

# OBSERVAÇÕES SOBRE O RELATÓRIO INTERMEDIÁRIO DA FERROVIA TRANSCONTINENTAL BRASIL – PERU

(Capa do relatório)

**Brazil-Peru Bioceanic Railway Connection**

*Basic Feasibility Study*

**Interim Report**

## 1. Questões de Forma

O Relatório apresenta diversas questões de forma, entre as quais se destacam:

- Palavras emendadas umas às outras
- Separação inadequada entre capítulos, títulos e subtítulos
- Quebra de tabelas entre páginas
- Falhas na versão do chinês para o inglês
- Ausência de mapas explicativos mais detalhados para os fluxos de transporte previstos
- Emprego nas tabelas de quantitativos em  $10^4$  (dezena de milhar), ao contrário da prática ocidental de  $10^3$  (milhar).

## 2. Pontos Relevantes quanto ao Conteúdo

- Item 1.5.3
  - Brasil: Não deverá ser considerado transporte de passageiros, apenas de carga.
- Item 1.5.4
  - Brasil: Em função da topografia, deverá ser adotada tração diesel, sem consideração sobre tração elétrica.
  - Brasil: Bitola de 1,60 m e peso por eixo de 32,5 t.

*Obs.: O Peru adota parâmetros diferentes para esses 3 pontos.*

- Item 1.5.8
  - Brasil: adoção de padrões brasileiros.

*Mas o Estudo adota padrões de ferrovias chinesas.*

- Item 1.6.10
  - Foi selecionada a alternativa de traçado C1, que atravessa comunidades indígenas no Peru.

*O Brasil declarou não ter interesse no traçado S, mas o Peru solicitou seu estudo, por razões internas.*

- Item 1.6.11.4
  - No Brasil, bitola de 1,60 m e 32,5 t por eixo; no Peru, bitola de 1,435 m e 25 t por eixo.

*Em função disso, deverá haver uma estação de transbordo na fronteira.*

- Item 1.7.11
  - Possibilidade de implantação por PPP.
- Item 1.7.12.2
  - Tendo sido demonstrada a aplicabilidade de parâmetros e medidas técnicas ferroviárias, esta proposta técnica prova-se viável.

*Afirmção discutível: comprova-se a possibilidade da implantação, não sua viabilidade, que depende também de volumes de transporte e fretes cobrados.*

### 3. Pontos Específicos quanto ao Estudo de Demanda (Capítulo 3)

Os itens 3.1 e 3.2 (páginas 41 a 92) basicamente apresentam descrição geral da economia e da infraestrutura do Brasil e Peru, sem ligação direta com a ferrovia.

O item 3.3 (páginas 92 a 101) apresenta a mesma descrição para as regiões próximas ao traçado da ferrovia.

O item 3.4 apresenta uma análise preliminar dos volumes e custos de transporte ao longo do corredor, fortemente ancorado no comércio com a China, em especial as importações de grãos pela China.

- Item 3.4.3.1 – Análise de Rotas

Tomando a soja como exemplo, são analisadas as seguintes rotas:

Rota 1 (Oeste): Lucas R Verde – F Transcontinental – Portos do Peru – Oceano Pacífico – Porto de Shangai.

Rota 2 (Leste): Lucas R Verde – rodovias existentes – Porto de Santos – Oceano Atlântico – Porto de Shangai.

Rota 3 (Norte): Lucas R Verde – Porto de Belém – Canal do Panamá – Oceano Pacífico – Porto de Shangai.

O Relatório afirma que “como o Canal do Panamá mal transporta mercadorias da América do Sul para a Ásia”, a Rota 3 deve ser descartada.

Comentários:

*Não foi considerado o impacto da ampliação do Canal do Panamá e seu potencial de atrair as cargas da América do Sul.*

*A Rota 2 considera apenas ligação rodoviária Lucas R Verde a Belém.*

*Não foi considerada a rota Lucas R Verde – Porto Velho – Hidrovias do Madeira e Amazonas – Oceano Atlântico – Porto de Shangai, hoje já utilizada (ou alternativa via Canal do Panamá).*

*Não foi considerada a rota rodoviária Lucas R Verde – Santarém, hoje já utilizada.*

*Não foi considerada a possível concorrência com a Ferrogrão.*

- Item 3.5 – Projeção de Volume de Transporte

Segundo o Relatório, não foi realizada Pesquisa O/D porque: i) o volume de tráfego atualmente observado não pode refletir o transporte realmente realizado no corredor; uma pesquisa O/D demanda tempo e dinheiro e é de difícil coordenação.

