



## TRANSPORTE METROFERROVIÁRIO E FERROVIÁRIO DE CARGAS NO BRASIL

2º Ciclo de debates - Financiamento e gestão de transportes  
(Painel 4 – Ferrovias)

Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), Senado Federal

***“Investimentos e Expansão da Malha Ferroviária no Brasil”***

Rodrigo Vilaça | Presidente-Executivo da ANTF e  
Diretor-Executivo da ANPTrilhos

Brasília, 03 de julho de 2013.



**ANTF**

Associação Nacional dos  
Transportadores Ferroviários

[www.antf.org.br](http://www.antf.org.br)

**ASSOCIADAS ANTF**



**Malhas Sul, Oeste, Norte e Paulista**

[www.all-logistica.com](http://www.all-logistica.com)

**Ferrovias Norte Sul - FNS**

**Malha Tramo Norte**



**Malha Nordeste**  
[www.tlsa.com.br](http://www.tlsa.com.br)



**Malha Centro-Leste**  
[www.fcasa.com.br](http://www.fcasa.com.br)



**Malha Tereza Cristina**  
[www.ftc.com.br](http://www.ftc.com.br)



**Malhas da EFVM e EFC**  
[www.vale.com](http://www.vale.com)



**Malha Sudeste**  
[www.mrs.com.br](http://www.mrs.com.br)



## Associados - ANPTrilhos



Apoio:





**ANTF**  
Associação Nacional dos  
Transportadores Ferroviários  
[www.antf.org.br](http://www.antf.org.br)

# Concessões para o Transporte Ferroviário de Carga

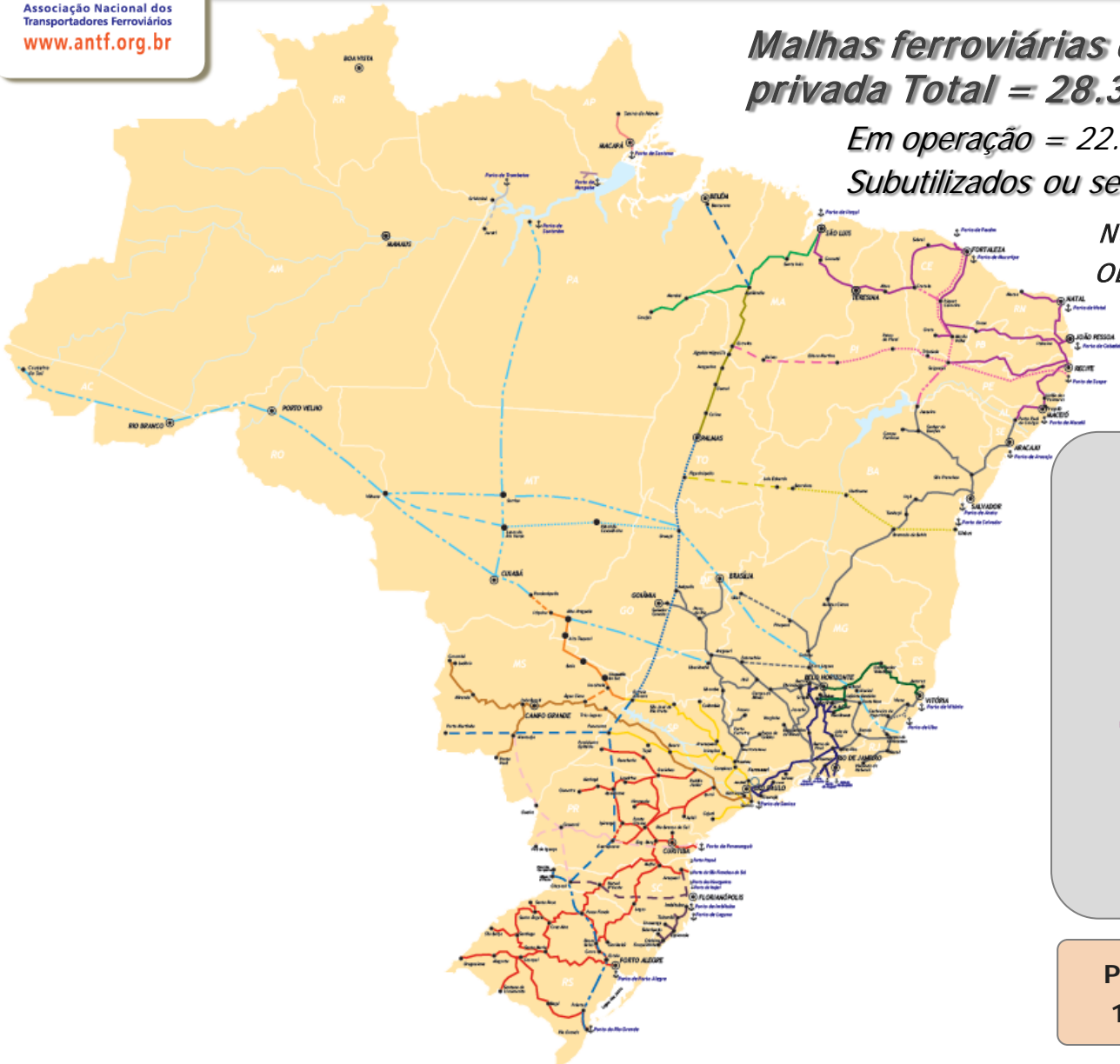
**Malhas ferroviárias concedidas à iniciativa privada Total = 28.366 km**

