

Comissão de serviços de infraestrutura do

Senado Federal

Brasília, 26/05/2014

Cleverson Aroeira

*Chefe do Depto de Transportes
e Logística do BNDES*

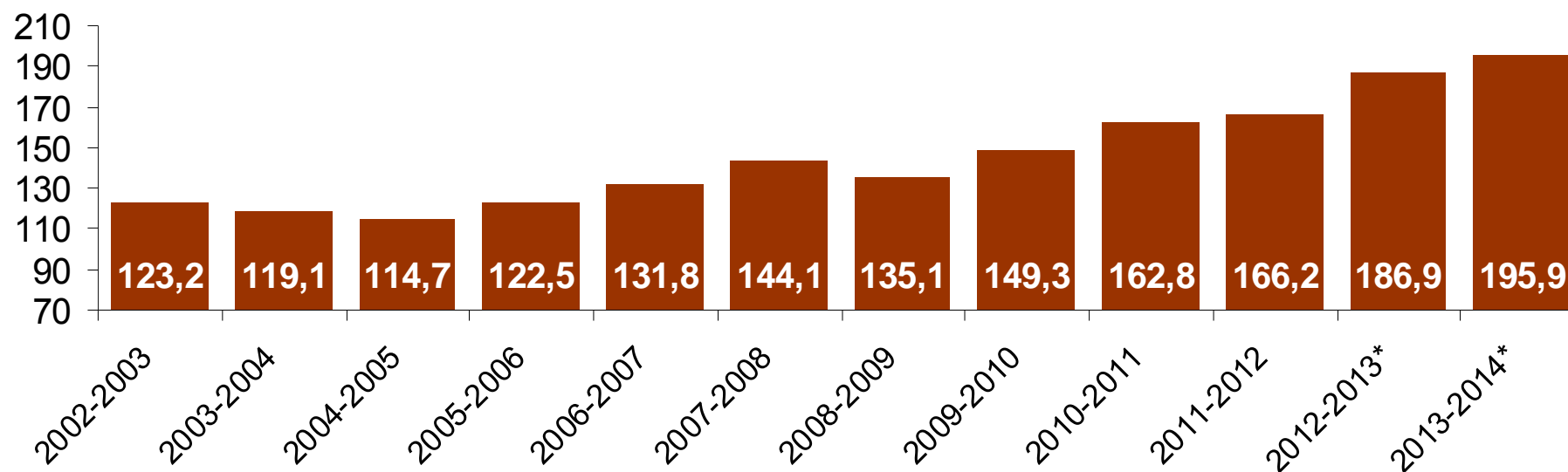


- 1 Logística: contexto e diagnóstico**
- 2 Análise setorial**
- 3 Aspectos para atração do capital privado**

1 Contexto e diagnóstico

→ Safra brasileira em constante expansão, pressionando os corredores logísticos.

Safra brasileira de grãos, em milhões de toneladas



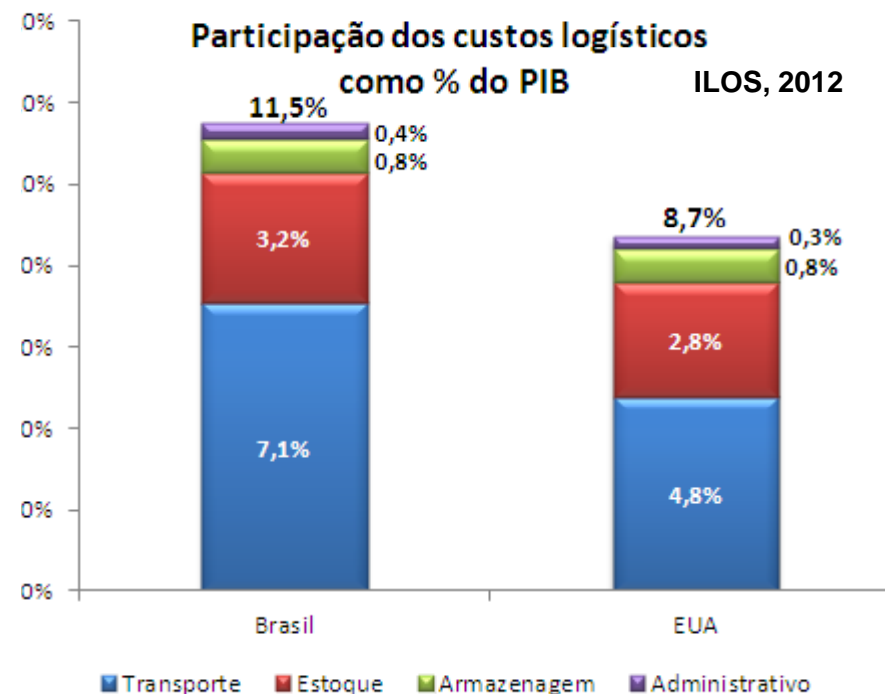
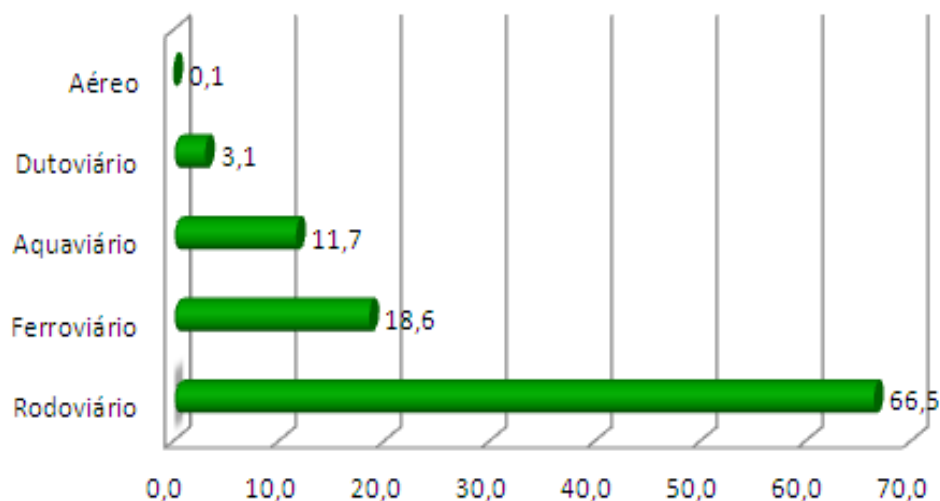
Fonte: MAPA, apud Ministério da Fazenda

Matriz brasileira do transporte de cargas resulta em altos custos logísticos



Matriz de Transportes (% TKU por Modal)

ILOS, 2012



O custo de transporte no Brasil é quase 30% superior ao dos EUA, em relação ao PIB, representando um impacto de 16% no custo logístico total

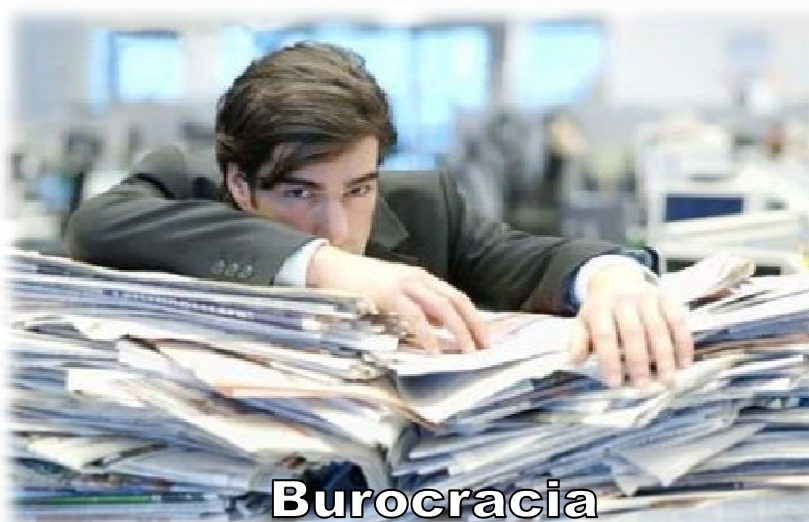
Os gargalos logísticos são amplamente conhecidos



