

Concessões

RODOVIAS – FERROVIAS
PORTOS – AEROPORTOS



Retomada do Planejamento em Logística

O Programa de Investimentos em Logística (PIL) é a integração de 2 ações de planejamento do Governo Federal nos últimos anos

- Plano Nacional de Logística de Transportes (PNLT) - 2006/2009/2012
- Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP) - 2009/2010/2012 (Masterplan)

É complementar ao PAC – 2007/2011

- Elevação do nível de investimentos da economia
- Estímulo ao investimento privado

Retomada dos investimentos

PIL - 2012

Planejamento integrado do sistema de transportes e articulação com as cadeias produtivas.

Investimento privado

Qualidade dos serviços

Diminuição do custo logístico

Retomada dos investimentos

Investimento
PRIVADO em
transportes

R\$ 213
bilhões

Rodovias:
R\$ 52 bi

Ferrovias:
R\$ 99 bi

Portos:
R\$ 54 bi

Aeroportos:
R\$ 8,7 bi

Efeitos esperados do PIL

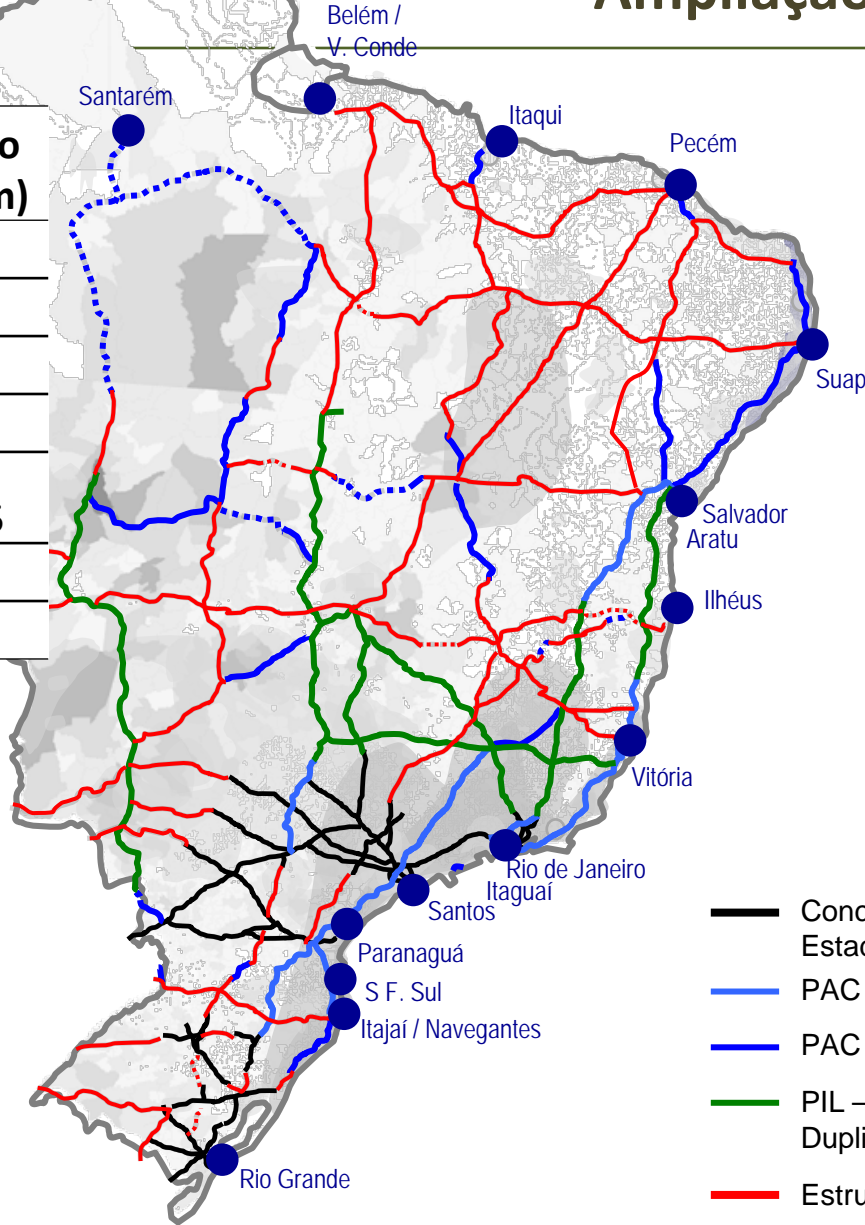
- Construir logística integrada de transportes
- Reduzir custos de escoamento e aumentar a competitividade da produção nacional
- Atrair mais investimentos para produção
- Aumentar a participação do investimento privado em infraestrutura
- Aumentar participação dos investimentos no PIB

