

V BRASIL NOS TRILHOS

Investimentos e outras observações sobre o setor ferroviário brasileiro

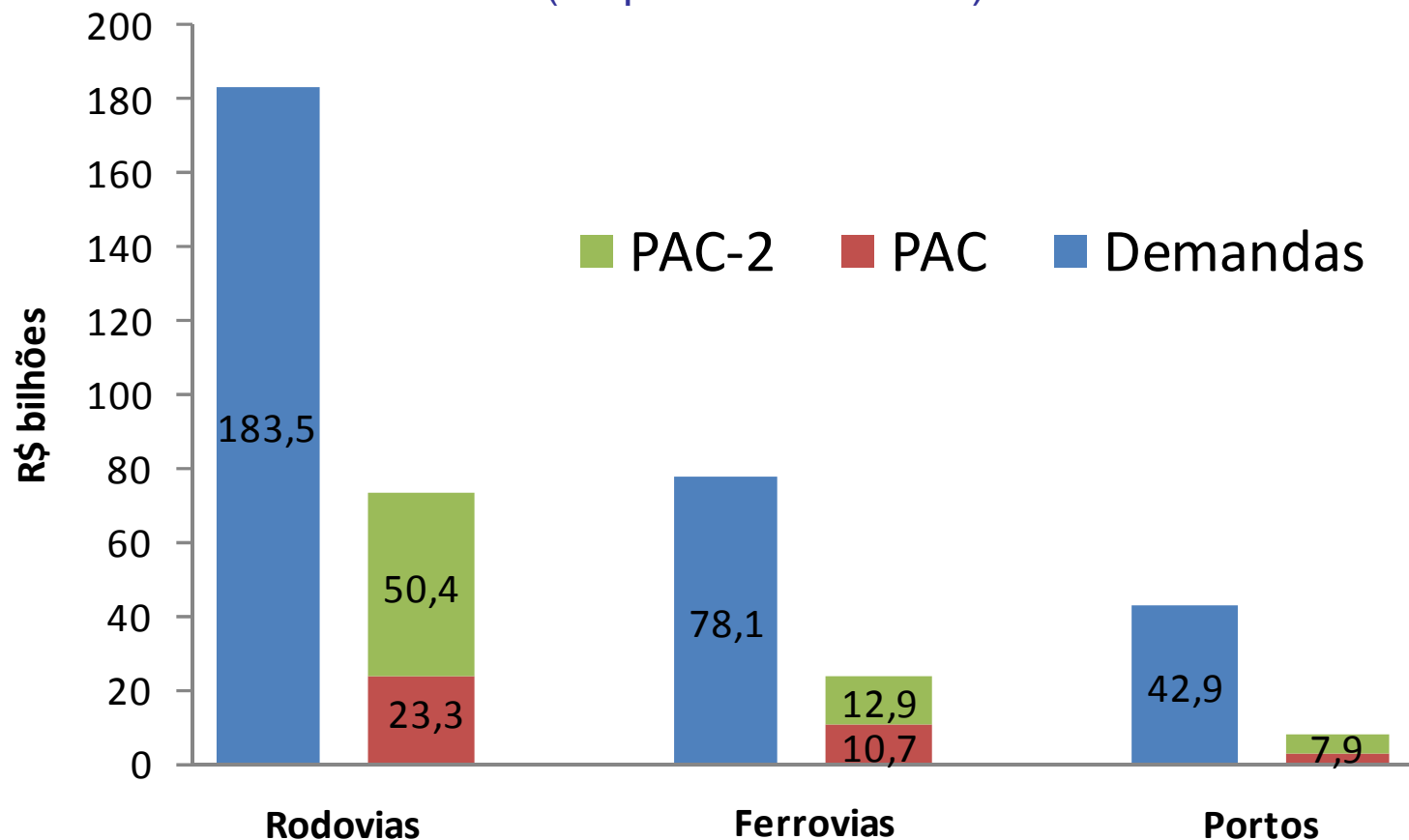
Carlos Campos Neto

carlos.campos@ipea.gov.br

Setembro de 2012

Crise/ajuste fiscal degrada/não amplia estoque de ativos em infraestrutura.

