

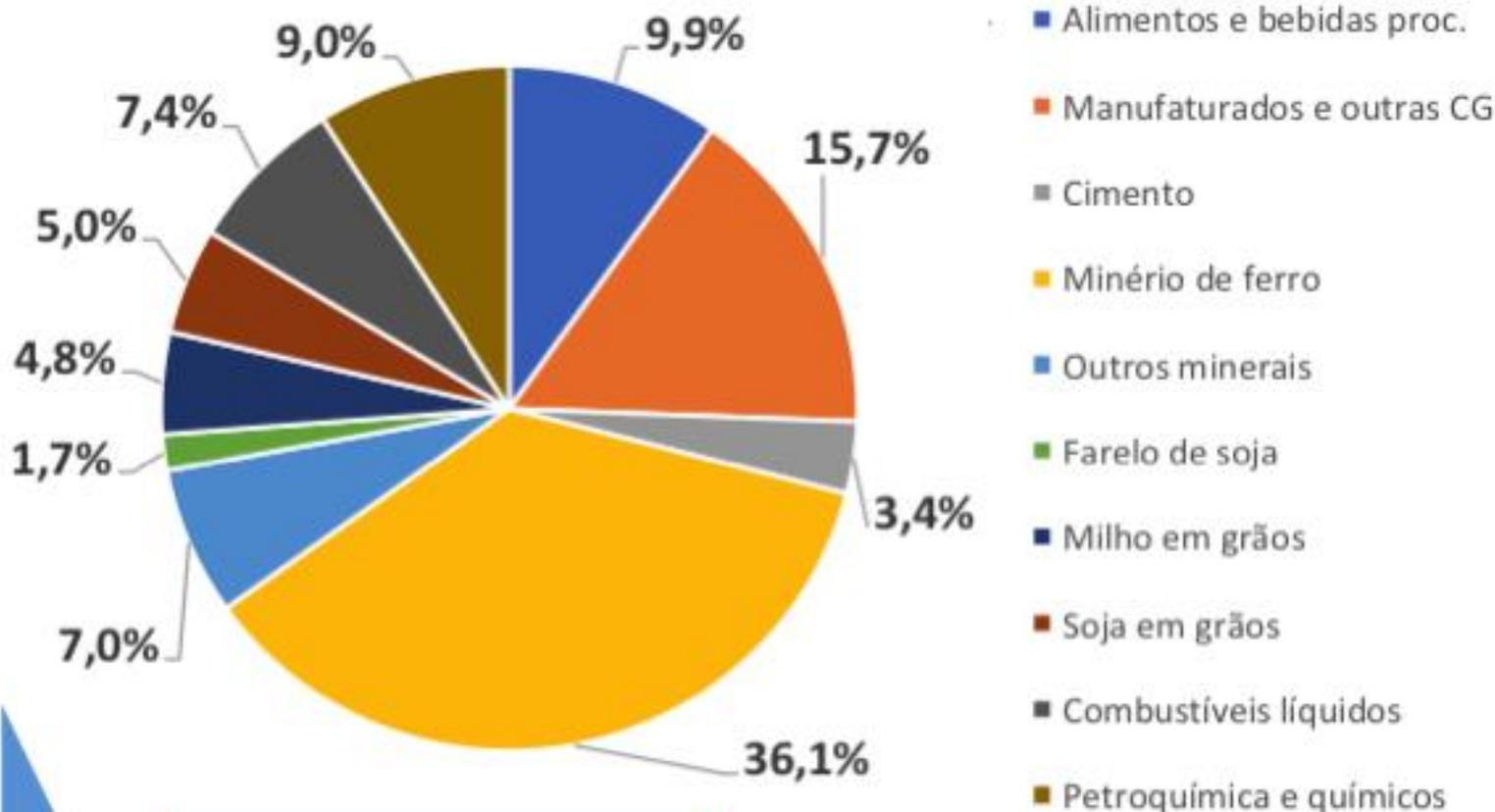
SEMINÁRIO FERROVIA ESSENCIAL

Bernardo Figueiredo

4.DEZEMBRO.2019

Desenvolvimento

Demanda de transporte: divisão por tipo de carga



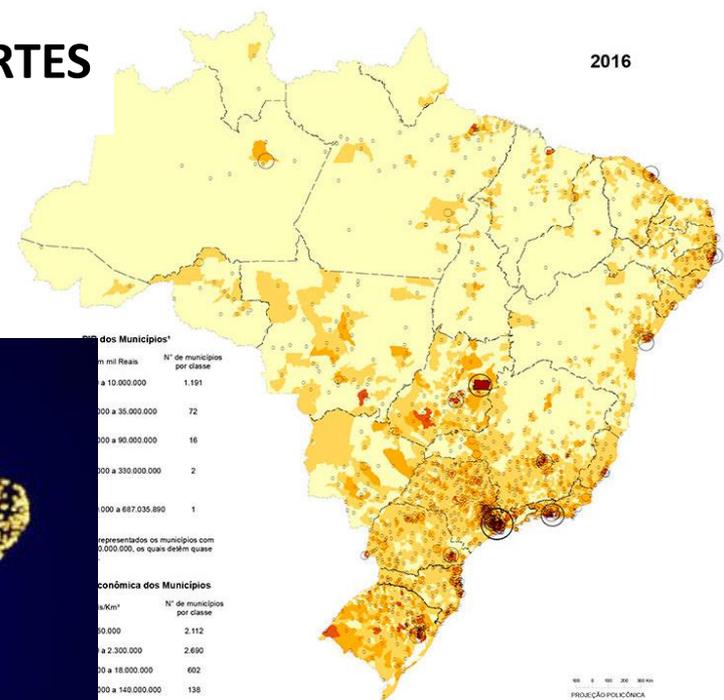
Em 2015:
1,84
bilhão de
toneladas
úteis (TU)

CARGA GERAL	29,0 %
COMB/QUIMICOS	16,4%

GRANÉIS AGRÍCOLAS	11,5%
MINÉRIOS	43,1%

MERCADO DE TRANSPORTES

2016



