

# **CONTRIBUIÇÕES À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 752/2016**

## **6ª 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**

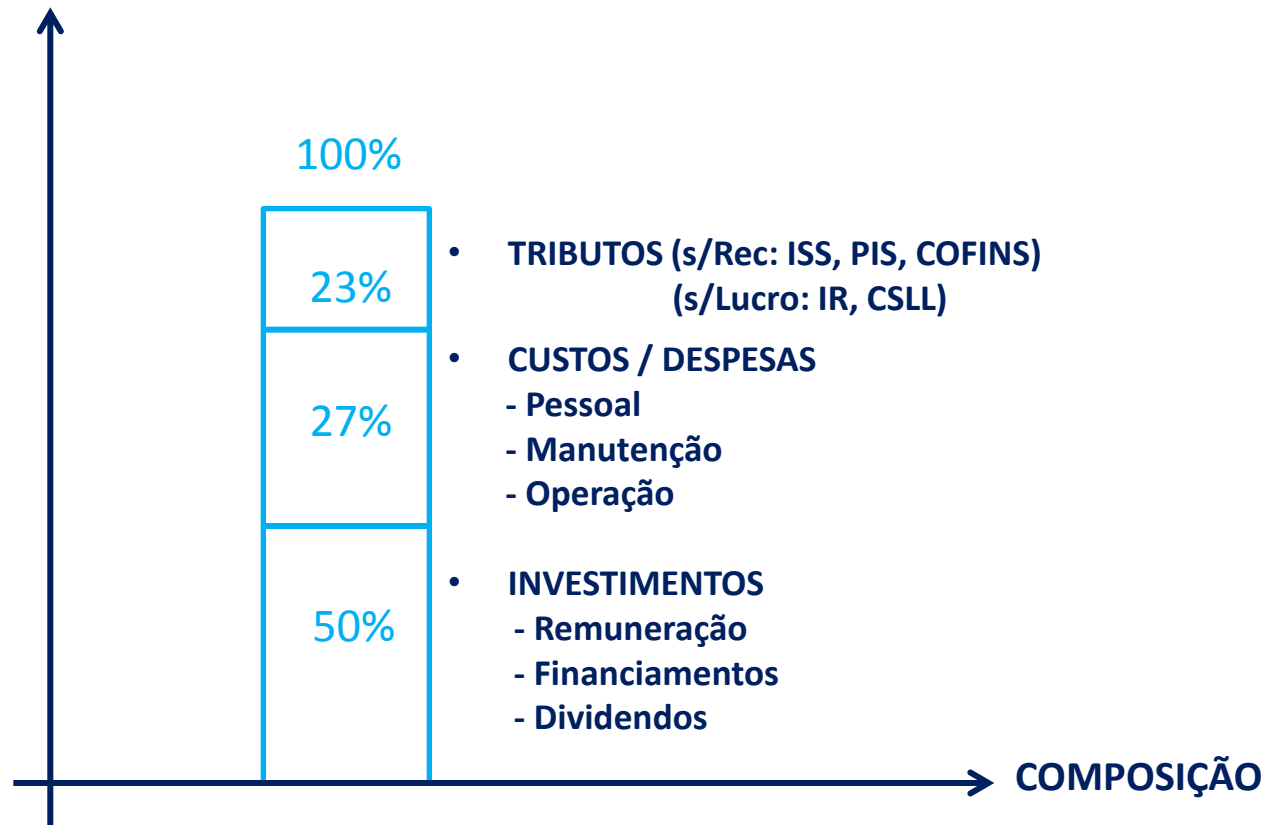
## ***ESTRUTURA TARIFÁRIA***

- **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)

TARIFA (a VP)