Passagens em Nível Críticas



Filas de Espera de Navios



Burocracia



Acessos Portuários Terrestres

Há diversos passivos socioambientais associados



Favela Conceiçãozinha



Rio de Janeiro



Acesso Rodoviário ao Porto

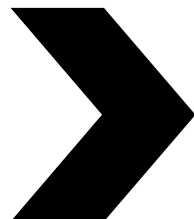


Cidade / Porto

DESAFIOS

Promover a integração entre os diversos modais

Elevar os investimentos em infraestrutura de transportes



OBJETIVOS

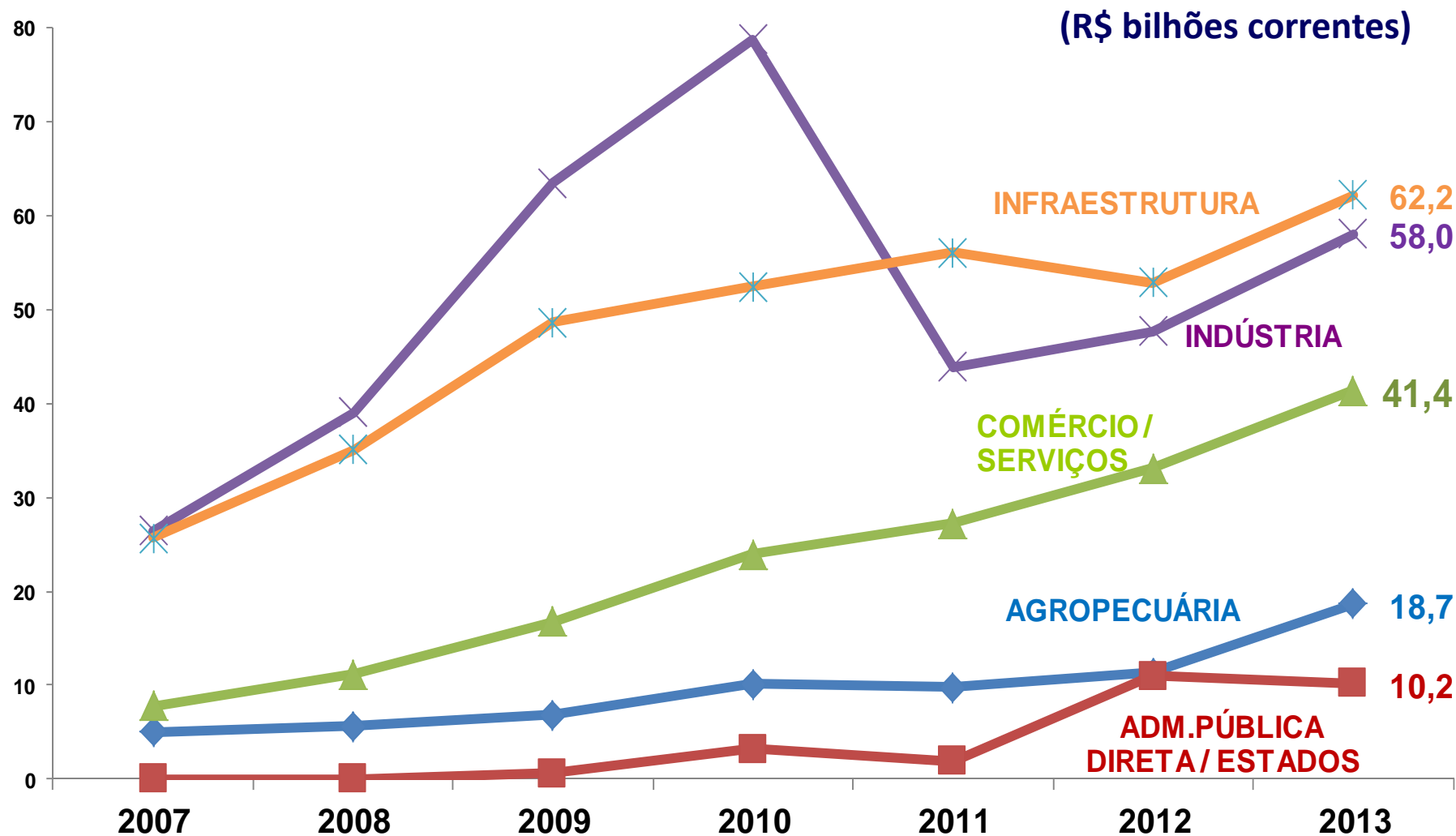
Ampliação da capacidade de transporte

Redução de custos logísticos (eficiência)

Aumento da competitividade dos produtos do país

Solução: parcerias estratégicas com o setor privado (concessões e PPP)

Desembolsos BNDES por setor: importância crescente da Infraestrutura

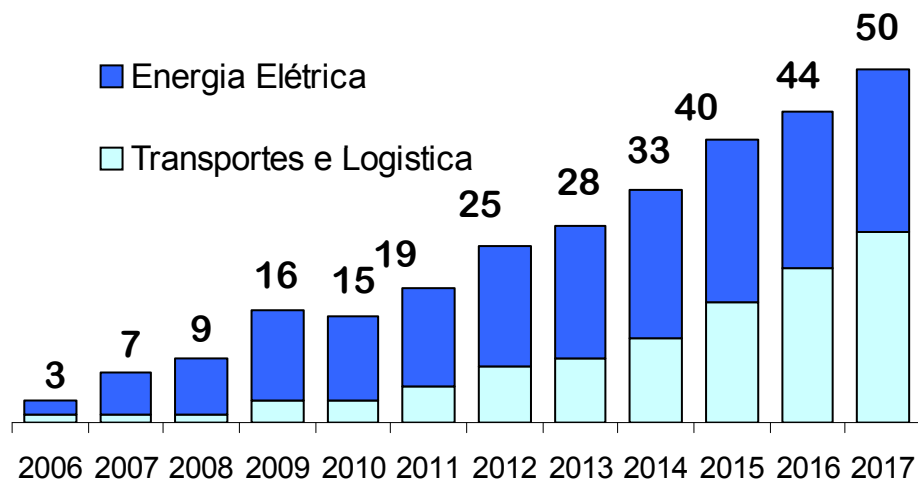


Obs: Adm. Pública/Estados – contém os desembolsos nos programas PEF, PROINVESTE e BNDES Estados