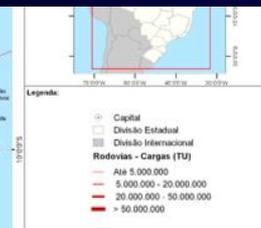
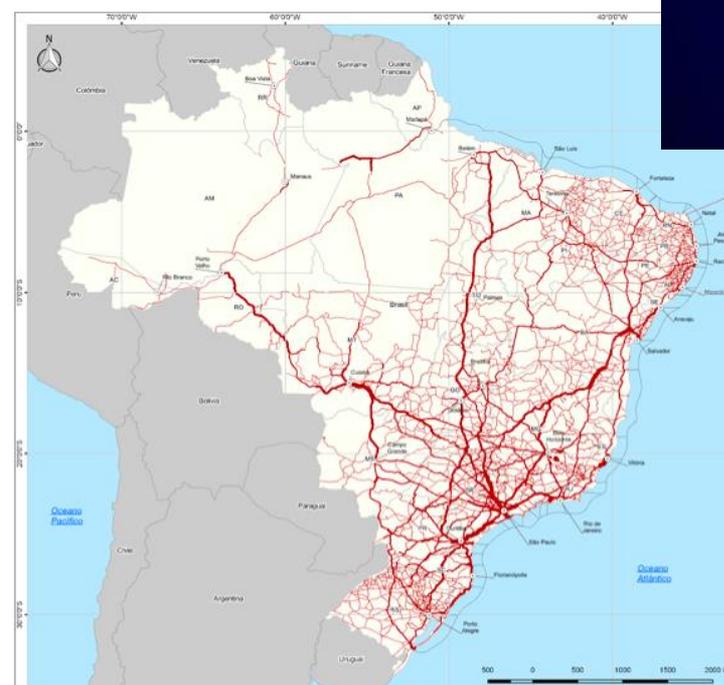
População dos Municípios¹

População em mil Reais	Nº de municípios por classe
Até 10.000.000	1.191
10.000.000 a 35.000.000	72
35.000.000 a 90.000.000	16
90.000.000 a 330.000.000	2
330.000.000 a 687.035.890	1

1 - Dados representados os municípios com população superior a 10.000.000, os quais deslim quase 99% da população brasileira.