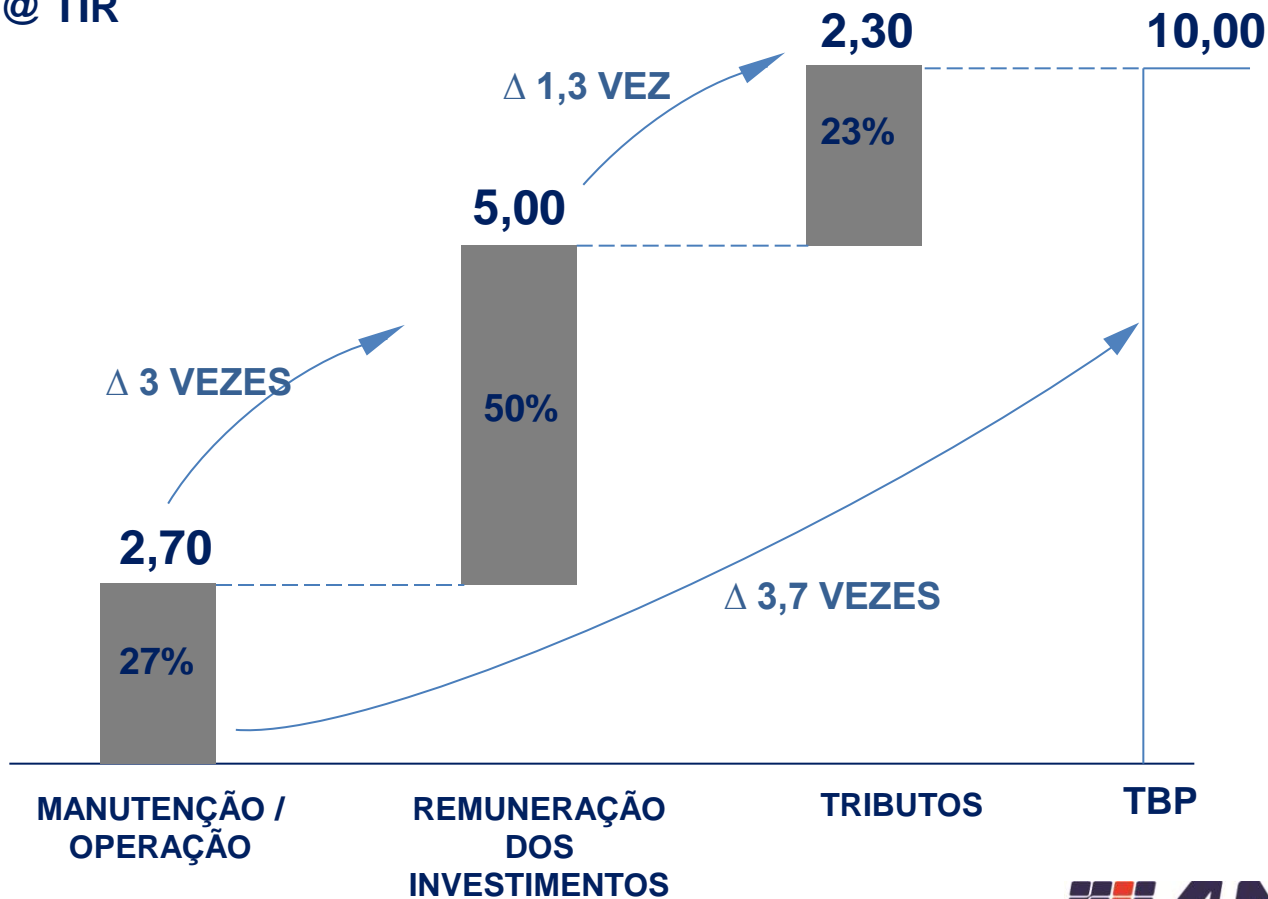


## COMPOSIÇÃO ESTRUTURAL DA TARIFA

(Fonte: EVTEA de Projeto)