Rodovias



Malha Rodoviária Ampliação de Capacidade

	Extensão Total (km)
BR-101/BA	772,3
BR-262/ES/MG	375,6
BR-153/GO/TO	814,0
BR-050/GO/MG	436,6
BR-060/DF/GO/MG e BR-262/MG	1.176,5
BR 163 MS	847,2
BR 163 MT	850,9



- Concessões 1ª Etapa (1,5 mil km) + Estaduais
- PAC – Concessões 2ª Etapa (3,3 mil km)
- PAC – Duplicação e Pavimentação
- PIL – Concessões c/ Duplicações (7,1 mil km)
- Estruturantes



Novo modelo de concessão - Rodovias

Desafio é conciliar:

➤ **Investimentos urgentes para melhora da logística**

➤ Duplicação nos primeiros 5 anos

➤ **Tarifas socialmente aceitas**

➤ Leilões realizados pela menor tarifa de pedágio e cobrança a partir da conclusão de 10% das duplicações

➤ **Rentabilidade atrativa para o investidor**

➤ TIR de projeto de 7,2% a.a. ao longo de 30 anos



Novo modelo de concessão - Rodovias

Interação com a sociedade: consultas públicas, consultas ao mercado e aprimoramentos do TCU

Alterações feitas para aprimorar o modelo:

- Discussão extensa de valores de CAPEX e OPEX
- Elevação da taxa de retorno de 5,5 para 7,2% a.a.
- Previsão expressa de reequilíbrio econômico-financeiro em caso de atrasos do DNIT
- Previsão de garantias de propostas adequadas



Novo modelo de concessão - Rodovias

Resultados:

➤ **BR-050**

- Licitada em 18/09.
- Deságio de 42,38% em relação à tarifa teto de pedágio.
- 8 grupos participaram do leilão

➤ **Próximos leilões marcados**

- BR-163 MT – leilão em 27/11. Tarifa teto R\$ 5,5 / 100 km
- BR-060 – leilão em 04/12. Tarifa teto R\$ 5,94 / 100 km