Área econômica dos Municípios

Área em km²	Nº de municípios por classe
Até 10.000	2.112
10.000 a 2.300.000	2.690
2.300.000 a 18.000.000	602
18.000.000 a 140.000.000	138
140.000.000 a 1.145.487.424	28



Sistema de Coordenadas / Escala Nômica:

1:114.500.000
SIRGAS 2000 (Geográfico)

Fontes:

DNET, 2016 (Adaptado) - Rodovias;
IBGE, 2016 - Divisão Estadual;
IBGE, 2017 - Capital;
CDC, 2017 - Divisão Internacional.

Realização:

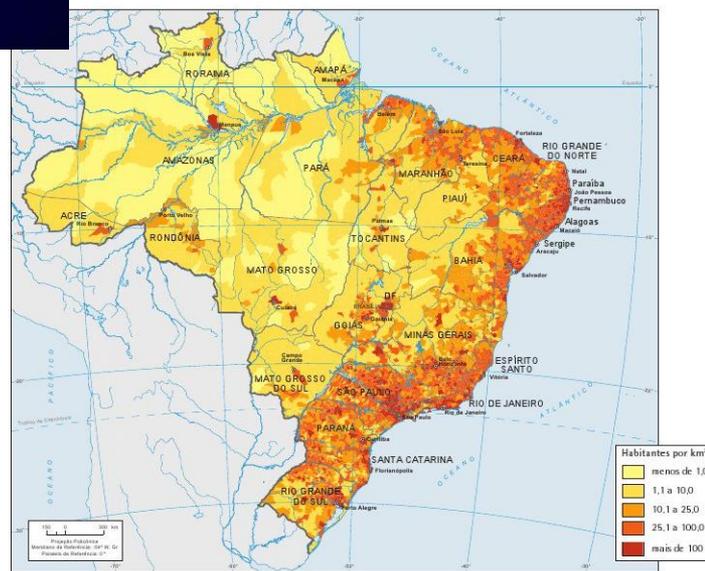
Plataforma de Infraestruturas em Logística de Transportes

FDC
Para ser relevante.

Apoiado por:

arteris, CCR, ecoeconomia, queiroz galvão, VLI

Densidade demográfica



Habitantes por km²

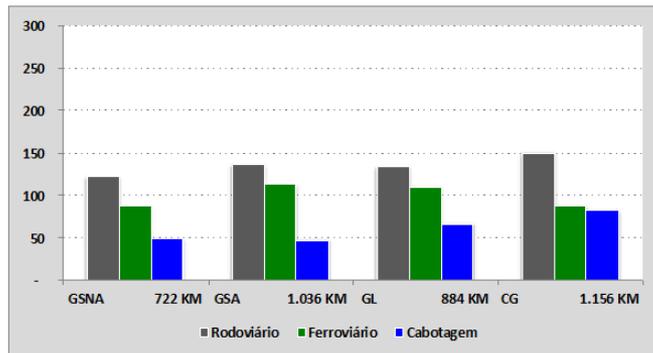
menos de 1,0
1,1 a 10,0
10,1 a 25,0
25,1 a 100,0
mais de 100

Fonte: IBGE Censo Demográfico 1940/2000; e Síntese do Censo Demográfico 2010. In: IBGE. Atlas do Brasil: a recuperação automática. Rio de Janeiro, 2011.