*Estas duas afirmações são discutíveis.*

Alternativamente, o Relatório propõe usar a projeção da produção agrícola e mineral (o que seria responsável por 80% da demanda da ferrovia) e adotar um modelo matemático *logit* para a divisão modal, baseado em custo e tempo de transporte, entre outras variáveis (segurança, confiabilidade, acessibilidade).

Comentários:

*Considerando que não foram consideradas as rotas alternativas citadas e que tampouco foi analisada a sua real atratividade, entende-se que as projeções de transporte apresentadas devem ser revistas.*

- Item 4.1 – Estudo dos Modos Alternativos de Transporte

*Este item descarta sumariamente a rodovia (más condições de traçado) e a hidrovia (inexiste hidrovia paralela ao traçado projetado para a ferrovia).*

- Item 4.2 – Função da Ferrovia e Item 4.3. – Necessidade da Construção

*Estes itens apresentam argumentação retórica sobre a importância a ferrovia:*

*Item 4.2 – Será o principal corredor de transporte para produtos agrícolas e minerais; será o acesso mais conveniente do Brasil para o Pacífico e do Peru para o Atlântico; promoverá o desenvolvimento da Amazônia no Brasil e no Peru.*

*Item 4.3 – A economia regional será mais integrada e desenvolvida; um corredor terrestre promoverá o comércio; o desenvolvimento agrícola e mineral será acelerado; aumentará a força dos países e seu PIB; aumentará o valor da terra e injetará vitalidade econômica na região, etc.*

**VALEC**

**Francisco Luiz Baptista da Costa**

Consultor Geral  
GPROG / SUDEN / DIPLAN  
VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.

Telefone: (61)2029-6247  
[www.valec.gov.br](http://www.valec.gov.br)

**VALEC**

**Eduardo Quadros**

Gerente de Planos e Programas  
GPROG/SUDEN/DIPLAN  
VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.

Telefone: (61) 2029-6308 Celular: (61) 9214-2053  
[www.valec.gov.br](http://www.valec.gov.br)

## NOTA TÉCNICA DIROP

**Assunto:** Relatório Intermediário Bioceânica  
Análise do Capítulo 6 – Estudo de Engenharia

1. Bitola e Carga por eixo: Entendemos, conforme estudo apresentado à esta comissão, que não há justificativa técnica para quebra de bitola na divisa entre o Brasil e Peru, portanto nossa posição é para que a ferrovia bi oceânica seja projetada em bitola de 1600 mm e carga por eixo de no mínimo 32,5 toneladas, evitando, desta forma, custos operacionais onerosos com a implantação de uma estação de transbordo além do impacto tarifário anual que esta medida causaria para a viabilidade do negócio.
2. Estação de Transbordo: Além de todos os custos envolvidos de aumento de CAPEX e OPEX, conforme já avaliado por esta comissão, a instalação de uma Estação de Transbordo na fronteira Brasil/Peru traria vários impactos ambientais e sociais. Haveria a necessidade de construir um sistema enorme, pois cada classe de mercadoria necessita um processo de transbordo diferente, além da necessidade de implantar uma cidade nova para acomodar todos empregados envolvidos no processo, isso tudo numa região muito sensível ambientalmente e pouco habitada.
3. Raio de Curva: As novas ferrovias brasileiras estão sendo construídas com raio mínimo de 343 metros e velocidade de projeto de 80 km/hora. Exigir raio mínimo de 600 metros vai aumentar o custo da ferrovia.
4. Rampas: O relatório apresentado pelos técnicos chineses preconiza a utilização de rampa máxima de 1,4% do lado brasileiro. Entendemos que para o transporte de mais de 30 milhões de toneladas ano, conforme projeção do estudo chinês, envolvendo trens longos e pesados de grãos e minérios, que a rampa máxima não seja superior a 1,0% (em ambos os sentidos), no lado brasileiro.
5. Túneis: De acordo com o tipo de terreno por onde se insere o traçado ferroviário, em solo brasileiro, caracterizado como ondulado a fortemente ondulado, mas não montanhoso, acreditamos que não haverá necessidade de transposição de maciços através de túneis, mas de qualquer forma o lado chinês necessita avaliar se compensa, financeiramente e operacionalmente, a construção de túnel, caso o projeto verifique sua