**Em operação = 22.822 km**

**Subutilizados ou sem tráfego de cargas = 5.544 km (\*)**

*Nota: (\*) Deliberação nº 124/ANTT/2011.*

*OBS: 605 km em processo de recuperação.*



-  **Transnordestina Logística**
-  **EFVM - Estrada de Ferro Vitória a Minas**
-  **EFC - Estrada de Ferro Carajás**
-  **FCA - Ferrovia Centro - Atlântica**
-  **ALL - América Latina Logística Malha Paulista**
-  **ALL - América Latina Logística Malha Norte**
-  **ALL - América Latina Logística Malha Oeste**
-  **ALL - América Latina Logística Malha Sul**
-  **FTC - Ferrovia Tereza Cristina**
-  **MRS Logística**
-  **FNS - Ferrovia Norte Sul (Tramo Norte)**

**Processo de Desestatização: 1996 a 1999**  
**11 Malhas concedidas à iniciativa privada**

# Resultados das Concessões Ferroviárias de 2012

## Principais Resultados das Concessionárias Ferroviárias (Iniciativa Privada)

### Oferta

- **Aumento de 117% na produção ferroviária** (de 137,2 para 297,8 bilhões de TKU), obtendo 5,4% de Taxa de Crescimento Médio Anual (CAGR).
- **Crescimento de 90% na movimentação** (de 253,3 para 481,2 milhões de TU).
- **Aumento de 68 vezes no transporte de Contêineres** (2450.854 TEUs).
- **Emprega mais de 45,2 mil funcionários diretos e indiretos.**

### Investimentos

- Investimentos de **R\$ 33,5 bilhões** na malha e material rodante, incluindo recuperação da frota sucateada herdada da Rede.



### Arrecadação à União

- Pagos **R\$ 16,7 bilhões** em concessão e arrendamento; tributos Federais, Estaduais e Municipais.

### Segurança

- **Redução em torno de 83% no índice de acidentes** (de 75,5 para 12,96 acidentes por milhão trens.km).