Resultado: Surgimento de gargalos e demandas por investimento
(Mapeamentos IPEA)



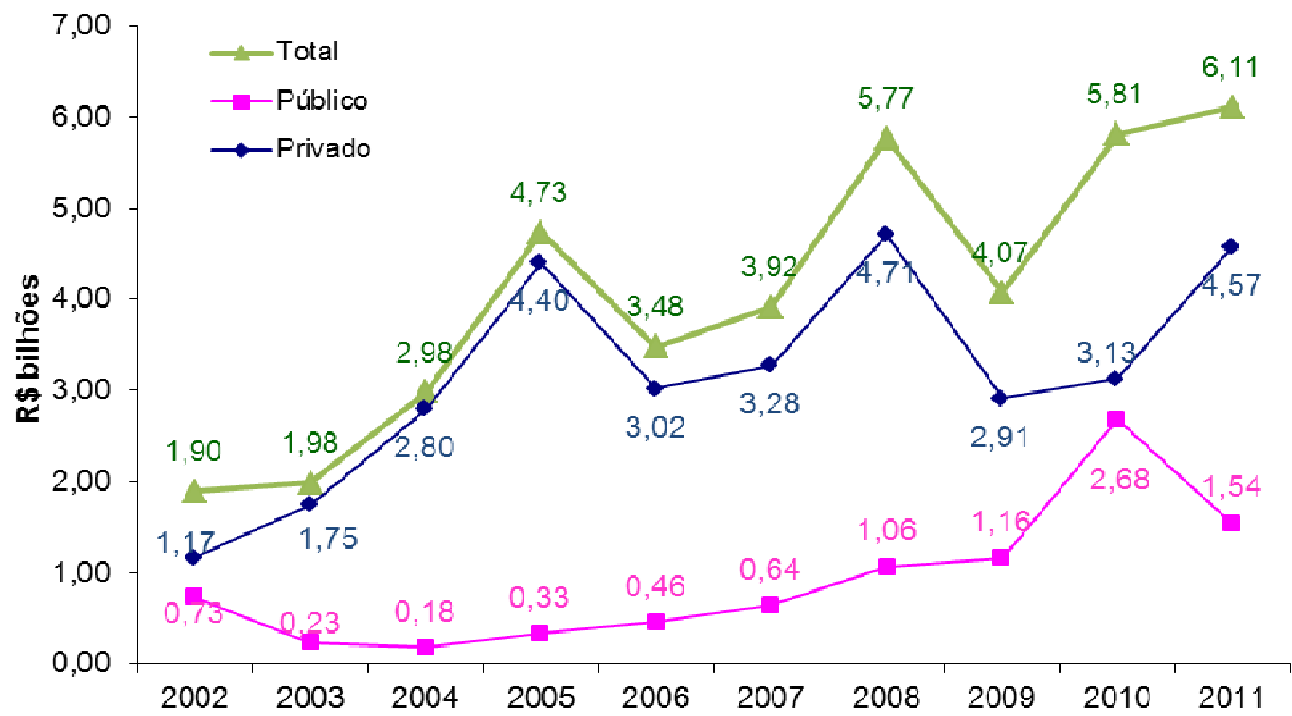
Fonte: Mapeamento IPEA de obras portuárias (2009), ferroviárias (2010) e rodoviárias (2010). Obs: no mapeamento de ferrovias não estão incluídos os R\$ 34,6 bilhões de investimentos referentes ao TAV. O Mapeamento de Obras Portuárias não inclui o Novo Porto de Ilhéus (R\$ 4 bi), o Superporto do Açú (R\$ 1,6 bi) e o Porto de Itapoá (R\$ 0,5 bi). * Refere-se aos valores do PAC e PAC-2 somados. Valores totais: IPEA R\$ 304,5 bi e PAC R\$ 105,2 bi (34,5%)

