

CONTRIBUIÇÕES À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752/2016

6^a REUNIÃO DA COMISSÃO MISTA PARA EXAME DA MP SENADO FEDERAL

LUIS HENRIQUE T. BALDEZ
Presidente Executivo

BRASÍLIA, 16 DE MARÇO DE 2017

FUNDAMENTOS ECONÔMICOS DOS MODELOS (VARIÁVEIS CONCEITUAIS)

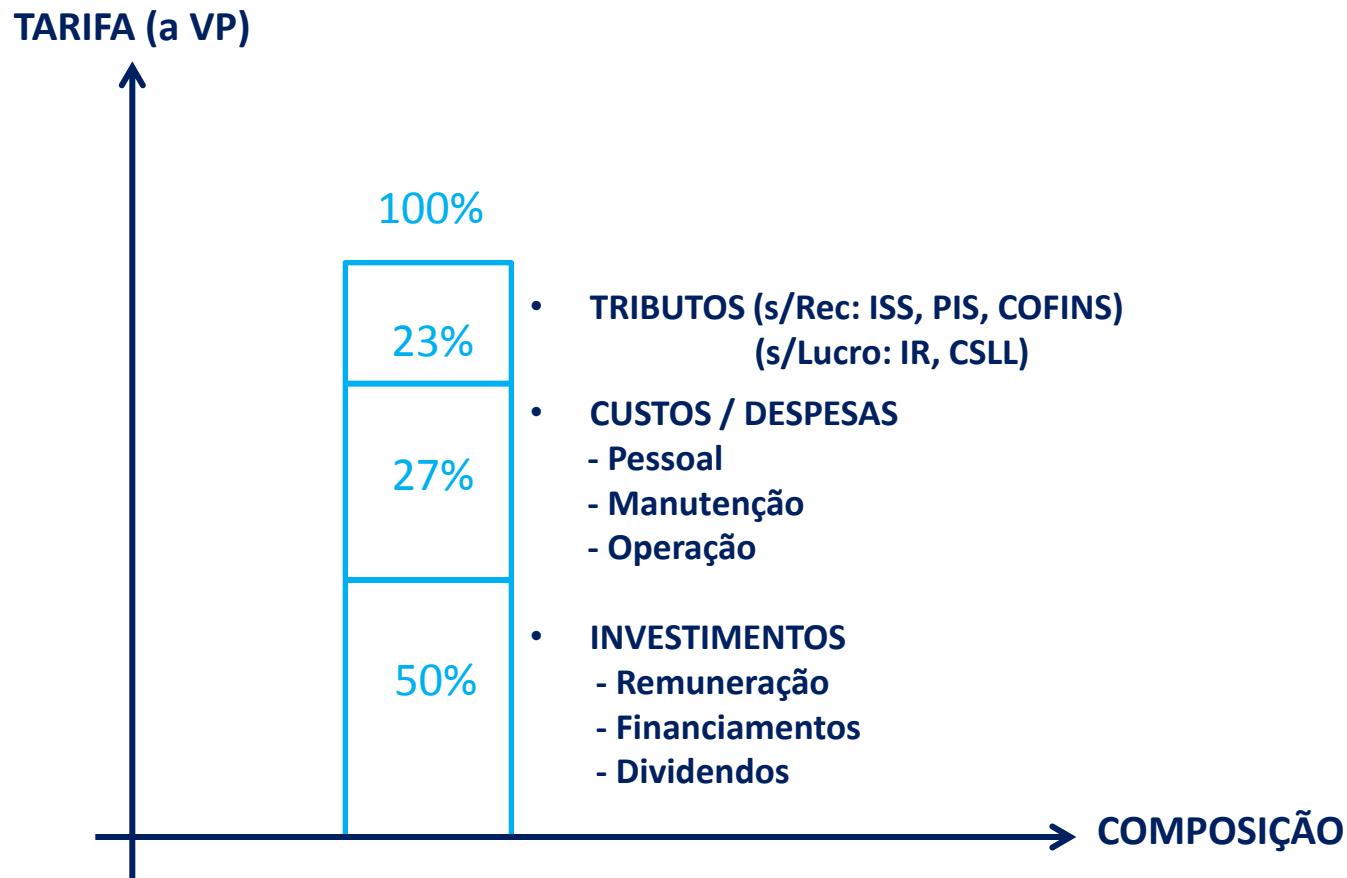
- **TARIFA DE PEDÁGIO**
- **PRAZO DE CONCESSÃO**
- **INVESTIMENTOS EM EXPANSÃO DE CAPACIDADE**

ESTRUTURA TARIFÁRIA

- **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)