➤ **Leilões em perspectiva**

- BR-163 MS – dezembro 2013
- BR-040 – janeiro 2013



Ferrovias

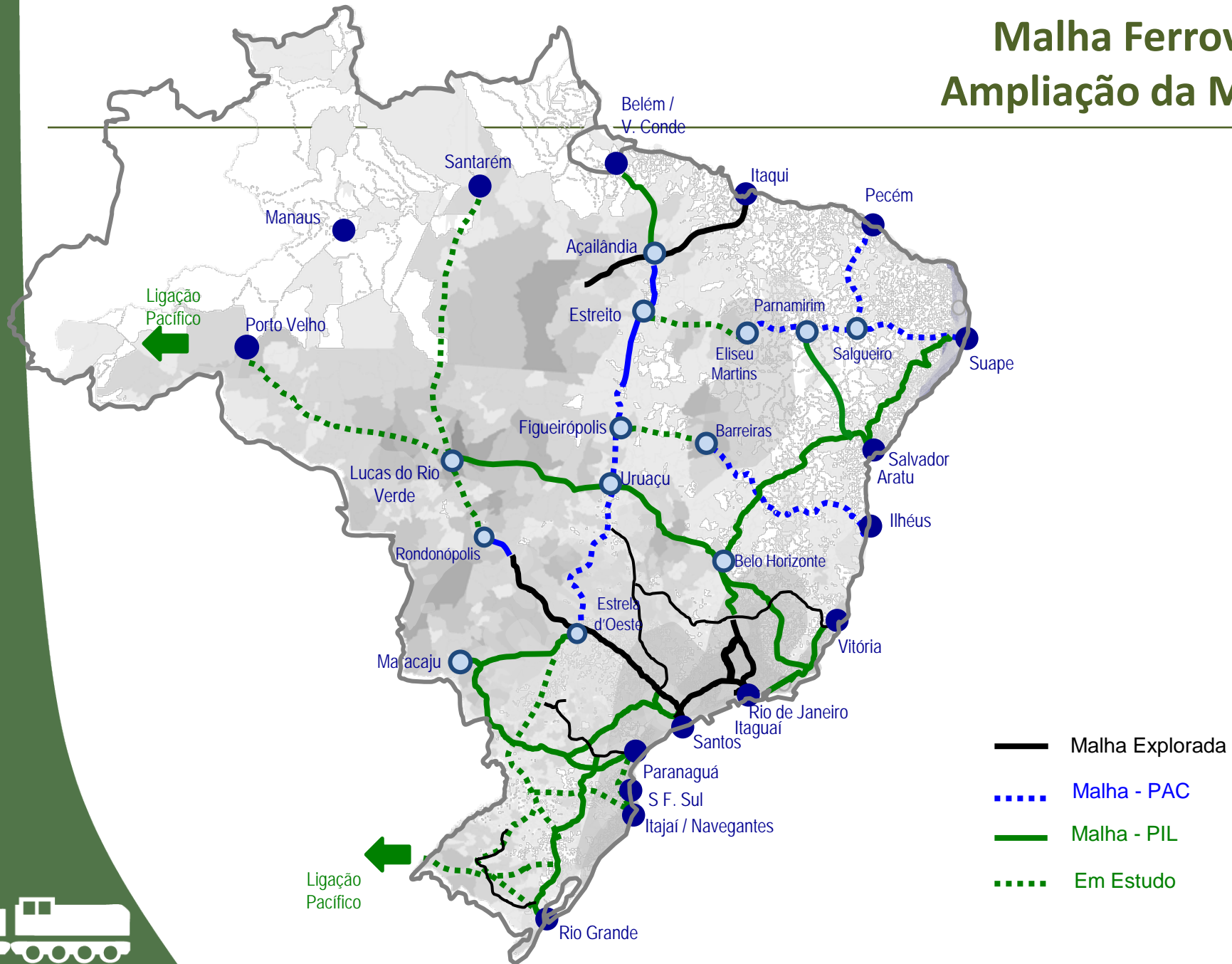


Problema Estrutural

- **A infraestrutura ferroviária moderna é restrita a poucos corredores dedicados ao transporte de minério de ferro**
- **Dois terços da malha ferroviária não são explorados** (19 dos 30 mil km existentes)
 - Trechos construídos há mais de 100 anos
 - Não passaram por nenhum processo de modernização
- **Os serviços de transporte ferroviário, exceto o de minério de ferro, operam**
 - Com defasagem tecnológica
 - Com equipamentos envelhecidos
 - Com baixo padrão de produtividade
- **Os preços são formados em ambiente monopolista, com pressão sobre a demanda e oferta limitada**



Malha Ferroviária Ampliação da Malha



Novo Modelo de Concessão Ferrovia Aberta – “Open Access”

- Separação entre quem gere a infraestrutura ferroviária e quem faz a operação de transporte ferroviário:
 - **Concessionário:** *constrói e mantém a infraestrutura*
 - **Operador:** *compra capacidade e opera o transporte*
- VALEC: compra do concessionário a capacidade de transporte da ferrovia e revende aos diversos operadores.



