

Informativo

Projetos

Ferroviários



ANTT AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

PL 261/2018: autorização de transporte ferroviário em infraestruturas de propriedade privada e autorregulação ferroviária.

Perspectiva positiva do PLS 261/2018 no Senado, que conta com apoio do Ministro da Infraestrutura, ainda que seja passível de alterações no decorrer do processo legislativo. Pretende inserir dois marcos ao setor ferroviário: (i) **regime de autorização** a novos empreendimentos ferroviários, abrindo-se mão do regime de concessão, em certas circunstâncias, e implementando alterações regulatórias decorrentes dessa lógica, e (ii) **autorregulação** ferroviária.

A partir desse marco, abre-se um leque de oportunidades de investimentos no setor, cria-se a figura do serviço privado de transporte ferroviário, a exemplo de *shortlines*, experiência observada hoje nos Estados Unidos, onde é comum haver pequenos operadores em linhas curtas, com a presença de 603 *shortlines*, correspondentes a 29% do transporte ferroviário do país. Pela redação do PL como está hoje, grandes operadores poderiam devolver trechos considerados não rentáveis, os quais podem ser eventualmente absorvidos por investidores que os vejam com interesse econômico, com exploração via modelo de outorga por autorização.

Com a desregulamentação e conseqüente autorregulação do setor, com uso de padronização de sistemas e de mecanismos, resta à Agência Reguladora o papel de supervisora de alto nível, preservando os principais princípios de adequação do serviço público. Há previsão de criação de uma entidade privada (pessoa jurídica de direito privado) para regulação desses operadores e resolução de eventuais conflitos. No entanto, qualquer aspecto da autorregulação que tenha impacto no sistema ferroviário por um todo passaria por crivo da ANTT, no quesito de sua adequabilidade. Ainda, a ANTT estaria mais próxima quanto às questões de segurança e compartilhamento, em especial quando envolver o sistema ferroviário como um todo.

Pretende-se trazer às ferrovias o que há de positivo no marco regulatório de portos, como é observado no Porto de Santos. Em 2014, com uma regulação mais leve sobre os operadores, focada em regulações operacionais e técnicas, permitiu-se a existência de terminais de uso privado, os quais hoje transportam 67% da carga. Também há semelhança à IATA (*International Air Transport Association*), para aeroportos, e ONS, para o setor elétrico.

O TCU destacou que se deve ter atenção ao mecanismo de autorregulação para que não sirva e acabe sendo dominado pelos grandes *players* que já existem, inviabilizando novos entrantes.

Painel Técnico com o TCU (26/09/2019): demonstrada a vantajosidade da prorrogação do contrato de concessão da Rumo Malha Paulista.

A prorrogação desse contrato se encontra sob julgo do TCU, cujo processo é complexo, de grande vulto (R\$ 7 bilhões em investimentos). O pleito já dura mais de quatro anos, e altera toda a lógica regulatória do setor ferroviário e o contrato em si. Para tanto, a ANTT e o Tribunal de Contas vêm construindo conjuntamente e com senso de urgência, desenvolvendo maturidade, robustez e convergência, no sentido de modernizar o modelo econômico e a malha, elevando-a a padrões que têm sido exigidos para ferrovias dessa natureza.

Os estudos envolvem: modernização das linhas tronco e de ramais relevantes, combinado a um conjunto de intervenções de duplicação de trechos e sinalização correlata, compatibilizando o equipamento de frota e material rodante. Nesse passo, o patamar de velocidade da linha atual será gradualmente melhorado, conforme parâmetros de desempenho materializados nos estudos que são definidos no caderno de obrigações.

A ANTT atendeu 17 das 18 determinações propostas pela área técnica do TCU. Destaca-se que de R\$ 7 bilhões em investimentos não houve apontamentos de CAPEX, nem indícios de superavaliação ou de sobrepreços, nem restrições sérias para que a prorrogação ocorra. Discutem matérias pontuais agora. A recomendação dissonante centra-se na necessidade ou não em realizar a glosa da parte da base de ativos, que são as benfeitorias em bens de terceiros. O TCU entende que a glosa deve ser feita agora, uma vez que existiria o risco de que entre aquelas benfeitorias estejam composições que não deveriam ser indenizadas à concessionária. A ANTT entende que essa situação seria exceção, caso ocorra, uma vez que mais de 90% das benfeitorias são feitas em infraestrutura e material rodante, ou seja, são bens que serão de certa forma revertidos. A glosa integral é um valor muito alto, quase R\$ 440 milhões a serem despendidos pela outra parte. Assim, defende que a glosa deve ser feita somente após o inventário, que vai demonstrar qual o valor real do ativo. Ainda, considerando o tempo necessário e respectivo reflexo no valor da outorga, a ANTT defende que o inventário seja realizado após a assinatura do contrato.

