

OFÍCIO Nº 2495 /2019/AESINT/GM

A Sua Excelência a Senhora  
Deputada **Soraya Santos**  
Primeira-Secretária da Câmara dos Deputados

<b>PRIMEIRA-SECRETARIA</b>	
Documento recebido nesta Secretaria sem a indicação ou aparência de tratar-se de conteúdo de caráter sigiloso, nos termos do Decreto n.º 7.845, de 14/11/2012, do Poder Executivo.	
Fm 22 / 10 / 19 às 17 h 21	
<i>SMZ</i>	5.876
Servidor	Ponto
<i>[Signature]</i>	
Portador	

Assunto: Requerimento de Informação nº 1.099/2019, de autoria do Deputado  
**Pedro Uczai**.

Senhora Primeira-Secretária,

1. Em atenção ao Ofício 1ª Sec/RI/E/nº 719/19, de 4 de setembro de 2019, que encaminha cópia do Requerimento de Informação nº 1.099/2019, de autoria do Deputado Pedro Uczai (PT/SC), datado de 22 de agosto de 2019, que solicita informações sobre o leilão da Ferrovia Norte-Sul, presto, considerando o processo 50000.046719/20019-83, as seguintes informações.

2. Inicialmente, esclarecemos que o valor recebido de outorga em um leilão de concessão, de ferrovia ou de outro ativo de infraestrutura, não se confunde com o valor investido na construção do ativo. O concessionário ao assumir o ativo, após o leilão, **não** passa a ser o proprietário do bem. Ao contrário, os ativos da concessão são bens reversíveis que serão devolvidos ao Estado ao término do contrato. A concessão não muda a natureza jurídica do ativo concedido.

3. O valor de R\$ 9,8 bilhões investido pelo Governo Federal até março de 2019, com a construção da ferrovia EF-151, não se confunde, portanto, com uma perda de capital do Estado ao agente privado em razão da concessão. Ao contrário, a titularidade daquele ativo é estatal, ainda que, momentaneamente, esteja sob administração privada.

4. Em verdade, a natureza do valor pago pelo direito de explorar a ferrovia pelo agente privado tem relação, sim, com uma projeção de receitas e despesas futuras, a serem honradas pelo concessionário, trazidas a valor presente,

*[Signature]*

com base nas obrigações de investimento, prestação de serviço adequado, sinergias de mercado e custos de capital.

5. No caso do leilão da Ferrovia Norte-Sul realizado em março, a vencedora do certame, a empresa Rumo Malha Central S.A., venceu com um lance de R\$ 2,7 bilhões, o que representa um ágio de 100,92%, sobre o valor mínimo de outorga de R\$ 1,3 bilhão, calculado pela Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT). Este seria, portanto, o valor atribuído como suficiente para que os recursos gerados pela concessão, no futuro, possam pagar os investimentos e gerar caixa correspondente ao custo de oportunidade do negócio.

6. A União, além desse valor da outorga, será beneficiada pelos investimentos nos ativos reversíveis da EF-151 na ordem de R\$ 2,3 bilhões ao longo dos próximos 30 anos de exploração da ferrovia.

7. Quanto à destinação dos recursos arrecadados no leilão da Ferrovia Norte-Sul, esses valores comporão a conta única do Tesouro Nacional. Segundo a legislação orçamentária, a alocação de receitas decorrentes de outorgas e contratos de concessões ferroviárias obedece limites de referenciais monetários de despesa fixados pelo Ministério da Economia e prioriza o atendimento das despesas da Superintendência de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas (SUFER/ANTT) e Unidades Regionais que realizam a fiscalização das concessões ferroviárias.

8. Assim, as demandas orçamentárias serão alocadas na Lei Orçamentária Anual da ANTT, integrando principalmente a ação de Fiscalização da Exploração da Infraestrutura Ferroviária e de Bens Operacionais. Após atendidas as demandas acima mencionadas, o saldo existente será distribuído de forma a atender as demais despesas da Agência que contribuam, direta ou indiretamente, para a fiscalização. O valor excedente à execução financeira da despesa, no exercício, integrará o superávit financeiro do balanço patrimonial.

9. Finalmente, quanto ao transporte de passageiros na EF-151, é preciso observar que a ferrovia foi desenhada para o atendimento de sua vocação natural, o transporte de cargas. A linha não passa por centros urbanos densamente ocupados. Não obstante, caso, futuramente, a condição econômica do entorno da linha se altere, novos autorizatários ou permissionários poderão realizar o transporte de passageiros não associados à exploração da infraestrutura, durante a vigência do contrato de subconcessão da Rumo Malha Central S.A., nos termos do contrato de subconcessão e da Lei nº 10.233, de 2001.

Atenciosamente,



MARCELO SAMPAIO CUNHA FILHO  
Ministro de Estado da Infraestrutura Substituto