Novo Modelo de Concessão Ferrovia Aberta – “Open Access”

- Novo modelo proporciona a integração nacional da malha e estimula maior concorrência e utilização das ferrovias:
 - *Qualquer operador pode atuar em todas as ferrovias*
 - *Concorrência entre operadores deve reduzir os preços praticados*



Concessões Ferroviárias

Exploração da Infraestrutura

Construção, manutenção e controle da circulação de trens

- Investimento total estimado: **R\$ 99,6 bi**
- **Construção** a ser concluída nos primeiros **5 anos**
- Prazo de concessão: **35 anos**
- TIR de projeto de **8,5% a.a.**



Portos



Marco Regulatório anterior

Pouca concorrência – Barreiras à entrada

- Restrição a portos privados
 - Exigência de carga própria nos TUPs
- Fechamento de mercado nos portos públicos
 - Licitações descentralizadas

Resultados:

Apenas 11 licitações em 10 anos

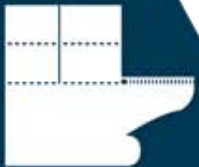
Questionamentos judiciais aos TUPs

Portos pouco eficientes

Novo Marco Regulatório – Lei 12.815

Aproveitar a oportunidade e reorganizar os portos: 117 arrendamentos vencidos ou a vencer até 2017

- Eliminação de restrições aos terminais privados
- Eliminação das barreiras à entrada nos Portos Públicos



Grãos em Santos

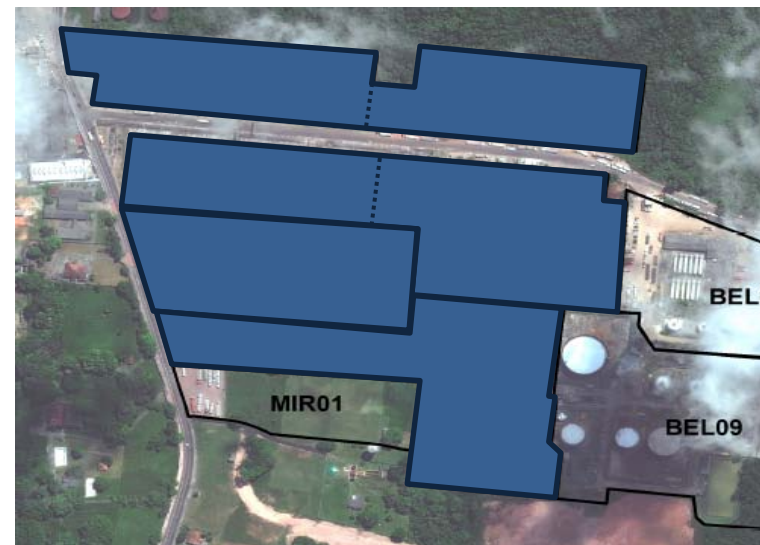
- **Aumento de eficiência:**
 - Reorganização da armazenagem
 - Melhorias nos acessos ferroviários
- Soluções ambientais para evitar emissão de particulado