Custo Logístico no Brasil e nos EUA como proporção do PIB

Custo Logístico	BRASIL	EUA
Transportes	6,3%	4,7%
Estoque	3,2%	1,9%
Armazenagem	0,7%	0,8%
Administrativo	0,4%	0,3%
TOTAL	10,6%	7,7%

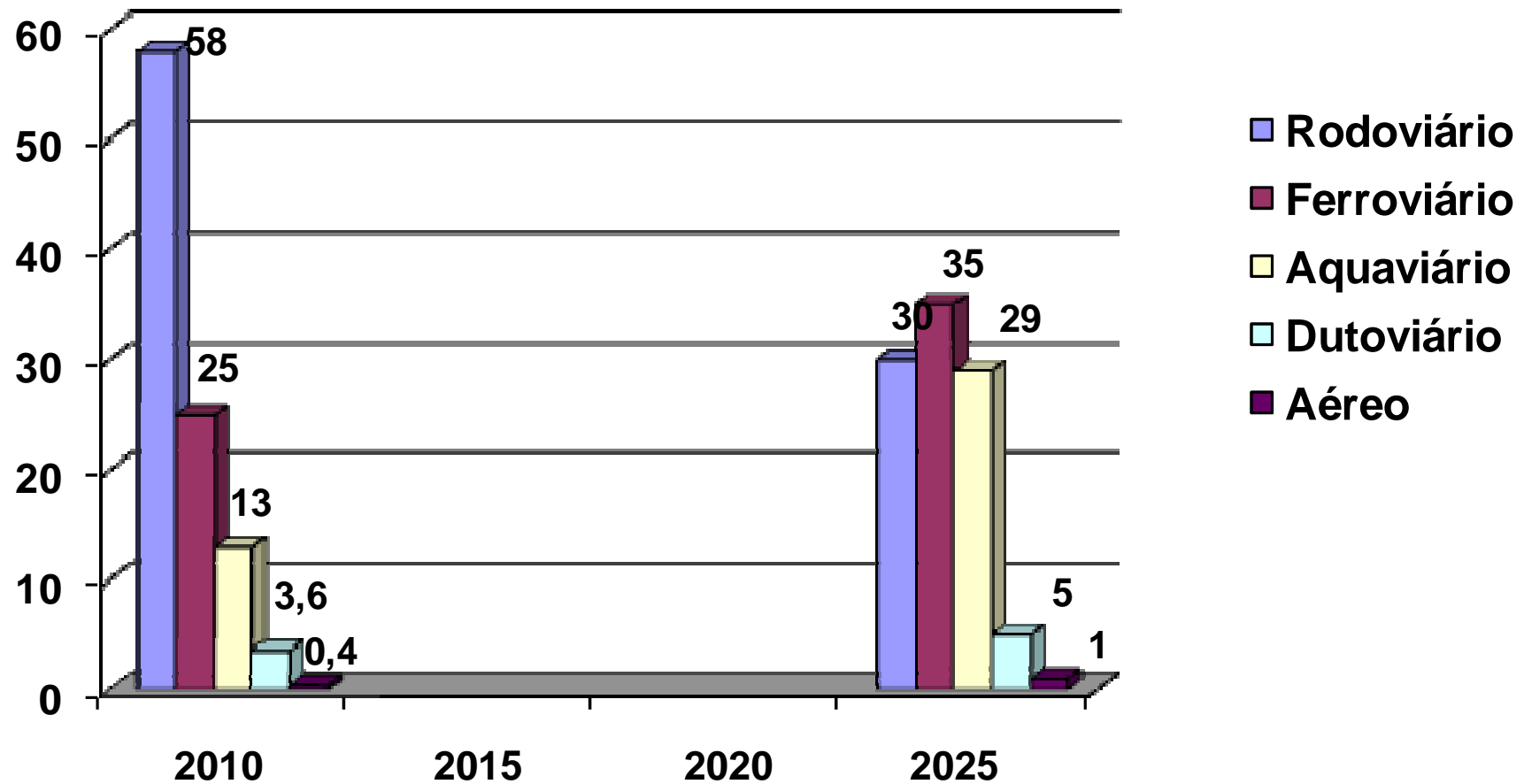
Fonte: Instituto ILOS, 2012 (dados relativos a 2010)