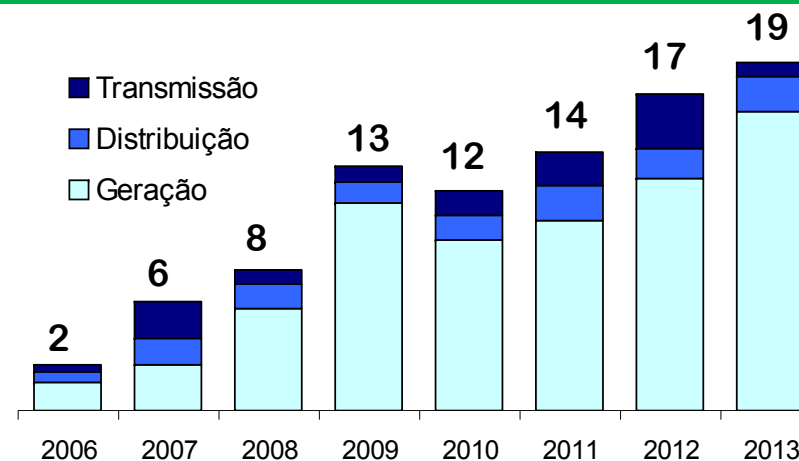
Desembolso Anual para Infraestrutura



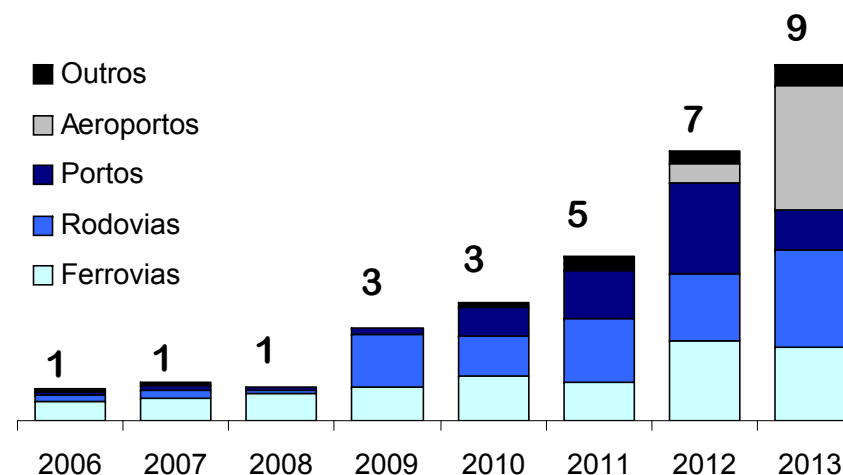
Desembolso da Área de Infraestrutura



Desembolso nos Segmentos de Energia

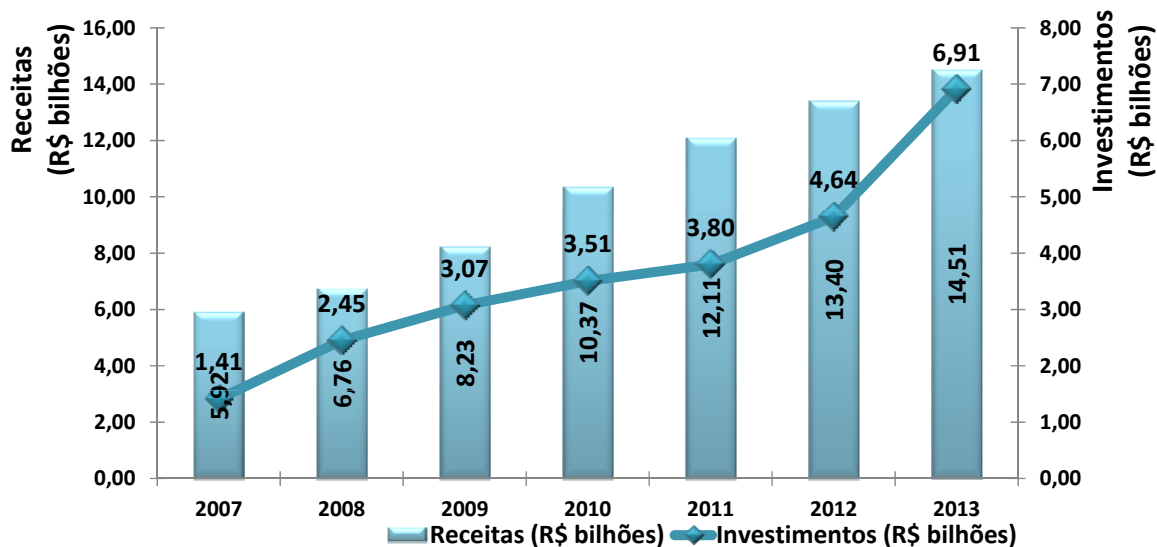


Desembolso nos Segmentos de Logística



2 Análise Setorial

Concessões rodoviárias: crescimento significativo em extensão, tráfego e investimentos



Brasil tem uma das maiores redes de concessões rodoviárias do mundo:

- 55 concessionárias
- 18,4 mil km e
- Marco regulatório maduro

Fonte: ABCR

* Valores correntes

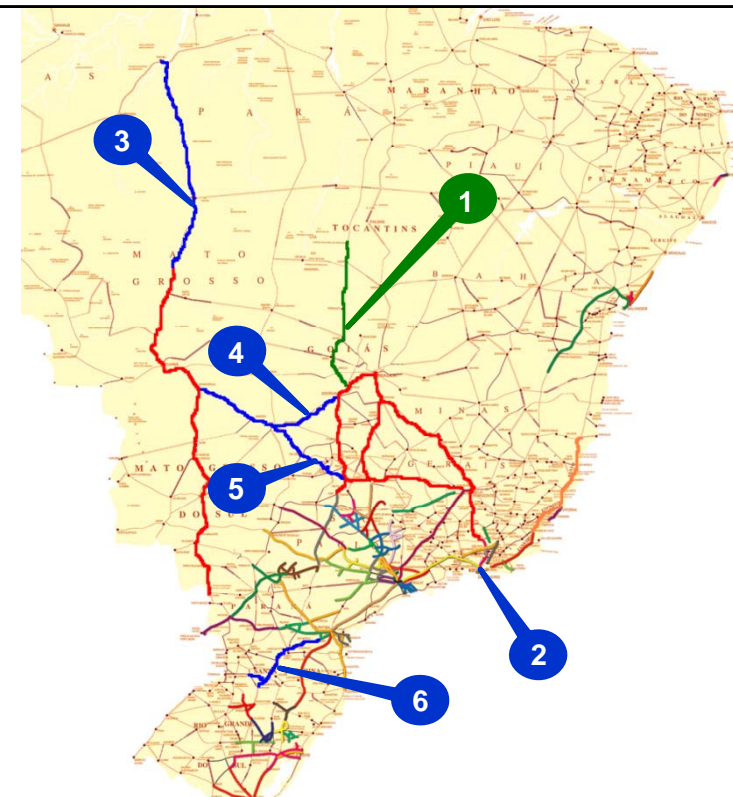
Novas concessões rodoviárias federais



# Rodovia	Trecho	Duplicação (km)	Extensão (km)
1 BR-050 GO/MG	Cristalina/GO - Divisa MG/SP	219	437
2 BR-163 MT	Divisa MT/MS - Sinop	737	851
3 BR-163 MS	Divisa MS/MT - Divisa MS/PR	818	847
4 BR-060/153/262 DF/GO/MG	Brasília - Divisa MG/SP - Betim	648	1.177
5 BR-040 DF/GO/MG*	Brasília - Juiz de Fora	715	937
* incluindo os trechos de conversão de multifaixa em duplicação		3.136	4.248