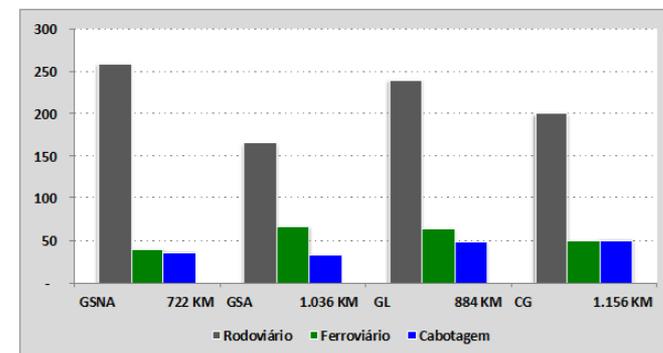
O FRETE DE MERCADO É FORMADO PELO TRANSPORTADOR RODOVIÁRIO AUTÔNOMO, QUE OPERA EM CONDIÇÕES INSUSTENTÁVEIS (ELEVADO TEMPO DE DIREÇÃO, EXCESSO DE PESO, FROTA COM 20 ANOS DE IDADE MÉDIA), PRATICANDO FRETES MUITO AQUÉM DE SEUS CUSTOS NUM MERCADO RECESSIVO

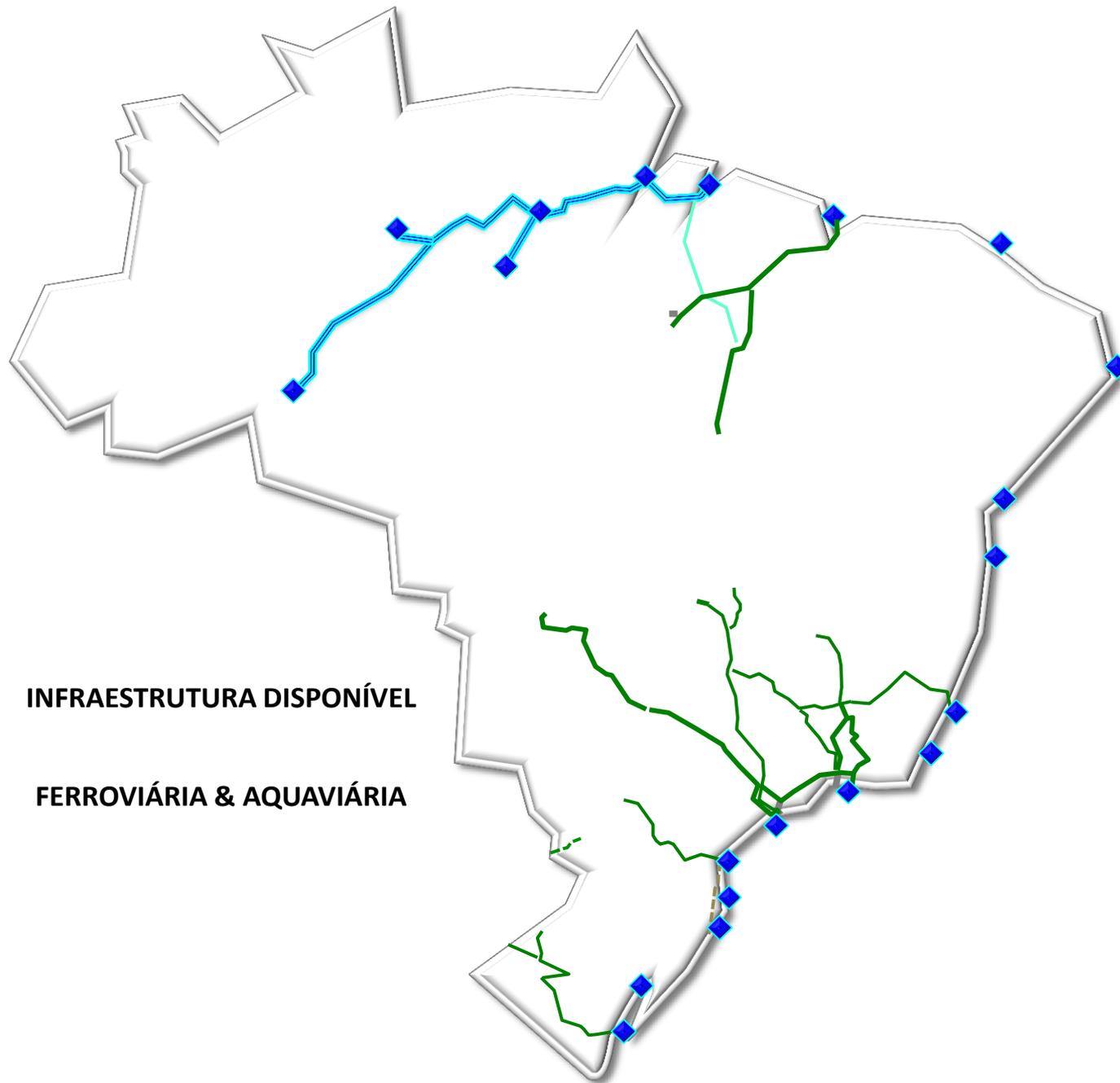
- **É NECESSÁRIO REDUZIR A DEPENDÊNCIA DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO**
- **E CRIAR UM AMBIENTE COMPETITIVO NA FERROVIA E NA NAVEGAÇÃO, PARA GARANTIR A TRANSFERÊNCIA DAS VANTAGENS COMPETITIVAS, DESTAS MODALIDADES, PARA OS USUÁRIOS**