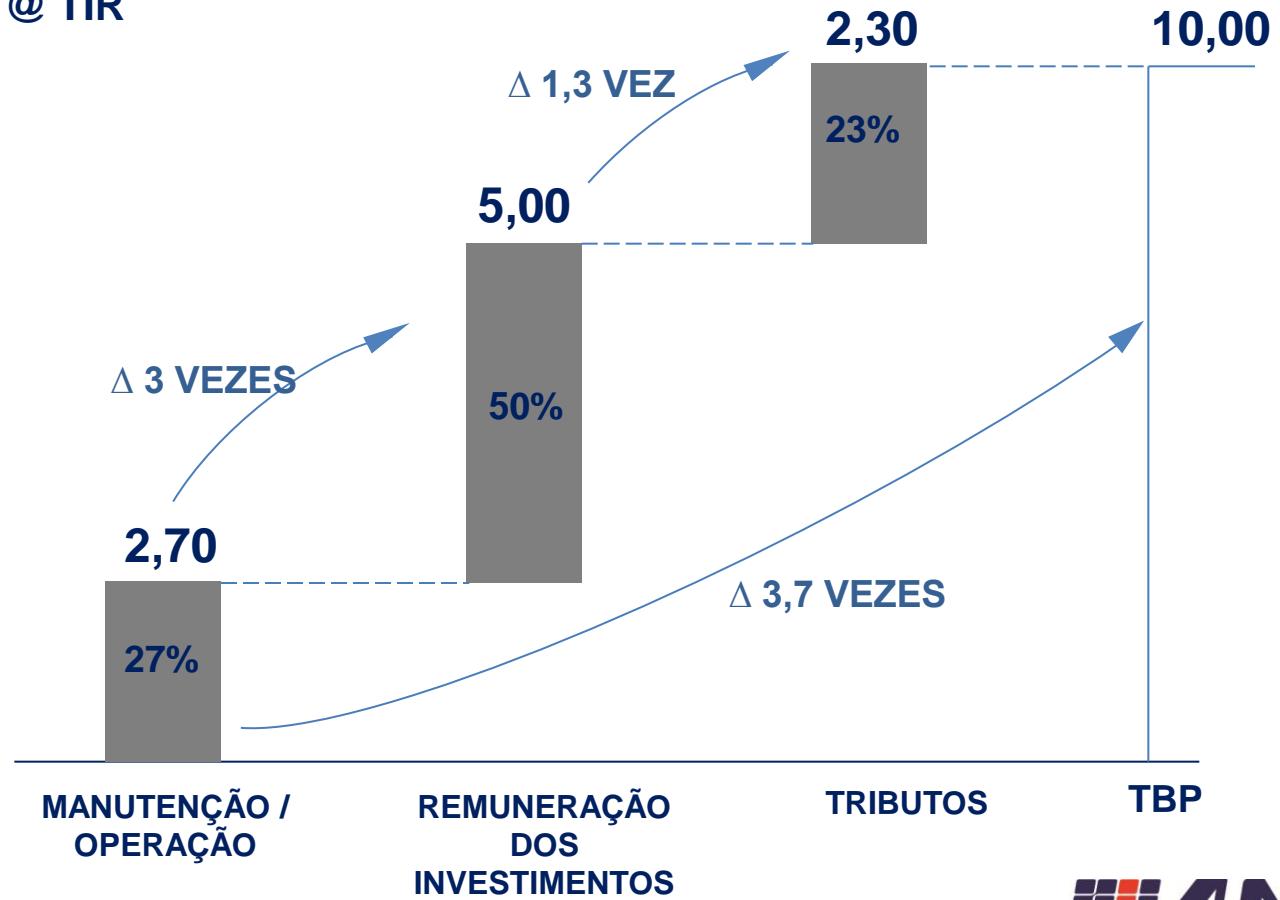


COMPOSIÇÃO ESTRUTURAL DA TARIFA

(Fonte: EVTEA de Projeto)

