



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DLA

RELATORIA: DLA

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 11/2023

OBJETO: AUDIÊNCIA PÚBLICA – APROVAÇÃO DE PROCESSO DE PARTICIPAÇÃO E CONTROLE SOCIAL COM REALIZAÇÃO DE AUDIÊNCIA PÚBLICA

ORIGEM: SUCON

PROCESSO (S): 50500.072602/2023-09

PROPOSIÇÃO PRG: COTA n. 02501/2023/PF-ANTT/PGF/AGU

ENCAMINHAMENTO: PELA APROVAÇÃO.

1. DO OBJETO

1.1. Trata-se de proposta de aprovação de Processo de Participação e Controle Social com a realização de audiência pública com objetivo de tornar público, colher sugestões e contribuições às minutas de Edital e Contrato e aprimoramento dos estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental, que visa a concessão para exploração do empreendimento ferroviário Malha Oeste, com extensão total de 1.625,30 km, que intercepta os estados de São Paulo (SP) e Mato Grosso do Sul (MS).

2. DOS FATOS

2.1. Inicialmente, a Ferrovia Novoeste S.A. obteve a concessão da Malha Oeste, pertencente à Rede Ferroviária Federal S.A., em leilão realizado em 05 de março de 1996. A outorga dessa concessão foi efetivada por Decreto Presidencial publicado no Diário Oficial da União em 27 de junho de 1996. A empresa iniciou a operação dos serviços públicos de transporte ferroviário de cargas em 01 de julho daquele ano.

2.2. A partir de 16 de julho de 2008, a empresa passou a ser denominada ALL – América Latina Logística Malha Oeste S.A, após a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) aprovar a alteração de seu Estatuto Social, por meio da Deliberação nº 258 daquele dia. A partir de 2015, após um processo de fusão com a Rumo Logística, a empresa passou a ser controlada pela Rumo, que também detinha as concessões das Malhas Paulista, Norte, Central e Sul, passando a denominar-se Rumo Malha Oeste.

2.3. Em 21/07/2020, a Rumo Malha Oeste S.A. (RMO) apresentou a esta Agênciaum requerimento de relicitação da Malha Oeste, com base na Lei nº 13.448/2017 (SEI nº16068083), que estabeleceu diretrizes gerais para prorrogação e relicitação dos contratos de concessão, bem como no Decreto nº 9.957/2019, que regulamentou o procedimento aplicável.

2.4. Após atestar a viabilidade técnica e jurídica do pleito, a ANTT determinou, por meio da Deliberação nº 440, de 27 de outubro de 2020, que o requerimento fosse enviado ao Ministério da Infraestrutura (MINFRA), atual Ministério dos Transportes, para que esse se manifestasse sobre a compatibilidade do requerimento de relicitação com o escopo da política pública formulada para o setor correspondente, conforme prevê o art. 5º do Decreto supracitado.

2.5. Com base na manifestação do MINFRA, o Conselho do Programa de Parceria de Investimentos (CPPI) opinoufavoravelmente ao requerimento e o submeteu à deliberação do Presidente da República, para qualificação no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), conforme registrado na Resolução nº 146 (SEI nº 16023316), de 2 de dezembro de 2020.

2.6. Posteriormente, por meio do Decreto nº 10.633 (SEI nº16023324), de 18 de fevereiro de 2021, publicado no DOU de 19 de fevereiro de 2021, o empreendimento público federal do setor ferroviário Malha Oeste, pertencente à extinta Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) e sob a responsabilidade da RMO, foi qualificado, no âmbito do PPI, para fins de relicitação.

2.7. Em novembro de 2022, o Estudo de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental (EVTEA) do projeto foi concluído, sendo resumido, basicamente, nos seguintes módulos: Caderno Operacional (SEI nº16064079); Caderno de Engenharia (SEI nº16064117); Caderno Meio Ambiente (SEI nº16080467); Caderno Estudos de Mercado (SEI nº16068688); e, Estudos Econômico Financeiro (SEI nº 16079346).