necessidade, ou de uma variante com maior extensão mas sem a necessidade de construção de túnel.

6. Pátios de cruzamento: Pátios de cruzamento com 1600 metros vão limitar as composições agrícolas a no máximo 85 vagões + 2 locomotivas. Deve-se levar em conta que essa ferrovia não será utilizada em um único fluxo. Composições de outras ferrovias vão entrar e sair a todo momento do traçado da Bioceânica. Por ser uma ferrovia nova, projeto novo, não devemos limitar por baixo o comprimento de pátios. Portanto, entendemos que o trem tipo, para transporte de grãos, seja formado com no mínimo 140 vagões, conforme relatório técnico apresentado que compara um trem com 70 vagões e outro com 140. Desta forma os pátios de cruzamento devem ser projetados com comprimento útil de aproximadamente 2.800 metros.

7. Vagões: Os vagões utilizados estão com capacidade de carga muito abaixo da utilizada no Brasil. O padrão mínimo de vagão agrícola e mais utilizado no Brasil é o HFT, com 125 – 130 toneladas brutas. Já para minério pode-se adotar o GDT ou GDU, com capacidade de 125 e 150 toneladas brutas respectivamente.

8. Locomotivas: Sugerimos, para a frota brasileira, locomotivas Diesel-Elétricas de corrente alternada de 4.400 HP e 75.000 kgf de esforço trator.

9. Polos de Carga: Avaliar a inclusão de mais polos de carga. A distância média entre os polos de carga está com aproximadamente 700 km. Sugerimos acrescentar polos de carga nos cruzamentos com rodovias transversais (BR-158, MT-130, BR-364/174).

Brasília, 26 de fevereiro de 2016.

ALEX TREVIZAN  
Assessor – DIROP

ZOROASTRO MELLO  
Assessor Especialista I – DIROP

**Comentários sobre o:**

**Capítulo 11** – Estudos sobre Legislação e Políticas (Chapter 11 Studies on Laws and Policies) do Documento “Conexão Ferroviária Bioceânica Brasil-Peru: Estudo Básico de Viabilidade (Brazil-Peru Bioceanic Railway Connection: Basic Feasibility Study)

**Análise e Recomendações:**

Apresentamos a seguir, o conjunto de normas que no nosso entendimento deveriam compor o Capítulo 11.

Em virtude do ordenamento jurídico brasileiro, a delegação de serviços públicos à exploração pela iniciativa privada, somente pode ser feita após regular realização de licitação pública, com base na Constituição Federal da República Federativa do Brasil (art. 175, caput, CF/1988) e regulado pelas seguintes normas e legislação complementar:

- a) Lei nº 8.666/1993: trata de normas para licitações e contratos da Administração Pública, regula o rito procedimental das licitações públicas.
- b) Lei nº 8.987/1995 e Lei nº 9.074/1995: leis especiais que regulam a prestação de serviço público.
- c) Decreto nº 1.832/1996: Aprova o Regulamento dos Transportes Ferroviários.
- d) Lei nº 9.491/1997: trata do Programa Nacional de Desestatização – PND.
- e) Decreto nº 2.594/1998: dispõe sobre o Programa Nacional de Desestatização – PND, dentre outras providências.
- f) Lei nº 11.079/2004 (norma geral para licitação e contratação de parceria público-privada – PPP).
- g) Decreto nº 5.385/2005 (Institui o Comitê Gestor de Parceria Público-Privada Federal – CGP);
- h) Lei nº 12.462/2011 e Decreto nº 7.581/2011 (Regime Diferenciado de Contratações Públicas – RDC);
- i) Leis nº 8.987/1995, nº 9.074/1995; nº 11.079/2004 e Decreto nº 8.428/2015: regulam o Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI).