Referência dos Valores:
VPL @ TIR

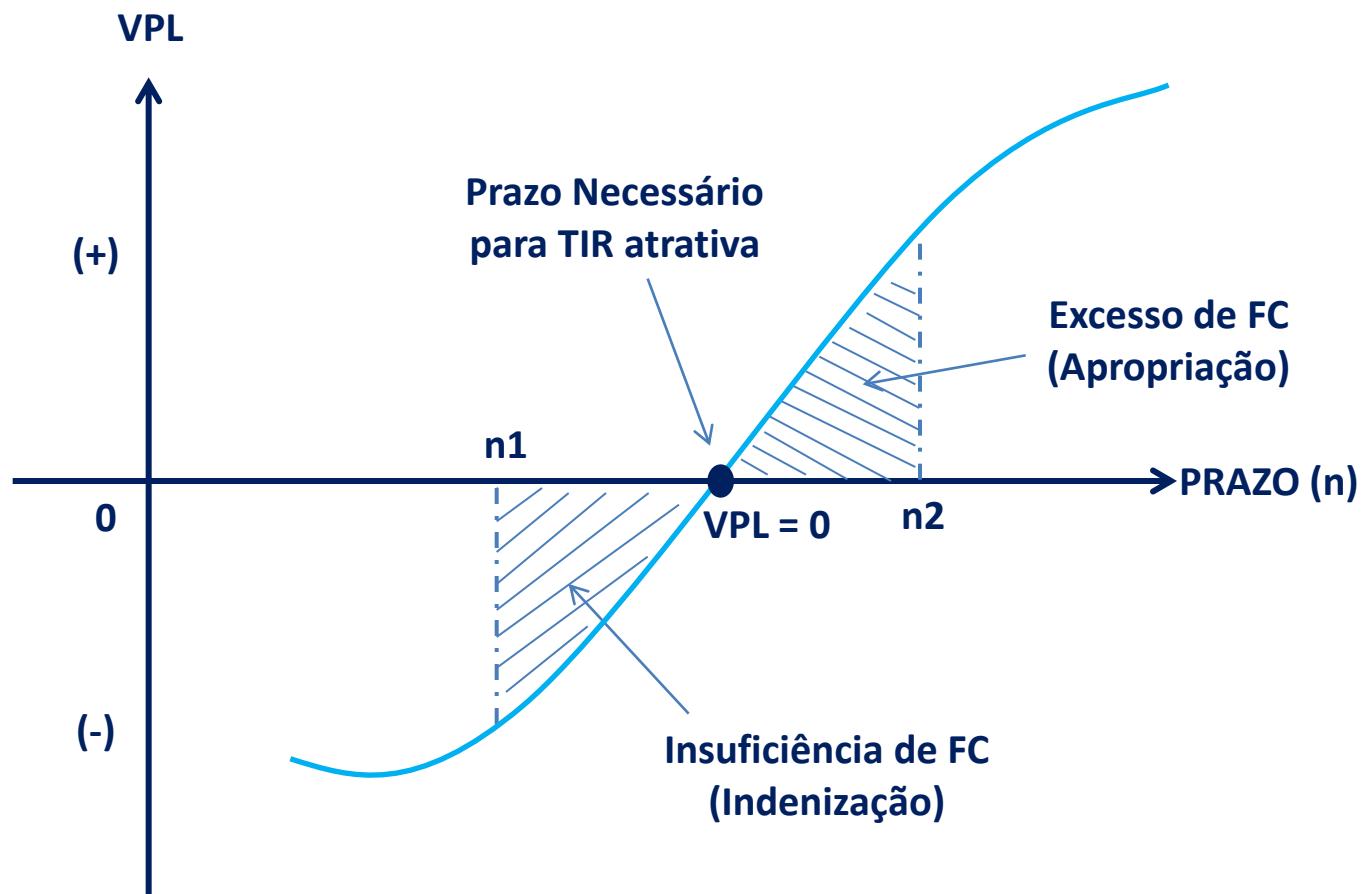
Tarifa Básica de Pedágio (R\$/veíc)



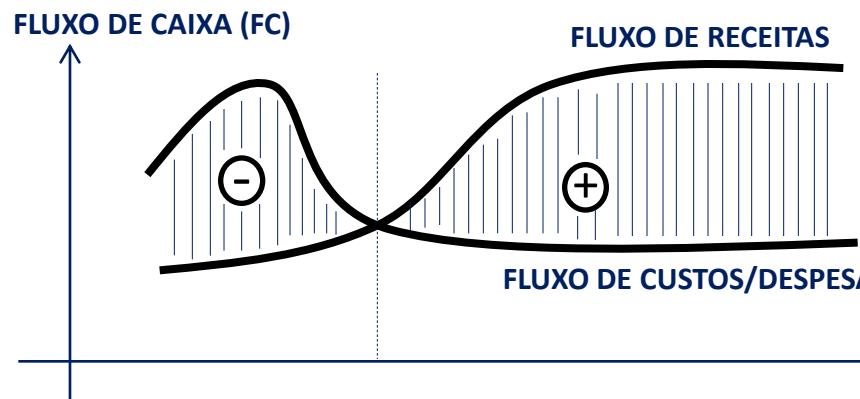
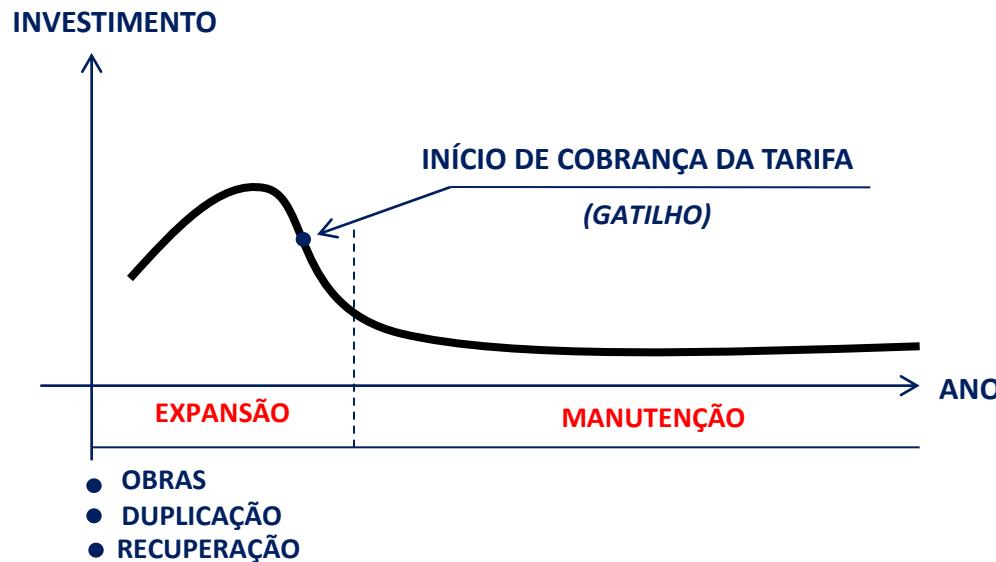
PRAZO DE CONCESSÃO