2.8. Em 23/03/2023, a Superintendência de Concessão de Infraestrutura (SUCON) expediu a Nota Técnica Conjunta nº 004/2023/GINOP/GEMEF/SUCON/DIR/ANTT (SEI nº16037642), por meio da qual declara que o projeto e os documentos jurídicos necessários para licitação estão aptos para serem divulgados à sociedade, razão pela qual sugere que o processo seja encaminhado para deliberação da diretoria colegiada, objetivando a abertura do Processo de Participação e Controle Social.

2.9. Concomitantemente, por meio de Despacho do próprio dia 23/03/2023, a SUCON informou à Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT) (SEI nº16068761), que o processo em tela

estava sendo submetido à deliberação da diretoria colegiada para abertura do Processo de Participação e Controle Social com realização de audiência pública, o que foi feito, de fato, neste mesmo dia, através do Despacho de Instrução (SEI nº16068813), que incluiu a nota técnica supracitada (SEI nº16037642), o Relatório à Diretoria SEI Nº 116/2023 (SEI nº16068375), bem como as minutas de deliberação (SEI nº16068130), de aviso de audiência pública (SEI nº16068680) e de portaria para designação dos membros da audiência pública (SEI nº 16080265).

2.10. Considerando o Plano de 100 dias do Governo Federal para o referido projeto de Concessão Ferroviária, a SUCON encaminhou os autos à Secretaria Geral e solicitou a inclusão do processo na pauta de sorteio em regime de urgência, conforme despacho do 23/03/2023 (SEI nº 16080464), o qual foi realizado nesse mesmo dia (SEI Nº 16082079), ocasião em que fui designado seu relator.

2.11. São os fatos. Passa-se à análise.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. De acordo com o artigo 12 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, entre as diretrizes gerais a serem seguidas pela ANTT no gerenciamento da infraestrutura de transportes terrestres está a priorização aos programas de ação e de investimentos relacionados com os eixos estratégicos de integração nacional, de abastecimento do mercado interno e de exportação (inciso III).

3.2. A Lei nº 10.233, em seu artigo 20, estabelece os objetivos da ANTT, de implementar as políticas formuladas pelo Conselho Nacional de Interação de Políticas de Transporte e pelo Ministério dos Transportes.

Art. 20. São objetivo das Agências Nacionais de Regulação dos Transportes Terrestres e Aquaviário:

I - implementar, nas respectivas esferas de atuação, as políticas formuladas pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, pelo Ministério dos Transportes e pela Secretaria de Portos da Presidência da República, nas respectivas áreas de competência, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos nesta Lei;

II - regular ou supervisionar, em suas respectivas esferas e atribuições, as atividades de prestação de serviços e de exploração da infra-estrutura de transportes, exercidas por terceiros, com vistas a:

a) garantir a movimentação de pessoas e bens, em cumprimento a padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas;

b) harmonizar, preservado o interesse público, os objetivos dos usuários, das empresas concessionárias, permissionárias, autorizadas e arrendatárias, e de entidades delegadas, arbitrando conflitos de interesses e impedindo situações que configurem competição imperfeita ou infração da ordem econômica

3.3. E ainda, considerando o artigo 22, inciso V, da Lei nº 10.233, constitui esfera de atuação da ANTT a exploração da infraestrutura rodoviária federal.

Art. 22. Constituem a esfera de atuação da ANTT:

(...)

II - a exploração da infra-estrutura ferroviária e o arrendamento dos ativos operacionais correspondentes;

(...)

3.4. E, de acordo com a Resolução nº 5.624, de 21 de dezembro de 2017, o artigo 8º estabelece que:

Art. 8º A ANTT realizará Audiência Pública quando as matérias afetarem os direitos de agentes econômicos ou de usuários de serviços de transportes, nos seguintes casos:

I - Minutas de ato normativo;

II- Minutas de editais de licitação de outorgas, minutas de contratos de concessão ou permissão;

III- Iniciativas de anteprojetos de lei; e

IV- Outras matérias relevantes, a critério da ANTT.