O ordenamento jurídico brasileiro permite a participação de empresa internacional em certame licitatório nacional ou internacional, mediante o atendimento da legislação brasileira, em especial, da lei nº 8.666/1993, que rege o procedimento das licitações e contratos com a Administração Pública e da Lei nº 8.987/1995, que regula à prestação de serviços públicos. Assim como, aos requisitos do Código Civil (Lei nº

10.406/2002) para que empresa internacional se constitua e possa funcionar aqui no Brasil para prestar os serviços públicos contratados mediante licitação pública na modalidade de contrato de concessão em razão de previsão legal.

O certame licitatório iguala os partícipes quanto às condições de acesso à documentação disponibilizada durante o processo de licitação, assegurando-se assim, a existência de uma disputa com ampla concorrência entre todos os interessados, sejam estas empresas nacionais ou internacionais.

Quanto à identificação das normas referentes à política nacional de transporte ferroviário de cargas cumpre destacar a existência da Lei nº 10.233/2001, que não apenas cria a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, cuja uma de suas competências materiais seja prover o país da regulamentação dos transportes terrestres dentre os quais a do setor ferroviário (Decreto nº 4.130/2002, que regulamenta a ANTT). A referida norma estabelece um conjunto de princípios e diretrizes do que podemos denominar como marcos fundantes da ação governamental nos transportes terrestres do país, condicionando a atuação deste Ministério dos Transporte, regulada pela presente lei, bem como, pela Lei nº 12.379/2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação – SNV, do qual integra o Subsistema Ferroviário Federal e, também, pelo Decreto nº 1.832/1996 (Regulamento dos Transportes Ferroviários).

Há vários dispositivos legais (leis e decretos) que regulam a operação da VALEC (Empresa Pública de Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.). Todavia, ocorreram várias modificações nestes dispositivos legais ao longo do tempo, o que provocou mudanças na forma de atuação da VALEC. Alguns dos dispositivos ainda refletem a lógica do PIL Ferrovias I (lançado em 2012), mas há que se considerar que o cenário mudou e algumas regras estabelecidas anteriormente sob a lógica do modelo horizontal serão revistas, como é o caso da garantia de compra de capacidade das novas ferrovias pela VALEC. Existe a expectativa de que tal normativo seja revisto para adequar-se ao cenário atual do PIL Ferrovias II (lançado em 2015), com as seguintes considerações para o novo cenário que se apresenta quanto ao modelo de concessão e a revisão necessária do marco regulatório, visando assegurar a integração na malha ferroviária:

No novo cenário, optou-se pelo aperfeiçoamento do atual Modelo Vertical de concessão ferroviária, equiparando os Operadores Ferroviários Independentes às atuais



concessionárias verticais para fins de aquisição e uso da capacidade ociosa existente no Subsistema Ferroviário Federal. Assim, esses operadores poderão celebrar Contratos Operacionais Específicos (COE) diretamente com as concessionárias verticais, visando ao compartilhamento da infraestrutura ferroviária federal que lhe é concedida, o qual poderá ocorrer na modalidade de Tráfego Mútuo (TM) e de Direito de Passagem (DP). Importante consignar que esses COE regularão os direitos e as obrigações das partes referentes aos aspectos técnicos, econômicos, de segurança, de utilização de capacidade, dentre outros.

O aperfeiçoamento do referido modelo de concessão passa, necessariamente, por adequações e revisões: do Decreto nº 8.129/2013, que institui a política de livre acesso ao Subsistema Ferroviário Federal e dispôs sobre a atuação da Valec para o desenvolvimento dos sistemas de transporte ferroviário; do Decreto nº 8.134/2013, que estruturou a Valec para a execução das atividades de desenvolvimento dos sistemas de transporte ferroviário; da Resolução ANTT nº 3.695/2011, que aprovou o Regulamento das Operações de Direito de Passagem e Tráfego Mútuo no Subsistema Ferroviário Federal; e da Resolução ANTT nº 4.348/2014, que aprovou o Regulamento do Operador Ferroviário Independente para a prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas não associado à exploração da infraestrutura ferroviária.

