V Brasil nos Trilhos

AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA

A gente nunca para.

Agenda

- Perfil
- Investimentos
- Projetos de Expansão
- Ferrovias no Brasil – Modelos Regulatórios

Principais fatos históricos da ALL

Março de 1997
Início das atividades
Privatização Malha Sul

Agosto de 1999
Aquisição das ferrovias argentinas (Meso e BAP)

Julho de 2001
Aquisição da Delara
Consolidação Logística

Junho de 2004
Lançamento de ações na BOVESPA

Maio de 2006
Aquisição da Brasil Ferrovias

Janeiro de 2008
Lançamento do Instituto ALL de Educação e Cultura

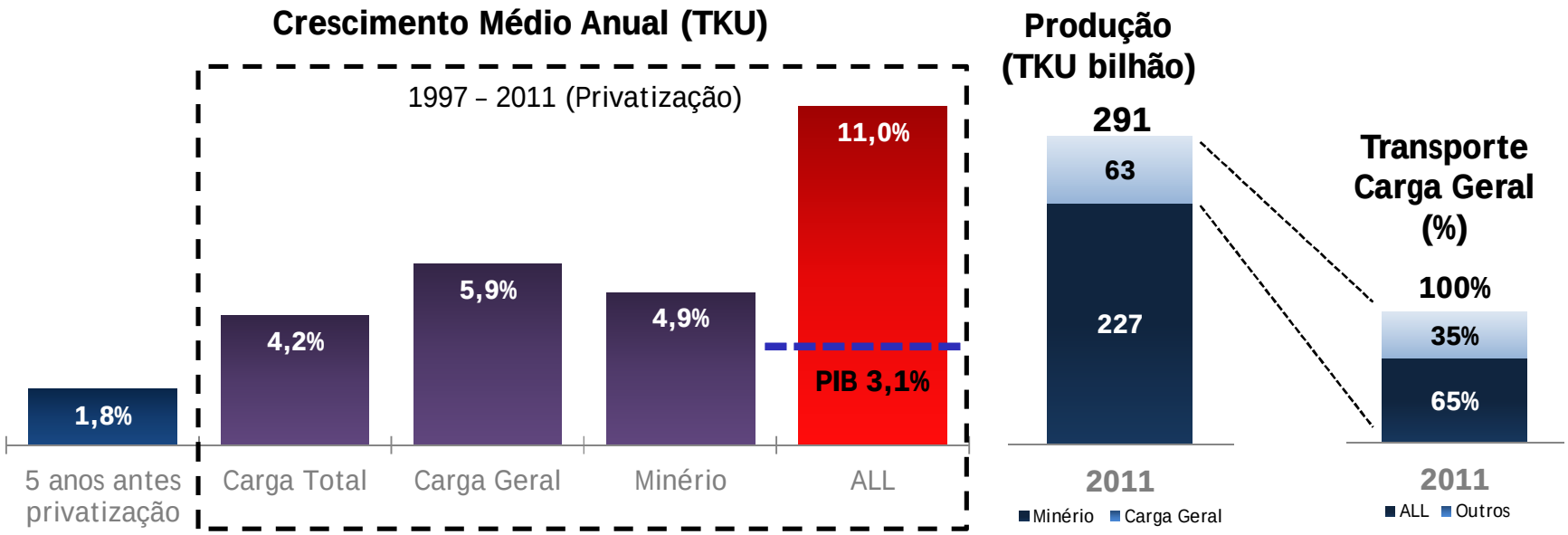
Dezembro de 2010
Criação da Brado Logística