3.5. Cabe ainda destacar que, o Regimento Interno da ANTT, aprovado por meio da Resolução nº 5.976, de 7 de abril de 2022, estabelece no art. 88 os objetivos do Processo de Participação e Controle Social:

I - Recolher subsídios para o seu processo decisório;

II - Fomentar a efetiva participação das partes interessadas e da sociedade em geral;

III- Oferecer aos agentes econômicos, sociedade e usuários dos serviços regulados pela ANTT um ambiente propício ao encaminhamento de seus pleitos e sugestões relacionados à matéria objeto do processo;

IV - Identificar, de forma ampla, todos os aspectos relevantes à matéria objeto do processo; e

V - Dar publicidade à ação regulatória da ANTT.

3.6. Considerando ainda, o art. 9º da citada Resolução, *as propostas de realização de Audiência Pública serão submetidas à Diretoria Colegiada para aprovação.*

3.7. Assim, a presente proposta de Audiência Pública chega para deliberação da Diretoria Colegiada após passar pela análise da SUCON, que apresentou, por meio de uma nota técnica (SEI nº 16037642), um detalhamento do projeto de concessão do empreendimento ferroviário Malha Oeste, identificando as principais melhorias e inovações contratuais, bem como a atratividade do projeto, para que seja levado à sociedade.

3.8. A análise da SUCON foi composta pelas análises específicas de cada uma de suas gerências: Gerência de Investimento e Operação (GINOP); Gerência de Modelagem Econômico-Financeira (GEMEF); e, Gerência de Estruturação Regulatória (GEREG).

3.9. Fizeram parte do escopo da análise da GINOP, resumidamente, os estudos operacionais, de engenharia e socioambientais, bem como a elaboração de indicadores operacionais. Dentre os principais pontos abordados pela gerência, destaco os seguintes:

I - Ao todo foram simuladas 6 versões de Estudo Operacionais referentes ao processo de relicitação da Malha Oeste, sendo a versão trazida para a Audiência Pública o cenário Rev6 com *Ramp Up* (aumento gradativo de produção) e sem o ramal de Ponta Porã.

II - Algumas alterações de premissas foram promovidas durante os estudos, tais como: sazonalidade da demanda - o método de dias equivalentes, que lineariza a sazonalidade da carga, foi substituído por um método que mensura a demanda de forma consolidada, uma vez que produtos como soja, milho e farelo compartilham o mesmo tipo de vagão no transporte; desenho de trens - a utilização para todas as mercadorias das premissas de trens compostos por 3 locomotivas com 120 vagões aumenta, substancialmente, o tempo de giro de carga, causando impacto direto na necessidade de ativos. Assim, a premissas de tamanho de trens para os fluxos de Etanol/Derivados e os fluxos de giro curto de minério foram alteradas, respectivamente, para 2 locomotivas com 80 vagões e 1 locomotiva com 47 vagões; necessidade de ativos - foram realizadas alterações nas premissas dos giros nos terminais de carga e descarga, de forma que os tempos de execução destas atividades nos terminais ficaram mais condizentes com a estrutura esperada na Malha Oeste. Além disso, foram feitas correções nas fórmulas do giro das locomotivas *helpers*, que aumentou o tempo de trânsito deste equipamento e fez com que o a necessidade de investimento em ativos (CAPEX) aumentasse consideravelmente.

