

OS DESAFIOS DA LOGÍSTICA NO BRASIL

**ANIVERSÁRIO DE 15 ANOS DA ANUT
SÃO PAULO (07/12/2017)**

LUIS HENRIQUE T. BALDEZ
Presidente Executivo

Ambiente Legal

- **Lei das Concessões (nº 8.987/93)**
- **Lei dos Portos (nº 8.630/93)**
- **Lei das PPP (nº 11.079/2004)**
- **Lei da Criação das Agências (nº 12.233/2001)**
- **Lei do PPI (nº 13.334/2016)**
- **PL nº 4.860 /2015 – MR/TRC**
- **PL nº 6.621/2016 – NOVA LEI DAS AGÊNCIAS**

Desafios para a Logística

- **TRANSFORMAR SEUS PLANOS E PROJETOS EM POLÍTICA DE ESTADO**
- **VIABILIZAR A INTERMODALIDADE A CUSTOS COMPETITIVOS**
- **INTRODUZIR A COMPETIÇÃO MODAL**
- **ESTABELEECER PARCERIAS PP BASEADAS EM MODELOS DE COMPETIVIDADE**

Ambiente Regulatório para parceria na infraestrutura

- **“AMPLIAR A COMPETIÇÃO NA PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS FERROVIÁRIOS”**

- **“FORTALECER O PAPEL REGULADOR DO ESTADO**

(Lei nº 13.334/2016)

- **“GARANTIR A ISONOMIA DE ACESSO À INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA”**

- **“ASSEGARAR A INTEROPERABILIDADE”**

- **“REPRIMIR TODA PRÁTICA PREJUDICIAL À COMPETIÇÃO, BEM COMO O ABUSO DO PODER ECONÔMICO”**

- **“INCENTIVAR A COMPETIÇÃO, A REDUÇÃO DE CUSTOS E O AUMENTO DA EFICIÊNCIA LOGÍSTICA”**

(Diretrizes Estratégicas do MTPAC e ANTT)

Como está a Logística do País



Ferrovias

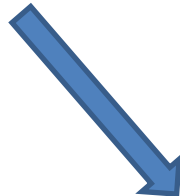
- Operação Monopolista
- Frete referenciado ao Rodoviário
- Distância média de 650 km
- Velocidade de 13 km/h



Rodovias

- 60% Malha ruim e péssima
- 80% Concessão em ótimo estado
- Pedágios elevados
- Modelos não competitivos de Parceria

MULTIMODALIDADE?



Portos

- Novo Modelo para Dragagem
- Acessos Terrestres Inadequados
- Tarifas sem aderência aos custos dos serviços



Por que as mudanças são necessárias?

PORQUE

- **O AMBIENTE LEGAL (POLÍTICAS PÚBLICAS) ASSIM EXIGE**
- **O CUSTO LOGÍSTICO INTERNO É O DOBRO DOS COMPETIDORES**
- **O FRETE FERROVIÁRIO É PRECIFICADO COM BASE NO FRETE RODOVIÁRIO**
- **O VALOR DO PEDÁGIO NÃO REFLETE OS GANHOS ECONÔMICOS DA PARCERIA**
- **O CUSTO DA CABOTAGEM É MUITO SUPERIOR AO DO LONGO CURSO**
- **OS PORTOS AGREGAM INEFICIÊNCIAS QUE ELEVAM SEUS CUSTOS (ACESSO TERRESTRE E DRAGAGEM)**

Conceitos para um novo modelo de concessão de rodovias

- **MODICIDADE TARIFÁRIA NÃO É SUBSÍDIO**
- **É O VALOR JUSTO A SER PAGO PELOS USUÁRIOS**
- **O PEDÁGIO É UMA VARIÁVEL DE AUMENTO DE COMPETITIVIDADE**
- **O PEDÁGIO NÃO PODE SER UM FATOR DE IMPEDÂNCIA AO DESENVOLVIMENTO**
- **O PEDÁGIO DEVE SER EQUIVALENTE AO BENEFÍCIO GERADO PELOS INVESTIMENTOS DA CONCESSÃO**