Desta forma, recomenda-se a leitura e análise dos seguintes normativos, salientando-se mais uma vez a ressalva quanto à atualidade da questão da compra de capacidade pela VALEC, que não deveria ser mais considerada na prática, embora, ainda, remanesça textualmente em normativo, *vide* os seguintes normativos a guisa de exemplo:

- a) Lei nº 11.297/2006: dispõe sobre o Plano Nacional de Viação e dispõe de ferrovias para uso e gozo da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A, dentre outras providências.
- b) Lei nº 11.772/2008: dispõe sobre o Plano Nacional de Viação e reestrutura a VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A, dentre outras providências;
- c) Decreto nº 7.267/2010: dispõe sobre a exclusão da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A do Programa Nacional de Desestatização – PND, dentre outras providências.

- d) Decreto nº 8.129/2013: institui a Política de Livre Acesso ao Subsistema Ferroviário Federal e dispõe sobre a atuação da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A, dentre outras providências.
- e) Decreto nº 8.134/2013: estrutura a VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A, dentre outras providências.

Tal conjunto normativo compõe o que tecnicamente se denomina de Marco Regulatório do Transporte Ferroviário.

Destacando-se, ainda, a necessidade de conhecimento da regulamentação exercida pela ANTT, mediante inúmeras resoluções publicadas que complementam a regulação deste dinâmico setor, dentre as quais aquelas de importância ímpar para o setor ferroviário, tais como:

- a) Resolução ANTT nº 4.348/2014: trata do Regulamento do Operador Ferroviário Independente (ROFI) e da concessão vertical na prestação do serviço de transporte ferroviário associado à exploração da infraestrutura ferroviária.
- b) Resolução ANTT nº 3.694/2011: dispõe sobre os direitos e deveres dos usuários do serviço público ferroviário.
- c) Resolução ANTT nº 4.975/2015: prevê que a Agência Reguladora poderá alterar, unilateralmente, o contrato para adaptá-lo às boas práticas de regulação, garantido, neste caso, o equilíbrio econômico-financeiro da concessão.

A ANTT (art. 31 da Lei nº 10.233/2001) tem obrigação de prevenir e reprimir condutas discriminatórias ou fato que tipifiquem ou possa configurar infração da ordem econômica, comunicando fatos que configurem ou possam configurar infração da ordem econômica ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE), à Secretaria de Direito Econômico do Ministério da Justiça (SDE) e/ou à Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda (SEAE).

#### **Recomendações:**

Conforme se pode observar, o Marco Regulatório do Transporte Ferroviário, quando associado com os dispositivos legais que regulam a licitação pública e a concessão de serviços públicos à prestação por empresas privadas, revelam uma grande quantidade de normas que se relacionam entre si. Seria oportuno que o Governo

Chinês e/ou as empresas chinesas interessadas na delegação de serviços públicos aqui no país tenham conhecimento da existência de tais normativos, para inclusive tomar a decisão de se assessorar com equipes técnicas especializadas, sejam nas áreas jurídicas ou técnicas, isso sem que se tenha citado todos os demais dispositivos relacionados à questão ambiental, trabalhista, dentre outras, por exemplo, as normas que dispõem sobre projetos de engenharia para construção e operação de ferrovias.

No tocante ao Peru, o Capítulo 11, em seu item 11.2 pelo menos cita quais os dispositivos que são vigentes naquele país, embora não tragam informação, análise ou comentários sobre aqueles, muito menos uma análise de como se daria a operação de uma empresa transnacional operando em dois países e tendo de atender ambos os normativos nacionais, seria importante que na modelagem operacional a questão regulatória de transporte de carga que trafega entre os dois países fosse considerada.

Entende-se que o Capítulo 11 da forma em que se encontra redigido não atende ao objetivo principal que seria explicitar a aplicação das normas em ambos os países e de como atuaria uma Sociedade de Propósito Específico (SPE) transnacional em ambos os países para levar a carga de um país para outro, embora tal tema não diga respeito à concessão em si, mas trará impacto na hora de decidir em participar ou não do certame licitatório e se adjudicado, operar a ferrovia com tais questões equacionadas.