Referência dos Valores:  
VPL @ TIR

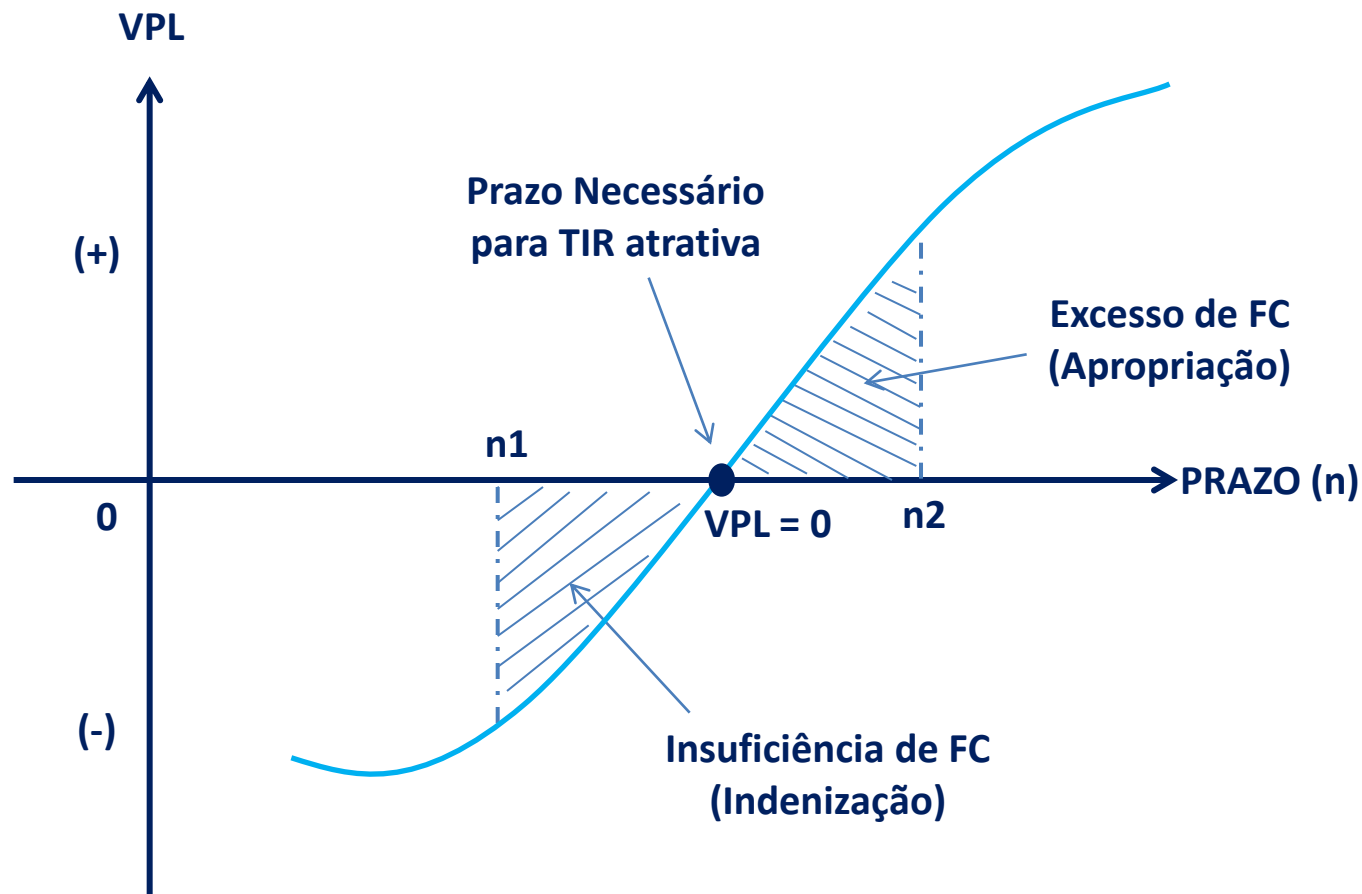
Tarifa Básica de Pedágio (R\$/veíc)