Junho de 2011
Criação da Ritmo Logística

Dezembro de 2011
Criação da Vetria Mineração

Produção e Produtividade

Aumento da participação no transporte ferroviário do Brasil

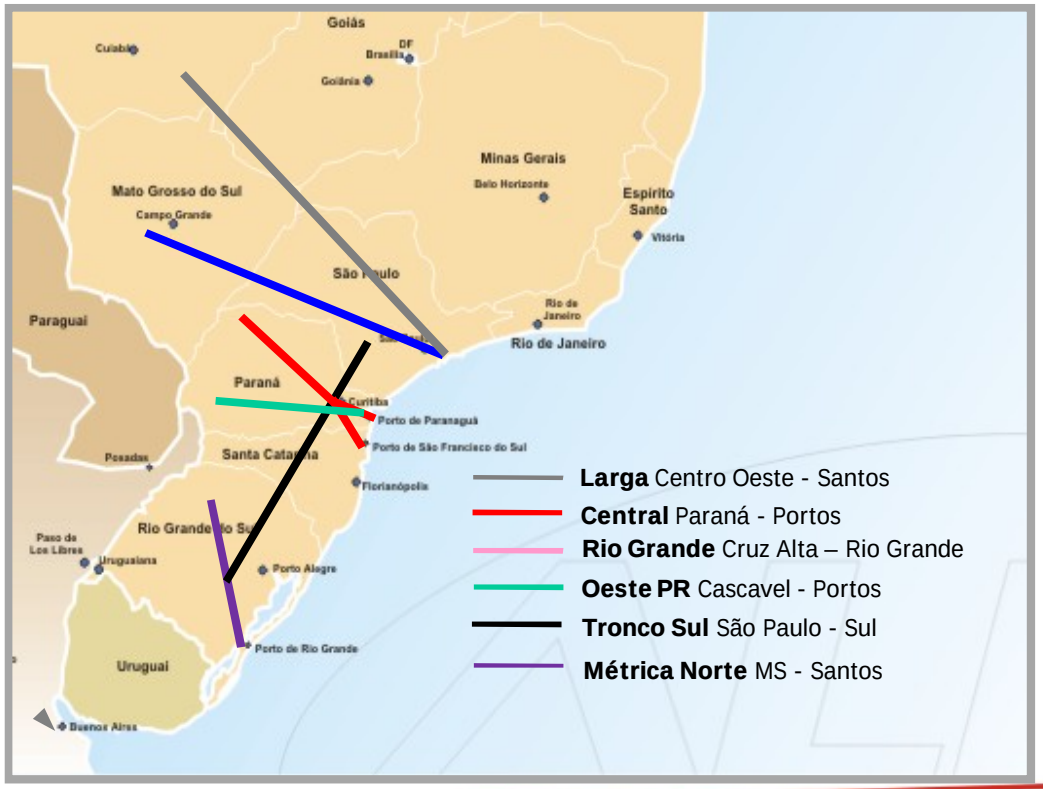


- O crescimento médio da ALL desde 1997 foi 2,4 vezes maior que o crescimento médio do total das ferrovias e 1,8 vezes o de carga geral
- A participação da ALL no total de carga geral transportada pela ferrovia cresceu aproximadamente 2x desde 1997

Fonte: *ANTF*

Ferrovia gera eficiência logística dentro e fora de sua região de atuação

Principais Corredores Logísticos da ALL



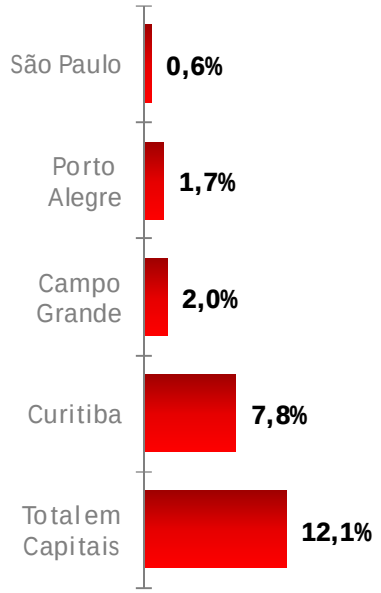
- Ferrovia reduz frete nos corredores logísticos em que atua
- Caminhões são deslocados para outras regiões aumentando oferta de transporte e pressionando frete
- Crescimento da ferrovia aumenta eficiência logística dentro e fora de sua área de atuação