III - Os Estudos de Engenharia dimensionaram os investimentos com prazo determinado, de caráter obrigatório, sendo devidamente precificados no âmbito do modelo econômico-financeiro e atrelados a parâmetros e prazos estabelecidos no Caderno de Obrigações, divididos de acordo com sua natureza e finalidade: aumento de capacidade - investimentos necessários para adequar a via à capacidade necessária correspondente a demanda futura; atendimento às especificações técnicas - investimentos necessários para atender os parâmetros técnicos de qualidade e segurança exigidos para operação da malha em questão; minimização de conflitos urbanos - investimentos necessários para minimizar o impacto da operação ferroviária a ser realizada na malha em questão com os centros urbanos que tangencia, incluindo, por exemplo, obras de passarelas, viadutos, passagens em nível para veículos e para pedestres, sinalização ativa, passagens inferior e vedações; e, Frota - investimentos necessários para adequar a frota atual (vagões e locomotivas) e suprir a demanda futura, prevista nos estudos correspondentes, bem como para suprir as necessidades de aquisições de equipamentos de grande porte, relativos à manutenção.

IV - As análises de orçamentos tiveram como norte a busca pela economicidade dos projetos bem como na eficiência de sua implantação e operação, com base em parâmetros de projeto pré-definidos. Para os custos unitários, todos os investimentos foram estimados com base em sistemas referenciais homologados, na seguinte ordem: (i) Utilização do SICFER SP e MT por não conter base referencial de MS. (ii) Para quando o serviço proposto não exista no SICFER, foi utilizado a base do Sistema de Custos Rodoviários - SICRO, sob gestão do DNIT.

V - Foram adotados no orçamento os índices de reajustamento disponibilizados pelo DNIT, utilizados conforme a Instrução de Serviço nº 01 – GD/DNIT SEDE, de 02 de janeiro de 2019. São eles: terraplenagem, obras de arte especiais, consultoria, drenagem, pavimentação, sinalização vertical, conservação, superestrutura ferroviária com fornecimento de material, e superestrutura ferroviária sem fornecimento de material.

VI - O índice de reajustamento para as máquinas, equipamentos e material rodante foi utilizado o índice FGV IGP-DI Máquinas e equipamentos de uso geral.

VII - Foi considerado como base para cálculo o Benefícios e Despesas Indiretas - BDI definido pelo DNIT mais atualizado condizente com a data base do projeto, porém foram retiradas as alíquotas referentes à administração local, que está aberta no orçamento, PIS e COFINS, devido ao REIDI, e a contribuição previdenciária sobre a renda bruta, pois foi utilizada a base onerada.

VIII - Para a definição da alíquota do Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza – ISSQN, a metodologia proposta foi a verificação das alíquotas dos principais municípios afetados pela obra em questão. Assim, foi realizada uma média ponderada considerando a extensão dos trechos nos estados, utilizando as alíquotas dos principais municípios. Para o estado de São Paulo foi utilizado os maiores municípios da região e realizado médias ponderadas.

IX - Destaca-se que projeto apresentado se enquadra como beneficiário do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura – REIDI, e apresenta todos os parâmetros para ser enquadrado no inciso I, alínea c) do art. 5º do Decreto nº 6.144, de 3 de julho de 2007, que regulamentou a Lei nº 11.488, de 15 de junho de 2007. Desta forma, para garantir o benefício do REIDI no orçamento, aplicou-se o abono das alíquotas de PIS e COFINS na composição do BDI de serviços, além de uma redução de 9,25% (nove vírgula vinte e cinco por cento) no custo de

aquisição de insumos, materiais e equipamentos significativos cujo BDI foi desconsiderado.

X - Em resumo, os investimentos (CAPEX) envolvidos no projetos estão discriminados no quadro abaixo, incluindo as estimativas de preços e os respectivos impactos percentuais dos valores individuais em relação ao valor total:

