

Concessão da Ferrogrão

PROGRAMA DE
PARCERIAS DE
INVESTIMENTOS **PPI**

trecho Sinop/MT a Itaituba/PA

(EF-170/MT/PA)



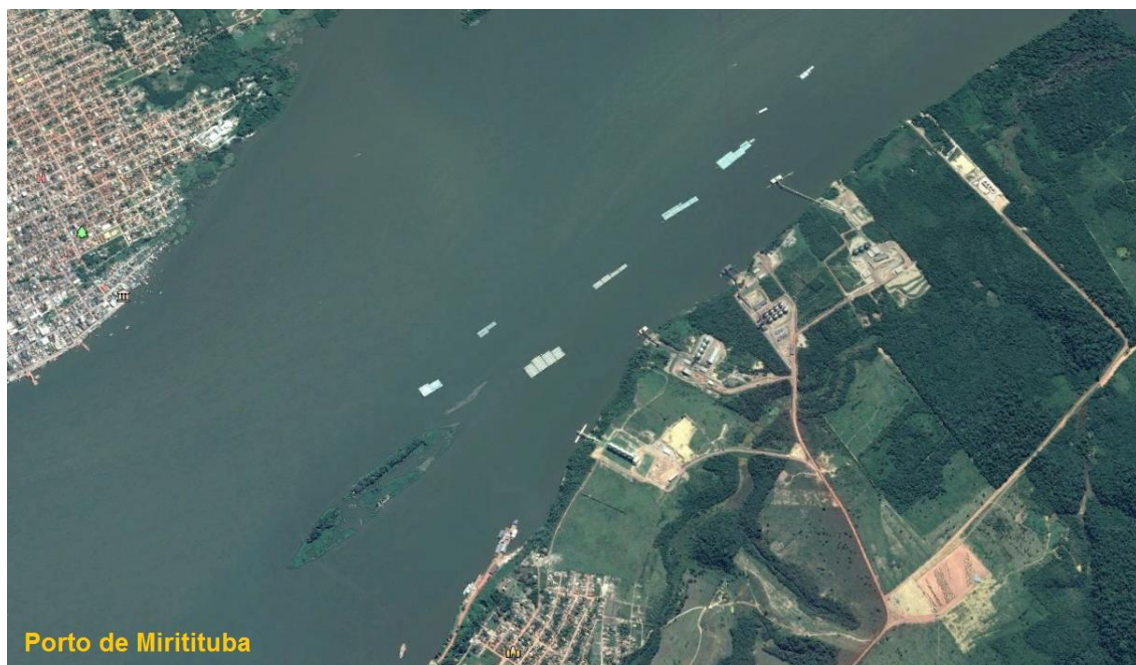
Programa de Concessão de Ferrovias Federais

Com investimentos revistos, de R\$ 8,4 bilhões, leilão da Ferrogrão está previsto para o primeiro trimestre de 2021