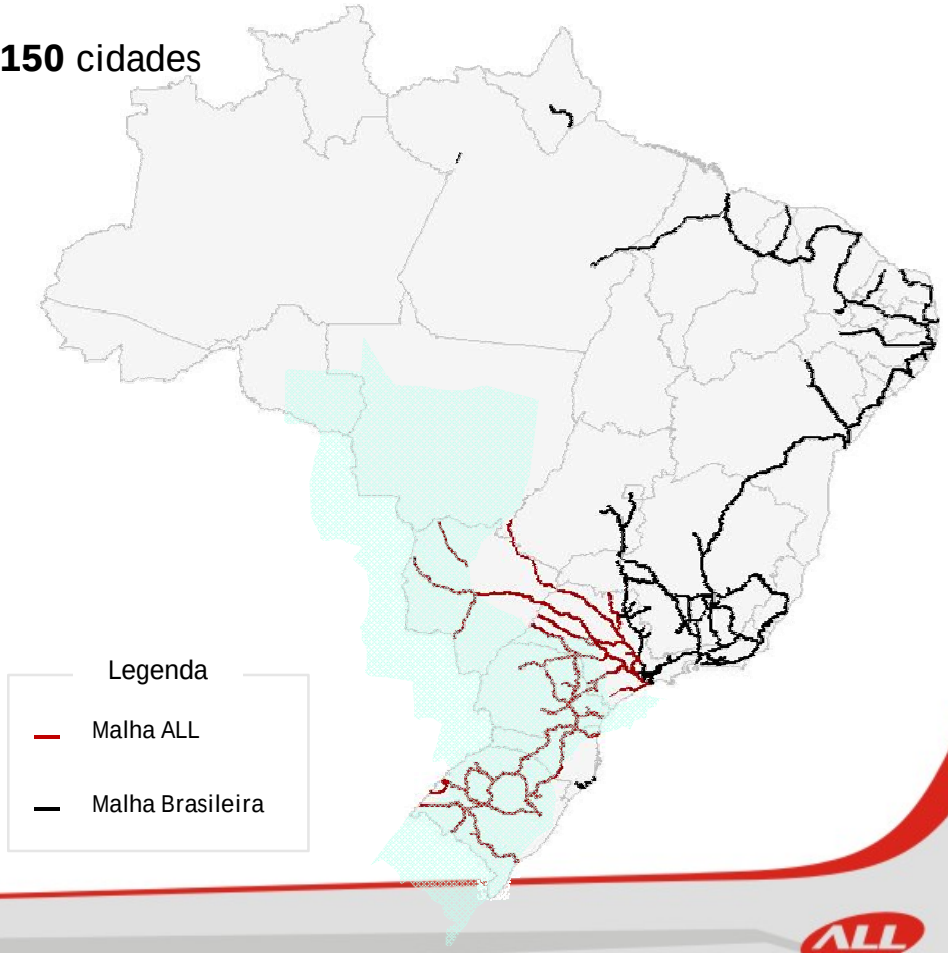
Produção e Produtividade

Geração de valor e renda no interior

- ALL emprega aproximadamente 12 mil colaboradores, (8 mil) próprios e (4 mil) terceiros em 6 estados brasileiros
- **90%** dos colaboradores no interior, em mais de **150** cidades

Colaboradores em Capitais





Formação de Gente

Capacitamos mais de 15 mil pessoas para operação ferroviária

- **Universidade Ferroviária**
  - Mais de 400 mil horas de treinamento em 2010
  - Cerca de 400 Maquinistas, Técnicos e Engenheiros treinados por ano
  - Mais de R$11 milhões investidos em 2011

- **ALL nos Trilhos da Educação**
  - O objetivo do programa é que todos os colaboradores da ALL concluam o Ensino Médio
  - 461 colaboradores alcançaram este objetivo desde 2002 devido ao programa

