

Lance mínimo do leilão da Norte-Sul é de R\$ 1,353 bilhão

Serão concedidos 1.537 quilômetros entre Estrela D'Oeste (SP) a Porto Nacional (TO), interligando, pela primeira vez, os portos das regiões Norte e Sudeste do Brasil por uma única ferrovia

O leilão da EF-151, conhecida como Ferrovia Norte-Sul (FNS), será realizado na B3, Bolsa de Valores de São Paulo, no dia 28 de março de 2019. O trecho a ser concedido tem 1.537 quilômetros e vai de Estrela D'Oeste (SP) a Porto Nacional (TO). O valor mínimo de outorga é de R\$ 1,353 bilhão, com investimentos previstos de R\$ 2,7 bilhões e prazo de concessão de 30 anos, com possibilidade de prorrogação. O edital e anexos sobre os termos da concessão estarão disponíveis no sítio eletrônico da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a partir desta sexta-feira (30/11).

A ferrovia foi projetada para se tornar a espinha dorsal do transporte ferroviário do Brasil, integrando o território nacional e contribuindo para a redução do custo logístico do transporte de carga no país. A estimativa é que ao final da concessão, o trecho ferroviário em questão possa capturar uma demanda equivalente a 22,73 milhões de toneladas.

OUTORGA – O vencedor do certame será aquele que ofertar o maior lance no valor de outorga. O contrato consiste na exploração da infraestrutura e na prestação do serviço público de transporte ferroviário, além de garantir a manutenção e conservação da infraestrutura durante todo o período da concessão.

O valor de outorga deverá ser pago da seguinte maneira: 5% do valor total ofertado no leilão (lance mínimo mais o ágio) deverá ser pago pela empresa vencedora em até 45 dias do Ato de Homologação do leilão, como condição para a celebração do contrato. O restante, 95%, serão pagos em 120 parcelas trimestrais, sendo reajustadas anualmente pela variação do IPCA.

INVESTIMENTOS – O contrato estabelece dois tipos de investimentos obrigatórios: investimentos com prazo determinado e investimentos condicionados à demanda. Além disso, o subconcessionário terá que investir na execução de planos ambientais,

implantação de oficinas de manutenção e postos de abastecimento, aquisição de equipamentos ferroviários e material rodante, os quais serão avaliados pela ANTT por meio de indicadores e parâmetros técnicos.

Os investimentos com prazo determinado incluem: implantação de passagens inferiores, remanejamento de linhas de transmissão, implantação de marcos quilométricos, implantação de sistema de proteção de pilares de pontes, conclusão do Pátio de Estrela D'Oeste, instalação de detectores de descarrilamento, sistema de licenciamento e sinalização de via, implantação de terminal de armazenamento de carga e descarga de grânéis sólidos agrícolas e conclusão das obras remanescentes da Extensão Sul (remanescente dos lotes 1S, 1SA; 3S, 3SA; e 4S e remanescente de superestrutura dos lotes 5S e 5SA).

Os investimentos condicionados à demanda referem-se a intervenções a serem realizadas pela subconcessionária que garantam a adequada capacidade operacional da ferrovia frente à demanda de transporte ferroviário de cargas, de forma a manter o Índice de Saturação da Ferrovia (ISF) sempre abaixo de 90%.

DIREITO DE PASSAGEM – A fim de possibilitar acesso aos portos de Santos (SP) e Itaqui (MA), foram estabelecidas as condições operacionais bem como as tarifas relacionadas ao direito de passagem nas concessões adjacentes, mediante a assinatura de Termos Aditivos aos contratos existentes – VLI, VALE, Ferrovia Transnordestina Logística, Rumo Malha Paulista e a MRS.

Em Porto Nacional, esse trecho ferroviário conecta-se ao Tramo Norte da FNS, possibilitando o acesso ao Porto do Itaqui, em bitola larga. Ao Sul, a ferrovia atravessa o estado do Tocantins, passando por Goiás até chegar a Estrela D'Oeste; lá interligar-se-á à Malha Paulista, concedida atualmente à Rumo Malha Paulista, que possibilitará a conexão da FNS ao Porto de Santos e ao polo econômico e industrial de São Paulo, em bitola larga.

Assim, a demanda potencial na ferrovia prevista para 2020 é equivalente a 1,70 milhão de toneladas. Ao final do período projetado, em 2055, o trecho ferroviário pode capturar uma demanda equivalente a 22,73 milhões de toneladas, com predominância das cargas gerais e dos grânéis sólidos agrícolas.

REQUISITOS TÉCNICOS – No que tange à exploração da infraestrutura, foram estabelecidos parâmetros técnicos de: infraestrutura ferroviária, superestrutura ferroviária, passagens em nível e instalações de apoio. Quanto à prestação do serviço de transporte ferroviário, foram estabelecidos os seguintes indicadores: Índice de Acidentes Ferroviários Graves (IAFG), Velocidade Média de Percurso (VMP) e Idade Máxima da Frota de Locomotivas (IMFL).

Poderão participar da licitação, isoladamente ou em forma de consórcio, pessoas jurídicas brasileiras, estrangeiras entidades de previdência complementar e fundos de investimento.

A remuneração do concessionário será pelo recebimento da tarifa de transporte, da tarifa de direito de passagem, da tarifa de tráfego mútuo, das receitas decorrentes das operações acessórias e da exploração dos projetos associados.

OBRAS – De acordo com a VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., a execução física das obras do trecho Ouro Verde (GO) até Estrela D'Oeste está com 95% de avanço físico. O contrato prevê que a estatal tem como obrigação concluir obras remanescentes do Lote 02S e obras de infraestrutura remanescentes dos Lotes 05S e 05SA. Além da conclusão das obras descritas, a VALEC deverá repassar estes trechos ao futuro concessionário, até junho de 2019, com todos os procedimentos contratuais encerrados junto às construtoras responsáveis.

A FERROVIA – A FNS está dividida em três tramos: o primeiro (Tramo Norte) entre Açailândia (MA) e Porto Nacional (TO) com 720 quilômetros de extensão se encontra em operação comercial pela subconcessionária “Ferrovia Norte Sul S.A” desde 2007. Esse trecho não está incluso na concessão.

O segundo é o tramo compreendido entre Palmas (TO) e Anápolis (GO) (Tramo Central), com 855 quilômetros de extensão, e que se encontra em operação com movimentação de carga pela VALEC desde 2015. A estatal já promoveu o transporte de

farelo de soja, madeira triturada, minério de manganês, barras de trilhos, locomotivas e vagões.

O terceiro é o tramo compreendido entre os municípios de Ouro Verde de Goiás/GO e Estrela d'Oeste/SP (Tramo Sul), com 682 km de extensão. As obras estão em fase final. Um dos destaques é o Pátio do Sudoeste de Goiás, cuja obra está praticamente concluída. Será o maior polo de carga de toda a Ferrovia Norte-Sul, situado próximo aos municípios de Rio Verde, Santa Helena, Jataí, Edéia e Quirinópolis.

Informações do MTPA, ANTT e VALEC

Para saber mais sobre as concessões no setor de Transportes clique:
<http://www.transportes.gov.br/mapa-concessoes.html>