# Rodovia	Trecho	Duplicação (km)	Extensão (km)
1 BR-153 TO/GO	Anápolis/GO - Aliança do Tocantins/TO	599	625

Rodovias Concedidas



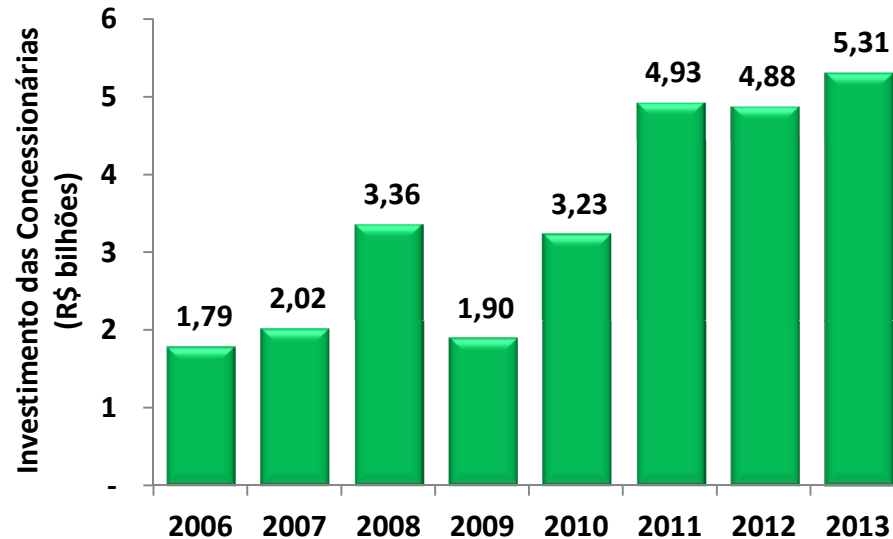
# Rodovia	Trecho	Extensão
2 BR-101 RJ	Ponte Rio-Niterói	13
3 BR-163/230 MT/PA	Sinop - Miritituba	976
4 BR-364/060 MT/GO	Rondonópolis - Goiânia	704
5 BR-364 GO/MG	Jataí - Entr BR-153	439
6 BR-476/153/282/480 PR/SC	Lapa - Chapecó - Divisa SC/RS	493
		2.625

Concessões ferroviárias: país conta com 13 concessões no modelo verticalizado



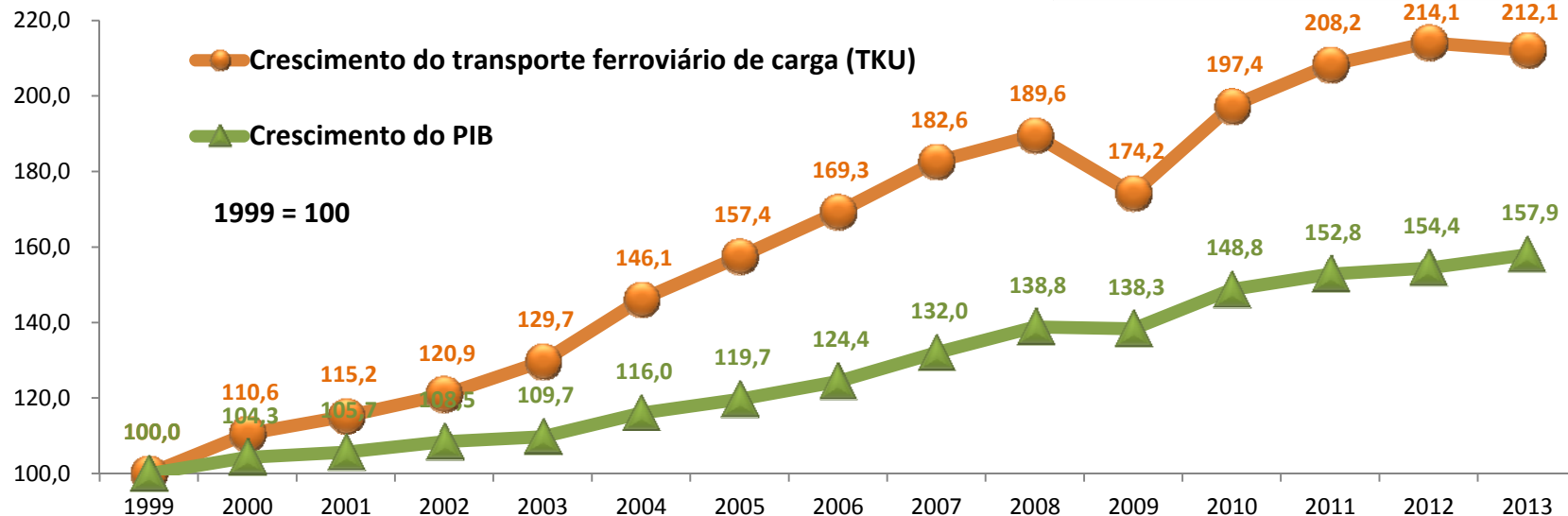
- Entre 1996/1999, a malha ferroviária brasileira foi concedida à iniciativa privada, na maioria dos casos, por 30 anos, sendo segregada em 6 malhas regionais
- Atualmente existem 13 concessões
- Da malha concedida de 29 mil km, cerca de 22 mil km são efetivamente utilizados

As concessões ferroviárias ampliaram investimentos e aumentaram a produtividade...



TMCA do investimento ferroviário = 17% (2006-2013)

O transporte ferroviário de carga cresceu 112,1% no período 1999-2013, acima do crescimento do PIB nacional (57,9%)



Fonte: ANTT/ANTF

... mas o modelo não tem os incentivos apropriados para assegurar a ampliação da malha



PROGRAMA DE INVESTIMENTOS EM LOGÍSTICA

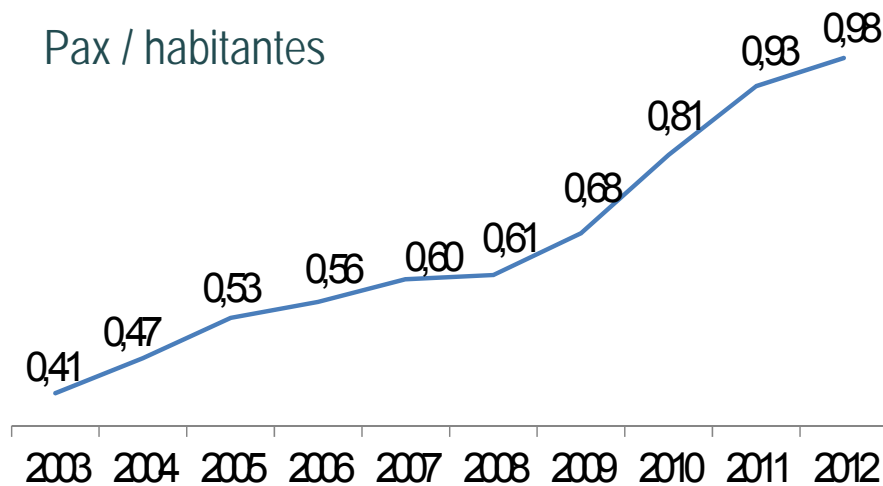
Exploração Privada da Infraestrutura

- ✓ Investimentos totais estimados: US\$46 bi (US\$26 bi nos primeiros 5 anos)
- ✓ Construção, manutenção e controle da circulação de trens
- ✓ Prazo de Concessão: 35 anos

Setor Público gerenciando risco de demanda

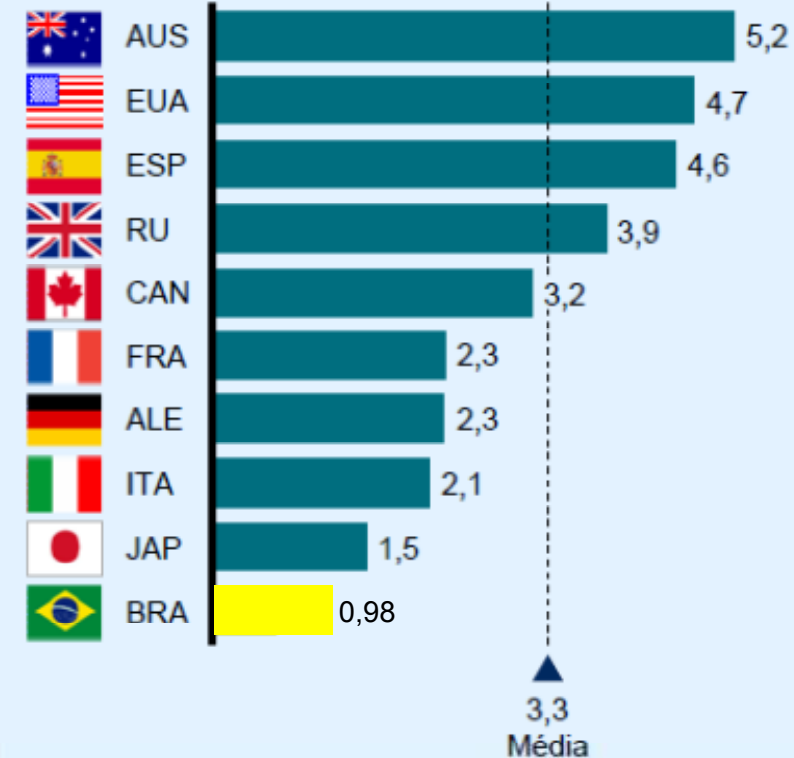
- ✓ Compra garantida da capacidade total e venda através de ofertas públicas
- ✓ Novos *Players*: Operadores Independentes
- ✓ Acessos abertos à toda rede de ferrovias