INVESTIMENTO FERROVIÁRIO



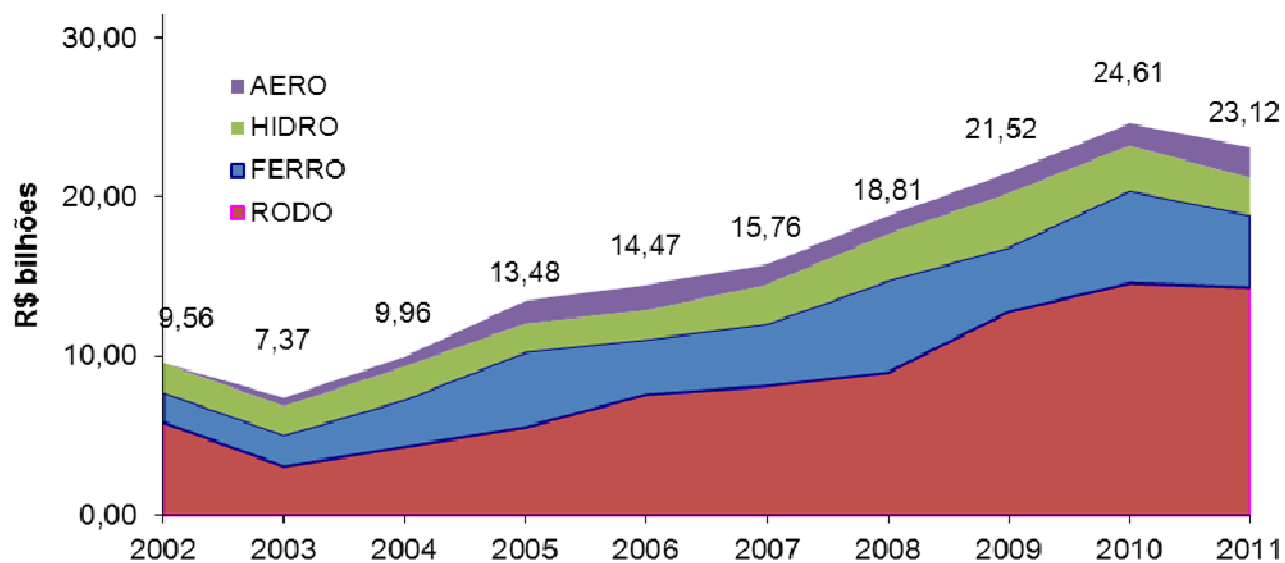
Fonte: Orçto Fiscal (SIGA BRASIL / SIAFI); ANTF.
Elaboração IPEA.
Valores de dez/2011.

Matriz de transportes até 2025



Fonte: baseado no PNLT

Investimento em TRANSPORTES



Fonte: Investimentos públicos (orçamento fiscal federal SIAFI e orçamento das estatais (DEST-MPOG);
Investimentos privados (ABCR, ANTF, BNDES).

Obs: Valores constantes de dezembro de 2011 atualizados pelo IGP-M.

Execução Orçamentária de Investimentos em 2010 e 2011 - Orçamento Fiscal e Seguridade Social

(em R\$ milhões correntes)

Subfunção	Autorizado		Empenhado		Pago		RP Pago		Pago + RP Pago		2011/2010 (%)
	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	
Transporte Rodoviário	12.880	13.636	11.462	11.530	5.055	4.482	5.210	6.008	10.265	10.490	+2,2%
Transporte Ferroviário	2.708	2.488	2.556	1.628	1.533	868	1.016	674	2.549	1.542	-39,5%
Transporte Hidroviário	1.514	902	1.185	454	258	97	753	632	1.011	729	-27,9%
Transporte Aéreo*	1.038	994	878	694	266	249	396	549	662	798	+20,5%
Transportes	18.140	18.020	16.081	14.306	7.112	5.696	7.375	7.863	14.487	13.559	-6,4%

RP - Restos a Pagar
* Programas 0623 (Segurança de Voo e Controle do Tráfego Aéreo) e 0631 (Desenvolvimento da Infraestrutura Aeroportuária).