### **Comentários sobre o:**

**Capítulo 12** – Estudos sobre Construção e Modalidade de Gestão (Chapter 12 Study on Construction and Management Mode) do Documento “Conexão Ferroviária Bioceânica Brasil-Peru: Estudo Básico de Viabilidade (Brazil-Peru Bioceanic Railway Connection: Basic Feasibility Study)

### **Análise e Recomendações:**

Para denominação de Sociedade de Propósito Específico (SPE) em língua inglesa é mais usual e próxima da língua portuguesa a utilização da expressão *Special Purpose Entity (SPE)* ou *Special Purpose Company (SPC)*.

Feito o esclarecimento e a sugestão de troca da expressão em língua inglesa passaremos a comentar alguns aspectos pertinentes, inclusive considerando as contribuições vindas da EPL sobre o Capítulo 12.

O texto apresentado no Capítulo 12 apresenta uma conceituação do regime de concessão (Lei nº 8.987/1995), cita a existência do modelo vertical e horizontal sem entrar em maiores detalhes, assim como, adentra na conceituação da concessão estruturada em forma de Parceria Público-Privada – PPP (Lei nº 11.079/2004).

Na atual conjuntura econômico-financeira brasileira é pouco provável que haja contrapartida de recursos públicos para a construção de infraestrutura ferroviária. A conclusão apresentada no Capítulo 12 recomenda uma solução via PPP (Lei nº 11.079/2004) sem comprovação de viabilidade ou inviabilidade da construção e operação da ferrovia que justifique a não adoção do regime de concessão clássico, regido pela Lei 8.987/1995

Uma questão reflexa ao modelo do regime de concessão clássico *versus* concessão mediante PPP é a constituição de Sociedade de Propósito Específico (SPE) que se exige na Lei nº 11.079/2004. Existe um falso entendimento de que a SPE seria adotada apenas para as parcerias público-privadas. Não existe impedimento de que o Poder Concedente exija numa licitação em regime de concessão com fundamento na Lei de Concessões e Permissões (Lei nº 8.987/1995), que o concessionário se constitua na forma de SPE, antes da outorga e adjudicação do contrato. Isto é, quem assina o contrato com o Poder Concedente é a SPE e não uma das empresas associadas. Uma SPE é apenas uma forma de constituição societária que dá mais segurança aos sócios partícipes em razão do ajuste de direitos e obrigações entre os associados, assim como, melhora a interlocução do Poder Concedente (Delegante) e o concessionário (delegatário) e, por fim, em razão da segurança jurídica envolvida na formação da SPE, garante maior estabilidade nas relações contratuais de longo prazo conforme é típico desta modalidade de contrato, o que é benéfico ao interesse público.

Tanto é verdade desta possibilidade que o Edital e a Minuta de Contrato que se encontra disponível na documentação da Audiência Pública da Licitação Internacional da Subconcessão para a prestação do serviço de transporte ferroviário associado à exploração infraestrutura ferroviária, no trecho compreendido entre Ouro Verde de Goiás/GO – Estrela d´Oeste/SP e Estrela d´Oeste/SP – Três Lagoas/MS, apresenta nos seus dispositivos que o contrato somente será assinado com a subconcessionária se previamente for constituída na forma de Sociedade de Propósito Específica (SPE). Lembrando que se trata de uma concessão regida pela Lei nº 8.987/1995, modelo vertical e sem contrapartida do Poder Concedente, somente remunerada pela tarifa pública, atividades alternativas e operações acessórias. *Vide* dispositivos presentes no Edital e Minuta do Contrato para a concessão Ouro Verde de Goiás/GO – Estrela d´Oeste/SP e Estrela d´Oeste/SP – Três Lagoas/MS.

**Edital/Minuta do Contrato****"1 Disposições Iniciais****1.1 Definições**

**xxxix Subconcessionária:** a SPE qualificada no preâmbulo deste Contrato.

**(xl) SPE:** sociedade de propósito específico constituída pela Adjudicatária sob a forma de sociedade por ações, que celebrará este Contrato de Subconcessão com a ANTT.