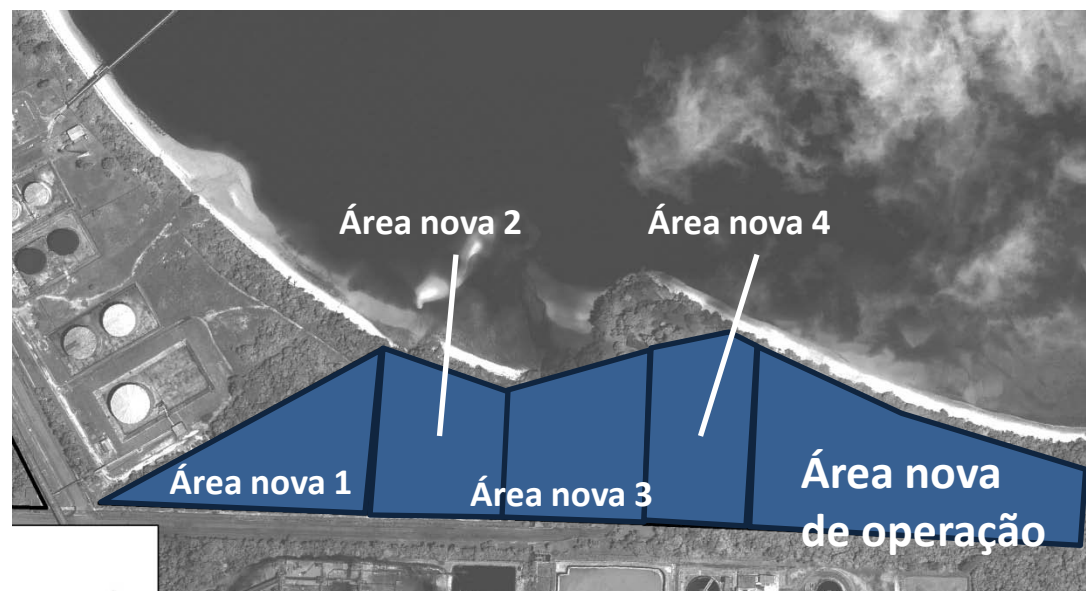
Combustíveis no Pará

- Transferência da operação de combustíveis de Belém para Vila do Conde.
- Redução do risco de acidentes
- Eficiência: menor custo operacional devido a calado maior

Antes



Depois



Investimento total no Programa: R\$ 54,6 bi

Primeiros resultados do Programa:

- TUPs em processo de autorização – investimentos de até R\$ 10 bi
- Editais e estudos dos arrendamentos de Santos e Pará entregues ao TCU em 11/10 – investimentos de R\$ 5,7 bi
- Editais e estudos dos arrendamentos de Paranaguá, Bahia e São Sebastião em consulta pública desde a semana passada – investimentos de R\$ 4,7 bi



Aeroportos

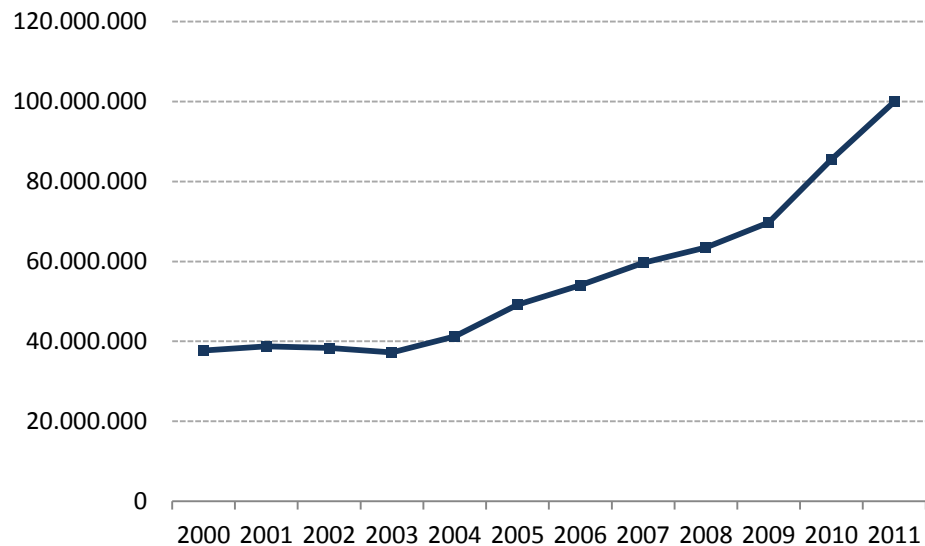
Concessões GIG e CNF



Por que esses aeroportos?