Potencial de Crescimento



A razão passageiro sobre população mais do que dobrou na última década

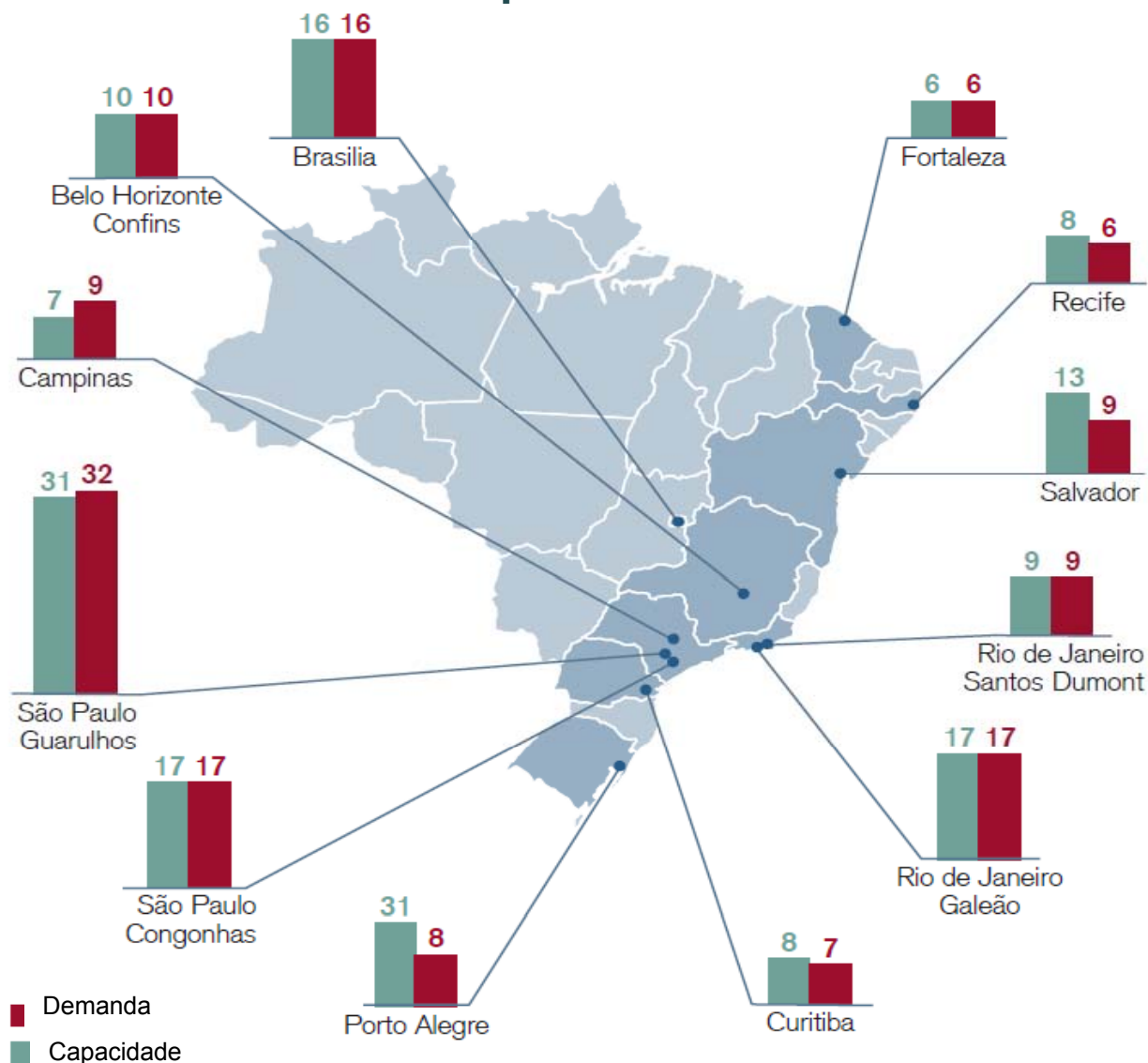
Razão de passageiros sobre população (Pax/habitantes)



Entretanto, a razão de passageiros sobre população ainda é menor do que 1/3 da média dos mercados maduros

Aeroportos

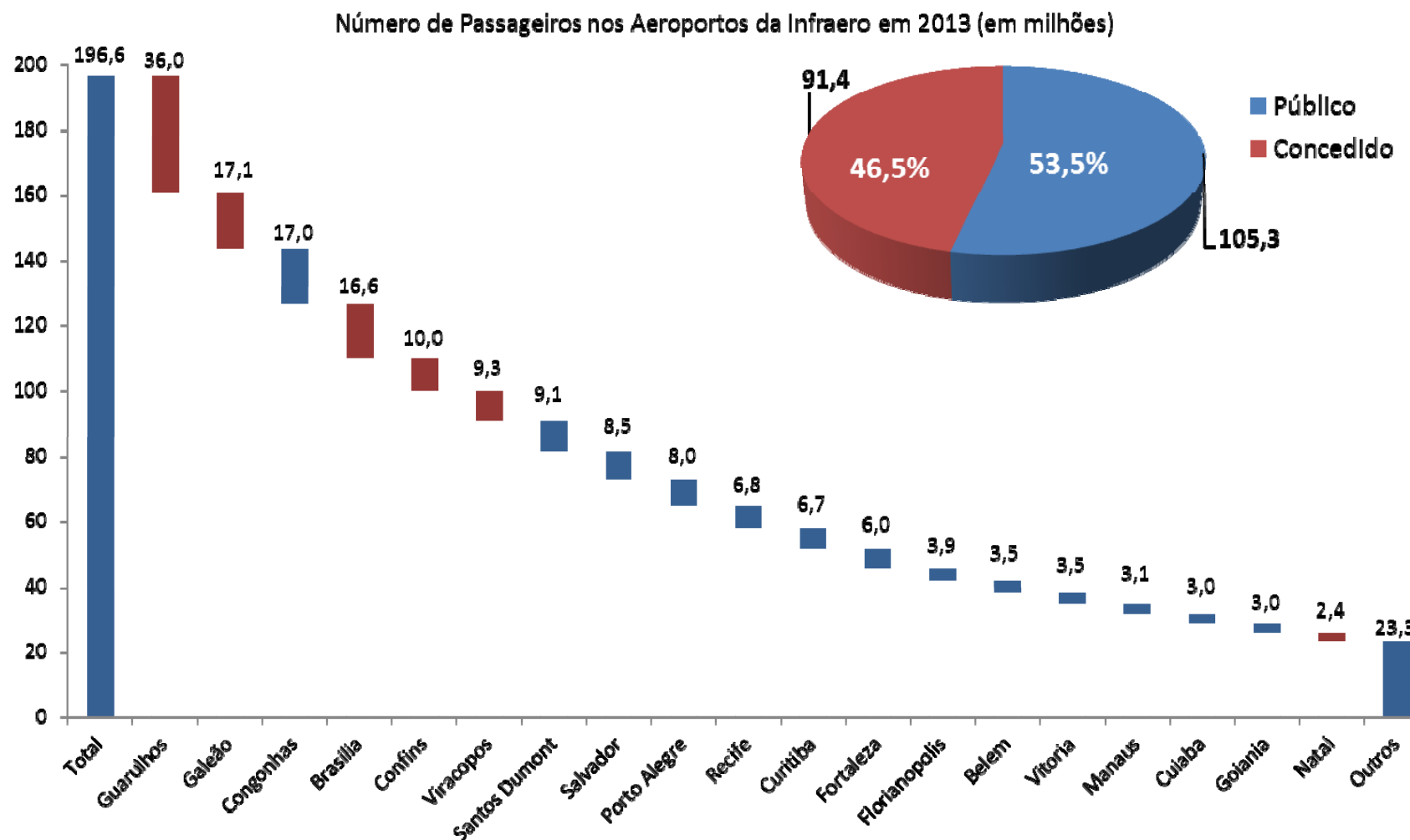
Diagnóstico da Infraestrutura Aeroportuária no Brasil