Fonte: Siga Brasil (Siafi)

ORÇAMENTO FISCAL INVESTIMENTOS –

Até agosto de 2012 (R\$ milhões)

Subfunção	Autorizado	Empenhado	Pago	Restos a Pagar Pagos	Total	Restos a Pagar Inscritos
Transp. Rodoviário	13.823,22	6.148,92	1.062,22	3.760,17	4.822,39 (34,9%)	8.597,51
Transp. Ferroviário	2.775,99	733,24	132,86	421,99	554,85 (20,0%)	1.649,67
Transp. Hidroviário	867,09	151,73	9,79	260,92	270,71 (31,2%)	819,64

Fonte: SIAFI (SIGABRASIL)

Elaboração: IPEA

*até abril de 2012

Desempenho Setorial do BNDES 2011

Em R\$ Milhões

Setor	Desembolso		
	Jan-dez 2011	% dos Desembolsos	Varição % 2011/2010
Agropecuária	9.759	7	-4
Indústria	43.849	32	-44
Extrativa	3.579	3	136
Alimento e Bebida	6.829	5	-49
Têxtil e Vestuário	2.556	2	19
Celulose e Papel	1.458	1	-10
Química e Petroquímica	7.149	5	-79
Metalurgia e Produtos	3.756	3	-24
Mecânica	4.479	3	-16
Material de Transporte*	8.203	6	-20
Outros	5.841	4	2
Infraestrutura	56.096	40	7
Energia Elétrica	15.958	11	17
Construção	651	0	-49
Transporte Rodoviário	26.048	19	0
Transporte Ferroviário	1.420	1	15
Outros Transportes	3.531	3	3
Ativ. Aux. Transportes	3.489	3	18
Serv. Utilidade Pública	1.878	1	1
Telecomunicações	3.108	2	48
Outros	14	0	121
Comércio e Serviços	29.169	21	8
Total	138.873	100	-18

Fonte: BNDES

* fabricação e montagem de veículos automotores, embarcações, equipamentos ferroviários e aeronaves.

Desempenho Setorial do BNDES 2012

Em R\$ Milhões			
Setor	Desembolso		
	Jan-mar 2012	% dos Desembolsos	Variação % 2012/2011
Agropecuária	2.220	9	5
Indústria	6.360	26	(18)
Extrativa	289	1	(64)
Alimento e Bebida	1.146	4	(39)
Têxtil e Vestuário	392	2	30
Celulose e Papel	875	4	412
Química e Petroquímica	691	3	(40)
Metalurgia e Produtos	494	2	(43)
Mecânica	535	2	(12)
Material de Transporte*	963	4	7
Outros	975	4	(8)
Infraestrutura	9.949	41	(1)
Energia Elétrica	2.592	11	23
Construção	170	1	50
Transporte Rodoviário	4.193	18	(31)
Transporte Ferroviário	326	1	168
Outros Transportes	695	3	16
Ativ. Aux. Transportes	770	3	29
Serv. Utilidade Pública	601	2	73
Telecomunicações	597	2	384
Outros	4	0	70
Comércio e Serviços	5.958	24	21
Total	24.486	100	(2)
Fonte: BNDES			

* fabricação e montagem de veículos automotores, embarcações, equipamentos ferroviários e aeronaves.

