



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DDB

RELATORIA: DDB

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 083/2019

OBJETO: APRECIÇÃO DOS ESTUDOS TÉCNICOS E DOCUMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA DE SUBCONCESSÃO DA FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE-LESTE.

ORIGEM: SUFER

PROCESSO (S): 50500.277515/2018-71

PROPOSIÇÃO PRG: DESPACHO Nº 13922/2019/PF-ANTT/PGF/AGU

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO - DIRETORIA COLEGIADA

1. DAS PRELIMINARES

1.1. Trata-se da apreciação dos estudos técnicos e documentos jurídicos acerca da proposta de subconcessão da Ferrovia de Integração Oeste-Leste - FIOL, EF-334, trecho ferroviário compreendido entre os municípios de Ilhéus e Caetité, ambos no estado da Bahia, projeto integrante do Programa de Parcerias de Investimentos do Governo Federal.

2. DOS FATOS

2.1. O projeto completo da FIOL compreende o trecho entre Ilhéus/BA até Figueirópolis/TO, numa extensão de 1.527km. A ferrovia é subdividida em três trechos, conforme demonstrado abaixo:

- Trecho I: Ilhéus/BA – Caetité/BA, com extensão de 537 km, em construção pela VALEC;
- Trecho II: Caetité/BA – Barreiras/BA, com extensão de 485 km, trecho em construção pela VALEC; e
- Trecho III: Barreiras/BA – Figueirópolis/TO, com extensão aproximada de 505 km, trecho *greenfield*.

2.2. Com o advento da política pública de transportes denominada Programa de Investimentos em Logística (PIL), foi anunciada pelo Governo Federal a segunda etapa do programa, dando continuidade ao processo de modernização da infraestrutura de transportes do país e visando também a retomada do crescimento da economia.

2.3. No que concerne ao modal ferroviário, o Programa buscou ampliar a utilização do transporte ferroviário de carga, criar uma malha ferroviária moderna e integrada, aumentar a capacidade de transporte por ferrovias e diminuir os gargalos logísticos.

2.4. Frente aos objetivos do Programa, o Trecho I da FIOL foi qualificado para integrar o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) da Presidência da República, como prioridade nacional no setor ferroviário, por meio da Resolução nº 02, de 13 de setembro de 2016, do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos, e pelo Decreto nº 8.916, de 25 de novembro de 2016.

2.5. Com a qualificação do projeto, à época, o então Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - MTPA, junto com o Governo do Estado da Bahia e a Empresa de Planejamento e Logística S.A - EPL compilaram os elementos necessários para subsidiar a elaboração dos estudos técnicos, econômicos e jurídicos necessário para a realização do processo de subconcessão da FIOL.

2.6. A aprovação do estudo foi realizada por meio de despacho do MTPA, publicado no Diário Oficial da União de 07 de agosto de 2018.

2.7. A Superintendência de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas (SUFER), por meio da Nota Técnica nº 010/2018/SUFER, analisou os estudos apresentados, bem como propôs as minutas de Edital e Contrato de Subconcessão propostos para o empreendimento.

2.8. Dando prosseguimento às ações necessárias, e em atendimento ao disposto na Lei nº 13.448, os Estudos Técnicos e os Documentos Jurídicos, foram submetidos ao Processo de Participação e Controle Social, por meio da Audiência Pública nº 010/2018, aprovada pela Deliberação nº 588, de 28 de agosto de 2018, nos termos da Resolução nº 5.624, de 21 de dezembro de 2017.

2.9. A Audiência Pública foi realizada das 18h do dia 29 de agosto de 2018 até às 18h do dia 15 de outubro de 2018. Os documentos que foram apresentados na Audiência dividiram-se em Documentos Jurídicos e Estudos Técnicos, nos seguintes termos:

Documentos Jurídicos

- Minuta de Edital;
- Minuta de Contrato.

Estudos Técnicos

- Estudo de Demanda;
- Estudo Operacional;
- Estudo de Investimento;

- Estudos Ambientais;
- Estudo de Viabilidade Econômico-Financeira.

2.10. Como resultado da Audiência, foram obtidas 161 manifestações, que culminaram em 313 contribuições. A análise das contribuições seguiu o Manual de Procedimentos dos Processos de Participação e Controle Social – PPCS, da ANTT, e está sintetizado a seguir:

- Aceitas: 16 contribuições;
- Parcialmente aceitas: 60 contribuições;
- Rejeitadas: 155 contribuições;
- Não associadas: 81 contribuições.