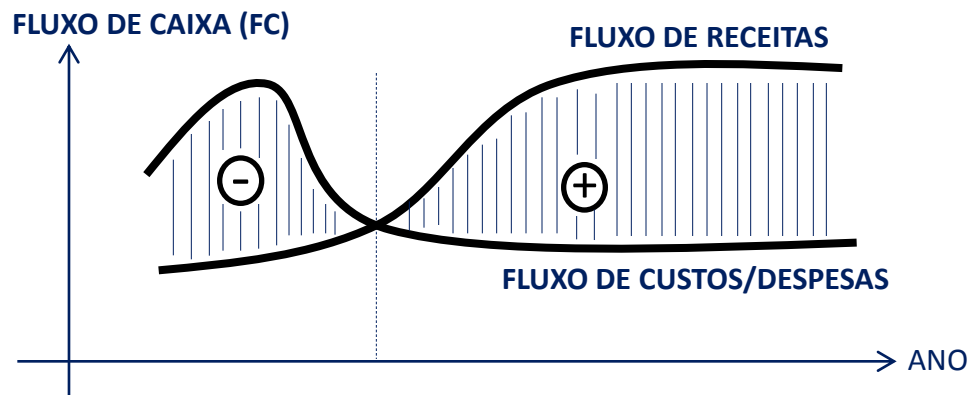
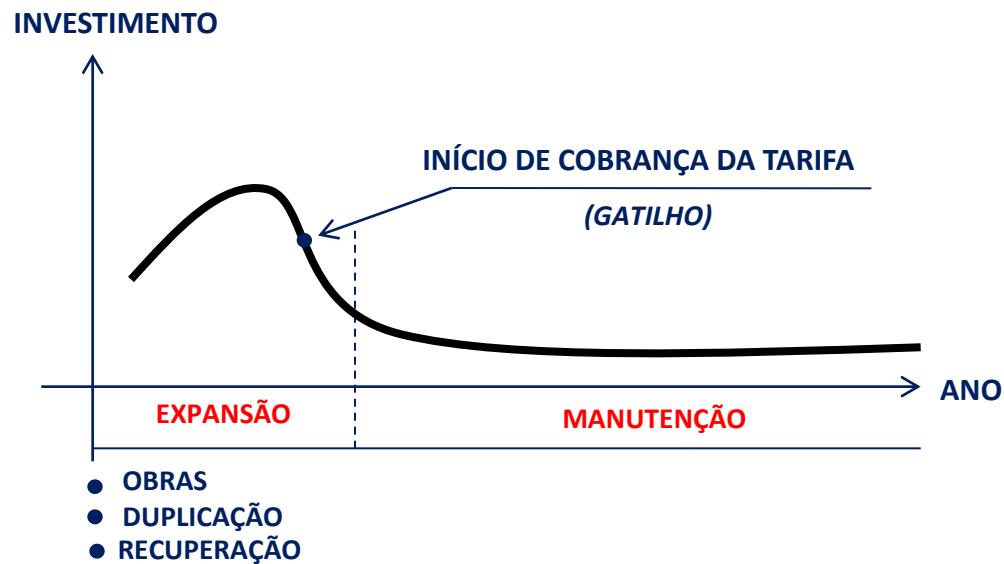
## **PRAZO DE CONCESSÃO**