Fonte: Credit Suisse

Aeroportos

- Programa de concessões contempla até o momento 46% do tráfego de passageiros atual



Situação dos portos brasileiros



- 39 portos e 129 TUPs
- 904 mi t (2012)
- Aumento do índice de containerização
- Aumento da participação da corrente de comércio no PIB
- Crescimento da movimentação no período 2002-2012 (5,5% a.a.)

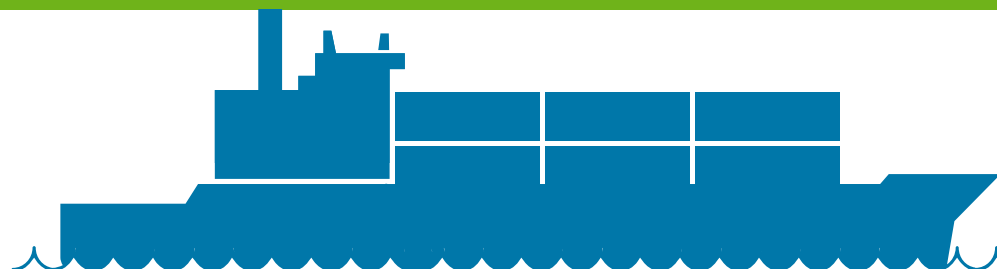
Blocos e # arrendamentos (Total 159)

- **Bloco 1 – 52**
(Santos e portos do Pará)
- **Bloco 2 – 39**
(Paranaguá e Salvador/Aratu)
- **Bloco 3 – 36**
(Suape, Itaquí e outros portos do N e NE)
- **Bloco 4 – 32**
(Vitória, Rio. Itaguaí. Itajaí, Rio Grande and S. F. do Sul)

2 Concessões de portos

25 portos





OBJETIVOS

- Aumento da competitividade das empresas brasileiras
- Aperfeiçoamento da cadeia de suprimentos do comércio exterior
- Melhoria dos acessos portuários marítimos e terrestres
- Melhoria da gestão dos portos públicos

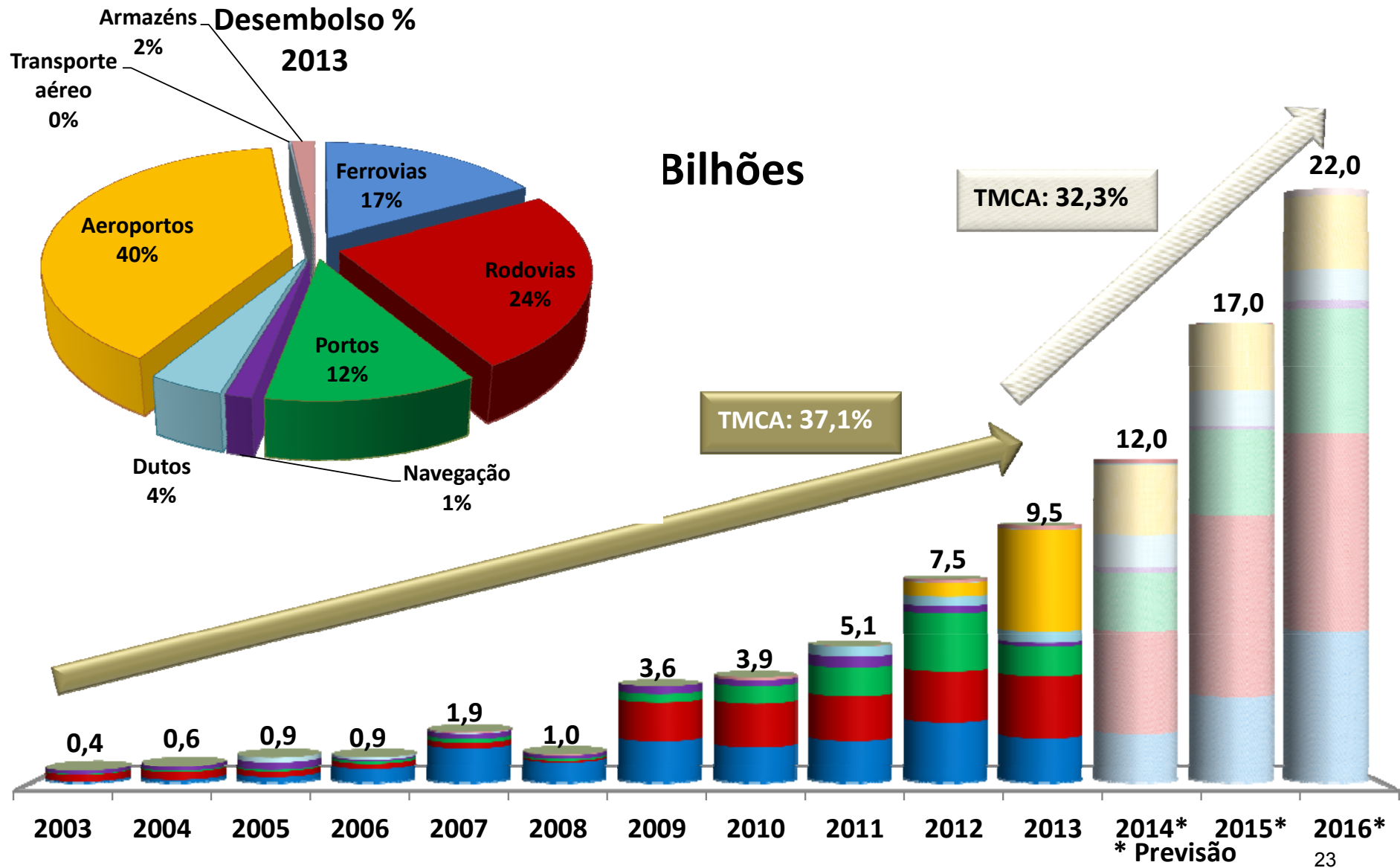
ARRENDAMENTOS E CONCESSÕES PORTUÁRIAS

- Nova Lei dos Portos
- Novos arrendamentos de áreas nos portos públicos (160 terminais)
- Concessão da administração de novos portos públicos
- Investimento: ~R\$ 8,7 bilhões
- Prazo: 25 anos prorrogável uma vez
- Critério de seleção: maior capacidade de movimentação, menor tarifa ou menor tempo de movimentação