IPEA: *Projeção da Necessidade de Investimento em Infraestrutura de transportes*

Ano 1 ao ano 5

Modal	Média Invest. 2006/2010 (a) (R\$ bilhões)	Particip. Percentual (b) (%)	Particip. Invest. Infra = 3,4% PIB (c)	Invest. Necessário (R\$ bilhões/ano) (d)	Invest. Realizado 2010 (a) (R\$ bilhões)
Rodoviário	10,16	55,2%	1,88%	69,03	15,23
Ferrovário	4,39	23,9%	0,81%	29,83	5,53
Portuário	2,57	14,0%	0,48%	17,46	2,72
Aéreo	1,27	6,9%	0,23%	8,63	1,31
TOTAL	18,39	100,0%	3,40%	124,95	24,79
% PIB	-	-	-	3,4%	0,7%

IPEA: *Projeção da Necessidade de Investimento em Infraestrutura de Transportes*

Ano 6 ao ano 15

Modal	Investimento corrente (%) (a)	Investimento corrente (R\$ bilhões/ano) (b)	Invest. Novo (%) (c)	Invest. Novo (R\$ bilhões/ano) (d)	Invest. TOTAL (R\$ bilhões/ano) (e)
Rodoviário	55,2%	20,3	21,9%	8,1	28,4
Ferroviário	23,9%	8,8	56,6%	20,8	29,6
Portuário / hidroviário	14,0%	5,1	15,7%	5,8	10,9
Aéreo	6,9%	2,5	5,8%	2,1	4,7
TOTAL	100,0%	36,8	100,0%	36,8	73,6
% PIB	-	1,0%	-	1,0%	2,0%

CONSIDERAÇÕES SOBRE O SETOR

- Historicamente as ferrovias foram construídas com o objetivo de levar produtos de exportação das regiões produtoras aos portos;
- Não se constituíram em rede que integrasse o País;
- Com os processos de urbanização, industrialização e rápida expansão da fronteira econômica fez-se a opção política pela “rodoviarização”;
- Até do ponto de vista econômico foi mais viável integrar o País por rodovias – ferrovias ficaram em segundo plano;
- Atualmente a rede ferroviária (em km) é menor do que a da década de 1960;
- Expansão da rede só é inserida na política pública a partir de 2007 (a princípio com investimentos públicos).

Avaliação do modelo de concessão de ferrovias no Brasil

Ferrovias – Problemas Regulatórios

- Contratos não incentivam adequada exploração econômica das vias concedidas;
- Expansão da malha:
 - Conceito: investimento público e operação privada.

Ferrovias de carga, situação atual

- Malha concentrada na mão de três grupos econômicos (Vale, CSN e ALL), e apenas um não possui carga própria
- Investimentos realizados para ampliar capacidade apenas quando o retorno era garantido
- Diversos trechos sobre demandados (ex.: acesso a portos), e outros subaproveitados
- Ampliação de capacidade e construção de novas linhas tem retorno econômico incerto, levando Estado a investir
- Acesso de terceiros às malhas é difícil
 - Apenas via outro operador ferroviário
 - Capacidade ociosa de difícil quantificação (assimetria de informação)
 - Restrições técnicas podem ser impostas (tipo de vagão e locomotiva, sistema de controle de tráfego, peso por eixo, certificação de manutenção, etc.)

Ferrovias de carga, regulamentação proposta pela ANTT

- A ANTT publicou três resoluções que aumentariam a utilização das malhas ferroviárias existentes
 - Regulamento de defesa dos usuários dos serviços de transporte ferroviário de carga
 - Regras de direito de passagem e tráfego mútuo
 - Metas de produção e segurança por trecho
- As metas de produção por trecho, que serão propostas pelas próprias concessionárias, associadas à declaração da capacidade operacional de cada trecho, facilita a definição da capacidade ociosa de cada trecho
 - Mas assimetria de informação ainda será grande, devido à forma de se medir a capacidade disponível
- As regras de direito de passagem irão obrigar as concessionárias a permitir que outro operador ferroviário utilize suas linhas sempre que houver capacidade ociosa nos trechos solicitados
 - Se não houver capacidade ociosa, o operador poderá investir em ampliação de capacidade, com direito de preferência na sua utilização
- Qualquer usuário que investir em material rodante poderá ser qualificado como operador ferroviário, e assim requisitar o direito de passagem nas linhas existentes
 - Ponto mais polêmico, com risco de contestação judicial pelos concessionários atuais

Obrigado!

Carlos Campos Neto
carlos.campos@ipea.gov.br