

CONCESSÕES DE FERROVIAS

GUIA PARA INVESTIDORES



AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

CONCESSÕES DE FERROVIAS

CINCO PRINCIPAIS PRODUTOS TRANSPORTADOS (TKU) - 2006 ATÉ 2017, POR FERROVIA:

Concessionária	Produtos				
RMN - Rumo Malha Norte	Soja e Farelo de Soja	Produção Agrícola	Contêiner	Comb., Deriv. do Petr. e Álcool	Extração Vegetal e Celulose
RMO – Rumo Malha Oeste	Extração Vegetal e Celulose	Minério de ferro	Ind. Siderúrgica	Granéis Minerais	
RMP – Rumo Malha Paulista	Comb., Deriv. do Petr. e Álcool	Açúcar	Contêiner	Produção Agrícola	
RMS – Rumo Malha Sul	Soja e Farelo de Soja	Açúcar	Comb., Deriv. do Petr. e Álcool	Produção Agrícola	Adubos e Fertilizantes
EFC – Estrada de Ferro Carajás	Minério de ferro	Granéis Minerais	Comb., Deriv. do Petr. e Álcool	Ind. Siderúrgica	Ind. Cimenteira e Const. Civil
EFPO – Estrada de Ferro Paraná Oeste	Soja e Farelo de Soja	Cimento	Produção Agrícola		
EFVM – Estrada de Ferro Vitória a Minas	Minério de ferro	Carvão/Coque	Ind. Siderúrgica	Adubos e Fertilizantes	Extração Vegetal e Celulose
FCA – Ferrovia Centro-Atlântica	Soja e Farelo de Soja	Produção Agrícola	Açúcar	Granéis Minerais	Minério de ferro
FNSTN – Ferrovia Norte Sul (Tramo Norte)	Soja e Farelo de Soja	Produção Agrícola	Extração Vegetal e Celulose	Comb., Deriv. do Petr. e Álcool	Granéis Minerais
FTC – Ferrovia Tereza Cristina	Carvão/Coque	Contêiner			
MRS – MRS Logística	Minério de ferro	Ind. Siderúrgica	Açúcar	Granéis Minerais	Cimento
FTL SA – Ferrovia Transnordestina	Comb., Deriv. do Petr. e Álcool	Cimento	Ind. Siderúrgica	Ind. Cimenteira e Const. Civil	Carvão/Coque

- **TAXA DE RETORNO DO FLUXO DE CAIXA MARGINAL – WACC** (Resolução da ANTT n° 5.337/2017): a taxa para obras novas em concessões de ferrovias atualmente vigentes, para o Triênio 2015-2018, é de 11,04% ao ano.

- **O PROGRAMA DE PARCERIAS DE INVESTIMENTOS (PPI)** definiu como prioridades as prorrogações antecipadas das seguintes ferrovias:

Etapa	Rumo Malha Paulista	MRS	FCA	EFVM	EFC
Termo de Referência ANTT	Ok	Ok	Ok	Ok	Ok
Plano de Negócio (resposta concessionária)	Ok	Ok	Ok	Ok	Ok
Plano de Negócio (resposta ANTT)	Ok	Em andamento	Em andamento	Em andamento	Em andamento
Audiência Pública ANTT	Ok	Previsão 2º trim. 2018			
Protocolo TCU (resposta ANTT)	Jun-Jul/2018	Previsão 4º trim. 2018	Previsão 1º trim. 2019	Previsão 3º trim. 2018	Previsão 3º trim. 2018

- **RUMO MALHA PAULISTA:** O Tribunal de Contas da União (TCU) tem amadurecido conhecimentos por meio de reuniões com ANTT e Ministério Público Federal (MPF), para dar

celeridade à análise que ainda será feita pelo Tribunal. O tempo de análise depende da completude da documentação a ser enviada ao TCU, da congruência e robustez das

justificativas das decisões a serem tomadas sobre as prorrogações, e dependerá da adesão das decisões da ANTT a critérios legais. A avaliação da área técnica do TCU tende a ser rápida, entre um a dois meses, se houver a robustez necessária das informações. A previsão de tempo é difícil e não é uma certeza, por depender dos estudos a serem recebidos. Após análise técnica, o Colegiado do TCU deverá apreciar o tema e, se entender necessário, pela sensibilidade e impacto do projeto no desenvolvimento do Brasil, poderá dar prioridade à análise do tema pelo Colegiado.