FDC				
PRODUTO	GSNA	GSA	GL	CG
DISTÂNCIA MÉDIA - KM	722	1.036	884	1.156
CUSTO UNITÁRIO (R\$/1000TKU)				
MODE DE TRANSPORTE	GSNA 722 KM	GSA 1.036 KM	GL 884 KM	CG 1.156 KM
Rodoviário	122	136	134	150
Ferroviário	86	112	110	88
Cabotagem	48	47	66	82



EPL				
PRODUTO	GSNA	GSA	GL	CG
DISTÂNCIA MÉDIA - KM	722	1.036	884	1.156
CUSTO UNITÁRIO (R\$/1000 TKU)				
MODE DE TRANSPORTE	GSNA 722 KM	GSA 1.036 KM	GL 884 KM	CG 1.156 KM
Rodoviário	259	165	239	200
Ferroviário	40	67	64	49
Cabotagem	36	33	48	50





INFRAESTRUTURA DISPONÍVEL

FERROVIÁRIA & AQUAVIÁRIA

A OFERTA ATUAL DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO SE CONCENTRA EM ALGUNS CORREDORES, DEDICADOS AOS NICHOS DE MERCADO QUE GERAM GRANDES VOLUMES DE MINÉRIOS E GRANÉIS AGRÍCOLAS

O RESTANTE DA MALHA FERROVIÁRIA ESTÁ ABANDONADO OU SUBUTILIZADO E NÃO É FOCO DE NEGÓCIOS DOS ATUAIS CONCESSIONÁRIOS

PARA OUTROS MERCADOS, AS LIMITAÇÕES DA COBERTURA GEOGRÁFICA DA FERROVIA INVIABILIZA O ATENDIMENTO



INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA
PROJETOS EM ANDAMENTO

AS NOVAS FERROVIAS CONSOLIDAM E AMPLIAM OS CORREDORES FERROVIÁRIOS ORIENTADOS PARA O TRANSPORTE DE SOJA E MINÉRIO

OS PROCESSOS, EM ANDAMENTO, DE RENOVAÇÃO DAS CONCESSÕES FERROVIÁRIAS ATUAIS, ESTÃO CONCENTRADOS NOS TRECHOS FERROVIÁRIOS QUE MONOPOLIZAM O ACESSO AOS PRINCIPAIS PORTOS DO PAÍS E REPRESENTAM MAIS DE 90% DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO

A REGULAÇÃO ADEQUADA DO DIREITO DE PASSAGEM É FUNDAMENTAL PARA EVITAR O RISCO DE VICIOS NAS NOVAS CONCESSÕES DE FERROVIAS