- **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



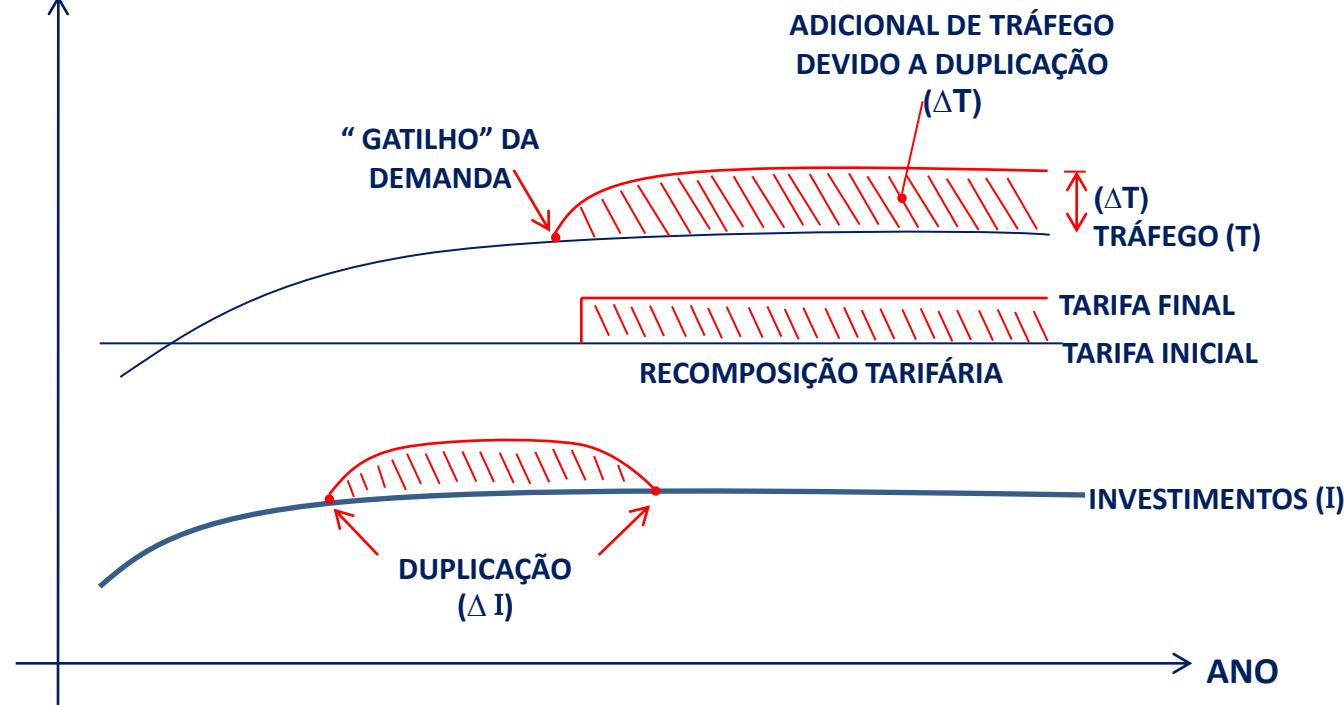
PROGRAMA DE INVESTIMENTO E FLUXO DE CAIXA