TERMINAIS PRIVADOS – TPs

- Eliminação de barreiras à entrada para TPs fora do porto público
- Uso indistinto de carga própria e de terceiros
- Investimento estimado: R\$ 23,5 bilhões
- Prazo: 25 anos, renováveis
- Autorizações precedida de anúncio ou chamada pública
- Contratos de adesão
- Não há reversão de bens

Evolução dos desembolsos em Logística



3 Aspectos para atração do capital privado

Setores que passam
por reformas



Portos
Ferrovias

Setores com regras mais
consolidados



Rodovias
Aeroportos

- Estrutura de financiamento
(prazos de financiamento adequados e taxas competitivas)
- Acesso aos mercados de capitais e cofinanciamento
- Alocação adequada dos riscos e estrutura balanceada de garantias
 - Marco regulatório (oferecendo estabilidade econômica e jurídica)
 - Riscos não gerenciáveis assumidas pelo poder concedente ou entidade garantidora
 - Redução de sobrecustos e de riscos de construção
(informações detalhadas de engenharia antes da licitação)
- Endereçamento do risco de licenciamento ambiental

ABGF

- Criação de ABGF (Agência Brasileira de Gestora de Fundos Garantidores e Garantias) – gerencia fundos de garantia, dentre os quais o FGIE - Fundo de Garantia de Infraestrutura
- Papel complementar ao mercado: lida com riscos não gerenciáveis e/ou não seguráveis pelo mercado

FGIE

- Importante na fase de *pre-completion* para financiamento de projetos de infraestrutura com altos investimentos iniciais
- Garantia em favor da SPE em relação às obrigações assumidas com os credores
- Contribui para cobrir sobrecustos devido a riscos não gerenciáveis e não seguráveis até a conclusão física
- Cobertura de risco de crédito na até a fase operacional

- As rodovias do PIL estão inaugurando um novo modelo de alocação de risco para o licenciamento ambiental: o poder concedente é responsável por obter todas as licenças
- Empenho engajado da agência reguladora, do Ibama e do governo federal (EPL e Ministério dos Transportes)
- Portaria Interministerial (MMT / MT n ° 288/13) definiu um procedimento acelerado para rodovias federais
- Início rápido das obras civis de acordo com as características definidas na portaria (trechos em duplicação que não geram passivos ambientais significativos)

- ❑ Modelo mundialmente pouco experimentado no transporte de cargas
- ❑ Risco de demanda
 - A VALEC é o pilar de sustentação financeira da concessão, principalmente nos primeiros anos (ramp up)
 - A VALEC poderá, na venda de capacidade, utilizar uma política tarifária indutora do uso da infraestrutura
- ❑ Necessidade de projetos detalhados para prevenir sobrecustos e atrasos
- ❑ Questões que merecem tratamento especial: responsabilidade pelos acidentes ou falta de isonomia na comercialização da disponibilidade de capacidade
- ❑ Licenciamento ambiental requer engajamento de todas as entidades envolvidas (ex.: experiência com concessões de rodovias)
- ❑ Estruturação adequada do financiamento e garantias

- ❑ Regulamentação eficiente
- ❑ Financiamento de longo prazo com condições adequadas (âncora do BNDES)
- ❑ Esforço à participação de financiamento privado e do mercado de capitais
- ❑ Alocação adequada de riscos e estrutura adequada de garantias
- ❑ Compartilhamento de garantias
- ❑ Riscos não gerenciáveis e não seguráveis assumidos pelo poder concedente e/ou fundos garantidores
- ❑ Maior detalhamento do custo do projeto por ocasião dos editais

Obrigado!

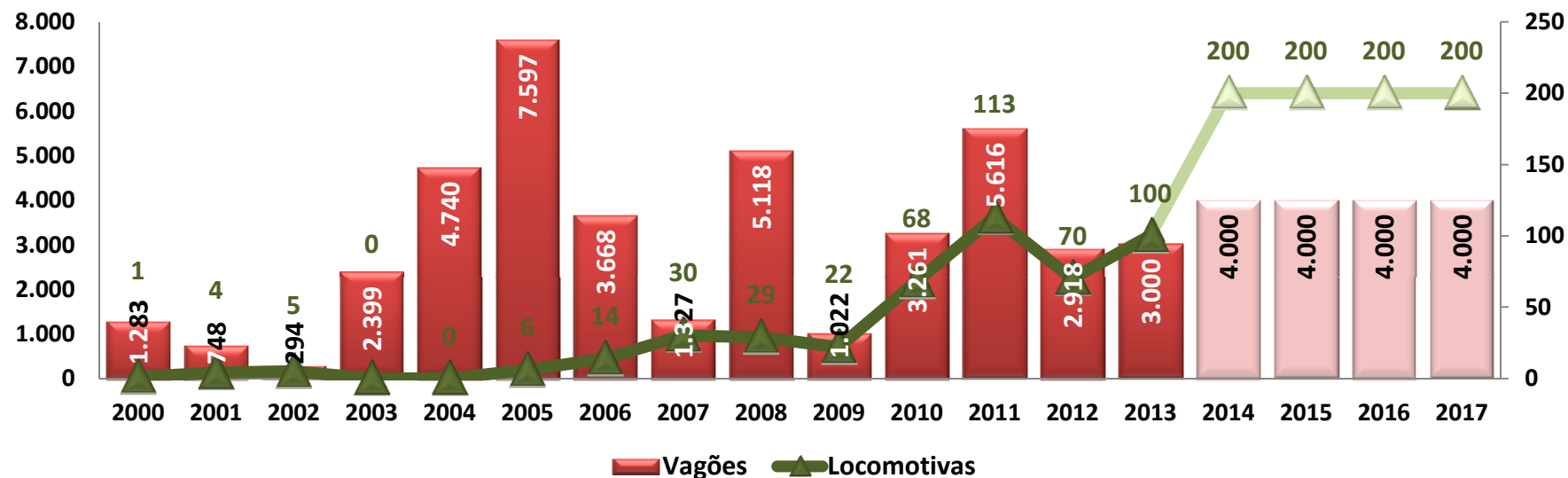
Cleverson Aroeira

BNDES

Área de Infraestrutura

Departamento de Transportes e Logística

E-mail: *delog@bndes.gov.br*



Brasil tem uma relevante indústria ferroviária

Produção média nos últimos 10 anos: 3.827 vagões e 45 locomotivas

A perspectiva para os próximos anos:

4.000 vagões/ano e 200 locomotivas/ano (pequeno e grande porte)



Duplicação da capacidade

Investimento concentrado nos primeiros 5 anos

Novas concessões são complementares às existentes

Prazo de concessão: 30 anos

Pedágio a partir da conclusão de 10% da duplicação

Critério de seleção: menor tarifa



OBJETIVOS

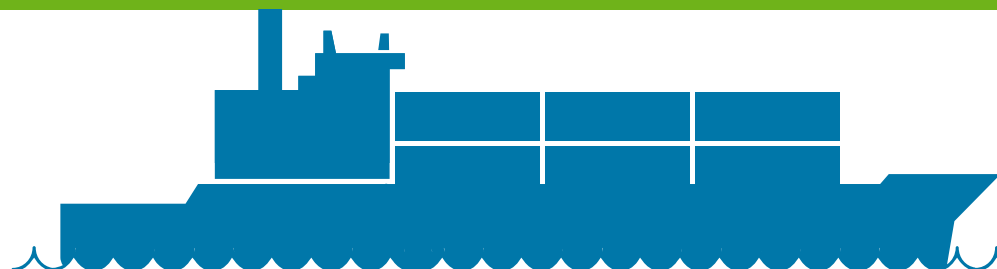
- Expansão, modernização e integração da rede ferroviária
- Novo modelo de investimento / exploração
- Redução do poder de monopólio na oferta de serviços de transporte

CONCESSIONÁRIAS INFRAESTRUTURA

- Construção, manutenção e controle da circulação de trens
- Prazo da concessão: 35 anos