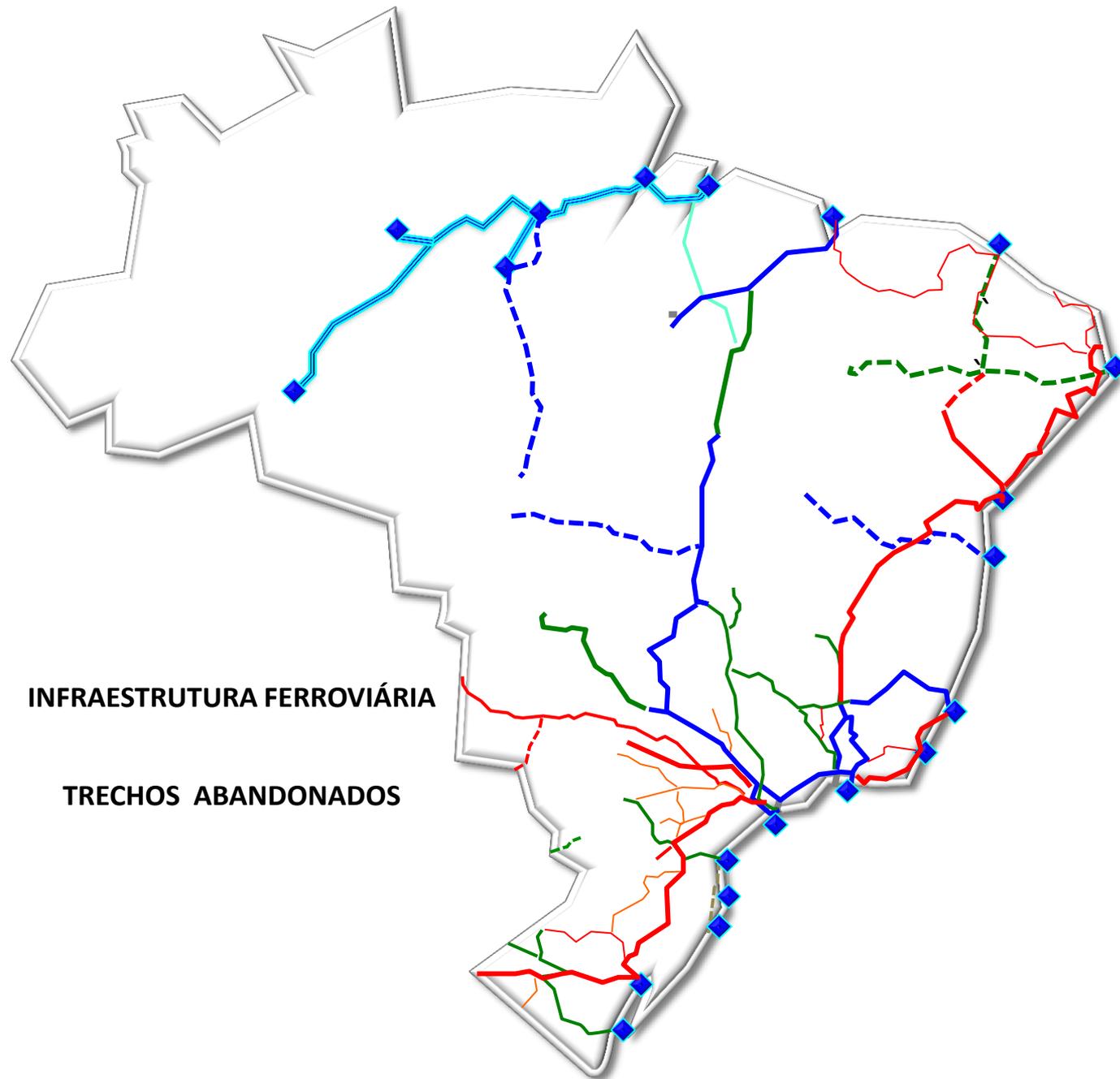
NOVAS FERROVIAS DEVERIAM SE ADEQUAR A PADRÕES DE CONSTRUÇÃO, OPERAÇÃO E INTEROPERABILIDADE ESTABELECIDOS PELO PODER CONCEDENTE