A ANTT destacou que está inserindo salvaguarda no contrato da prorrogação que incentiva a execução dos investimentos no prazo, sob o risco da concessionária perder a prorrogação.

Quanto à resolução das pendências judiciais, dentre elas a questão de outorga não paga, a ANTT ressaltou que são condições para assinatura da prorrogação do contrato.

Plano Nacional de Desenvolvimento – PND: qualifica e define prioridades. Para o setor ferroviário há prioridades em novas concessões e novas prorrogações.

Novos projetos e investimentos: Projeto de Rondonópolis-Sorriso: o trecho norte de Rondonópolis até Sorriso foi devolvido do contrato original da Rumo Malha Norte. Governo tem a lista de prioridades publicada, mas o trecho não foi priorizado. O melhor arranjo regulatório para exploração do trecho só poderá ser decidido após a definição da prorrogação da Rumo Malha Paulista. As opções para o trecho serão estudadas junto ao PPI, MINFRA e a Presidência da República. Há a possibilidade de utilização da autorização do PLS 261/2018, com chamamento público de interessados. Outra opção seria a concessionária apresentar um estudo com manifesto interesse em explorar o trecho, utilizando eventualmente do art. 27 da Lei 13.448/2017, que permite comparar aquele trecho isolado, em termos de sua viabilidade ou não, e então ser agregado ou não à Rumo Malha Norte.

Ferrogrão: de acordo com a lista de prioridades, o processo está em fase de *market sounding*, para entender o mercado e as conexões com decisões de investimentos. Será enviada a instrução do processo ao TCU no final de 2019. Quanto à financiabilidade do projeto, o BNDES está discutindo e revisando o CAPEX, analisando demanda, simulações, questões relacionadas à própria RUMO e extensões eventuais ou não da Malha Norte, que podem impactar o projeto. Além disso, o BNDES está fazendo um trabalho interno de revisão de normativos (garantias). Tem-se avaliado a possibilidade de dar conclusões parciais em projetos e também a possibilidade de utilizar o ativo regulatório como parte ou como composição de garantia do financiamento. Há uma integração muito grande do BNDES com a ANTT e MINFRA para viabilizar o projeto.

Padronização de sistemas e interoperabilidade de trechos. Compartilhamento de infraestruturas: observa-se que a tendência natural do sistema é evoluir para sistemas padronizados, sem consubstanciar a imposição regulatória de um padrão único de sinalização, controle e performance, uma vez que poderia surtir ônus à equação econômico-financeira do contrato e ensejar reequilíbrio contratual, uma vez que a liberdade de sinalização das malhas é característica intrínseca de contratos de concessão ferroviária. Já foi assinado termo aditivo firmado entre as concessionárias para garantir o compartilhamento, no caso específico da Norte-Sul, e as concessionárias vêm realizando contratos operacionais entre si embasadas nesse caso.

Desfazimento de frotas dos vagões e locomotivas sucateados, com mais de 40 anos de idade, sob guarda das concessionárias: a Lei 13.448/2017 previu o desfazimento de equipamentos e troca por vagões e locomotivas modernas para suprir o vácuo legal. O governo está elaborando decreto para regulamentar a questão, hoje está sob ajustes na consultoria jurídica para seguir à Casa Civil. Assim, dar-se-á contornos necessários para que tanto a Agência quanto as concessionárias possam realizar o desfazimento desses bens e se evite o acúmulo de sucata e gastos decorrentes da obrigação de manter e controlar esse passivo. Inclusive, o DNIT dispense recursos com o passivo da Rede Ferroviária nesse sentido.

Tecnologia utilizada pelas ferrovias de cargas: Os estudos para as novas concessões e prorrogações tem preocupação com a atualidade e padrões tecnológicos.

Papel do BNDES na renovação de contratos: o BNDES mantém seu posicionamento de fomentar o segmento de equipamentos ferroviários. Há um interesse grande do Banco em continuar apoiando o setor ferroviário.

**Informações atualizadas com base na 9ª edição do Café com o Mercado, realizado pela ANTT, em Brasília, no dia 04/10/2019.*