DP
CCO
Investimentos VP, O&M
Disponibiliza Parte Capacidade
Permite Direito de Passagem
Outorga por L

Ferrovias precificam frete com base nos fretes rodoviários

Preços de frete rodoviário entre Rondonópolis/MT e Santos/SP (R\$/ton soja)



Por terem custo variável baixo e pouca competição, ferrovias precificam com base na 2ª melhor opção

Fonte: Secretaria-Executiva do PPI/2016

AMBIENTE REGULATÓRIO PARA A PARCERIA NA INFRAESTRUTURA

- Com base na LEI nº 13.334/2016 – PROGRAMA DE PARCERIAS DE INVESTIMENTOS (PPI)

- OBJETIVOS DA LEI:

- .. Expandir a Infraestrutura com TARIFAS ADEQUADAS;
- .. Ampliar a COMPETIÇÃO na prestação dos serviços ferroviários;
- .. Assegurar a estabilidade e a SEGURANÇA JURÍDICA;
- .. Fortalecer o papel REGULADOR do Estado.

- DIRETRIZES ESTRATÉGICAS (infralegal: Portaria MTPAC e Resoluções ANTT)

- .. Viabilização dos INVESTIMENTOS PARA AUMENTO DE CAPACIDADE
- .. Ampliação do COMPARTILHAMENTO DE INFRAESTRUTURA
- .. Assegurar a INTEROPERABILIDADE

Incentivar a COMPETIÇÃO, a REDUÇÃO DO CUSTO e o aumento da EFICIÊNCIA

MP nº 752/2016

- CONDICIONANTES PARA PRORROGAÇÃO ANTECIPADA (Art. 9º, Item III)

Art. 9º, Item III – pela garantia contratual de **capacidade de transporte** a terceiros outorgados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), garantindo-se o **direito de passagem**, de **tráfego mútuo** e de exploração por **operador ferroviário independente**, mediante acesso à infraestrutura ferroviária e aos respectivos recursos operacionais do concessionário, garantida a **remuneração** pela capacidade contratada.

NECESSITA DE REGULAÇÃO

CENÁRIO FERROVIÁRIO

COMO PROMOVER A INTEGRAÇÃO DAS MALHAS E A COMPETIÇÃO NO TRANSPORTE ?



PARA O SETOR FERROVIÁRIO, A GRANDE QUESTÃO É ...

COMO COMPATIBILIZAR O CENÁRIO EXISTENTE (monopolista) COM AS DIRETRIZES GOVERNAMENTAIS (de competição)?

ESTRATÉGIA POSSÍVEL:

- **INTEGRAÇÃO DAS MALHAS**
 - . **INTEROPERABILIDADE**
 - . **DIREITO DE PASSAGEM**
- **COMPETIÇÃO NO TRANSPORTE**

AGENDA REGULATÓRIA DO SETOR

- **ATUALIZAÇÃO E COMPLEMENTAÇÃO**

Operador Ferroviário Independente (OFI);

Precificação do Direito de Passagem;

Modelo de Venda de Capacidade de Transporte;

Regras de Interoperabilidade entre malhas;