- **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

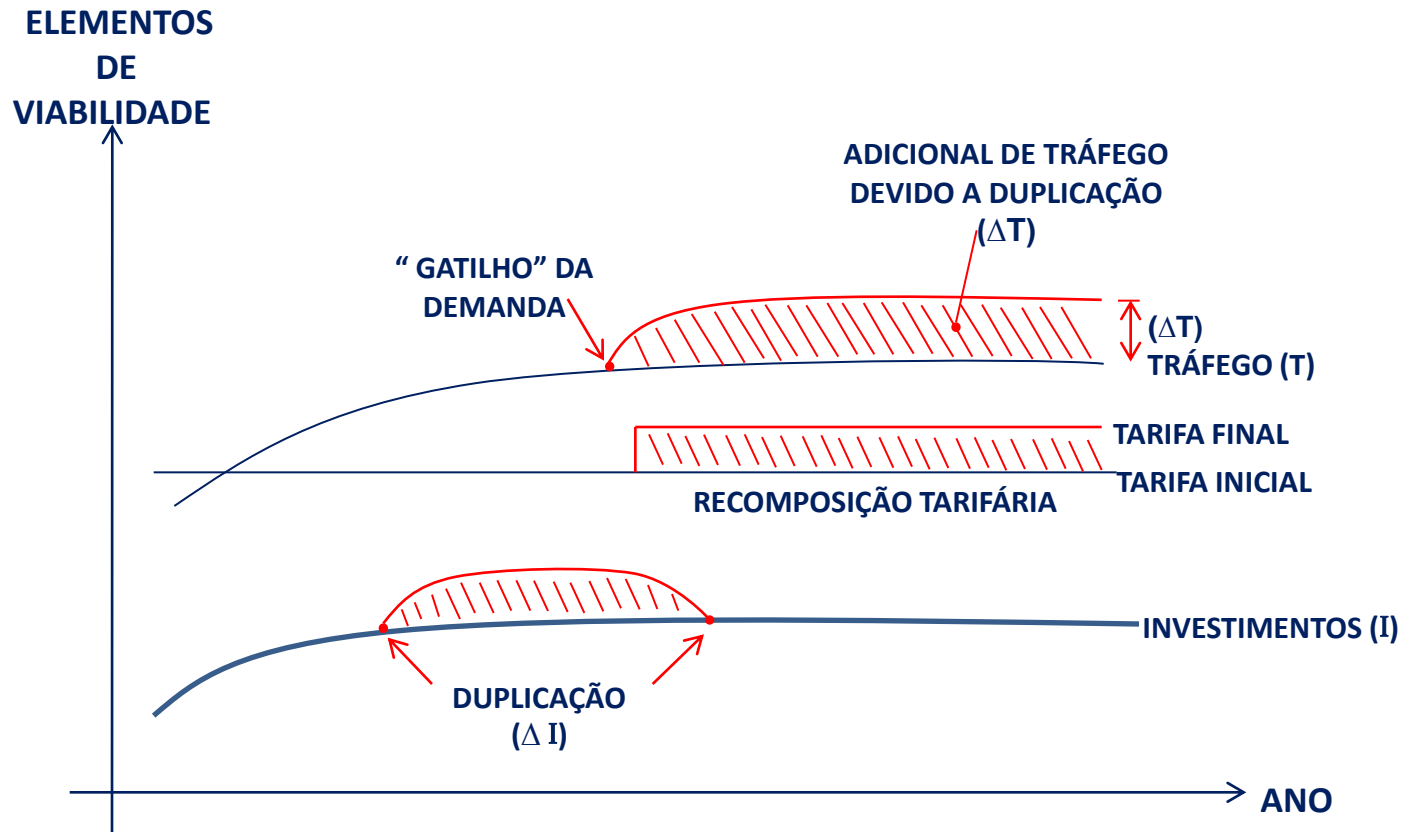


## PROGRAMA DE INVESTIMENTO E FLUXO DE CAIXA





## INVESTIMENTOS EM EXPANSÃO DE CAPACIDADE MODELO DE PRECIFICAÇÃO DA TARIFA



**SETOR FERROVIÁRIO**

**CARACTERÍSTICAS BÁSICAS ATUAIS DO SISTEMA**

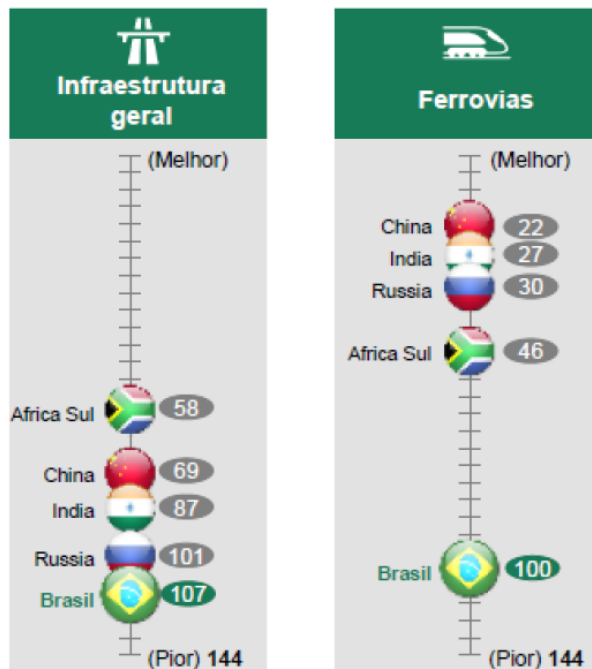
## ***CARACTERÍSTICAS DO SISTEMA FERROVIÁRIO***

- **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

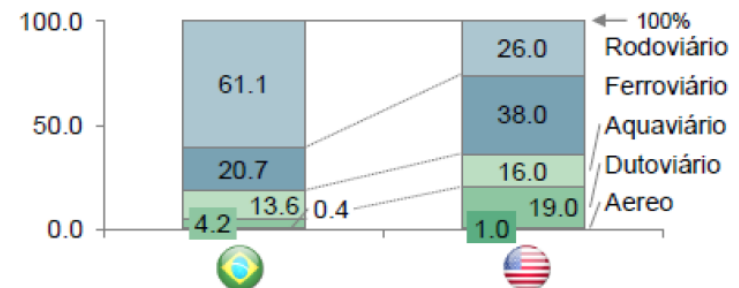
### Infraestrutura brasileira é reconhecidamente de baixa qualidade