- EVENTUAL ADITIVO DA RUMO MALHA NORTE, ligando Rondonópolis/TO até Lucas do Rio Verde/MT: A Superintendência de Infraestrutura e Serviços de Transporte de Cargas (SUFER/ANTT) recebeu pedido da RMN e consultou a Procuradoria Federal junto à ANTT (PF/ANTT), bem como o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA) e o PPI, questionando sobre decisão de priorização do formulador de política, cuja resposta ainda é aguardada. A PF/ANTT entende que a construção e exploração do trecho poderá ser efetuada pela Rumo Malha Norte, desde que os Estudos Técnicos apontem que a viabilidade econômica dependa de sinergia operacional com a Rumo Malha Norte e se for demonstrado o interesse público. Se houver viabilidade econômica do trecho de forma isolada, deve-se proceder à licitação. Com o parecer jurídico, a SUFER/ANTT diligenciou para que a concessionária apresente estudos técnicos, os quais serão analisados, caso MTPA/PPI entenda pela continuidade do pleito da Rumo.

- AÇÕES JUDICIAIS E PRORROGAÇÕES ANTECIPADAS: o posicionamento da ANTT é de que será feita análise de conveniência e oportunidade, a qual passará pela análise técnica, jurídica e do Colegiado da ANTT, sobre ações judiciais entre concessionárias e a União/ANTT. Quanto aos passivos discutidos no Judiciário, a ANTT já se pronunciou sobre o alto risco moral em inserir essa discussão após assinatura do contrato e, por isso, será feita tentativa de equacionar os passivos antes de firmar os contratos, com base em estimativa de valores e aumentando o valor da outorga a ser paga. No TCU, será analisado o atendimento a requisitos legais sobre os passivos e ações judiciais. A ANTT tem espaço para discricionariedade na tomada de decisão e deverá apresentar sua fundamentação, sendo que a consistência dos argumentos poderá ser analisada pelo TCU.

- EVENTUAL RENOVAÇÃO DA RUMO MALHA SUL: as prorrogações antecipadas, de acordo com a Lei nº

13.448/2017, só podem ser avaliadas se houver qualificação prévia do PPI. Se o PPI não qualificou, a ANTT não dará andamento à análise da RMS.

- MINISTÉRIO PÚBLICO JUNTO AO TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO (MP-TCU), MPF e TCU: os órgãos têm intensificado troca de informações para manter cooperação, evitar demandas conflitantes, bem como uniformizar e fortalecer o controle. Quanto ao rito no TCU, o MPTCU pode ser demandado pelo Ministro Relator para solicitar análise complementar, após análise da unidade técnica. Em relação ao MPF, a 3^a Câmara tem agregado informação e municiado seus Procuradores, que tratam das prorrogações ferroviárias, para que haja atuação com coerência dentro do MPF.

- O PROGRAMA DE PARCERIAS DE INVESTIMENTOS (PPI) definiu como prioridades os seguintes projetos de ferrovias:

FERROVIA NORTE SUL - FNS: trecho com extensão de 1.537 km, ligando Estrela d'Oeste/SP, a Porto Nacional/TO, com prazo de 30 anos, dividido em: Porto Nacional/TO – Anápolis/GO (Tramo Central), com 855 km; e Ouro Verde de Goiás/GO e Estrela d'Oeste/SP (Tramo Sul), com 682 km, 95% das obras concluídas (expectativa de operação em 2 anos – obras em análise pelo TCU).

- Andamento:** Edital previsto para julho de 2018 e leilão previsto para setembro de 2018. Plano de Outorga e minutas contratuais aprovados pela ANTT e pelo MTPA. Na análise de escopo limitado do TCU, que é realizada em estudos prévios a concessões e prorrogações, TCU fez questionamentos à ANTT sobre direito de passagem, obras não concluídas na Extensão Sul, entre outros. A ANTT ainda deverá apresentar resposta para o TCU e realizará ajustes no período entre análise técnica e julgamento pelo Colegiado do TCU.

- Impactos na BR-153/TO/GO:** MTPA está realizando estudos junto à Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL) e entende que o impacto poderá ser observado a longo prazo, mas a curto prazo não há previsão de impactos no potencial de tráfego da rodovia. Assim, a nova licitação pós-caducidade está sendo estudada pelo MTPA e pela EPL, considerando o prazo de concessão e calculando riscos de demanda. Os impactos poderão ser negativos, mas também positivos, pois gerará dinamização à região de Goiás e Tocantins.