MODELO DE CONCESSÃO DA OPERAÇÃO

- Compra da capacidade total garantida (Valec)
- Capacidade vendida através de oferta pública (Valec)
- Rede operada através do modelo *open access*
- Eliminação de barreiras à entrada na operação
- Novos *players*: operadores independentes e usuários donos de carga



OBJETIVOS

- Aumento da competitividade das empresas brasileiras
- Aperfeiçoamento da cadeia de suprimentos do comércio exterior
- Melhoria dos acessos portuários marítimos e terrestres
- Melhoria da gestão dos portos públicos

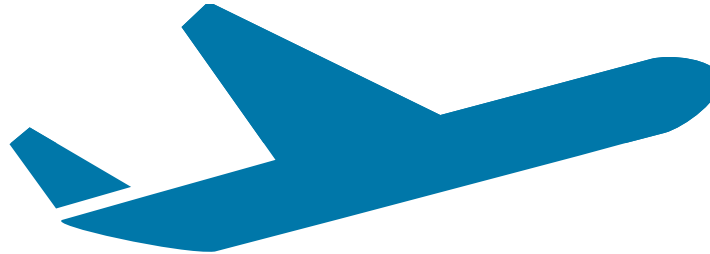
ARRENDAMENTOS E CONCESSÕES PORTUÁRIAS

- Nova Lei dos Portos
- Novos arrendamentos de áreas nos portos públicos (160 terminais)
- Concessão da administração de novos portos públicos
- Investimento: ~R\$ 8,7 bilhões
- Prazo: 25 anos prorrogável uma vez
- Critério de seleção: maior capacidade de movimentação, menor tarifa ou menor tempo de movimentação

TERMINAIS PRIVADOS – TPs

- Eliminação de barreiras à entrada para TPs fora do porto público
- Uso indistinto de carga própria e de terceiros
- Investimento estimado: R\$ 23,5 bilhões
- Prazo: 25 anos, renováveis
- Autorizações precedida de anúncio ou chamada pública
- Contratos de adesão
- Não há reversão de bens

* Antaq: Agência Nacional de Transporte Aquaviário



OBJETIVOS

- Concessão de grandes aeroportos: Galeão e Confins
- Expansão, manutenção e operação dos aeroportos
- Investimentos na rede de aviação regional

CONCESSÕES

- Experiência mínima do operador: pelo menos 35 mi pax/ano
- Consórcio:
 - Participação mínima do operador: 25%
 - Participação da Infraero: 49%
- Critério de seleção:
 - maior proposta econômica
 - percentual da tarifa a ser paga ao governo

Portos: Resultados dos Bloco 1 e 2



Portos	Investimento (R\$ bi)	No. de áreas arrendadas	Volume movimentado em 2012		Aumento de capacidade	
			(mi ton)	(mi ton)	(mi ton)	%
Bloco 1 Porto de Santos	1,5	9	105	18	17%	
Portos do Pará	3,2	20	22	36	164%	
Bloco 2 Porto de Paranaguá	1,7	11	34	30	88%	
Porto da Bahia	1,1	4	18	7	39%	
TOTAL	7,5	44	179	91	51%	

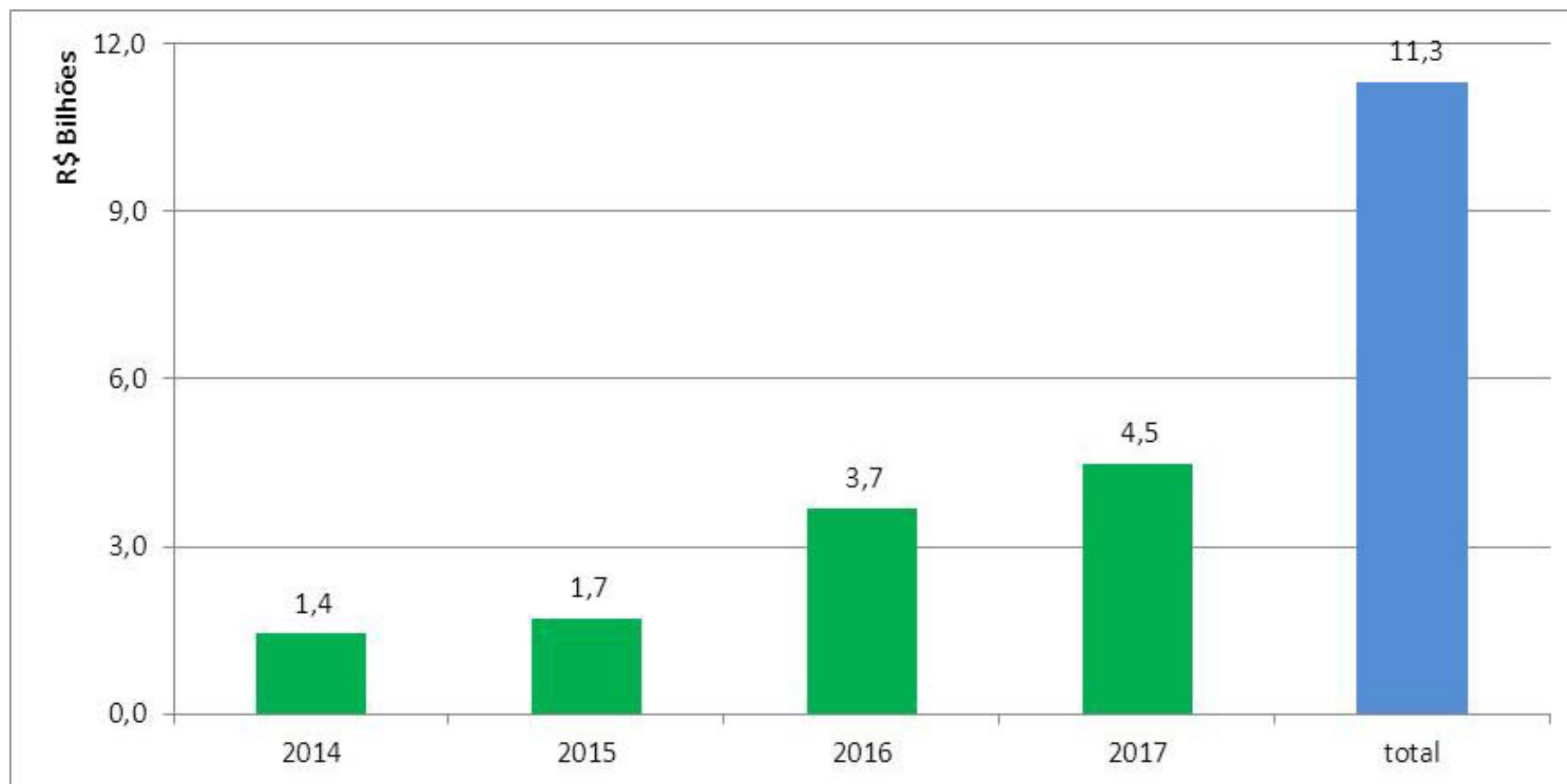
Portos e suas principais cargas:	Carga geral	Contêiner	Granel Líquido	Granel Sólido	Veículos	Gás	Total
Bloco 1 Porto de Santos	2	2	2	3	(a)		9
Portos do Pará	(b)	1	8 (c)	7		4	12
Bloco 2 Porto de Paranaguá	1		1	8	1		11
Porto da Bahia	1	1	1	1			4

(a) Terminal STS10 movimentará contêiner e veículos

(b) Terminal BEL01 movimentará contêiner e carga geral

(c) Terminal VDC04 movimentará granéis líquidos e sólidos

Programa: Perspectiva de Investimentos



*Fonte: EVTEs Portos