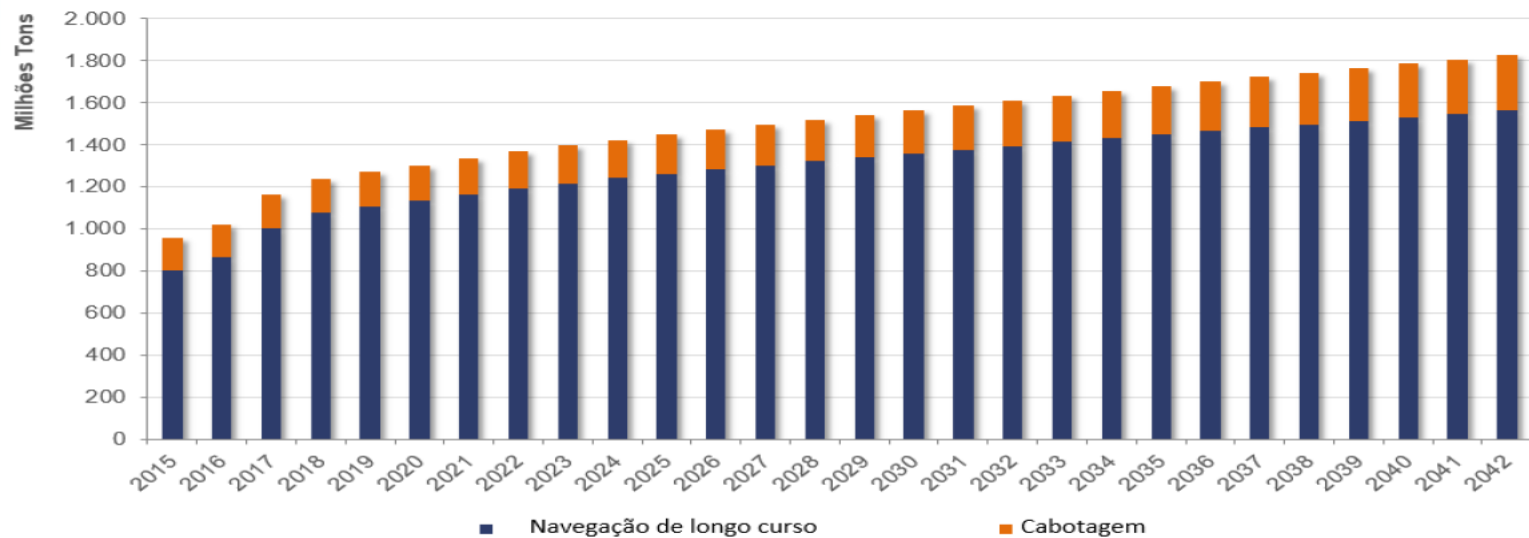
Conceito e Prerrogativas para Usuário Dependente;