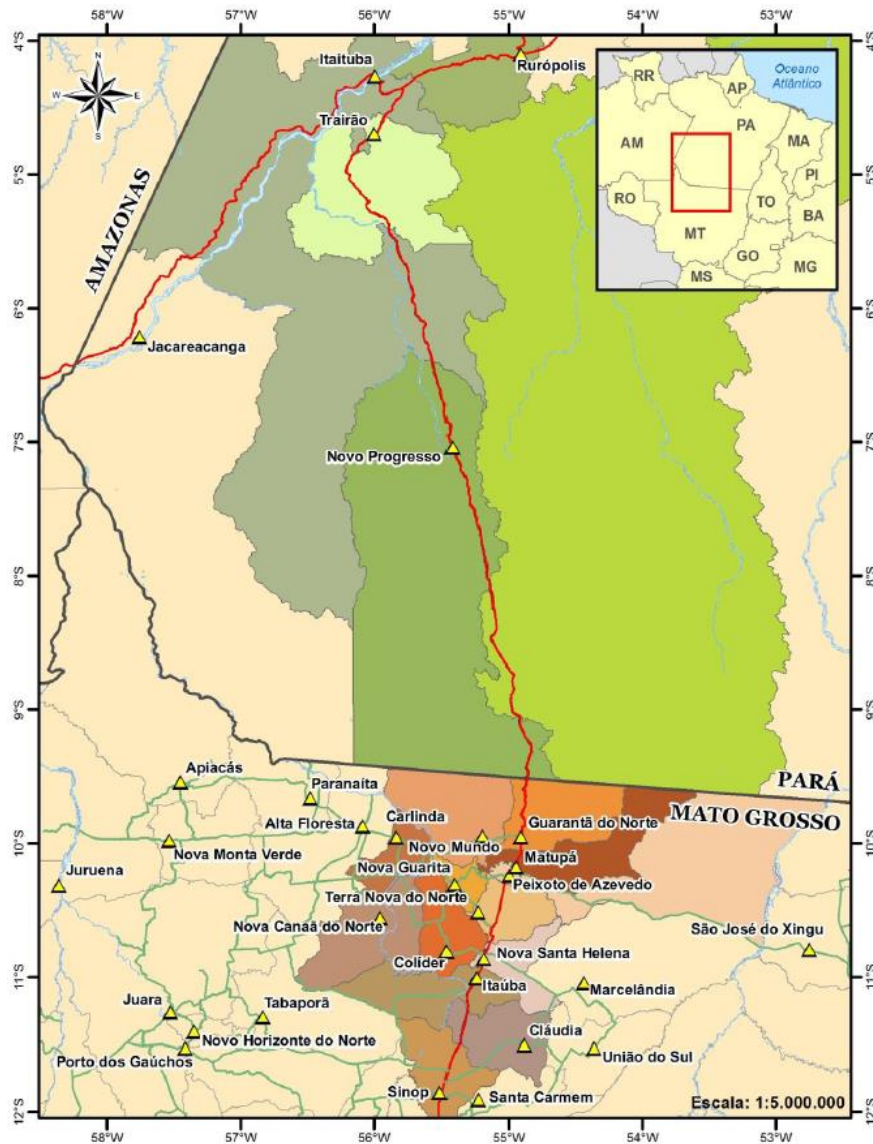
A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) promoverá, no primeiro trimestre de 2021, o leilão para concessão da Ferrogrão (EF – 170/MT/PA), ferrovia a ser construída entre os municípios de Sinop/MT e Itaituba/PA (distrito de Miritituba), onde está localizado o porto de Miritituba, na margem direita do rio Tapajós.

Nesta concessão, a futura Concessionária será responsável pela exploração do serviço público de transporte ferroviário de cargas em modelo vertical, ou seja, deverá construir, manter e ampliar a infraestrutura da ferrovia (via permanente, sistemas, oficinas, etc.) e também realizar as operações de transporte ferroviário das diversas mercadorias, para todos os clientes que desejarem utilizar seus serviços.

Esse empreendimento foi indicado para integrar o Programa de Parcerias de Investimentos 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 Parceria de Investimentos, e pelo Decreto nº 8.916, de 25 de novembro de 2016.



Escopo do projeto



- Projeto *greenfield*
- Extensão: 933 km, mais os ramais de Santarenzinho (32 km) e Itapacurá (11 km)
- Investimentos estimados: R\$ 8,4 bilhões, após revisão
- Prazo do contrato: 65 anos
- Entrada em operação: prevista para 2030
- Responsável pelos estudos: EDLP – Estação da Luz Participações (PMI)
- Critério do Leilão: maior valor de outorga

Aspectos técnicos

A EF-170, também chamada de Ferrogrão, visa consolidar o novo corredor ferroviário de exportação do Brasil pelo Arco Norte. A ferrovia conta com uma extensão de 933 km, conectando a região produtora de grãos do Centro-Oeste ao Estado do Pará, desembocando no Porto de Miritituba. Estão previstos também o ramal de Santarenzinho, entre Itaituba e Santarenzinho, no município de Rurópolis/PA, com 32 km, e o ramal de Itapacurá, com 11 km, possíveis locações de novos terminais.