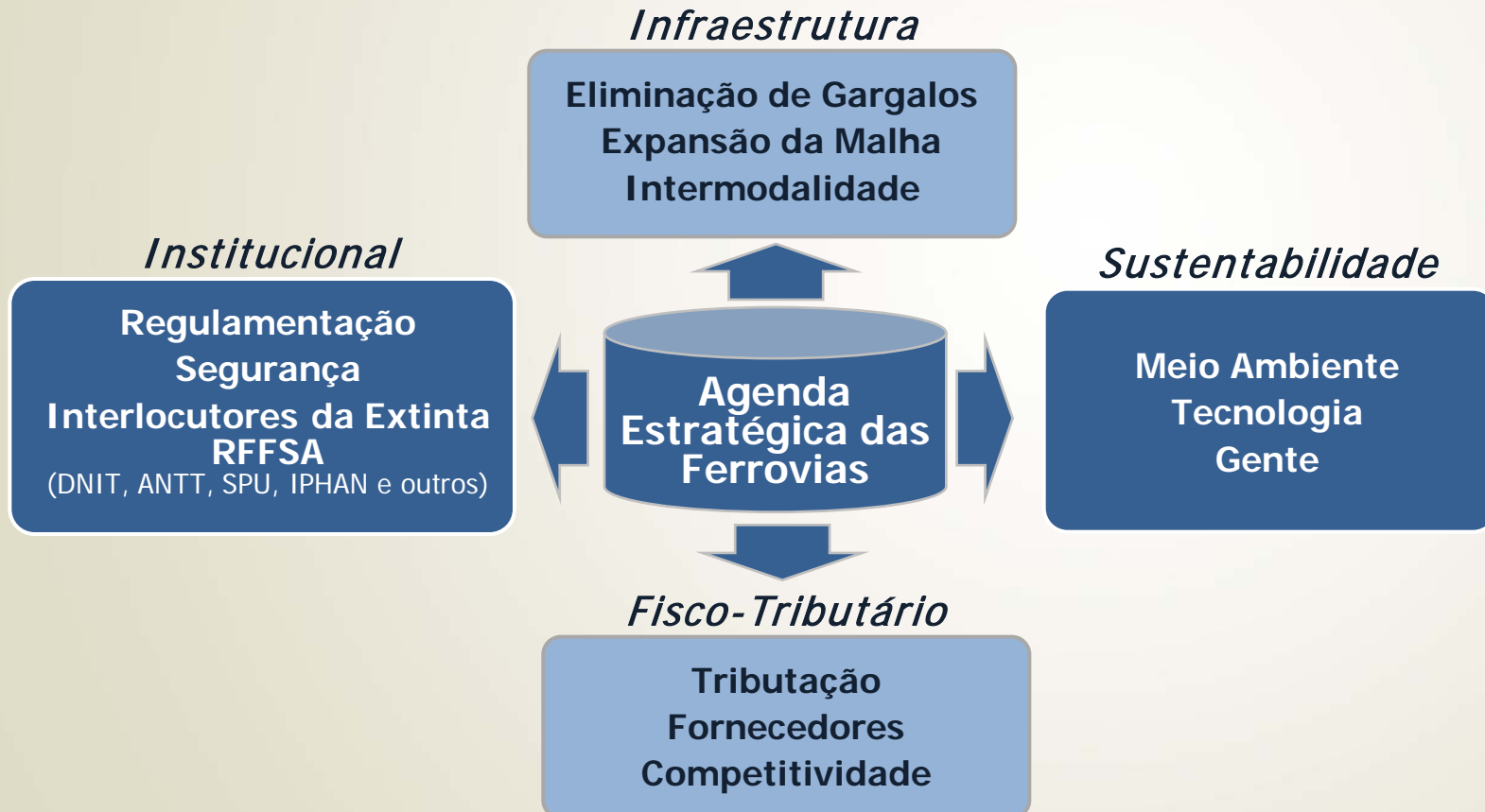
**2002 - 2012**

**Total da CIDE**  
R\$ 930,7 milhões

# Desafios para o Desenvolvimento do Setor Ferroviário

## *Agenda Estratégica para o Setor de Transporte Ferroviário de Cargas*

*A ANTF e Associadas lançou e trabalha nesta agenda desde o II Brasil nos Trilhos de 2006, composta por 12 fatores estruturantes e conjunturais para o desenvolvimento do futuro das ferrovias do Brasil.*



# Desafios para o Desenvolvimento do Setor Ferroviário

## AGENDA ESTRATÉGICA DAS FERROVIAS - Institucional

*Regulamentação: O modelo integrado e sem "open access" é prevalente, já casos de modelos segregados e com "open access" tipicamente requerem investimento e operação 100% estatais.*

Mercados desenv. com relevante participação das ferrovias na matriz de transporte

Cargas concentradas em exportação

Mercados Emergentes

Carga fragmentada e com alta participação de passageiros



EUA



Canadá



África S.



Austrália



Brasil



Rússia



China



Índia



Alemanha



RU



Espanha

Número de operadores

5  
(Class I)

2  
(grandes)

▪ Modelos desintegrados e com acesso aberto existem basicamente na Europa, região em que foco das ferrovias são passageiros  
▪ Infraestrutura e transporte ferroviário são essencialmente públicos

~300

5

10

Carga transportada 2005, TU Mn

1.652

370

330

121

27

Participação na rede ferroviária na matriz de transporte

45%

46%

22%

13%

5%

Integração ativo-operação

Integrado

Integrado

Integrado

Majoritaria-mente integrado

Integrado

Integrado

Integrado

Integrado

Segregado (mesma holding)