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

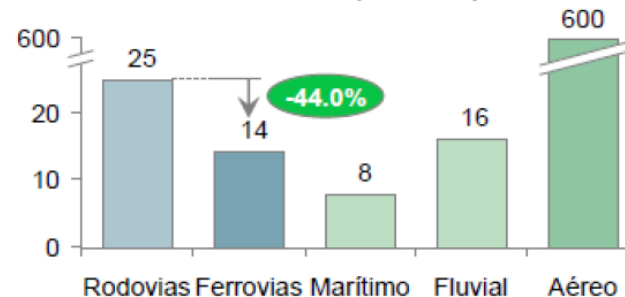


### Mix de modais logísticos com foco em rodovias, um dos mais custosos

Matriz de transporte (% de carga transportada)



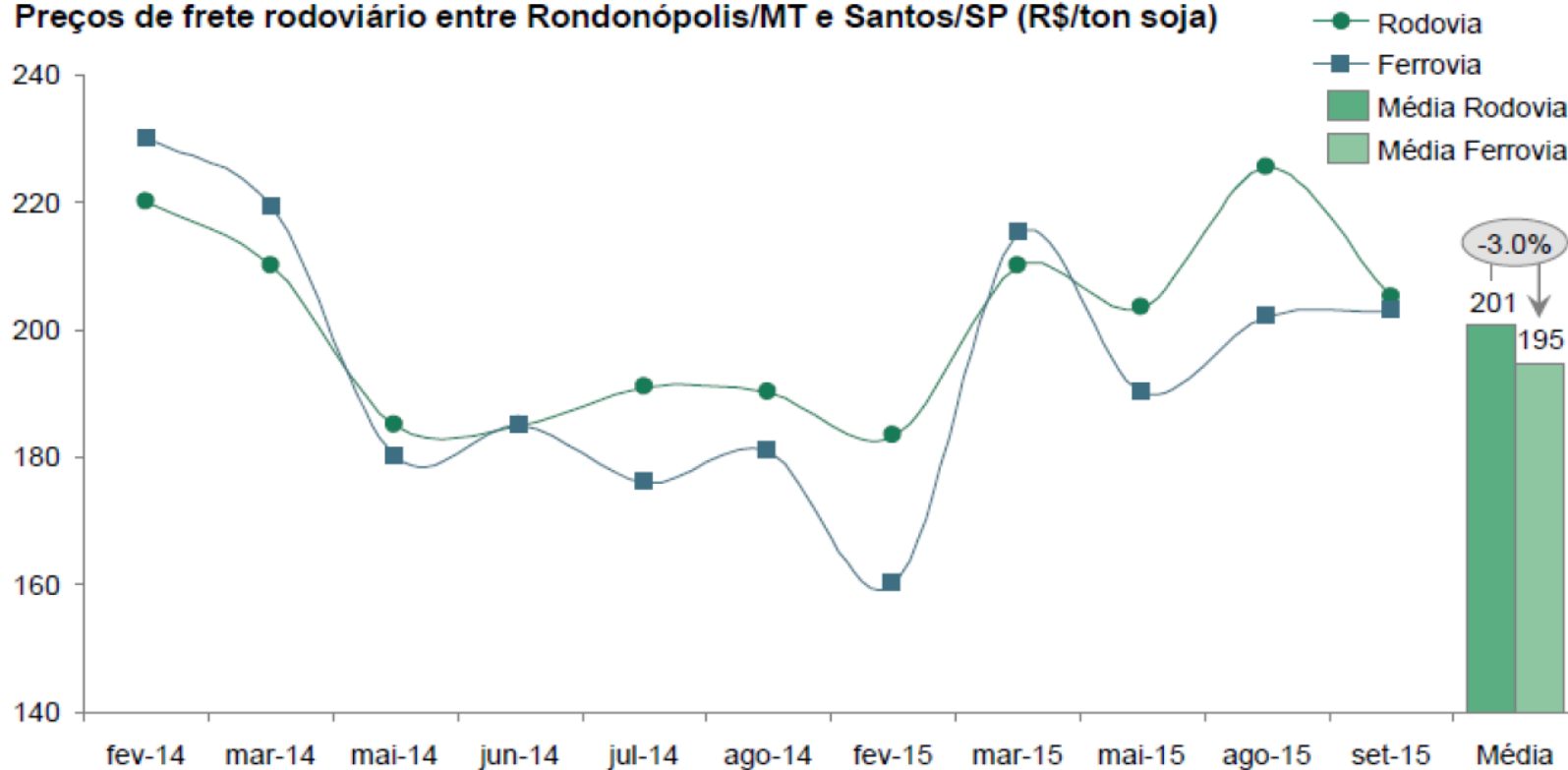
Custo dos modais Brasil (US\$/ton)



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 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 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 FIOF, 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 Itaquí/MA.
- .. A outra parte terá que 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 (OFI's) de forma a promover a Competição e a Redução de Custo Logístico.