Um modelo possível para concessão de rodovias

- **ADOÇÃO DO MODELO 1/3 – 1/3 – 1/3 (do prazo da concessão)**
- **PRIMEIRO TERÇO:**
 - . Investimentos Obrigatórios (recuperação, segurança e manutenção) inclusos na Tarifa
- **SEGUNDO TERÇO:**
 - . Investimentos Indicativos, porém não inclusos na Tarifa.
 - . Somente manutenção
 - . Monitoramento anual do desempenho (Tráfego, Operação e Tecnologia)
 - . Se necessário, “gatilho” e reequilíbrio contratual sem aumento de Tarifa.
- **TERCEIRO TERÇO:**
 - . Somente manutenção
 - . Se imprescindíveis, “gatilho” e reequilíbrio contratual por prazo
 - . Nova licitação com a devida incorporação da obra.

Para o setor ferroviário, a grande questão é ...

COMO COMPATIBILIZAR O CENÁRIO EXISTENTE (monopolista) COM AS DIRETRIZES DO PODER CONCEDENTE (de competição)?

ESTRATÉGIA BÁSICA:

- **INTEGRAÇÃO DAS MALHAS**
 - . INTEROPERABILIDADE
 - . DIREITO DE PASSAGEM

- **COMPETIÇÃO NO TRANSPORTE**
 - . OPERADOR FERROVIÁRIO INDEPENDENTE (OFI)
 - . DISPONIBILIDADE DE CAPACIDADE PARA TERCEIROS

O que os Usuários defendem para as concessões de ferrovias

- **COMPLETAR A AGENDA REGULATÓRIA**
- **DISPONIBILIZAR PARTE DA CAPACIDADE AO MERCADO: Nova Regulação para Viabilizar o OFI.**
- **ACCELERAR NOVOS PROJETOS DE PARCERIA**
- **IMPLEMENTAR O OPERADOR FERROVIÁRIO INDEPENDENTE**
- **VIABILIZAR A INTEROPERABILIDADE**
- **INTEGRAR AS MALHAS EXISTENTES E FUTURAS COM A ADOÇÃO DO “DIREITO DE PASSAGEM”**
- **INTRODUZIR OS PRESSUPOSTOS LEGAIS NOS NOVOS MODELOS DE PARCERIA**