Segregado

Segregado

Acesso à rede ferroviária

Majoritaria-mente fechado

Majoritaria-mente fechado

Fechado

Depende da ferrovia

Fechado

Majoritaria-mente fechado

Fechado

Fechado

Aberto

Aberto

Aberto

Propriedade

▪ Estrutura

Majoritaria-mente privado

Majoritaria-mente privado

Fechado

Depende da ferrovia

Fechado

Majoritaria-mente fechado

Público

Público

Público

Público

Público

▪ Material Rodante

Privado

Privado

Fechado

Depende da ferrovia

Fechado

Majoritaria-mente fechado

Público

Público

80% público

Privado

90% público

Responsabilidade dos investimentos

Público e privado

Público e privado

Fechado

Depende da ferrovia

Fechado

Majoritaria-mente fechado

Público

Público

Público

Público

Público

▪ Modelo integrado é prevalente, tanto em mercados de carga maduros, quanto em países emergentes ou exportadores de commodities  
▪ Modelo de acesso é essencialmente fechado; open access ocorre em alguns países e em condições excepcionais

# PIL - Programa de Infraestrutura e Logística

*Agosto de 2012: O Governo Federal lança o Programa de Investimentos em Logística - Rodovias e Ferrovias ...*



## Novos investimentos em ferrovias

Valor total: R\$ 91 bilhões em 10 mil km

- 1 Ferroanel SP - Tramo norte
- 2 Ferroanel SP - Tramo Sul
- 3 Acesso ao Porto de Santos
- 4 Lucas do Rio Verde - Uruaçu
- 5 Uruaçu - Corinto - Campos
- 6 Rio de Janeiro - Campos - Vitória
- 7 Belo Horizonte - Salvador
- 8 Salvador - Recife
- 9 Estrela d' Oeste - Panorama - Maracaju
- 10 Maracaju - Mafra
- 11 São Paulo - Mafra - Rio Grande
- 12 Açailândia - Vila do Conde