**Edital****"21 Obrigações Prévias à Assinatura do Contrato**

**21.1** Em até 45 (quarenta e cinco) dias, após a publicação do **Ato de Homologação**, mas, em qualquer hipótese, antes da assinatura do **Contrato**, a **Adjudicatária** deverá apresentar à **ANTT**:

(i) Prova de constituição da SPE, nos exatos termos da minuta apresentada pela Proponente na fase de habilitação, com a correspondente certidão do registro empresarial competente, comprovante de inscrição perante o Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas e apresentação completa das últimas demonstrações financeiras exigíveis, devidamente auditadas por empresa de auditoria independente registrada na CVM;

**22 Assinatura do Contrato**

**22.1** Cumpridas as exigências constantes do item 21 acima, a SPE será convocada pela ANTT para a assinatura do Contrato.

Portanto, pode sim ser constituída uma SPE em regime de concessão regida pela Lei nº 8.987/1995, ao invés de regime de concessão mediante a utilização de PPP, regida pela Lei nº 11.079/2004.

No caso da concessão regida pela Lei nº 8.987/1995 não existe previsão do Fundo Garantidor, uma vez que a previsão de sua existência se dá numa modelagem de PPP (art. 16, da Lei nº 11.079/2004, que trata do *Fundo Garantidor de Parcerias Público-Privadas – FGP*). O arranjo societário da SPE poderá conter mecanismos de financiamento da concessão que possa ocorrer na forma de estruturação de um "Project Finance" ou de outro arranjo societário que envolva sócios com capacidade de construção e operação de ferrovias, entidades de gestão financeira para captação de recursos para investimentos no empreendimento, que poderão conter financiamento privado e entidades financeiras públicas, como o Banco Nacional de

Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), por exemplo. Adicionalmente se pode considerar, inclusive, a participação de empresas internacional e brasileiras.

Na presente situação econômico-financeira, o que não deve ser considerado na estruturação do empreendimento é concebê-lo numa modelagem de PPP, que conte com a complementação de recursos adicionalmente a tarifa pública, tendo por fonte de tal custeio a contraprestação se recursos públicos para custear parte da receita do empreendimento. O empreendimento deve ser autossustentado com suas próprias receitas advindas da operação da ferrovia e da venda de serviços de transporte de carga ferroviária e de receitas decorrentes de operações acessórias e de atividades alternativas, o que representaria a totalidade de receita da operação da ferrovia. Sobre tal concepção sugere-se a leitura do Edital e da Minuta do Contrato da Licitação Internacional da Subconcessão para a prestação do serviço de transporte ferroviário associado à exploração infraestrutura ferroviária, no trecho compreendido entre Ouro Verde de Goiás/GO – Estrela d´Oeste/SP e Estrela d´Oeste/SP – Três Lagoas/MS.

Portanto, sugere-se uma nova abordagem para o Capítulo 12, considerando sim uma estruturação empresarial de Sociedade de Propósito Específico – SPE (*Special Purpose Entity – SPE or Special Purpose Company – SPC*) concebida numa concessão regida pela Lei nº 8.987/1995.

### **Período de Concessão:**

O período de concessão expresso em anos reflete a viabilidade do empreendimento em relação à quantidade de tempo em que os investidores irão recuperar o investimento para a construção e operação da ferrovia. Implicitamente, retratam três dimensões de um empreendimento, o volume de recursos necessários (custos de investimento – CAPEX somado aos custos de operação – OPEX) confrontados com a demanda esperada ao longo do tempo e o valor de tarifa tanto pode ser prefixada quanto pós-fixada, uma vez que decorre da demanda, dos investimentos e do valor da receita (tarifa pública + operações acessórias + Atividades Alternativas).

Por esta composição de três variáveis se pode estipular a quantidade de tempo necessário para recuperar os investimentos. Uma maior quantidade de anos necessários para tal recuperação (período de concessão) pode ser decorrente de várias situações da concepção do empreendimento: i) tem-se um empreendimento com baixa demanda; ii) os volumes de recursos (CAPEX + OPEX) são elevados; iii) a

receita obtida é baixa face às taxas de remuneração do capital. Para compensar tal tipo de situação se requer de mais prazo para a recuperação do investimento.