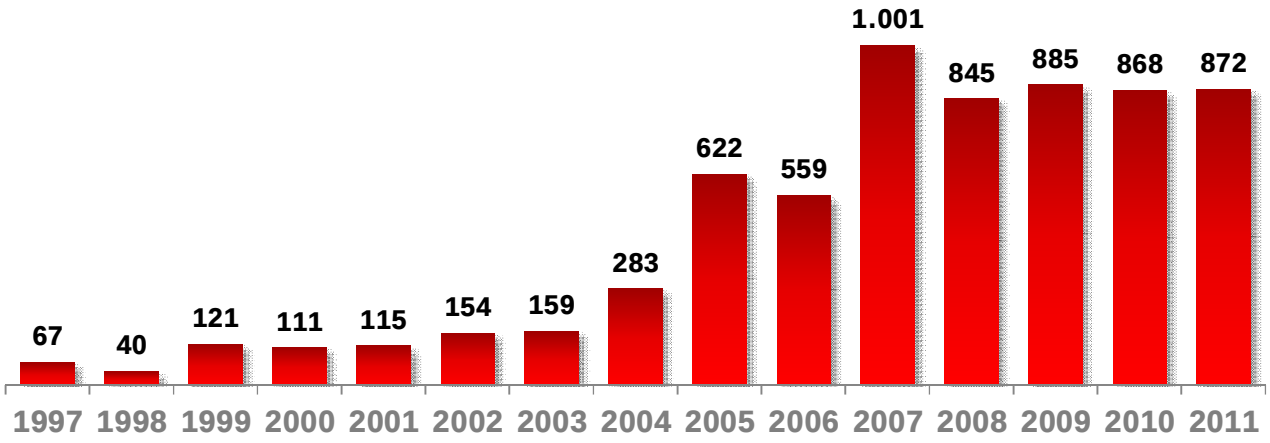
- **Programas Ministrados UniALL**

	Formados	Duração
Maquinistas	2.197	18 meses
Treinamento Técnico (Via, Mec. e Produção)	2.660	2,5 meses
Engenheiros	190	12 meses
Trainees	236	12 meses
Supervisores	1.043	40 horas
Metodologia	8.546	16-80 horas
Multiplicadores	137	24 horas
Total	**15.009**	

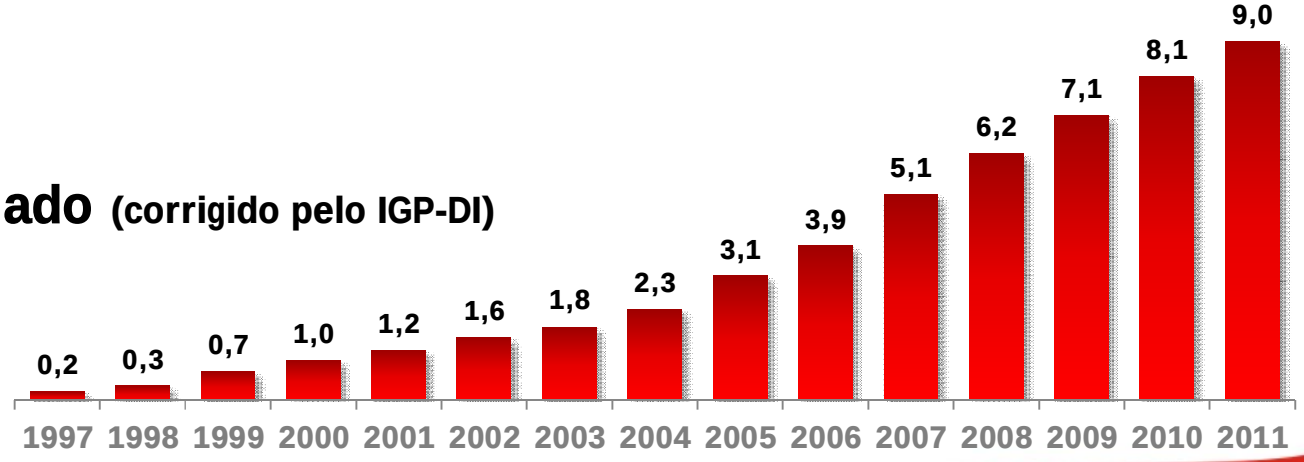
Investimento Acumulado

Investimos aproximadamente R$ 9,0 bi em 15 anos

CAPEX por Ano
(R$ MM)



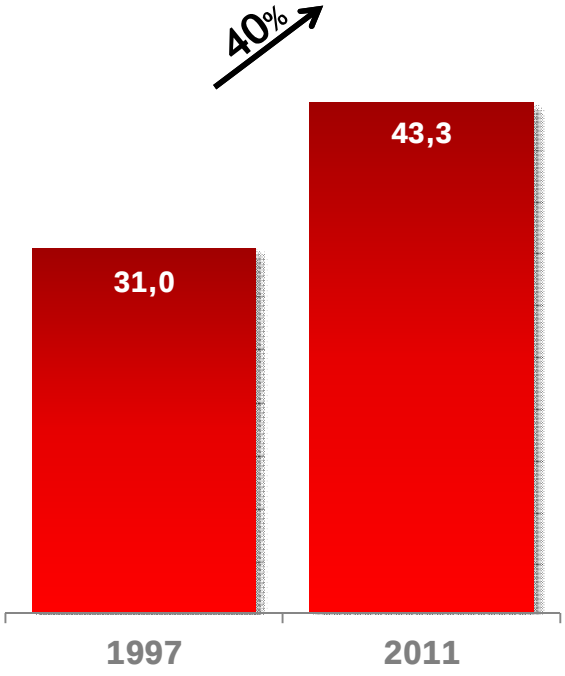
CAPEX Acumulado (corrigido pelo IGP-DI)
(R$ Bi)