INVESTIMENTOS EM EXPANSÃO DE CAPACIDADE

MODELO DE PRECIFICAÇÃO DA TARIFA

ELEMENTOS
DE
VIABILIDADE



SETOR FERROVIÁRIO

CARACTERÍSTICAS BÁSICAS ATUAIS DO SISTEMA

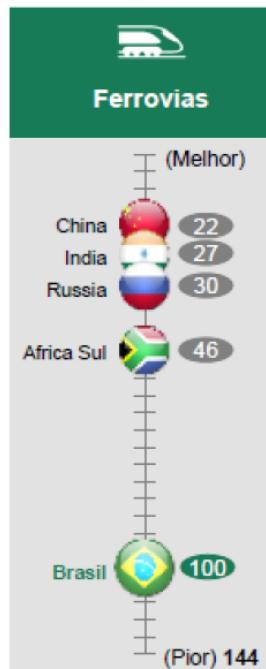
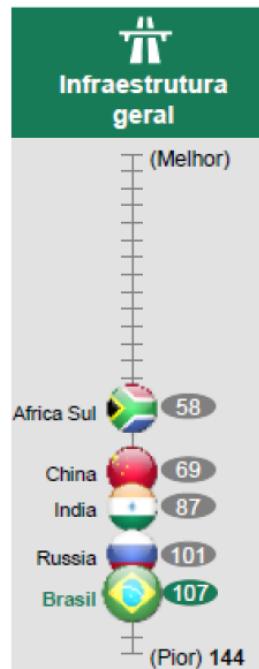
CARACTERÍSTICAS DO SISTEMA FERROVIÁRIO

- **Ineficiente e caro**
- **28 mil km concessionados e somente 10 mil km em plena operação**
- **Exploração em regime de Monopólio – apropriação integral dos benefícios gerados nos 20 de concessão!**
- **Precifica as tarifas com base nos fretes rodoviários**
- **75% da carga é minério de ferro – serviços dedicados**
- **Não há interoperabilidade entre as malhas – ‘ilhas de serviço’**
- **Não há preferência ao Direito de Passagem**

Características da infraestrutura brasileira contribuem para o alto custo de transporte

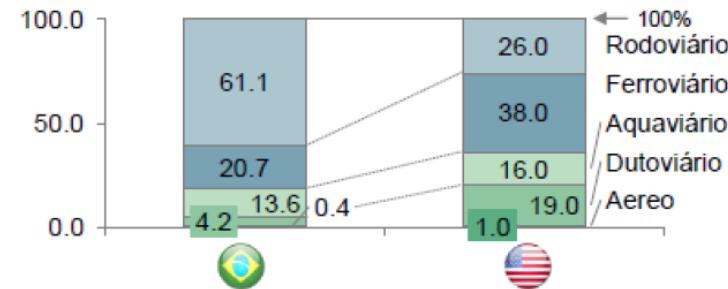
Infraestrutura brasileira é reconhecidamente de baixa qualidade

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

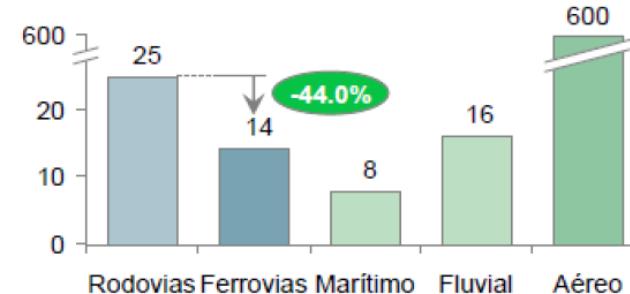


Mix de modais logísticos com foco em rodovias, um dos mais custosos

Matriz de transporte (% de carga transportada)