RESUMO CAPEX PROJETO RELIQUITAÇÃO MALHA OESTE			
ITEM	DESCRIÇÃO	PREÇO TOTAL ONERADO	IMPACTO COM RELAÇÃO AO VALOR TOTAL (%)
I	VIA PERMANENTE LINHA TRONCO	R\$ 8.831.771.282,52	49%
II	AMPLIAÇÃO E CONSTRUÇÃO DE PÁTIOS DE CRUZAMENTO	R\$ 706.294.400,78	4%
III	SISTEMAS FERROVIÁRIOS	R\$ 136.753.818,21	1%
IV	EDIFICAÇÕES E INSTALAÇÕES	R\$ 62.304.307,88	0%
V	MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS	R\$ 471.742.902,14	3%
VI	FROTA	R\$ 7.959.652.873,77	44%
VI.1	LOCOMOTIVAS	R\$ 3.786.948.137,61	21%
VI.2	VAGÕES	R\$ 4.172.704.736,17	23%
Total sem Receita de Venda		R\$ 18.168.519.585,31	100%
VII	RECEITA DE VENDA DE SUPERESTRUTURA E RODANTE	-R\$ 646.993.166,76	
Total com Receita de Venda		R\$ 17.521.526.418,55	

XI - Para elaboração dos Estudos Socioambientais, a estruturadora desenvolveu uma metodologia que combina técnicas descritivas e explicativas para a coleta, análise, interpretação, apresentação de dados e, posteriormente, o desenvolvimento de diretrizes e conclusões. Para precificação, as referências para os custos foram a Tabela de Preços de Consultoria (mão de obra, despesas gerais e BDI) e o Sistema de Custos Rodoviários (SICRO), divulgados pelo DNIT, os custos unitários básicos da construção divulgados pelos Sinduscon estaduais, além de estudos técnicos, pesquisas de mercado e levantamentos de custos com base na experiência e acervo técnico da empresa. A data base é janeiro de 2022.

XII - Em termos de Capex Socioambiental, está previsto investimento na ordem de R\$ 812 milhões de reais, alocados em 09 (nove) rubricas: *Licenciamento Ambiental; Controle e Monitoramento Ambiental das Obras; Acompanhamento da Supressão de Vegetação; Monitoramento e Salvaguarda da Fauna Silvestre; Comunicação Social; Gerenciamento de Passivos Ambientais; Execução dos PBAs (Plano Básico Ambiental Indígena) e PBAQs (Plano Básico Ambiental Quilombolas); e Compensação Ambiental*. A rubrica *Gerenciamento de Passivos Ambientais* é a responsável pelo maior valor de desembolso (R\$ 677 milhões). O montante retrocitado está distribuído ao longo dos 13 (treze) primeiros anos de concessão:

XIII - É importante informar que foi importado o montante de investimentos em obras do *Caderno de Engenharia*, na ordem de R\$ 11,0 bilhões de reais, o qual foi utilizado como base para dimensionar o valor do instituto de *Compensação Ambiental*, que perfaz R\$ 55,0 milhões de reais.

XIV - Em termos de Opex Socioambiental, está previsto investimento na ordem de R\$ 510 milhões de reais, alocados em 11 (onze) rubricas: *Licenciamento Ambiental; Gestão Ambiental da Operação; Sistema Integrado de Caracterização Ambiental; Programa de Educação Ambiental, Capacitação e Treinamentos; Programa de Engajamento e Comunicação Social; Programa de Conservação e Fortalecimento do Patrimônio Histórico Cultural; Programa de Relacionamento com as Comunidades Tradicionais; Programa de Monitoramento e Controle de Ruídos; Programa de Monitoramento e Mitigação de Atropelamentos de Fauna; Programa de Gerenciamento de Riscos e Plano de Ação de Emergência e Programa de Adaptação às Mudanças Climáticas e Crises Ambientais*. A rubrica *Gestão Ambiental da Operação* é a responsável pelo maior valor de desembolso (R\$ 133 milhões). O montante supracitado está distribuído ao longo dos 60 (sessenta) anos de concessão.