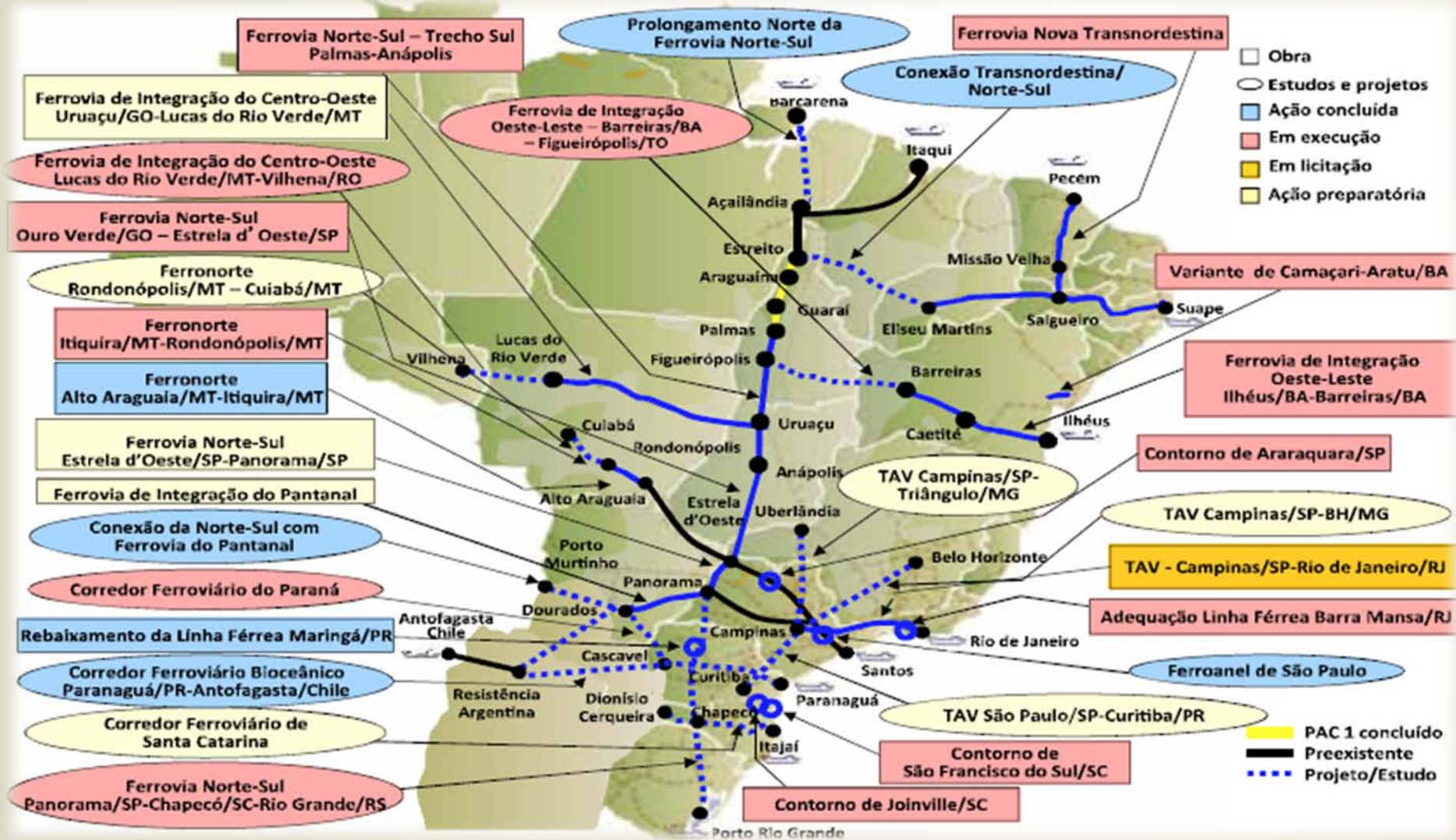
Fonte: Ministério dos Transportes





# PIL - Programa de Infraestrutura e Logística

*Fevereiro de 2013: 6º Balanço do Programa de Aceleração do Crescimento - PAC 2...*