2.11. Após a audiência pública coube a ANTT revisar e atualizar os estudos operacionais, estudos de engenharia, estudos ambientais, modelagem econômico-financeira e documentos jurídicos de modo a incorporar as contribuições colhidas no referido processo de participação social, cuja manifestação de aceitação integral ou parcial está registrada no Relatório Final, aprovado em 22 de outubro de 2019, por meio da Deliberação ANTT nº 954.

2.12. Finalizado os trabalhos da equipe técnica, o Superintendente de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas propôs o encaminhamento dos autos à Diretoria Colegiada, por meio do Relatório à Diretoria nº 846, para apreciação dos documentos técnicos e jurídicos referentes à subconcessão, bem como, a aprovação do plano de outorga que será encaminhado à apreciação do Ministério da Infraestrutura.

2.13. Para assegurar o regular prosseguimento de apreciação dos documentos, após o sorteio do processo à essa Diretoria, os autos foram encaminhados à Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT), para análise e manifestação quanto os aspectos jurídicos.

2.14. A PF-ANTT analisou os documentos constantes nos autos e apresentou suas considerações por meio do Despacho nº 13922/2019/PF-ANTT/PGF/AGU, que adotou o Parecer nº 01413/2019/PF-ANTT/PGF/AGU, aprovado com complementação pelo Despacho nº 13875/2019/PF-ANTT/PGF/AGU, e o Parecer nº 01426/2019/PF-ANTT/PGF/AGU.

2.15. Diante das considerações apresentadas pela PRG-ANTT a unidade técnica exarou a Nota Técnica SEI nº 3603/2019/CORAN/GEROF/SUFER/DIR, aprovada pelo Relatório à Diretoria nº 916/2019, por meio da qual apresentou manifestação técnica quanto as considerações da Procuradoria e propôs a Diretoria a aprovação dos documentos técnicos e jurídicos referentes à subconcessão da FIOLE.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, estabelece, no art. 24, inciso III, que compete a ANTT propor ao Ministério, nos casos de concessão e permissão, os planos de outorgas, instruídos por estudos específicos de viabilidade técnica e econômica, para exploração da infraestrutura e a prestação de serviços de transporte terrestre.

3.2. Por sua vez, a Portaria GM/MT nº 106/2013, do então Ministro dos Transportes, que disciplina o conteúdo, a sistemática e a apresentação do conjunto de documentos que compõem os Planos de Outorgas referentes à exploração da infraestrutura de transporte terrestre, determina que o plano de outorga deve ser aprovado pela Diretoria da Agência e estabelece as informações e documentos que devem ser encaminhado ao Ministério.

3.3. Diante do regramento, passa-se apreciação dos estudos técnicos e documentos jurídicos acerca da proposta de subconcessão da Ferrovia de Integração Oeste-Leste – FIOLE.

DIRETRIZES DA OUTORGA

3.4. A Nota Informativa Conjunta n.º 01/2019/DTFER/SNTT, de 13/09/2019, do Ministério da Infraestrutura (Minfra), estabeleceu as diretrizes para a realização da subconcessão da FIOLE As principais características técnicas da outorga são as seguintes:

- Modelo de exploração: vertical, com compartilhamento da malha;
- Prazo da subconcessão: 35 (trinta e cinco) anos, considerando os períodos de construção e operação, contados a partir da assunção do Contrato;
- Modalidade da Licitação: concorrência, com participação internacional;
- Regime tarifário: Price-cap;
- Critério de Julgamento: maior valor de outorga.

INVESTIMENTOS

3.5. Para a estimativa dos investimentos, estes foram classificados em: investimentos com prazo determinado, investimentos voltados ao atendimento das especificações técnicas mínimas e investimentos em procedimentos ambientais.

3.6. Os investimentos com prazo determinado, os quais terão prazo limite para serem executados e concluídos, são:

- Instalação de Detectores de Descarrilamento;
- Sistemas de Sinalização, de Licenciamento e Posicionamento e de Telecomunicações;
- Obras Remanescentes, serviços e materiais que após submissão ao processo licitatório foram contratados pela VALEC, porém ainda estão pendentes de execução em sua totalidade;
- Obras Complementares, aquelas que, em que pese serem vitais à operação da ferrovia, não foram objeto de contratação pela VALEC;
- Terminal em Caetité/BA.