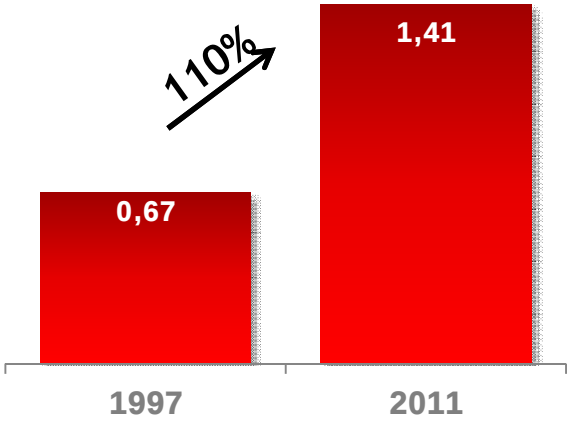
Fonte: *DFPs companhia*

Investimentos proporcionam aumento da eficiência operacional

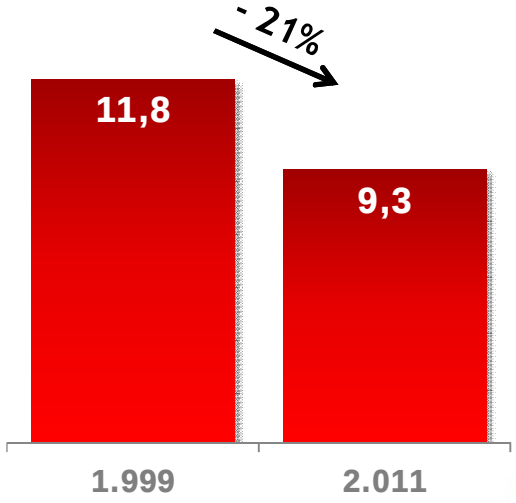
Produtividade das Locomotivas
TKU (MM) / Locomotiva