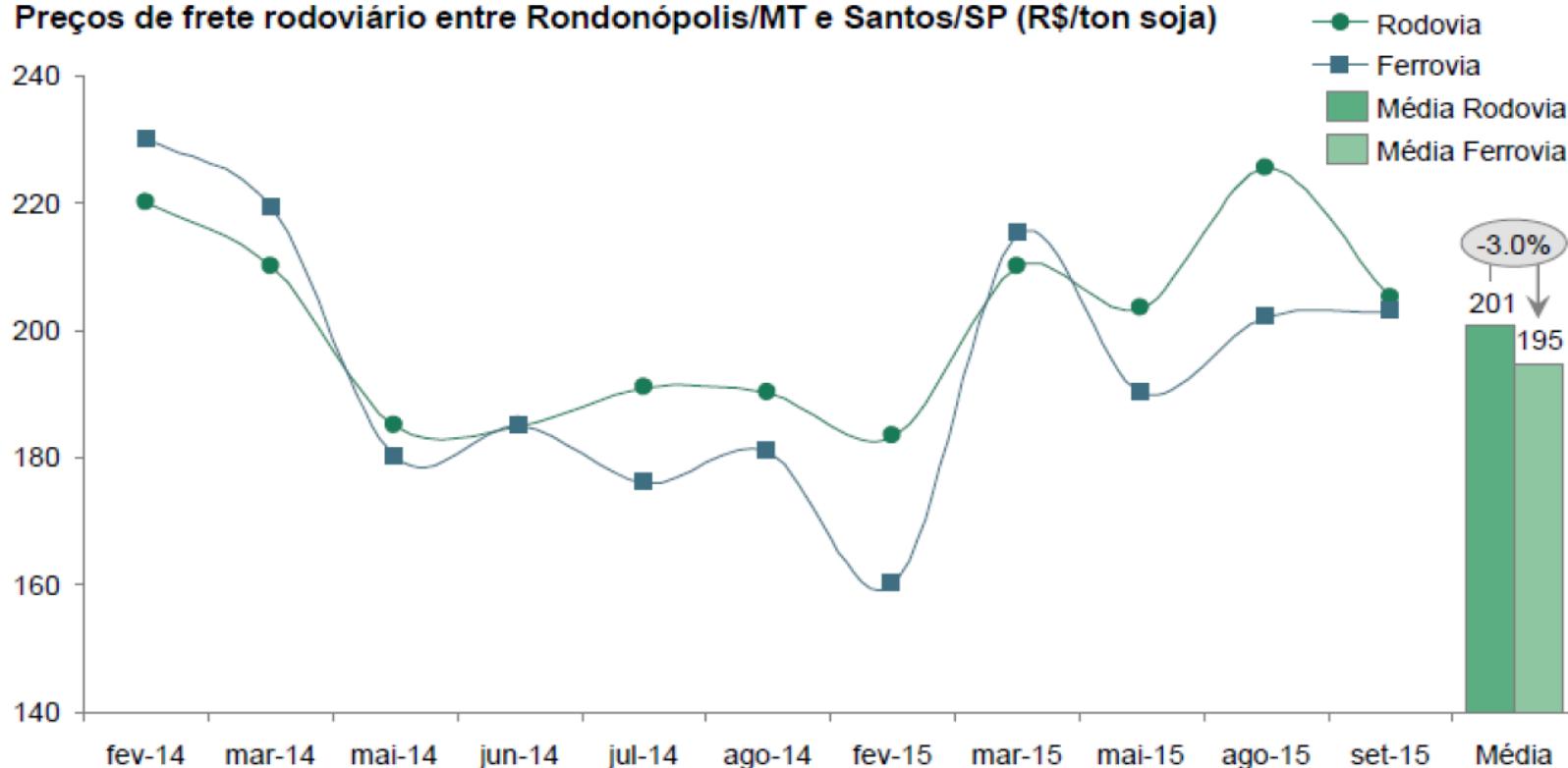
Custo dos modais Brasil (US\$/ton)



Fonte: Secretaria-Executiva do PPI/2016

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 2^a 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**
 - LOGÍSTICA.**

CENÁRIO FERROVIÁRIO

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



CONEXÕES NECESSÁRIAS PARA VIABILIZAR A INTEGRAÇÃO DA MALHA FERROVIÁRIA

- 1 - Conexão da FNS Tramo Sul com a Estrada de Ferro Carajás, em Açailândia/MA, para acesso ao Porto de Itaqui/MA, via FNS Tramo Norte (concedido à VALE).**
- 2 - Conexão futura da ferrovia Barcarena/PA – Açailândia/MA com a EFC.**
- 3 - Conexão com a Transnordestina Logística até os Portos de Pecém/CE e Suape/PE**
- 4 - Conexão futura com a FIOL, em Figueirópolis/TO 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/SP**

PREMISSA: Todas as conexões terão que se viabilizar pelo DIREITO DE PASSAGEM, para proporcionar a desejada integração das Malhas.

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***
 - . *OPERADOR FERROVIÁRIO INDEPENDENTE (OFI)*
 - . *DISPONIBILIDADE DE CAPACIDADE PARA TERCEIROS*

ESTUDO DE CASO

Para que se demonstre que a viabilidade econômica de um trecho ferroviário depende do **Direito de Passagem (DP)**, apresentamos, a seguir, o resumo do Projeto desenvolvido pela ANTT.

“VIABILIDADE DO TRECHO FERROVIÁRIO”

**“OURO VERDE (GO) - ESTRELA D’OESTE (SP) –
TRÊS LAGOAS (MG)”**

PREMISSAS PARA O ESTUDO FINANCEIRO

- **NÚMEROS DO 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%)
 - . Na malha de terceiros 21,84 BTKU (65%)

FERROVIA OURO VERDE (GO) – TRÊS LAGOAS (MG) A VIABILIDADE DO TRECHO

- .. 65% do volume de transporte será realizado na Malha de Terceiros
 - .. Parte dos produtos terão que passar pela VLI (Palmas – Açailândia) e pela VALE/EFC (Açailândia – São Luis), para acessar o Porto de Itaqui/MA.
 - .. A outra parte terá passar pela ALLMP Para acessar o Porto de Santos.
 - .. Em ambos os sentidos, terá que haver o compartilhamento da via, na modalidade de Direito de Passagem.
 - .. Somente sob estas condições de tráfego, o Projeto terá viabilidade financeira, alcançando um Taxa de Retorno da ordem de 11% aa
- .. CONCLUSÕES:**
- .. O trecho em análise só se viabiliza se 65% de sua produção ocorrer sob a modalidade de **DIREITO DE PASSAGEM**.
 - .. O valor do **DIREITO DE PASSAGEM** e as regras da **INTEROPERABILIDADE** precisam estar na Agenda Regulatória da ANTT.
 - .. Parte da **CAPACIDADE DA FERROVIA** tem que ser ofertada a outros operadores (OFL's) de forma a promover a Competição e a Redução de Custo Logístico.