Ano	Passageiros Transportados
2003	37.202.749
2004	41.213.400
2005	49.113.706
2006	54.011.568
2007	59.675.248
2008	63.521.828
2009	69.725.525
2010	85.519.484
2011	99.941.497

Crescimento médio anual de passageiros
2002-2011: 12% a.a.



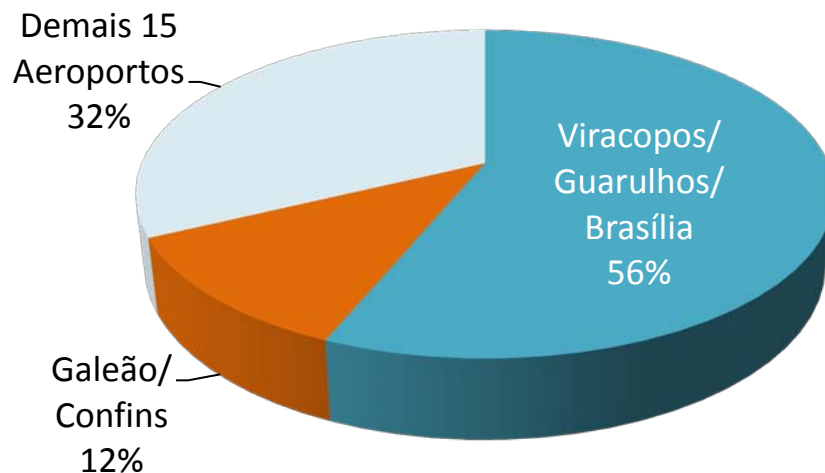
Fonte: ANAC



Por que esses aeroportos?

	Aeroportos	CAPEX (milhões)
1	Viracopos/SP	R\$ 7.000
2	Guarulhos/SP	R\$ 6.700
3	Brasília/DF	R\$ 2.670
4	Galeão/RJ	R\$ 2.168
5	Salvador/BA	R\$ 1.518
6	Confins/MG	R\$ 1.192
7	Porto Alegre/RS	R\$ 1.152
8	Recife/PE	R\$ 938
9	Fortaleza/CE	R\$ 902
10	Vitória/ES	R\$ 804

**Necessidade de investimento até 2030
para os 20 maiores aeroportos brasileiros**



São os aeroportos que mais necessitam de investimentos no país. Juntos correspondem por cerca de 68% dos investimentos necessários no sistema aeroportuário nacional até 2030.

Fonte: Estudo do Setor de Transporte Aéreo do Brasil (McKinsey)