Produtividade dos Vagões
TKU (MM) / Vagão



Consumo Combustível
Litros / Mil TKU

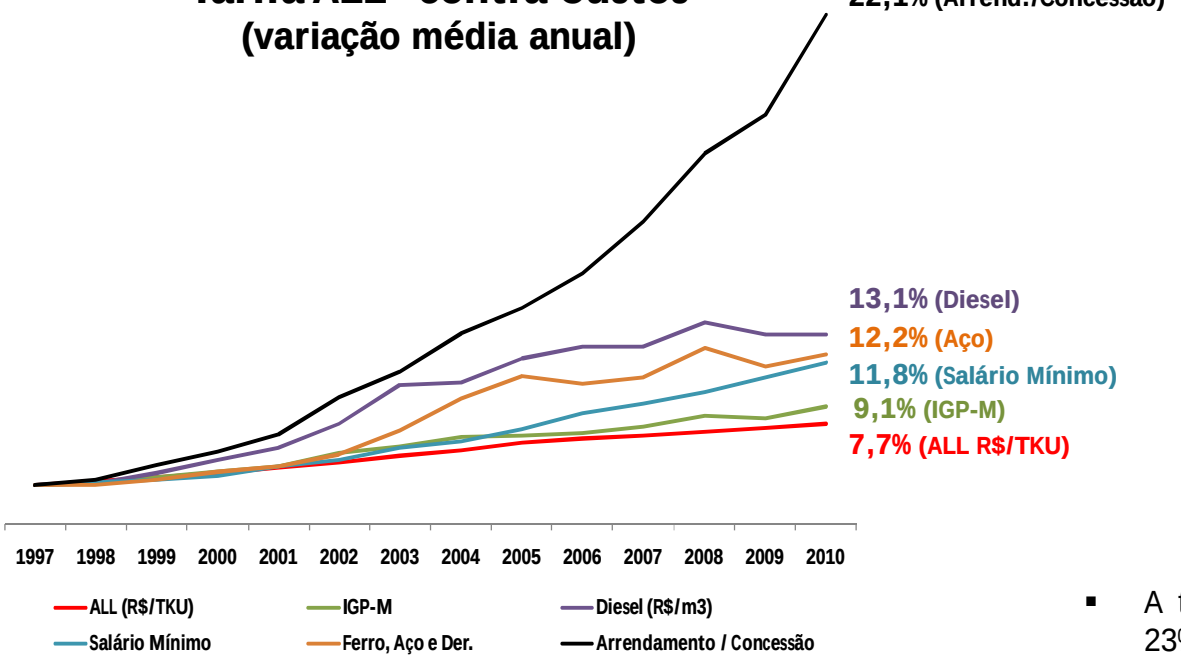


Fonte: *ANTT*

Tarifas Ferroviário x Custos Companhia

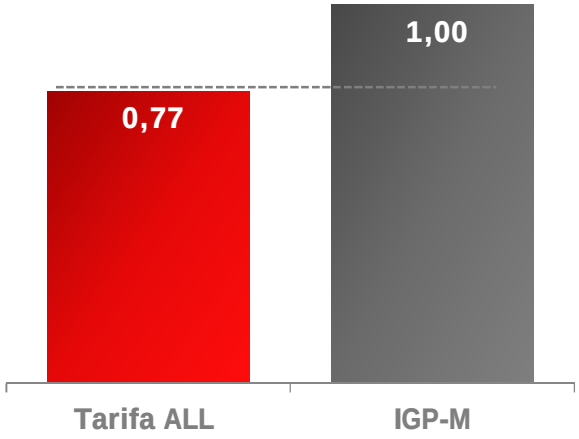
Desde 1997 a Ferrovia absorveu forte crescimento de custos e a tarifa ferroviária caiu 22,8% em termos reais

Comparativo Evolução Tarifa ALL* contra Custos (variação média anual)



Fontes: IPEA/ANP

Evolução Tarifa ALL* contra Inflação acumulada 1997 a 2010



- A tarifa por TKU da ALL teve perda real de 23% desde 1997.

**Receita bruta/1000TKU – CAGR Malha Sul de 1997 a 2010: 7,1%, Malha Paulista de 2005-2010: 7,6%, Malha Norte de 2005-2010: 3,5% e Malha Oeste de 2005-2010: 3,0%; De 1997 a 2005 (antes da Brasil Ferrovias) a tarifa ALL cresceu 9,9% a.a. contra 11% a.a. do IGP-M, de 2006 a 2010 (após aquisição da Brasil ferrovias) a tarifa cresceu 4,3% a.a. contra 6,1% a.a. do IGP-M*

ALL AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA

Projeto Rondonópolis

Investimentos na Expansão da via: Projeto Rondonópolis

Investimento da ALL para Expansão da ALL Malha Norte com a construção do trecho Alto Araguaia – Rondonópolis, ampliando nossa área de cobertura em direção à fronteira agrícola do país

Características

- ✓ Capex adicional de R$ 700 milhões
- ✓ 260 km de via permanente
- ✓ Menor custo logístico para os clientes
- ✓ Aumento de capacidade e market share
- ✓ Desenvolvimento da região

Duplicação São Paulo

Duplicação São Paulo: Criação do corredor ferroviário de açúcar

- ✓ Transporte de açúcar com expansão da capacidade da ferrovia (Malha Paulista)

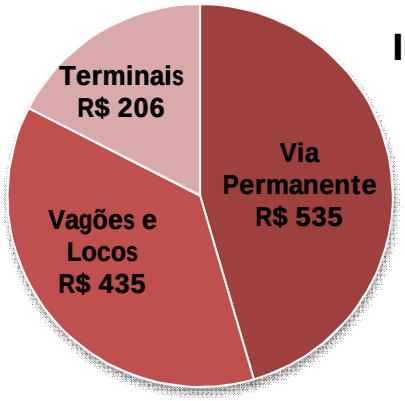
Duplicação da Via

Trecho:
Itirapina - Santos
~360 km

- ✓ Rumo Logística realiza investimentos e ALL garante capacidade de transporte com desconto no frete
- ✓ Contrato de 9 mtpa* de açúcar para o porto de Santos após os investimentos, comparado a um volume de 2 mtpa em 2008