3.7. Já os investimentos voltados ao atendimento das especificações técnicas mínimas, os

quais serão acompanhados por meio do atendimento aos parâmetros e indicadores estabelecidos no Caderno de Obrigações – Anexo I do Contrato, são:

- Equipamentos e Material Rodante para Manutenção e Atendimento a Acidentes;
- Oficinas de Manutenção;
- Posto de Abastecimento; e
- Aquisição de Material Rodante.

3.8. Os investimentos em procedimentos ambientais, essenciais para a obtenção e manutenção das licenças, são tratados no Caderno de Meio Ambiente, são os seguintes:

- Plantio Compensatório;
- Compensação Ambiental; e
- Obtenção de Licença de Operação.

3.9. Após quantificação e estimativa de custos, os investimentos resultaram em um montante no valor de R\$ 3.430.695.135,51 (três bilhões, quatrocentos e trinta milhões, seiscentos e noventa e cinco mil, cento e trinta e cinco reais e cinquenta e um centavos), sendo composto da seguinte forma:

- Investimentos com Prazo Determinado representam um montante de R\$ 1.631.658.810,41 (um bilhão, seiscentos e trinta e um milhões, seiscentos e cinquenta e oito mil oitocentos e dez reais e quarenta e um centavos), 47,6% de todo o CAPEX.
- Investimentos voltados ao atendimento das Especificações Técnicas Mínimas representam um montante de R\$ 1.632.627.706,59 (um bilhão, seiscentos e trinta e dois milhões, seiscentos e vinte e sete mil, setecentos e seis reais e cinquenta e nove centavos), 47,6% de todo o CAPEX, sendo que 88,7% desse valor representa a aquisição de material rodante.
- Por fim, os investimentos em Procedimentos Ambientais representam um montante de R\$ 166.408.618,52 (cento e sessenta e seis milhões, quatrocentos e oito mil, seiscentos e dezoito reais e cinquenta e dois centavos), 4,9% de todo o CAPEX.

3.10. Os Investimentos com Prazo Determinado são de natureza obrigatória à Subconcessionária e a conclusão de tais investimentos terá prazo máximo de 5 (cinco) anos, a partir da Data de Assunção.

DEMANDA

3.11. Pra fins da modelagem econômico-financeira, no âmbito do processo de subconcessão da ferrovia, foi realizado o estudo de demanda potencial alocada a ferrovia.

3.12. O estudo considerou que o início de operação do trecho Ilhéus/BA – Caetité/BA será o ano de 2025. O Estudo de Demanda indica que, em se tratando de volume anual total de carga transportada pela FIOI, serão transportados 18,4 milhões de toneladas em 2025, atingindo 54,9 milhões de toneladas em 2040 e chegando em 2054 a um volume de 33,8 milhões de toneladas. A carga mais significativa da ferrovia é o minério de ferro sendo que é projetada a cifra 12,7 milhões de toneladas em 2025, atingindo um pico de 44,7 milhões de toneladas em 2042 e chegando a um volume de 20,0 milhões de toneladas em 2054. Essa redução é decorrente da tendência de queda na produção das futuras minas de minério de ferro.

MODELAGEM ECONÔMICO-FINANCEIRA

3.13. O estudo realizado no âmbito da modelagem Econômico-Financeira resultou em um valor de Outorga de R\$ 143.425.390 (cento e quarenta e três milhões, quatrocentos e vinte e cinco mil trezentos e noventa reais), a preços de outubro de 2018, que será pago da seguinte forma:

- 10% (dez por cento): pagamento que deverá ser efetuado pela proponente vencedora em até 45 (quarenta e cinco) dias do ato de homologação do leilão, como condição para a celebração do Contrato de Subconcessão, e
- 90% (noventa por cento): 120 parcelas trimestrais, durante o prazo previsto para a operação da ferrovia, com início no ano 6 e término no ano 35. As parcelas serão reajustadas anualmente pela variação do IPCA.

3.14. A metodologia empregada na avaliação econômica do projeto foi a de Fluxo de Caixa Descontado (FCD) a preços constantes, que basicamente determina o valor presente do Fluxo de Caixa de projeto desalavancado, descontado ao Custo Médio Ponderado de Capital (Weighted Average Cost of Capital – WACC).