XV - Em relação aos indicadores operacionais, ficou definido durante as discussões que seriam mantidos os indicadores existentes, que já constam dos processos de renovação de concessões finalizadas, quais sejam: Índice de Acidentes Ferroviários Graves (IAFG) - medido através da razão entre a quantidade de acidentes ferroviários graves e a distância percorrida por todos os trens da concessionária no período de apuração; Índice de Velocidade de Média de Percorso (IVMP) - apurado pela relação entre a somatória das distâncias percorridas por todos os trens formados na malha em análise, em quilômetros, e o somatório do tempo total em que estes trens estiveram em deslocamento entre a origem e destino da carga; e, Idade Máxima da Frota de Locomotivas (IMFL) que estipula que a frota seja inferior a 40 anos durante todo o prazo de concessão. Além disso, foram propostos novos indicadores, quais sejam: Trem Hora Parado (THP) - que mede as parcelas do tempo de trânsito nas quais o trem não está em deslocamento (está parado); e, a Disponibilidade de Material Rodante aberta em vagões e locomotivas - que mede a parcela do tempo em um determinado período em que o ativo não está disponível para a operação, estando em manutenção, sendo dividido em Índice de Disponibilidade de Locomotivas (IDLO) e Índice de Disponibilidade de Vagões (IDVA).

3.10. Já análise da GEMEF envolveu, basicamente, os estudos de demanda e da modelagem econômico-financeira, cujos principais pontos abordados pela gerência, destaco os seguintes:

I - Dos diferentes tipos de projeção utilizados no Estudo de Demanda, resolveu-se adotar como referência na análise o chamado "modelo 4", que apresenta diferenças de projeções mínimas nos primeiros anos do período de projeção, em função de ajustes de *timing* e de data-base, considerado como aquele mais representativo da demanda supostamente esperada ao longo do período da futura concessão da Malha Oeste.

II - Segundo dados levantados no Sistema de Acompanhamento e Fiscalização do Transporte Ferroviário (SAFF-ANTT), a Malha Oeste possui uma operação bastante incipiente em comparação a outras malhas ferroviárias. Em 2021, por exemplo, foram observados somente 4 fluxos de produtos, cada um para um par origem-destino, basicamente: minério de ferro - Antônio Maria Coelho (MS) - Porto Esperança (MS); celulose - Jupia (MS) - Barnabé (SP); manganês - Urucum (MS) - Ladário (MS); e, siderúrgicos - Bauru (SP) - Ladário (MS).

III - De acordo com os estudos, após a realização dos investimentos de revitalização da malha, a demanda projetada para o ano de 2031 passa a ser de 33,1 milhões de toneladas, o que corresponde a quase 12 vezes a demanda realizada em 2021. Os estudos apontam, também, que ocorre uma alteração na relevância de produtos transportados, com maior participação da celulose, bem como com a movimentação de uma série de outros produtos até então inexistentes na malha Oeste, tais como, soja (3,8 milhões TU), açúcar (2,4 milhões TU) e derivados de petróleo (2,2 milhões TU).

IV - A modelagem econômico-financeira desenvolvida, descritas no caderno de Avaliação Econômico-Financeira (SEI nº16079346) juntamente com o caderno de Demanda (SEI nº16068688), apresenta a proposta de valoração, dimensionando os encargos e benefícios, representando as receitas, custos, despesas, investimentos e tributos que serão gerados em decorrência do Contrato de Concessão.

V - A metodologia empregada na avaliação econômica do projeto foi desenvolvida a partir da análise do Fluxo de Caixa Descontado (FCD) da ferrovia a preços constantes, de modo a determinar o valor presente do Fluxo de Caixa (FCX) de projeto desalavancado, descontado ao Custo Médio Ponderado de Capital (Weighted Average Cost of Capital - WACC). A taxa de desconto adotada é o WACC regulatório vigente, de 10,85%, de acordo com a Resolução nº 5.925, de 28 de janeiro de 2021, cujo cálculo consta na Nota Técnica SEI nº 5727/2020/GEMEF/SUCON/DIR (SEI nº662234), anexa à Resolução. Já o prazo considerado no FCX contempla os anos previstos no termo aditivo ao contrato de concessão, contados a partir do exercício de 2024 (Ano 1). Assim, tem-se um FCX de 60 anos para a avaliação econômica.