APROPRIAÇÃO DE BENEFÍCIOS

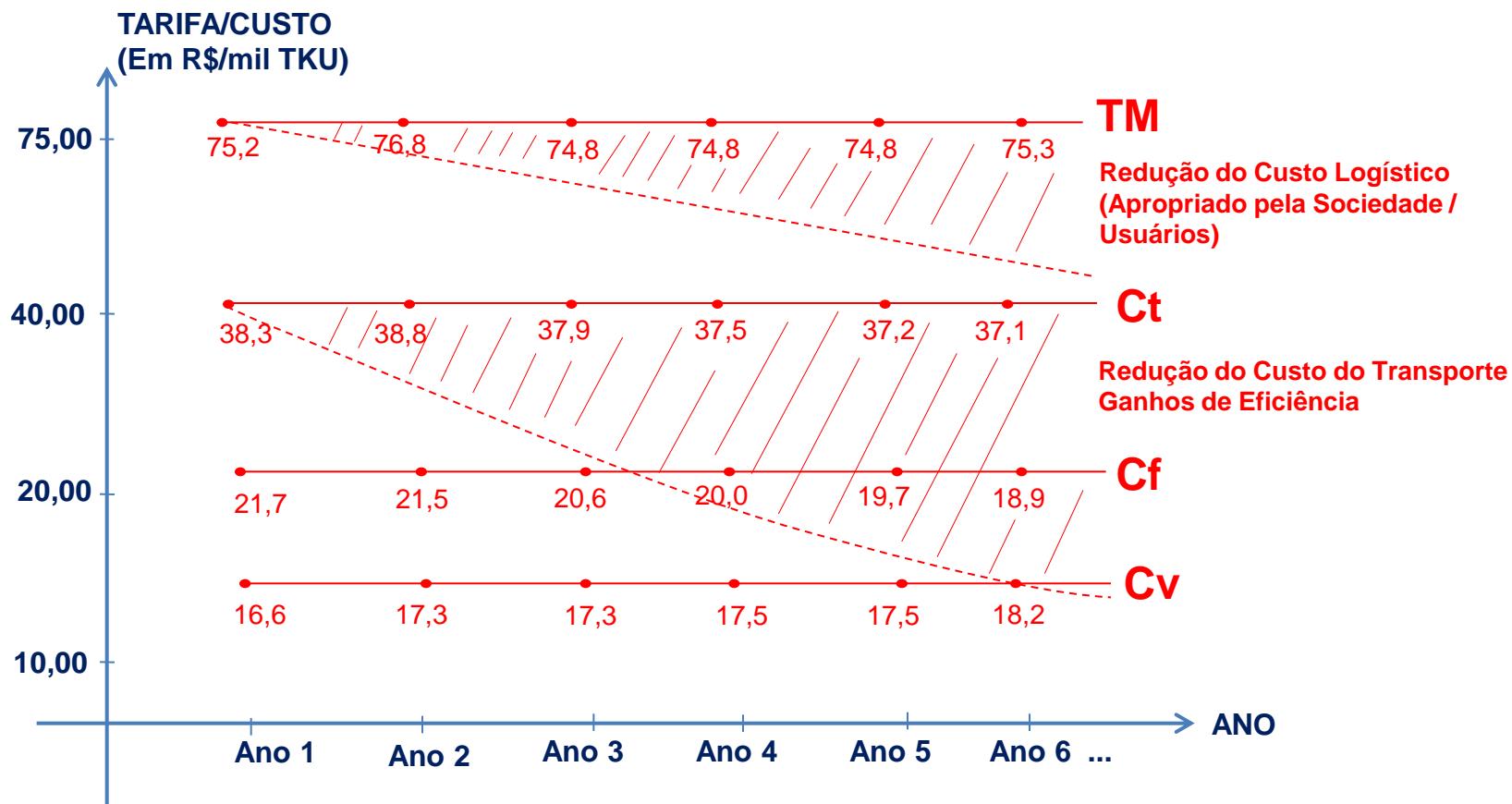
AP nº 10/2016 – EVOLUÇÃO DA TARIFA x CUSTO



TM - Tarifa Média
Ct - Custo Médio Total
Cf - Custo Médio Fixo
Cv - Custo Médio Variável