3.15. A taxa de desconto adotada, obtida a partir da metodologia WACC, é 11,04%.

PARÂMETROS A SEREM OBSERVADOS PELO SUBCONCESSIONÁRIO

3.16. As especificações mínimas para a prestação do serviço de transporte ferroviário, incluem os seguintes Indicadores e as respectivas metas:

3.16.1. Índice de Acidentes Ferroviários Graves (IAFG):

- Até o 5º ano de vigência do Contrato de Subconcessão: menor que 2,65; e
- A partir do 5º ano de vigência do Contrato de Subconcessão: menor que 2,15

3.16.2. Velocidade Média Percurso (VMP):

- Até o 5º ano de vigência do Contrato de Subconcessão: velocidade mínima de 32 Km/h; e
- A partir do 5º ano de vigência do Contrato de Subconcessão: velocidade mínima de 36 Km/h.

3.16.3. Idade Máxima de Frota de Locomotivas (IMFL):

- Deverá ser inferior a 40 anos, durante todo o prazo do contrato.

3.16.4. Indicador de Saturação da Ferrovia (ISF):

- Deverá ser inferior a 90% (noventa por cento).

DOCUMENTOS JURÍDICOS

3.17. Os documentos jurídicos (edital, contrato e anexos) relativos à subconcessão da FIOI foram analisados pela PF-ANTT, conforme estabelecido pela Portaria GM/MT nº 106/2013, a fim de verificar sua compatibilidade em relação à legislação pertinente e, especialmente, quanto ao disposto na Lei nº. 10.233/2001 e na Lei nº. 8.987/1997.

3.18. Do exame, resultaram algumas recomendações que foram consubstanciadas no Despacho nº 13922/2019/PF-ANTT/PGF/AGU, que adotou o Parecer nº 01413/2019/PF-ANTT/PGF/AGU, aprovado com complementação pelo Despacho nº 13875/2019/PF-ANTT/PGF/AGU, e o Parecer nº 01426/2019/PF-ANTT/PGF/AGU.

3.19. Frente as recomendações propostas, unidade técnica exarou a Nota Técnica SEI Nº 3603/2019/CORAN/GEROF/SUFER/DIR, por meio da qual apresentou sua avaliação sobre as recomendações, informando os pontos que foram atendidos e incorporados aos instrumentos jurídicos, bem como justificativa para as questões em que o entendimento técnico é distinto da proposição da Procuradoria.

3.20. Em resumo, as discordâncias apresentadas assentam-se em questões que envolvem decisão de cunho regulatório, nas quais a unidade técnica defende a manutenção da redação original diante das especificidades do setor regulado e por considerar que adentram em aspectos procedimentais, que se aplicariam mais ao ambiente regulamentar, não contratual.

CONCLUSÃO

3.21. Diante do apresentado, entendo que o plano de outorga compreende as informações e documentos exigidos pela Portaria GM/MT nº 106/2013, bem como está alinhado com as diretrizes estabelecidas pelo Ministério, constante na Nota Informativa Conjunta n.º 01/2019/DTFER/SNTT.

3.22. Quanto aos pontos divergentes ente a PF-ANTT e a SUFER, no tocante aos documentos jurídicos, entendo que os argumentos trazidos pela unidade técnica estão coerentes com as especificidades técnicas do setor ferroviário, deste modo utilizo-os como razões de decidir.

3.23. Por oportuno, ressalto que a FIOI exercerá um importante corredor logístico para o escoamento de minério e de grãos no estado da Bahia, contribuindo para o desenvolvimento social e econômico da região. Além disso, a subconcessão do Trecho I estimulará o investimento privado na modernização e ampliação da infraestrutura do transporte ferroviário do país.

3.24. Por fim, considerando os documentos acostados aos autos, entendo que os estudos técnicos e os documentos jurídicos estão aptos a serem aprovados pela Diretoria Colegiada da Agência e, posteriormente, encaminhados ao Ministério da Infraestrutura.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Diante do exposto, VOTO por aprovar os estudos técnicos e jurídicos referentes à subconcessão da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOI), trecho ferroviário compreendido entre os municípios de Ilhéus/BA e Caetité/BA e propor ao Ministério da Infraestrutura, nos termos do inciso III do art. 24 da Lei nº 10.233/2001, o Plano de Outorga para a Subconcessão do trecho ferroviário supracitado.

Brasília, 30 de outubro de 2019.

(assinado eletronicamente)
DAVI FERREIRA GOMES BARRETO



Documento assinado eletronicamente por **DAVI FERREIRA GOMES BARRETO, Diretor**, em 30/10/2019, às 09:13, 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 **1758890** e o código CRC **409ECC8B**.