VI - O principal objetivo da elaboração do FCX de projeto foi a determinação do Valor Presente Líquido (VPL). A valoração em Valor Presente (VP) foi descontada para a data base de 31/dezembro/2023, considerando a assinatura e eficácia do contrato em 01/janeiro/2024. Exceto quando indicado o contrário, a moeda base de todos os valores monetários apresentados no relatório é o Real (R\$) a valores constantes, com nível de preços compatíveis com a data-base de janeiro/2022.

VII - Após atestar a viabilidade financeira da concessão, a área técnica estimou quais seriam os pagamentos a título de outorgas que permitiriam ao concessionário obter um retorno justo para o padrão de risco do empreendimento (ou seja, exatamente igual ao custo de capital). Considerou-se que as outorgas se dividirão entre uma parcela inicial fixa (Outorga Inicial) inicialmente assumida com valor zero e que servirá como critério no leilão da concessão, a ser paga previamente à assinatura do contrato pelo concessionário; e parcelas variáveis anuais (Outorga Variável), proporcionais à movimentação de carga (R\$/mil TKU).

VIII - Assim, a partir de ferramenta apropriada em programa de planilha eletrônica, foram calculados os valores das outorgas abaixo, levando à projeção de pagamentos de outorga:

- Outorga Inicial: R\$0,0MM - valor inicial do leilão
- Outorga unitária para carga própria: R\$0,2732/mil TKU
- Outorga unitária para carga em direito de passagem: R\$0,1288/mil TKU

3.11. Finalmente, a análise da GREG abordou os aspectos jurídicos da concessão, envolvendo os documentos necessários para o processo de relicitação, tais como, Edital, Contrato e seus Anexos. Dentre os principais pontos abordados pela gerência, destaco os seguintes:

I - Para a formatação jurídica da relicitação em tela, seguindo experiências anteriores, foi adotado a estrutura jurídico-regulatória desenvolvida à prorrogação antecipada da MRS Logística S.A. e ao contrato de Ferrovia de Integração Oeste-Leste - FIOL - Trecho 1 (FIOL I), estabelecendo-se uma padronização contratual.

II - Contudo, em virtude da atualização regulatória e das especificidades do trecho, foram propostos conteúdos que diferem dos projetos anteriores, tais como: proposta de novos indicadores para prestação do serviço de transporte ferroviário - foram idealizados novos Indicadores para Prestação do Serviço de Transporte Ferroviário que, aliados a indicadores já adotados em recentes contratos

de concessões ferroviárias, têm por objetivo incentivar a futura concessionária a realizar investimentos necessários à prestação do serviço em níveis adequados, conforme consta do novo Caderno de Obrigações; adequação da integralização de Capital Social ao cronograma de desembolsos - como forma de minimizar o peso que a integralização do Capital Social em moeda corrente assume na estruturação dos fluxos de caixa da concessionária, principalmente nos primeiros anos da concessão, sugere-se estabelecer marcos temporais de integralização de percentuais do Capital Social subscrito; e, incentivos para obrigação de integralização do Capital Social - propõe-se um prazo mais extenso para cumprimento da obrigação de integralização de Capital Social, 66 meses, com a concessionária sendo obrigada a apresentar, em cada uma das etapas de integralização, fiança bancária compatível com o montante a ser integralizado nas etapas subsequentes.

III - Em relação aos meios de reequilíbrio estabelecidos em contrato, além da possibilidade de revisão do Valor de Outorga, do pagamento direto e de alteração de obrigações contratuais, foram incluídos ainda a possibilidade de revisão da Tabela Tarifária; bem como a prorrogação do contrato de concessão por uma única vez, a critério do Poder Concedente, por até 5 anos, conforme modelagens recentemente utilizadas.