## Rede 2012

1.028 km de extensão

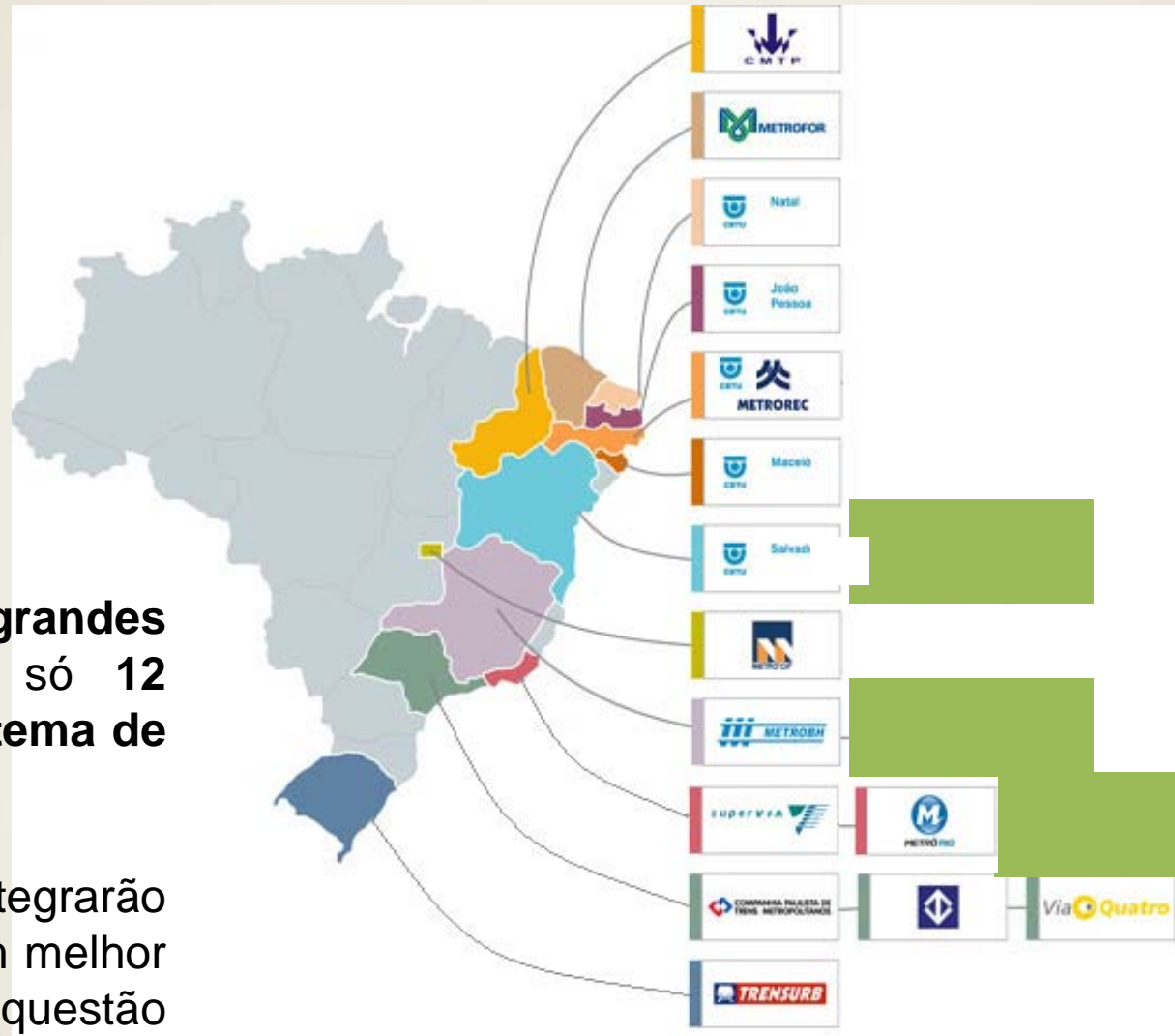
3919 composições

491 estações

38 linhas

O Brasil tem **63 médias e grandes regiões metropolitanas** e só **12 possuem algum tipo de sistema de transporte sobre trilhos.**

Até 2016 mais 8 regiões se integrarão à esse rol, o que ensejará um melhor planejamento no que tange à questão da mobilidade.





## Alto Custo da Tarifa de Energia Elétrica

A energia elétrica que move o sistema metroferroviário brasileiro representa, em média, 25% dos gastos totais das operadoras.

Desde 1968, devido à essencialidade do serviço, o Decreto nº 62.724 contemplava o transporte metroferroviário com um desconto de 75% sobre a tarifa de energia elétrica. Entretanto, esse percentual foi sendo reduzido por meio de Portarias do antigo Departamento Nacional de Águas e Energia Elétrica (DNAEE), até que chegou a zero.

Por outro lado, com a instituição do sistema de tarifação horosazonal, os operadores passaram a ser novamente penalizados, tendo em vista que o horário de maior carga do sistema coincide com o final da jornada de trabalho, hora em que as pessoas precisam se deslocar. Dessa forma, não é possível aos operadores se adequar ao sistema imposto.

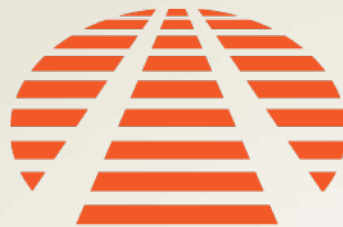
Dessa forma, no que se refere à tarifa de energia elétrica, verifica-se que o setor está sendo duplamente penalizado.

Essa penalização gera um ciclo vicioso de redução da capacidade de investimento das empresas operadoras, que se reflete de forma negativa na capacidade de atendimento da demanda e na qualidade dos serviços prestados ao cidadão brasileiro.



- ➔ **Redução da tarifa de energia elétrica:** é necessário resgatar o desconto de 75% sobre a tarifa de energia elétrica cobrada dos operadores metroferroviários, como forma de incentivar a ampliação de investimentos no setor e aumentar a oferta e a qualidade dos serviços prestados.
- ➔ **Harmonizar o custo da tarifa horosazonal:** Tendo em vista que o transporte de passageiros sobre trilhos é um serviço público, de cunho social, onde não é possível a modulação de cargas para atender à horosazonalidade do sistema elétrico, é imprescindível harmonizar o custo da tarifa de energia imposta ao setor metroferroviário brasileiro.





**ANTF**

Associação Nacional dos  
Transportadores Ferroviários

[www.antf.org.br](http://www.antf.org.br)



**OBRIGADO!**

Contatos:

ANTF - [rodrigo.vilaca@antf.org.br](mailto:rodrigo.vilaca@antf.org.br)  
[www.antf.org.br](http://www.antf.org.br)

ANPTrilhos - [rodrigo.vilaca@anptrilhos.org.br](mailto:rodrigo.vilaca@anptrilhos.org.br)  
[www.anptrilhos.org.br](http://www.anptrilhos.org.br)