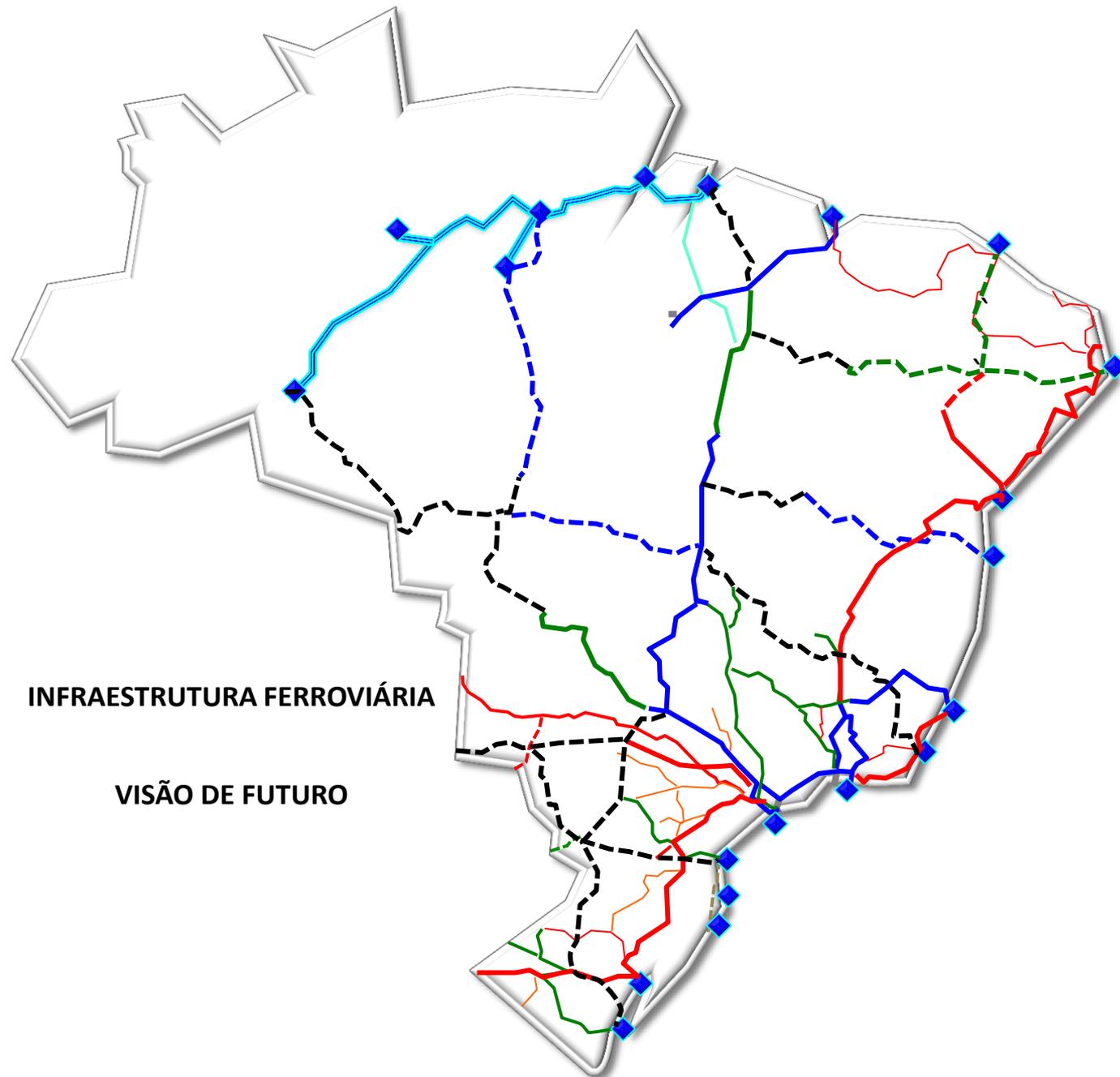
A RENOVAÇÃO DAS CONCESSÕES ATUAIS É UMA OPORTUNIDADE PARA O APERFEIÇOAMENTO DA REGULAÇÃO DAS FERROVIAS

