



## ● FERROVIA NORTE-SUL PODERÁ SER IMPLEMENTADA SOB A FORMA DE CONCESSÃO COMUM

Menu Direto ▾



Em dezembro de 2003, o Governo Federal elaborou uma carteira preliminar de projetos que poderiam ser licitados sob a forma de parceria público-privada (PPP). Essa carteira de projetos foi fruto de seleção entre empreendimentos constantes do Plano Plurianual 2004-2007, cujas características indicavam a necessidade do uso do regime de PPP para implementá-los. Entre esses projetos, constava a Ferrovia Norte-Sul.

Com a sanção da Lei 11.079 em dezembro de 2004, que institui as normas para licitação e contratação de PPP, o Governo Federal destacou, dessa carteira, alguns projetos para serem avaliados sob o ponto de vista da viabilidade de implementação por meio de PPP. Quatro critérios orientaram essa avaliação: (i) integração a corredor de exportação e impacto no desenvolvimento nacional; (ii) capacidade de geração de receita tarifária; (iii) interesse de investidores privados; (iv) nível de desenvolvimento do projeto. Em outras palavras, os projetos priorizados deveriam estruturar um corredor logístico estratégico, possibilitar a cobrança tarifária, despertar o interesse do setor privado e ter algum estudo técnico já desenvolvido - análise de demanda, viabilidade técnica, econômico-financeira ou estudo de impacto ambiental. O projeto da Ferrovia Norte-Sul foi o que obteve pontuação mais alta com base nesses critérios e foi, por isso, escolhido como prioritário.

Tendo em vista a perspectiva de implementação do projeto no regime de PPP, a VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., empresa pública concessionária da Ferrovia Norte-Sul, encaminhou ao Ministério do Planejamento, já em 2004, estudos preliminares que tinha elaborado sobre o projeto.

Os resultados destes estudos indicavam que o trecho norte da Ferrovia Norte-Sul (entre Açailândia e Palmas, no Estado do Tocantins) era o que apresentava maior potencial de carga em um horizonte de médio prazo. Esse trecho foi, então, selecionado pelo Ministério do Planejamento como primeiro a ser implementado.

A análise financeira preliminar realizada na época, no entanto, chegou a valores de Taxa Interna de Retorno Financeiro (TIRF) muito baixos, entre 1,7% e 1,8%, o que inviabilizaria a concessão integral da ferrovia para a iniciativa privada. Ainda carente de aperfeiçoamento dos dados de campo, o estudo parecia apontar que o projeto só teria viabilidade financeira com aporte de recursos públicos, o que indicaria a necessidade de implementá-lo por meio de PPP.

Considerando tais estudos, o Ministério do Planejamento, por meio de sua Unidade PPP, deu início em 2005 aos estudos mais aprofundados para avaliação e modelagem do trecho norte do projeto da Ferrovia Norte para implementação sob regime de PPP. Para a realização dos aludidos estudos, o Ministério do Planejamento celebrou Termo de Cooperação com a Corporação Andina de Fomento (CAF), órgão multilateral com experiência em avaliação e modelagem de projetos deste tipo, pelo qual teve acesso a expertise e às melhores práticas na realização de estudos para a implementação de projetos desta natureza.

Ao longo do ano de 2005, o Ministério do Planejamento:

- (a) conduziu o aperfeiçoamento dos estudos de demanda e do carregamento da malha contratados pela VALEC, estudos estes que foram realizados pela LOGIT Engenharia Consultiva Ltda., de acordo com premissas estabelecidas pelo Ministério do Planejamento em conjunto com as áreas técnicas, entre outros, do Ministério da Agricultura e da CONAB;
- (b) conduziu análise do projeto básico de engenharia da Ferrovia Norte-Sul, apontando eventuais deficiências e as melhores formas para resolvê-las. Tal análise foi realizada pela ITALFERR, estatal italiana responsável pela elaboração de projetos no setor ferroviário;
- (c) conduziu, acompanhou e fiscalizou a elaboração dos projetos operacionais da Ferrovia Norte-Sul, que foram contratados pela VALEC em 2005;
- (d) realizou, em conjunto com a CAF, a modelagem econômico-financeira do projeto;
- (e) gerou e discutiu com os diversos setores da sociedade interessados (usuários, ferroviários, empresas concessionárias de ferrovias etc.) e com órgãos governamentais (ANTT, o Ministério dos Transportes, o Ministério da Fazenda etc.) um novo modelo de implementação para projetos no setor ferroviário;
- (f) desenvolveu as premissas e condições da modelagem jurídica e regulatória do projeto da Ferrovia Norte-Sul, tendo inclusive discutido com especialistas em Direito Administrativo as peculiaridades da modelagem jurídica do projeto.

Os resultados de todos esses estudos indicam que implementação da Ferrovia Norte-Sul de Araguaína a Palmas não requer, em princípio, aporte de recursos públicos. O projeto pode ser, portanto, implementado sob a forma de concessão comum.

Uma vez que será desnecessária a utilização da forma de PPP, o Ministério do Planejamento, que, na condição de coordenador do Comitê Gestor de Parcerias Público-Privadas do Governo Federal, vinha liderando o processo de modelagem do projeto encaminhará todos os estudos e

levantamentos feitos para o Ministério dos Transportes e para a ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres, que ficarão inteiramente responsáveis pela sua implementação.

Cumpriu, assim, o Ministério do Planejamento a sua missão em relação ao Projeto da Ferrovia Norte-Sul, que será agora implementado pelos órgãos competentes para emissão de outorgas de concessão comum.

Esplanada dos Ministérios - Bloco "K" - Brasília/DF  
PABX: 55 - 61 - 2020-4343 - CEP: 70.040-906