Prevê-se que, já em seu primeiro ano de operação, a demanda total de carga alocada da ferrovia alcance 25 milhões de toneladas, número que poderá chegar a 42,3 milhões de toneladas em 2050.

O projeto faz frente à expansão da fronteira agrícola brasileira e à demanda por uma infraestrutura integrada de transportes de carga, produzindo benefícios socioeconômicos de alto impacto para as regiões entre Sinop, no Mato Grosso, e Itaituba, no Pará.

O trecho ferroviário qualificado no PPI cumprirá um papel estruturante para o escoamento da produção de milho, soja e farelo de soja do Estado do Mato Grosso, prevendo-se ainda o transporte de óleo de soja, fertilizantes, açúcar, etanol e derivados do petróleo.

Já há vários investimentos sendo realizados em terminais de transbordo de cargas em hidrovias e terminais portuários, com alguns equipamentos já funcionando. Até o fim desta década, estima-se que os investimentos na construção nessas estações de transbordo, armazéns, terminais e embarcações devem consumir mais de R\$ 3 bilhões.

Quando instalada, a EF-170 trará alta capacidade de transporte e competitividade ao corredor, que já está em consolidação pela rodovia BR-163. O projeto aliviará as condições de tráfego nessa rodovia, diminuindo o fluxo de caminhões pesados que transportam grãos, reduzindo os custos com a conservação e a manutenção da infraestrutura rodoviária existente.

O corredor a ser constituído pela EF-170 e a rodovia BR-163 abrirá uma nova rota para a exportação da soja e do milho no Brasil. Hoje, mais de 70% da safra mato-grossense é escoada pelos portos de Santos/SP e de Paranaguá/PR, a mais de 2 mil quilômetros da origem. Essa circunstância dá ao projeto uma importância de extrema relevância dentro do sistema logístico de cargas do país, sendo um diferencial para a sua atratividade junto a potenciais investidores.

A ferrovia deverá ser construída em bitola de 1,60m. No traçado referencial apresentado nos estudos, o raio mínimo de curva horizontal é de 528,916m e admitiu-se, em casos extremos, raio mínimo de 343,823m. A rampa máxima compensada é de 0,60% no sentido exportação e os pátios de cruzamento possuem comprimento total de 3.500m.

Modelagem da Concessão

Para a modelagem do projeto, pressupõe-se a Concessão do trecho Sinop/MT a Itaituba/PA, por um período de 65 anos, prorrogáveis por igual período, adotando o modelo vertical de exploração, no qual uma única empresa será responsável pela gestão da infraestrutura e prestação do serviço de transporte. O risco de demanda será da Concessionária.

Licenciamento ambiental

É importante mencionar que o traçado previsto para a ferrovia atravessa o Parque do Jamanxim, que é uma Unidade de Conservação. As áreas afetadas pelo projeto, porém, já haviam sido interceptadas pela BR-163, e já se encontram antropizadas. Por meio da Medida Provisória nº 756/16 foi feita a desafetação da área alcançada pela faixa de domínio da ferrovia, a fim de se evitar o risco de questionamentos quanto à viabilidade locacional do empreendimento. A MP já foi aprovada pelo Congresso e sancionada conforme Lei nº 13452/2017.

A Licença Prévia do empreendimento está sendo obtida pela EPL – Empresa de Planejamento e Logística. O EIA/RIMA deverá ser concluído no 4º trimestre de 2020 e a Licença Prévia deverá ser emitida até o 2º trimestre de 2021. As demais licenças e autorizações necessárias serão de responsabilidade da futura concessionária.

Qualidade da Prestação dos Serviços

Os Indicadores de Desempenho serão de cumprimento obrigatório pela Concessionária, com vistas a assegurar a adequada exploração da infraestrutura e do serviço de transporte ferroviário, a preservação dos bens concedidos ou arrendados, bem como a redução e mitigação de impactos socioambientais.

Os Indicadores de Desempenho de produção e segurança consistem na definição dos indicadores a serem atingidos pela Concessionária até a data estabelecida, divididos em:

- a. Parâmetro 01: Acidentes Ferroviários;
- b. Parâmetro 02: Acidentes Ferroviários Graves; e
- c. Parâmetro 03: Produção de Transporte da Ferrovia.