## APROPRIAÇÃO DE BENEFÍCIOS

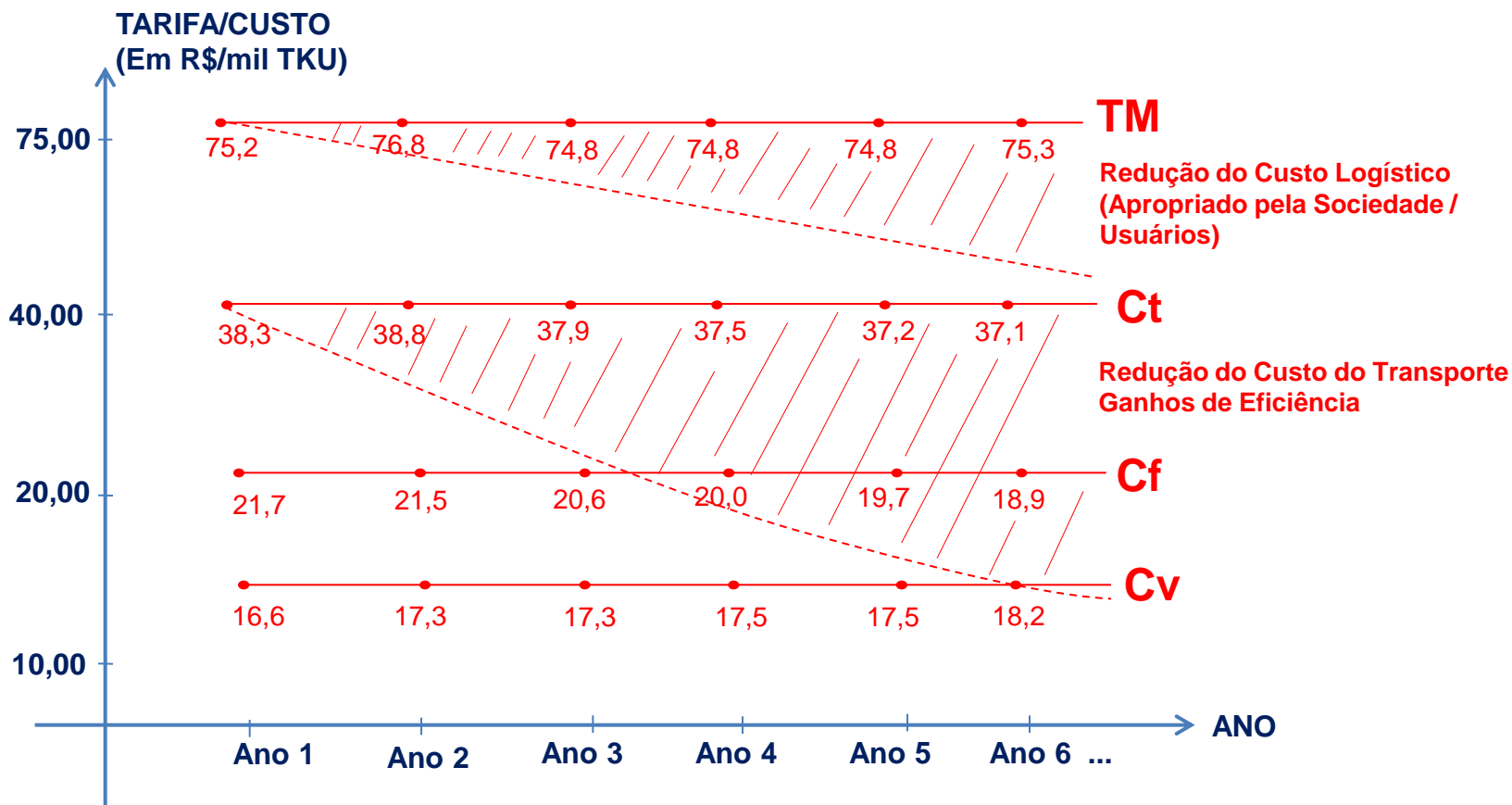
AP nº 10/2016 – EVOLUÇÃO DA TARIFA x CUSTO



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”).**
- **Obrigações 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!**