IV - Ainda sobre o tema de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, incluiu-se uma cláusula estipulando prazo para resposta ao pedido de restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro (art. 92, XI, da Lei nº 14.133/2021).

V - Prescreveu-se no contrato que a realização de Investimentos Condicionados à Demanda sujeitará a Concessionária ao devido reequilíbrio econômico-financeiro, caso o Valor presente Líquido (VPL) do seu Fluxo de Caixa seja negativo, em linha com a Nova Lei de Ferrovias (art. 10, III).

VI - Com o escopo de auxiliar nas tarefas de fiscalização dos investimentos por parte da Concessionária, foi incluída a figura de um "Verificador".

VII - Sobre o tema de caducidade, revisaram-se as hipóteses ensejadoras da decretação de caducidade, quais sejam: Não cumprimento do Plano de Investimentos, do PEF ou do Caderno de Obrigações Não contratação ou manutenção da vigência dos seguros exigidos; Não pagamento tempestivo, a título de Valor de Outorga, do valor correspondente a 04 (quatro) parcelas trimestrais; Fraude comprovada no cálculo do pagamento do Valor de Outorga, especialmente pela redução artificial da base de cálculo; Não contratação ou manutenção da integridade da Garantia de Execução.

VIII - Os apêndices e anexos do contrato tratam, especificamente, dos seguintes assuntos: Apêndice A - dispõe sobre o Plano de Investimentos; Apêndice B - referente aos Parâmetros Técnicos, nele estão estipuladas as especificações técnicas para bitolas larga e métrica; Apêndice C, referente a indicadores para a prestação dos serviços; Apêndice D - concernente à prescrição de obrigações complementares, que visa manter de forma permanente a possibilidade do tráfego ferroviário sem transbordos entre MS e a conexão com a Malha Paulista (implica em homogeneidade de bitolas); Anexo 2 - que trata do Plano de Exploração Ferroviária (PEF), que visa dar maior liberdade ao concessionário na especificação do projeto, não precisando ser apresentado projetos básicos ou EIA/RIMA; e Anexo 6 - que trata sobre Acréscimo à Outorga, por meio do qual são adotados parâmetros unitários (R\$/km) e variáveis para distintos trechos da Ferrovia, bem como que são estabelecidos valores diferenciados para Obras de Artes Especiais (OAEs).

3.12. Após a manifestação técnica da SUCON, a Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT) foi informada sobre a proposta, mas, primando pela celeridade do processo, optou por não pedir vista dos autos, considerando que a análise jurídica do certame será melhor realizada após a conclusão do Processo de Participação e Controle Social.

3.13. Por fim, considero que a proposta esteja pronta para ser apresentada à sociedade através da Audiência Pública, oportunizando a participação de todos os interessados, sejam proponentes licitantes ou usuários da rodovia, para que possam contribuir para o aprimoramento do projeto.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Ante o exposto, considerando as manifestações técnicas e jurídicas contidas no processo, VOTO por aprovar a submissão à Audiência Pública dos estudos e documentos para a concessão do empreendimento ferroviário Malha Oeste, com objetivo de colher sugestões e contribuições às minutas de Edital e Contrato, bem como ao aprimoramento dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental do projeto, nos termos das minutas dos documentos acostados aos autos (SEI nº 16118422, SEI nº 16118594 e SEI nº 16118728).

Brasília, 30 de março de 2023.

(assinado eletronicamente)
LUCAS ASFOR ROCHA LIMA
Diretor



Documento assinado eletronicamente por **LUCAS ASFOR ROCHA LIMA, Diretor**, em 30/03/2023, às 16:59, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **16091052** e o código CRC **FDE27775**.

Referência: Processo nº 50500.072602/2023-09

SEI nº 16091052

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 Lote 10 - Telefone Sede: 61 3410-1000 Ouvidoria ANTT: 166

CEP 70200-003 Brasília/DF - www.antt.gov.br