APROPRIAÇÃO DOS BENEFÍCIOS

AP nº 10/2016 – EVOLUÇÃO DA TARIFA x CUSTO



TM - Tarifa Média
Ct - Custo Médio Total
Cf - Custo Médio Fixo
Cv - Custo Médio Variável

CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

- **Com base no cenário exposto, que mostra resumidamente que ...**
 - .. O setor ferroviário, caro e ineficiente, é explorado na forma de **MONOPÓLIO**.
 - .. A Lei nº 13.334/2016 define como política pública a introdução da **COMPETIÇÃO** no setor.
 - .. A Redução do Custo Logístico é o objetivo final das Parcerias em Projetos de Infraestrutura.
- **... os USUÁRIOS do Setor Ferroviário recomendam:**
 - .. Apoiar a política pública de introdução da **COMPETIÇÃO** no setor.
 - .. Viabilizar o transporte ferroviários por outros Operadores (OFI'S).
 - .. Definir o **DIREITO DE PASSAGEM** como forma **PRIORITÁRIA** de compartilhamento da Infraestrutura Ferroviária.
 - .. Emendar a MP nº 752/16 para refletir estes pressupostos.

MEDIDA PROVISÓRIA 752/2016

PROPOSIÇÕES DE EMENDAS

MP nº 752/2016
PROPOSIÇÕES DE EMENDAS

- **Inclusão da necessidade de estar adimplente com suas obrigações contratuais para que o concessionário possa ter o direito à prorrogação do contrato de concessão.**
- **Obrigação do concessionário disponibilizar parte da capacidade de transporte para outros concessionários e outros Operadores Ferroviário Independentes (OFI), no regime de Direito de Passagem.**
.. O nível de disponibilidade de capacidade de transporte ao mercado não será inferior a 30%.
- **Garantia de interoperabilidade da malha cujo contrato será prorrogado com as demais malhas do sistema ferroviário nacional.**
- **Obrigatoriedade de desenvolvimento de Modelo de Precificação e de Compartilhamento da Via pelo Direito de Passagem.**

MP nº 752/2016
PROPOSIÇÕES DE EMENDAS

- **Estabelecimento, como princípio legal, que os serviços de transporte ferroviário não terão caráter de exclusividade – as regras serão de Mercado.**
- **Criação de um Programa de Recuperação e Operacionalização de Trechos Ferroviários devolvidos pelas Concessionárias (as chamadas “short lines”).**
- **Obrigação de ser demonstrado que a proposta de prorrogação oferece parâmetros tarifários mais favoráveis aos Usuários do que o contrato vigente, sem prejuízo ao nível de serviço, e que não há risco de agravamento tarifário durante o novo período de vigência do contrato prorrogado.**
.. Apropriação pela Sociedade da redução dos custos logísticos.
- **Inclusão do “Prazo de Concessão” como critério de julgamento de licitações.**

MP nº 752/2016
TEMAS E AJUSTES

Art. 10. Sem prejuízo das demais disposições desta Medida Provisória, as prorrogações dos contratos de parceria no setor ferroviário também serão orientadas:

I - pela adoção, *quando couber*, de obrigações de disponibilização de capacidade mínima de transporte para *terceiros*, de forma a garantir o acesso à infraestrutura ferroviária e aos respectivos recursos operacionais, por meio de compartilhamento, nos termos do contrato; e

Retirar “*no que couber*” e em “*terceiros*” colocar “*outros concessionários ou operadores ferroviários independentes*”.

II - pelos parâmetros de qualidade dos serviços, com os respectivos planos de investimentos, a serem pactuados entre as partes.

III – pela interoperabilidade da malha ferroviária, cujo contrato será prorrogado, com todas as demais malhas do sistema ferroviário nacional, prioritariamente em regime de direito de passagem.

MP nº 752/2016
TEMAS E AJUSTES

CAPÍTULO IV - DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 20. A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 34-A. As concessões e as suas prorrogações, a serem outorgadas pela ANTT e pela ANTAQ para a exploração de infraestrutura, precedidas ou não de obra pública, ou para prestação de serviços de transporte ferroviário associado à exploração de infraestrutura, poderão ter caráter de exclusividade quanto a seu objeto, nos termos do edital e do contrato, devendo as novas concessões ser precedidas de licitação disciplinada em regulamento próprio, aprovado pela Diretoria da Agência.

.....” (NR)

Redação anterior: “terão caráter de exclusividade ...”

Proposição de redação: “não terão caráter de exclusividade ...”

O QUE QUEREM OS USUÁRIOS?

- **“CHOQUE DE OFERTA” DE INFRAESTRUTURA**
- **COMPETIÇÃO MODAL E INTERMODAL**
- **REDUÇÃO DE CUSTO LOGÍSTICO (Frete Ferroviário)**
- **AUMENTO DA COMPETITIVIDADE DA ECONOMIA**
- **REGRAS CLARAS E DE LONGO PRAZO**

OBRIGADO!