

– ANEXO IV –

Metodologia para definição da tarifa de capacidade de tráfego e da tarifa de fruição vinculadas à Oferta Pública de Capacidade da Ferrovia Norte-Sul

1. No intuito de darmos continuidade as atividades vinculadas à aquisição e venda do direito de uso da capacidade de transporte das ferrovias, torna-se fundamental que sejam definidos os custos e valores que compõem o preço para a venda e uso da capacidade de transporte do trecho ferroviário compreendido entre os Municípios de Porto Nacional/TO (km 720) a Anápolis/GO (km 1.574) da Ferrovia Norte-Sul – EF 151.
2. Dessa forma, a estruturação de uma metodologia adequada de apuração dos custos e despesas envolvidas no transporte ferroviário de cargas, levando-se em consideração as atribuições de cada ente envolvido no processo e as responsabilidades pertinentes a eles, se baseia na visão conjunta de duas premissas: (i) a operacional que determina “o que” e “o como” é feita uma produção específica; e, (ii) a econômico-financeira que quantifica os dispêndios efetuados para alcançar aquela produção.
3. Para tanto, além das premissas acima, a tarifa a ser obtida também deverá atender ao modelo de acesso aberto, considerando o Gestor da Infraestrutura Ferroviária – GIF, responsável pelos investimentos na construção, manutenção, operação e gestão da via e os Operadores Ferroviários Independentes – OFI, responsáveis pelos custos do transporte de seus trens.
4. Frise-se ainda que na modelagem adotada, toda a capacidade de tráfego do trecho ferroviário em questão, será cedida pelo GIF à VALEC, que repassará essa capacidade aos diversos OFI’s interessados, mediante pagamento de tarifas.
5. No caso específico deste trecho, a remuneração será composta por duas partes, uma denominada Tarifa de Capacidade de Tráfego – TCT, será relativa à disponibilidade da Capacidade Operacional, que visa remunerar os investimentos e os custos fixos, e a outra parte, denominada Tarifa de Fruição – TF, será referente à utilização dessa capacidade e visa remunerar os custos variáveis decorrentes do tráfego dos trens.
6. Cabe mencionar que os componentes da TCT incluem os investimentos (construção da ferrovia e sistemas de controle de tráfego), custos e despesas fixas, já os da TF incluem os custos com o Centro de Controle Operacional – CCO, manutenção dos sistemas de sinalização e equipamentos de via, bem como os serviços de apoio operacional.
7. Os valores dessas tarifas são obtidos tomando por base a metodologia do fluxo de caixa projetado, descontado a valor presente por uma taxa previamente determinada. O saldo do Fluxo de Caixa é o resultado da receita depois de descontados o investimento, os custos e as despesas.
8. A tarifa a ser apurada é aquela que faz com que o valor presente do Fluxo de Caixa Livre – FCL seja igual a 0 (zero).

9. A TCT será apurada em R\$/trem.km em função da capacidade disponibilizada da ferrovia a partir da Receita Operacional Bruta – ROB assim calculada:

10. $ROB = TCT \times \text{Capacidade disponibilizada da ferrovia em trem.km}$, sendo a Capacidade disponibilizada da ferrovia = distância da ferrovia (km) x nº de pares de trens por dias (um) x 2 x nº de dias de operação por ano.

11. A TF será apurada em R\$/tkb em função da utilização da capacidade disponibilizada da ferrovia a partir da receita bruta assim calculada:

12. $ROB = TF \times \text{Utilização da Capacidade disponibilizada da ferrovia em tkb}$, sendo a Utilização da Capacidade disponibilizada da ferrovia = $\sum [\text{distância de cada fluxo} \times (\text{Volume em TU} + \text{Tara do vagão})]$.

13. Os Custos Fixos, Variáveis e Despesas consideradas na composição da TCT e TF serão apuradas a partir dos gastos com pessoal, serviços e material necessário à manutenção e operação da ferrovia, tais como: equipes de manutenção da superestrutura e infraestrutura de via permanente, operadores dos sistemas de licenciamento de trens, substituição de dormentes, serviços de nivelamento e alinhamento, substituição dos trilhos, limpeza de lastro, despesas gerais e administrativas, seguros etc.