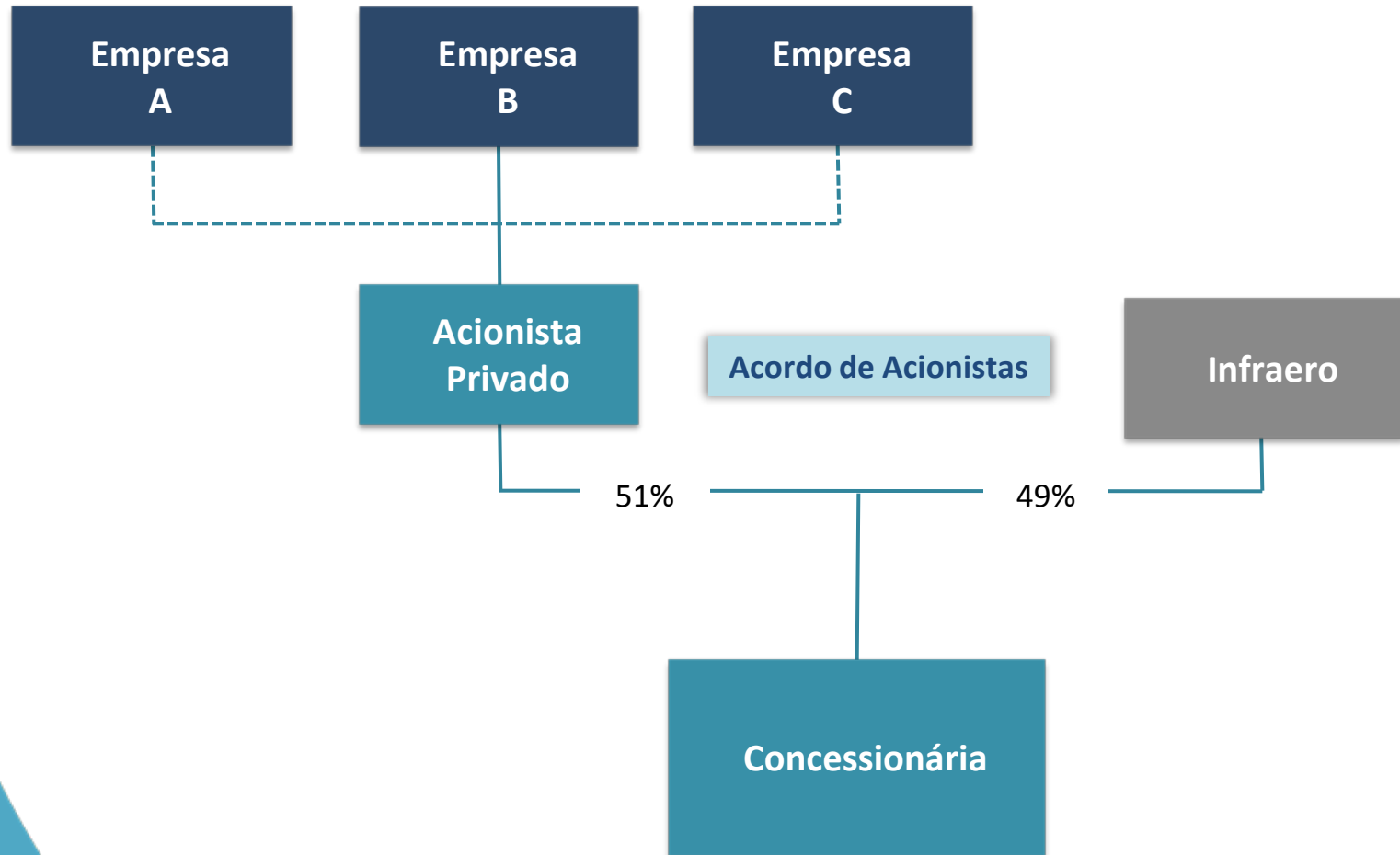
Principais Características Regulatórias

- **Leilão simultâneo em duas etapas:** proposta fechada (envelopes) + leilão aberto entre os 3 primeiros proponentes (e todos aqueles situados a 10% da primeira proposta)
- **Critério de Seleção:** maior outorga
- Além da outorga fixa (anual), contribuição variável sobre a receita bruta
- **Subsídio cruzado com aeroportos menores:** valores de outorga destinados ao Fundo Nacional de Aviação Civil
- Somente a outorga fixa anual de Brasília, Viracopos e Guarulhos gerará em torno de R\$1,1 bilhão para serem utilizados em investimento no sistema



Galeão e Confins: premissas e resultados

O modelo societário foi mantido



Galeão e Confins: premissas e resultados

Categoria	Premissas da Modelagem
Prazo da Concessão	25 anos para GIG 30 anos para CNF
Contribuição Variável	5% da Receita Bruta
Fator X	0% para os 5 primeiros anos
Fator Q	+2% a -7,5%
WACC	6,46% (em valores reais)

	Valor Mínimo de Outorga	Capex Estimado
Galeão	R\$ 4,8 bilhões	R\$ 5,7 bilhões
Confins	R\$ 1,1 bilhão	R\$ 3,5 bilhões