- DEVOLUÇÃO (*INDENIZAÇÃO E REEQUILIBRIO*), DOS TRECHOS FERROVIÁRIOS SUBUTILIZADOS OU ABANDONADOS, PARA NOVAS CONCESSÕES (SHORT LINES)
- DIREITO DE PASSAGEM COMO OBRIGAÇÃO E CAPACIDADE DISPONÍVEL PARA OPERADORES INDEPENDENTES
- RECUPERAÇÃO DE PASSIVOS NÃO PODE SER APROPRIADA COMO INVESTIMENTOS
- OBRIGAÇÃO DE IMPLANTAR, NOS TRECHOS FERROVIÁRIOS CONCEDIDOS, O PADRÃO TÉCNICO E OPERACIONAL ESTABELECIDO PELO PODER CONCEDENTE
- OBRIGAÇÃO DE AMPLIAR CAPACIDADE QUANDO UTILIZAÇÃO DA CAPACIDADE DISPONÍVEL ATINGIR 80%

INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA

TRECHOS ABANDONADOS





INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA

VISÃO DE FUTURO

O DESENHO DAS CONCESSÕES DE FERROVIAS, INCLUSIVE DAS QUE SERÃO RENOVADAS, DEVEM SER REVISTOS, CONSIDERANDO A VISÃO FUTURA DO SISTEMA FERROVIÁRIO NACIONAL

AS FERROVIAS ESTRUTURANTES TERÃO O MESMO PADRÃO TÉCNICO (BITOLA/PESO POR EIXO/TREM TIPO ...) E OPERACIONAL (SISTEMAS/SINALIZAÇÃO/OPERADORES...)

A GARANTIA DO DIREITO DA LIVRE CIRCULAÇÃO DOS TRENS É FUNDAMENTAL PARA GARANTIR A COMPETITIVIDADE DA FERROVIA NO MERCADO

INTERESSE PÚBLICO

LOGÍSTICA COMPETITIVA PARA ALVANCAR O DESENVOLVIMENTO

CONDIÇÕES BÁSICAS

- **INFRAESTRUTURA MULTIMODAL MODERNA E CAPACITADA**
- **SERVIÇOS ADEQUADOS**
- **LIVRE ACESSO À INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA**

PRINCIPAIS ENTRAVES

- **LIMITADA COBERTURA ESPACIAL DAS FERROVIAS**
- **BAIXA EFICIÊNCIA DOS SERVIÇOS**
- **MONOPÓLIO OPERACIONAL**

AÇÕES NECESSÁRIAS PARA O DESENVOLVIMENTO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO

- **DEFINIR OS ATRIBUTOS E O PADRÃO DAS FERROVIAS**
(TÉCNICO/OPERACIONAL/INTEROPERABILIDADE/TECNOLÓGICO)
- **MODERNIZAR E CAPACITAR AS FERROVIAS ESTRUTURANTES
EXISTENTES**
- **CONSTRUIR AS FERROVIAS FALTANTES**
- **GARANTIR O ACESSO PÚBLICO À INFRAESTRUTURA**
- **CRIAR FUNDO PARA INVESTIMENTO EM FERROVIA COM AS
OUTORGAS FERROVIÁRIAS**
(REACTUAÇÃO DAS CONCESSÕES EM VIGOR/EXPLORAÇÃO DOS ATIVOS FERROVIÁRIOS PÚBLICOS)
- **ADOTAR O MODELO DE DELEGAÇÃO ADEQUADO**
(AUTORIZAÇÃO PRIVADA/CONCESSÃO EQUILIBRADA/CONCESSÃO SUBVENÇÃO PÚBLICA)

OBRIGADO