Além disso, uma série de indicadores relativos à implantação e operação deverão ser cumpridos. Os indicadores foram estabelecidos considerando-se as obrigações relativas:

- a. à adequação das obras civis componentes da infraestrutura ferroviária;
- b. à adequada operação da Ferrovia;
- c. à adequada manutenção da Ferrovia; e
- d. à adequada implementação do Sistema de Gestão de Riscos.

Sistemática do Leilão

O leilão contará com uma sessão pública para abertura dos envelopes com as propostas econômicas escritas. O critério de julgamento da melhor proposta econômica será o maior Valor de Outorga, cujo valor mínimo será estabelecido em edital.

O leilão será realizado com inversão de fases. Anteriormente à sessão pública, observada a data a ser estabelecida pela ANTT, a proponente deverá apresentar a documentação para participação no leilão, conforme Edital – Garantia da Proposta, Proposta Econômica Escrita e Documentos de Qualificação.

Abertas as Propostas Econômicas, a classificação ocorrerá em ordem decrescente de valor. Após a realização da sessão pública, serão analisados e julgados os Documentos de Qualificação somente da proponente classificada em primeiro lugar.

A proponente que tiver a sua Proposta Econômica classificada em primeiro lugar, se qualificada, será declarada vencedora.

Vedações

Não poderá participar do certame, como proponentes, pessoa jurídica declarada inidônea por ato do Poder Público; impedida ou suspensa de participar de licitação ou contratar com a Administração Pública; que tenham sido condenadas, por sentença transitada em julgado, à pena de interdição de direitos devido à prática de crimes ambientais, conforme disciplinado no art. 10 da Lei nº 9.605/98; e cujo(s) dirigente(s) ou responsável(is) técnico(s) seja(m) ou tenha(m) sido ocupante(s) de cargo efetivo ou emprego na ANTT, no BNDES – Banco Nacional do Desenvolvimento, na EPL – Empresa de Planejamento e Logística ou no MInfra – Ministério da Infraestrutura (antigo MTPA – Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, ou ocupante(s) de cargo de direção, assessoramento superior ou assistência intermediária da União, nos últimos 180 (cento e oitenta) dias anteriores à data da publicação do Edital. Caso uma proponente participe de um Consórcio, ficarão ela, suas partes relacionadas e empresas sob controle comum, impedidas de participar isoladamente do Leilão.

Garantias

A Garantia de Execução deverá ser mantida durante todo o prazo do Contrato, e até a lavratura do termo definitivo de devolução da Ferrovia, como garantia do fiel cumprimento pela Concessionária de suas obrigações contratuais, no montante indicado na tabela abaixo:

Etapa do Contrato	% do valor total do Contrato na Concessão
Até a conclusão das Obras de implantação da Ferrovia	5% (cinco por cento), decrescente em 0,5% (zero vírgula cinco por cento) a cada ano de implantação, até o mínimo de 2,5% (dois vírgula cinco por cento)
Até o 9º (nono) ano após a conclusão das Obras	2,5% (dois vírgula cinco por cento)
A partir do 10º (décimo) ano após a conclusão das Obras de implantação da Ferrovia até o final do Prazo de Exploração da Concessão .	1% (um por cento)

Cronograma

O projeto passou por ajustes, após as contribuições recebidas em Consulta Pública. Os estudos, minutas de edital e contrato foram publicados no [Portal da ANTT](#) (Consulta Pública nº 14/2017). Estão em curso alguns ajustes e atualizações destes estudos para o protocolo junto ao Tribunal de Contas da União (TCU) dos documentos e estudos relativos à concessão. Esses documentos poderão ainda ser ajustados em função de recomendações daquele Tribunal.

EVENTOS	DATA
Consulta Pública	realizada
Publicação do Edital	4º trim/2020
Realização do Leilão	1º trim/2021
Assinatura do contrato de concessão	2º trim/2021

FERROVIAS