A Lei nº 8.987/1995, não prevê limite de tempo para duração da concessão no setor ferroviário.

A pré-fixação do prazo se encontra prevista para as PPPs, de no máximo de 35 anos, de um projeto que desde o nascedouro já surge deficitário. Ou seja, mesmo em situações de déficit o prazo embora elástico, é inferior ao prazo que supere meio século.

A Teoria da Regulação Econômica desaconselha períodos de concessões longos, principalmente, em razão da inexistência de ameaça competitiva de novos entrantes que ameaçar a posição dominante do concessionário. A operação de um mesmo concessionário por longo período de concessão poderá induzir ineficiências que se acumulam no tempo em razão da falta de competitividade. Portanto, a decisão de implantar infraestruturas que, por serem deficitárias requerem maior tempo de concessão do que o normal, deverá ser feita com bastante cuidado, de tal forma que não induza ineficiências na prestação dos serviços. A solução para tais combater tais ineficiências poderá se dar, mediante a predeterminação de ciclos de revisões tarifárias, regulação que induza a redução de tarifas e que incorporem os ganhos de produtividade na formação de preço dos serviços. pelo menos a partir do quinto ano de operação da ferrovia.

Associado à questão do prazo de concessão está o prazo de prorrogação, este sim limitado a 30 anos, no máximo, mas apenas quando se tratar de “[...] serviços públicos, prestados por pessoas jurídicas sob controle direto ou indireto da União, para promover a privatização simultaneamente com a outorga de nova concessão [...]” (art. 27, §1º, da Lei nº 9.074/1995). Aqui entendido “privatização” enquanto modalidade de delegação de prestação de serviço público em regime de concessão. A ferrovia denominada de Bioceânica possui diretriz de traçado coincidente com a diretriz de traçado da EF-354, que se encontra concessionada à VALEC por força do art. 6º, III, da Lei nº 11.772/2008, cujo o descrito dos pontos de passagem se encontravam no Anexo III – Subsistema Ferroviário Federal, Relação Descritiva das Ferrovias, vetado na Lei nº 12.379/2001, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação (SNV). Embora o descritivo da ferrovia tenha sido revogado, a concessão à VALEC da Ferrovia EF-354 não perdeu sua validade. Portanto, para o presente caso, há previsão legal para prorrogação da concessão para no máximo mais 30 anos.

Embora exista a previsão legal de prorrogação da concessão para no máximo 30 anos, as observações postas com fundamento da Teoria da Regulação Econômica devem ser observadas.

Avaliação recente do Ministério da Fazenda sobre a minuta de Contrato e Edital e Estudos Técnicos do trecho ferroviário compreendido entre Ouro Verde de Goiás/GO e Três Lagoas/MS recomenda que o prazo a ser prorrogado seja de apenas até 5 anos, após os 35 anos do prazo de concessão.

O Ministério da Fazenda defende que do *“ponto de vista regulatório, a prorrogação deve, preferencialmente, ser utilizada como um mecanismo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato”*. Conclui que *“um prazo demasiadamente longo para a prorrogação pode trazer distorções”*.

Portanto, sugere-se que na nova abordagem para o Capítulo 12, além do que já foi arguido anteriormente, deve-se ainda considerar que na estruturação empresarial de Sociedade de Propósito Específico – SPE (Special Purpose Entity – SPE or Special Purpose Company – SPC) ao ser concebida numa concessão regida pela Lei nº 8.987/1995, deverá também demonstrar mediante análises econômico-financeiras e de demanda, qual a necessidade efetiva de níveis tarifários que remunerem os custos em prazos razoáveis de no máximo 35 anos, com 5 anos de prorrogação apenas para necessidades de reequilíbrio econômico financeiro do contrato de tal forma que o empreendimento se mostre viável sem a contrapartida de erário público do Governo Federal da República Federativa do Brasil.





## 2. TRAÇADO BRASIL, TRECHO RONDÔNIA-ACRE



Fig. 1-4-2 Schematic Map of Route Scheme and Natural Reserves

### 3. TRACADO NO PERU



Figure 3-1-2 Sketch Map of Attraction Areas in Peru