O setor portuário brasileiro

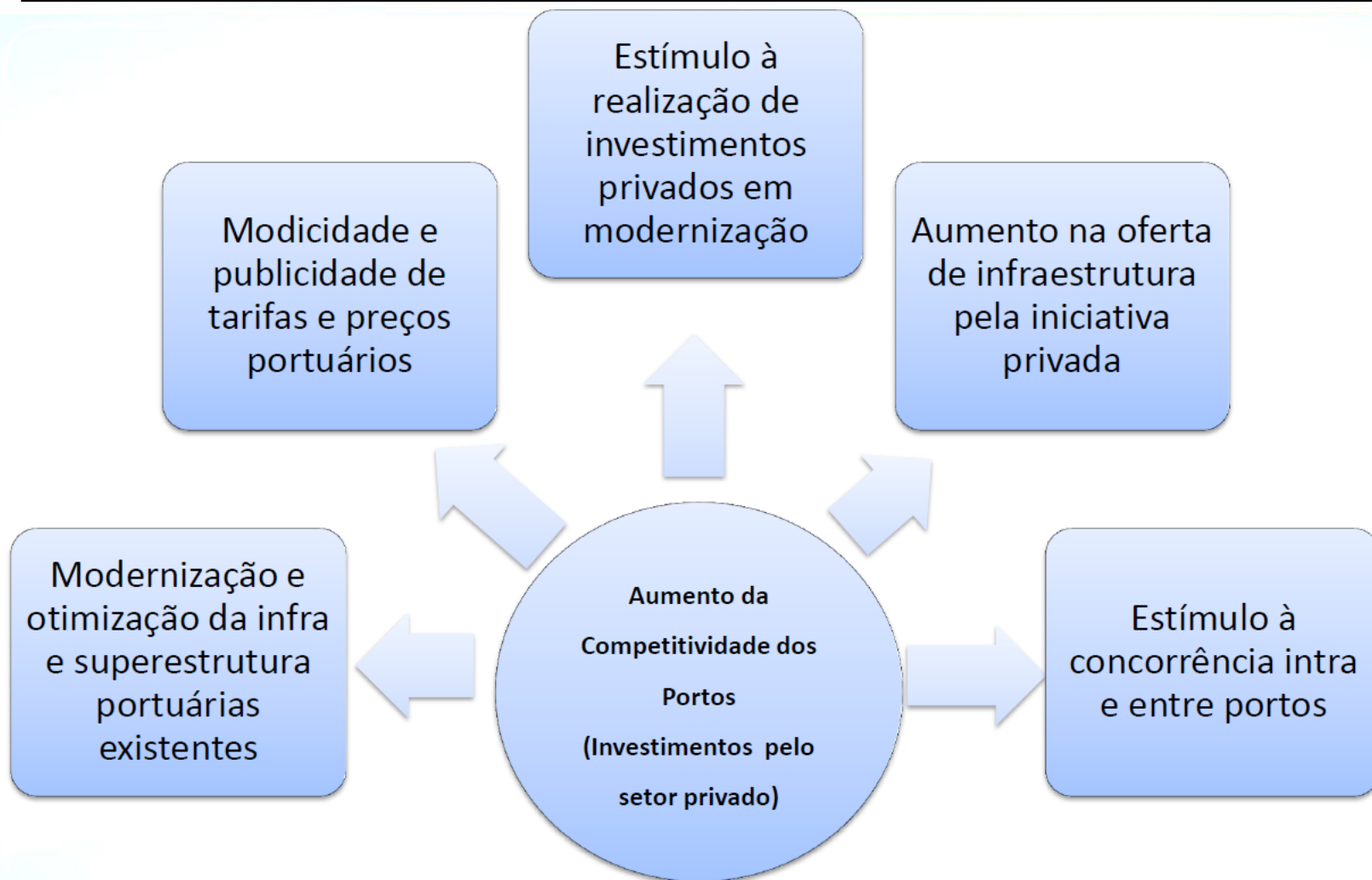
CENÁRIO PARA OS PRÓXIMOS 20 ANOS

- **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.**

ESTRATÉGIA PARA ATENDER ESTE CENÁRIO


NECESSITA DE REESTRUTURAÇÃO NO SETOR PORTUÁRIO

Diretrizes a serem implementadas no Marco Regulatório do setor portuário (Lei 12.815/13)



Fonte: ANTAQ/Elaboração SEP

Pontos cruciais para o setor portuário brasileiro

- **VIABILIZAÇÃO DOS ACESSOS TERRESTRE E AQUAVIÁRIO**
- **DRAGAGEM**  **MODELO DE CONCESSÃO**
- **TARIFAS PORTUÁRIAS BASEADAS NOS CUSTOS DOS SERVIÇOS PRESTADOS**
- **ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA VOLTADA PARA A COMPETITIVIDADE**
- **PARCERIA COM O SETOR PRIVADO NAS ADMINISTRAÇÕES**

O futuro



Ferrovias

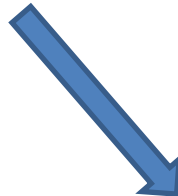
- Operação Integrada com Interoperabilidade
- Frete baseado na Competição
- Alta eficiência e produtividade
- Velocidade plena



Rodovias

- Malha em ótimo estado
- Integrada aos demais modais
- Pedágios baseados em modelos de competitividade

MULTIMODALIDADE



Portos

- Acesso Aquaviário (Dragagem) otimizado
- Acessos Terrestres adequados
- Tarifas e Custos em regime de eficiência



ANUT – O BRASIL ANDA POR AQUI!



anut@anut.org.br



www.anut.org.br



(21) 2532-0503



(21) 97153-3099