Modelo de Precificação de Receitas Acessória

SETOR PORTUÁRIO

PROPOSIÇÕES

PERSPECTIVAS PARA O SETOR PORTUÁRIO



Crescimento de 103% de 2014 a 2042

Fonte: SEP/ANTAQ

O SETOR PORTUÁRIO BRASILEIRO

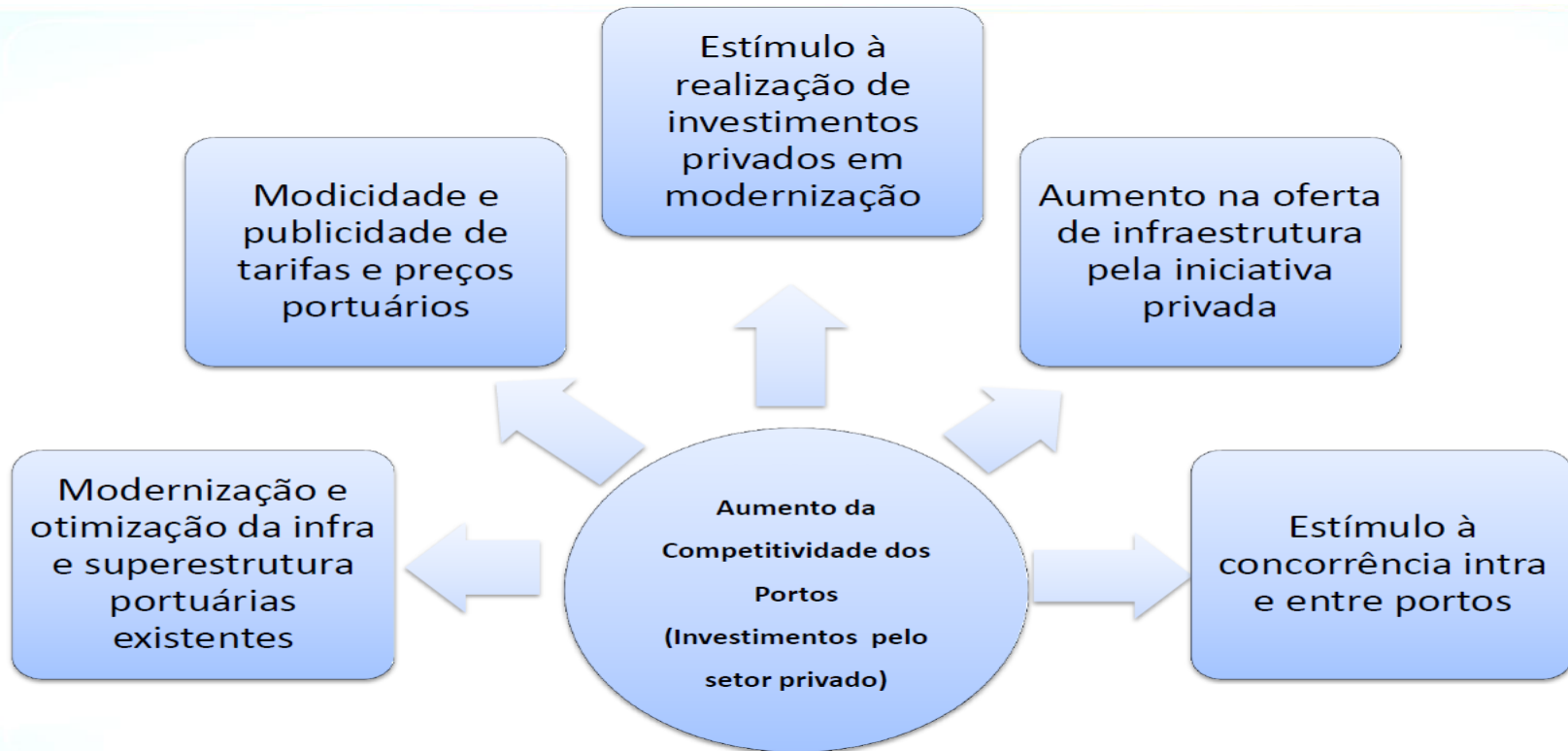
CENÁRIO PARA OS PRÓXIMOS 20 ANOS

- **Previsão de duplicação da movimentação de 1,0 Bt/ano para 2,0 Bt/ano, nos próximos 20 anos.**
- **Crescimento da capacidade de transporte dos navios de grande porte.**
- **Potencial de crescimento na produção do agronegócio e na indústria.**
- **Necessidade de aumentar a capacidade competitiva da Economia.**
- **Revigorar o PIB potencial para geração de Emprego e Renda.**

ESTRATÉGIA PARA ATENDER ESTE CENÁRIO

DIRETRIZES DO NOVO MARCO REGULATÓRIO

(LEI 12.815/13)



Fonte: ANTAQ/Elaboração SEP

ESTRATÉGIAS PARA O SETOR PORTUÁRIO

- **NO CURTO PRAZO**
 - . Viabilizar os arrendamentos previstos (Resolução 10/17 PPI)
 - . Processo de Revisão das Tarifas Portuárias
 - . Novo Modelo para Dragagem
 - . Reestruturação do Endividamento das Cias. Docas
 - . Autonomia Financeira e Administrativa das Cias. Docas
 - . Gestão Profissional
- **NO MÉDIO PRAZO**
 - . Transferência ao setor privado de atividades não relacionadas às funções precípuas de uma Autoridade Portuária
 - . Abertura do Capital
 - . Privatização da Administração Portuária

REFERÊNCIAS DA ANUT

ANUT

**ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS USUÁRIOS DO TRANSPORTE DE
CARGA**

anut@anut.org.br

(21) 2532 - 0503