Investimentos ALL - Composição do Investimento

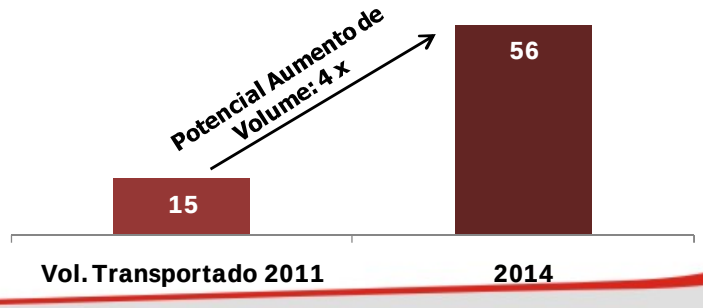
R$ MM



Invest. Total de
R$ 1.176 MM

Volume Potencial do Trecho - Pré e Pós Projeto

MM toneladas



*mtpa: Milhões de toneladas por ano

Modelo Regulatório

Modelo Atual baseado na redução de déficit público e maior valor pago pelo arrendamento/concessão

Administração dos Ativos	Arrendamento dos bens à Concessionária pelo Período de 30 anos com opção de renovação por mais 30
Exploração da Malha	Baseado na exploração de malhas definidas, contratos não contemplam expansão de trechos *
Pagamento do Arrendamento	Opção pelo modelo de concessão com o maior valor para a União de pagamento do arrendamento à época da privatização
Responsabilidade e obrigações	Concessionária deve devolver os ativos no mínimo nas mesmas condições do início da concessão; metas de produção e acidentes
Investimentos e Custos	Indenização da União à Concessionária ao término da concessão dos investimentos não amortizados

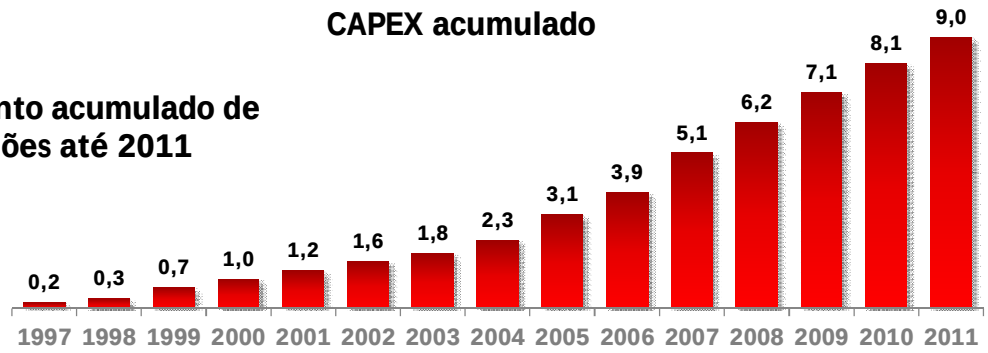
* Exceto Expansão ALL Malha Norte até Rondonópolis

Modelo Regulatório Atual

Modelo de concessão teve sucesso nos primeiros 15 anos: aumento expressivo da oferta de frete, investimentos vultosos, redução de acidentes e ganhos reais de tarifa para os usuários

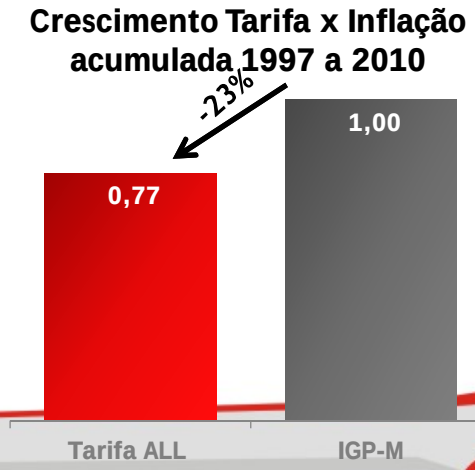
Aumento de Investimentos no setor

- **Investimento acumulado de R$9,0 bilhões até 2011**



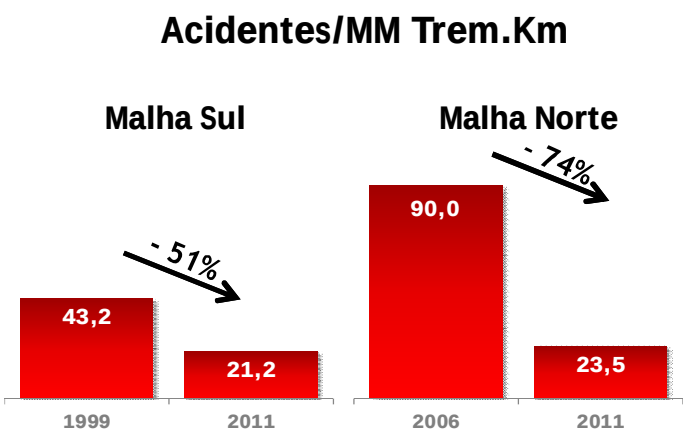
Diminuição do déficit para o Governo E redução da tarifa para o usuário