- Direito de Passagem:** a proposta submetida à Audiência Pública pela ANTT recebeu críticas, em relação à possibi-

lidade dos acordos de tarifas serem melhores se realizados diretamente pelas ferrovias, e de se requerer a retirada da cláusula de take or pay, para se evitar a rigidez e obrigatoriedade de manutenção do volume de carga. Será feito um termo aditivo, no qual constará um teto tarifário para o direito de passagem e diretrizes operacionais para se evitar barreiras técnicas à entrada. A ANTT realizará regulação econômica das tarifas pelo direito de passagem, que serão negociadas diretamente entre ferrovias, por meio de Contrato Operacional Específico. E se não houver acordo no estabelecimento das tarifas entre ferrovias, a ANTT arbitrará o valor. Da mesma forma, se as concessionárias se recusarem a firmar os termos aditivos para o direito de passagem, a ANTT tomará a decisão unilateralmente. As minutas de termos aditivos estão sendo fornecidas pela ANTT para análise do TCU. A fiscalização será feita por meio de um Centro de Supervisão Operacional Ferroviário a ser criado na ANTT, para garantir o poder coercitivo da ANTT em relação a atrasos, discriminações e práticas abusivas em tempo real. Haverá garantia para o direito de passagem nos cinco anos iniciais, ao subconcessionário, mas as condições depois se igualarão às aquelas das demais concessionárias. Nos primeiros anos, os volumes não devem ser tão altos, inclusive por depender da finalização das obras do Tramo Sul.

- **WACC Regulatório da FNS:** está ajustado ao mesmo WACC que já consta na Resolução ANTT nº 5.337/2017 da ANTT.

FERROGRÃO: trecho com previsão de extensão de 930 km, conectando a região produtora de grãos do Centro-Oeste ao Estado do Pará, desembocando no Porto de Miritituba, com prazo de 65 anos e se trata de um ativo novo.

- **Andamento:** Leilão previsto para 4º trimestre de 2018. Os estudos e minutas estão sob ajustes e a ANTT está redigindo Relatório Final, pós Audiência Pública. Em breve, será enviado ao TCU.
- **Modelagem Econômico-financeira:** o PPI vai determinar o funding e distribuição de riscos, conforme já estudado na Audiência Pública. PPI está realizando estudos com bancos para garantir alavancagem adequada, analisando período de carência e prazo de amortização. Por ser um empreendimento greenfield, e ser uma ferrovia isolada não conectada a outras ferrovias da malha, envolvendo riscos para privados, terá modelo de servidões regulatórias completamente diferenciadas.

- **Impactos na BR-163/MT/PA:** MTPA está realizando estudos para reduzir o prazo da concessão da rodovia, por entender que o impacto poderá ser observado a longo prazo, mas a curto prazo não há previsão de impactos no potencial de tráfego da rodovia.
- **O PPI entende que o balanço ambiental é positivo,** comparado a uma rodovia, do ponto de vista de comunidades a serem potencialmente permeadas ou de emissão de CO₂. As comunidades não serão afetadas, mas ainda assim haverá oitivas com comunidades regionais. As equipes dos órgãos de meio ambiente também tratam o projeto como prioridade. IBAMA vê a Ferrogrão de maneira positiva e o licenciamento ambiental faz parte da matriz de risco.
- **WACC regulatório da Ferrogrão:** será ajustado ao mesmo WACC que já consta na Resolução ANTT nº 5.337/2017 da ANTT.
- **Desapropriação de reserva ambiental à Ferrogrão:** de acordo com MTPA, com base em análise jurídica da AGU, a procedência pelo STF do pedido na ADI, que questiona a MP 558, não gera suspensão da MP 758. STF tomou a decisão de que não poderá mais alterar limites de reservas ambientais por meio de MP, a partir do momento do julgamento, e não haverá qualquer alteração na desapropriação do Parque Jamanxim.

FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE-LESTE - FIOL: está em obras e contará com aproximadamente 1.527 km, entre Figueirópolis/TO até Ilhéus/BA e foi dividido em três trechos:

- **Trecho I:** Ilhéus/BA – Caetité/BA, com extensão de 537 km, com 72% de execução física da obra.
- **Trecho II:** Caetité/BA – Barreiras/BA, com extensão de 485 km, dos quais cerca de 20% das obras estão executadas.
- **Trecho III:** Barreiras/BA – Figueirópolis/TO, com extensão aproximada de 505 km, em fase de estudos e projetos.
- **Andamento:** Leilão previsto para 1º trimestre de 2019. EVTEA e escolha de modelagem será feita pelo MTPA e após escolha, o processo será enviado à ANTT. MTPA está avaliando quais integrações serão feitas: eventual ligação de Caetité ao Porto de Ilhéus, a depender da adequação do porto; se vai tentar conectar com a FNS; se vai atender transporte de soja de Barreiras.

*Informações atualizadas com base na 6ª edição do Café com o Mercado, realizado pela ANTT, em Brasília, no dia 04/05/2018 e baseadas no site <http://www.avancarparcerias.gov.br>.



/CanalANTT



/anttnoface



@ANTTagencia



@antt_oficial

Ouvidoria: 166

www.antt.gov.br