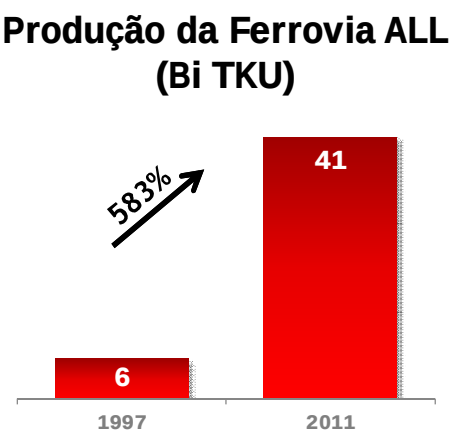
- **Crescimento tarifário abaixo da inflação**
- **Aumento da arrecadação do Governo com impostos, outorga e cessão de aportes à antiga RFFSA**



Modelo Regulatório Atual

Modelo de concessão teve sucesso nos primeiros 15 anos: aumento expressivo da oferta de frete, investimentos vultosos, redução de acidentes e ganhos reais de tarifa para os usuários





Pontos Negativos

- **Altos investimentos, pagamento de arrendamento/concessão e passivos da União impactam concessionárias**
- **Prazo do contrato para recuperação de investimentos e falta de regras de indenização ao final da concessão**
- **Malha ferroviária e frota antiga elevam os custos operacionais**

Fonte: *ANTT*

Modelo Regulatório

Alterações no modelo atual são necessárias para permitir o incremento da capacidade e expansão da malha ferroviária

Modelo focado em aumentar competitividade tarifária e produção global das ferrovias

Parceria de Investimentos	Novas concessões permitem recuperação dos investimentos no tempo com expansão e modernização da malha sem risco de demanda (VALEC)
COEs	Contratos de operação baseado em Direito de Passagem com regras operacionais claras estimulando a interconexão entre operadoras
Abertura da Malha Ferroviária	Exploração de trechos com ociosidade por outras operadoras
Planejamento integrado	Planejamento da logística no Brasil integrado (ferrovias, rodovias, portos, aroportos e hidrovias) através da criação da EPL
Investimentos e custos	Redução de tarifa através de redução de custos operacionais

Novo Marco Regulatório

Pontos Positivos

Investimento pautado na parceria entre setor público o privado (PPP)

Governo

Iniciativa privada

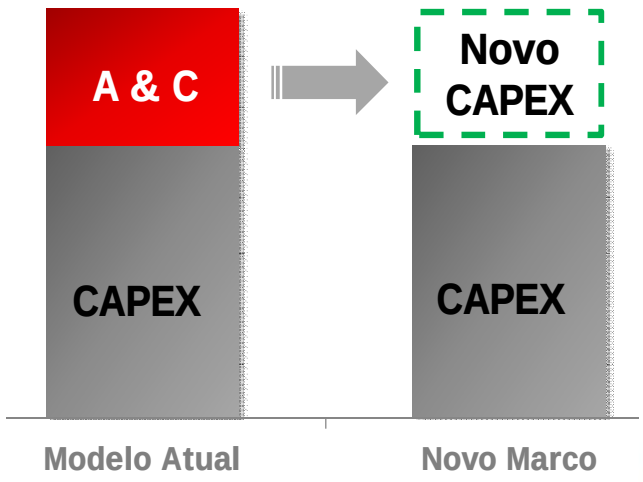
Investimentos

Eficiência de Custos

Custos

Maior eficiência em custos com modernização da malha ferroviária

Arrendamento e Concessão



Modelo Regulatório

Principais desafios do novo modelo de concessões ferroviárias

- Criação de ambiente de contratos sólido para atração de investimentos
- Integrar ferrovias eficientes com portos eficientes
- Assegurar a igualdade de condições de competição para novos e atuais concessionários de forma a aumentar o volume total e não dividir
- Papel da ANTT como regulador dos contratos visando eficiência do sistema
- Dar velocidade à implementação dos trechos vencendo barreiras importantes como jurídicas e ambientais
- Formação de mão de obra e indústria de insumos e equipamentos

Fim

AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA