



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DGS

RELATORIA: DGS

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 18/2022

OBJETO: PACTUAÇÃO DE METAS DE PRODUÇÃO E SEGURANÇA, EM UM CONTEXTO DE NOVOS CONTRATOS DE CONCESSÃO E TERMOS ADITIVOS AOS CONTRATOS VIGENTES.

ORIGEM: SUFER

PROCESSO (S): 50500.117561/2021-17

PROPOSIÇÃO DGS: PELA APROVAÇÃO

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO - DIRETORIA COLEGIADA

1. DAS PRELIMINARES

1.1. Trata-se da análise acerca da aplicabilidade das metas de produção aos novos contratos de concessão/subconcessão e Termos Aditivos referentes às prorrogações contratuais antecipadas, considerando ainda o quanto apresentado pela Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários - ANTF, em sua Carta nº 227/2021.

2. DOS FATOS

2.1. Após regular sorteio, o presente processo foi distribuído para esta Diretoria em 20 de janeiro de 2022, conforme registrado no DESPACHO CODIC 9431057, de 20 de janeiro de 2022.

2.2. Conforme consta da Resolução ANTT nº 5.831/2018, as metas anuais de produção e segurança são estabelecidas pela ANTT em processo de pactuação com as concessionárias. A Produção de Transporte - PT é medida em tonelada.quilômetro Útil - TKU. O Índice de Segurança, conhecido também como Índice de Acidentes Ferroviários - IAF, usa o número de acidentes por milhão de trens.quilômetro como medida. Destaca-se ainda que, no contexto dos referidos contratos, as Concessionárias e Subconcessionárias devem "prover os investimentos necessários ao atingimento de tais metas".

2.3. Por meio da Resolução nº 5.831, de 23 de outubro de 2018, a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT regulamentou o estabelecimento, a revisão e a apuração das metas de produção e de segurança no âmbito das concessões ferroviárias, dispondo da seguinte forma:

"(...)

Art. 1º Regularizar o estabelecimento, a revisão e a apuração das metas de produção e das metas de segurança -no âmbito das concessões ferroviárias.

Parágrafo único. O disposto nesta Resolução aplica-se também às subconcessionárias, doravante referenciadas pela expressão concessionárias, observado o § 2º do art. 26 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

Art. 2º Para efeito de interpretação e aplicação desta Resolução, considera-se:

"(...)

IV - meta de produção: valor anual de referência da produção de transporte ferroviário de cargas, em tonelada quilômetro útil - TKU, para cada trecho ou corredor ferroviário, e para cada concessão;

V - meta de segurança: valor anual de referência do índice de acidentes ferroviários, para cada concessão;

"(...)

Art. 3º As metas de produção e as metas de segurança serão estabelecidas pela ANTT para cada concessão, com base em processo de pactuação com a concessionária, nos termos desta Resolução, e terão vigência para um período de 5 (cinco) anos.

"(...)

Art. 15. As metas de produção e de segurança poderão ser revisadas anualmente.

§ 1º O processo de revisão de metas poderá ser instaurado de ofício pela ANTT ou a pedido da concessionária.

§ 2º O pedido da concessionária deverá ser submetido à ANTT até o primeiro dia útil do mês de julho do ano anterior ao das metas objeto da revisão, e caberá a ela o ônus de comprovar a necessidade de alteração das metas estabelecidas.

§ 3º As metas serão revisadas por decisão da Diretoria Colegiada da ANTT.

Art. 16. A concessionária poderá solicitar revisão das metas de produção estabelecidas quando a previsão da demanda de transporte tiver sido alterada por situações alheias a sua vontade e fora do seu controle, para as quais não tenha contribuído direta ou indiretamente.

§ 1º O pedido de revisão terá como referência a proposta que subsidiou o estabelecimento das metas e deverá ser acompanhado do Estudo de Mercado e Plano de Negócios ajustados.

§ 2º A concessionária deverá indicar os eventos cuja ocorrência ensejou alteração das metas estabelecidas, bem como a quantificação e extensão do impacto de cada um deles nos fluxos de transporte.

"(...)

Art. 20. A ANTT publicará em seu sítio eletrônico as metas de produção e de segurança

estabelecidas, revisadas e definitivamente apuradas administrativamente.

(...)"

2.4. As metas de produção e de segurança poderão ser revisadas anualmente a pedido da Concessionária ou de Ofício pela ANTT. Caso a Concessionária entenda pela revisão das metas de produção, esta deve submeter pedido à Agência até o primeiro dia útil do mês de julho do ano anterior ao das metas objeto da revisão e caberá às concessionárias o ônus de comprovar a necessidade de alteração das metas estabelecidas.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. Ressalta-se que no cenário atual a prestação de serviços e a exploração de infraestrutura de transporte ferroviário de cargas outorgadas, está configurado no que podemos conceituar de 1ª e 2ª fases de concessões ferroviárias:

3.2. 1ª fase de concessões ferroviárias refere-se aos contratos de concessão e subconcessão oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, celebrados principalmente na década de 1990, a saber: Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A. – EFPO; Ferrovia Centro-Atlântica – FCA; Ferrovia Tereza Cristina S.A. – FTC; Ferrovia Transnordestina Logística – FTL; MRS Logística S.A. – MRS; Rumo Malha Norte – RMN; Rumo Malha Oeste – RMO; Rumo Malha Sul – RMS; e Ferrovia Norte Sul S.A. – FNSTN.

3.3. 2ª fase de concessões ferroviárias refere-se aos contratos de concessão e subconcessão assinados a partir de 2019 e aos termos aditivos de prorrogação antecipada de contratos da 1ª fase, a saber: Rumo Malha Paulista – RMP; VALE (concessionária da Estrada de Ferro Carajás – EFC e da Estrada de Ferro Vitória a Minas – EFVM); Ferrovia de Integração Oeste Leste – FIOL e Rumo Malha Central – RMC.

3.4. A Lei 8.987, de 1995, disciplinou o dispositivo constitucional, estabelecendo em seu art. 6º, caput e §1º, que toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, e definindo o serviço adequado como aquele que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

3.5. Os aspectos de qualidade da prestação do serviço se materializam nos Contratos de Concessão firmados entre Administração e iniciativa privada e, no que se refere ao acompanhamento da adequada prestação do referido serviço, a ANTT atualmente utiliza 2 (dois) indicadores principais, que são oriundos dos contratos de concessão da 1ª fase de concessões ferroviárias, sendo as metas de produção e de segurança, conforme contrato celebrado entre o Poder Concedente e o ente privado.

3.6. As metas anuais de produção e segurança são estabelecidas pela ANTT em processo de pactuação com as concessionárias. A Produção de Transporte é medida em tonelada.kilômetro Útil – TKU. O Índice de Segurança, conhecido também como Índice de Acidentes Ferroviários – IAF, usa o número de acidentes por milhão de trens.kilômetro como medida. Destaca-se ainda que, no contexto dos referidos contratos, as Concessionárias e Subconcessionárias devem prover os investimentos necessários ao atingimento de tais metas.

3.7. Ressalta-se que a sistemática do estabelecimento das metas de produção por trecho foi iniciada em 2011, em substituição à meta global de produção. Observa-se que a alteração da sistemática de apuração das metas de produção de metas globais para metas por trecho tem mostrado uma preocupação do Poder Concedente em estabelecer a qualidade na prestação dos serviços em todo o trecho da concessão.

3.8. Diante do cenário atual com o advento das formalizações dos Contratos e Termos Aditivos de prorrogação antecipada da 2ª fase, estão sendo definidos novos indicadores, todos apurados anualmente e com valores de referência ou metas já estabelecidos para todo o período contratado, como exemplo:

- Índice de Saturação da Ferrovia – ISF: maior valor obtido para os quocientes entre capacidade utilizada e capacidade instalada calculados em todos os segmentos que compõe a ferrovia;
- Índice de Acidentes Ferroviários Graves – IAFG: quociente entre a quantidade de acidentes ferroviários graves ocorridos e o somatório das distâncias percorridas em quilômetros pelos trens;
- Velocidade Média de Percurso – VMP: relação entre o somatório das distâncias percorridas em quilômetros e o somatório de tempos de trânsito dos trens em horas;
- Idade Máxima da Frota de Locomotivas – IMFL: maior valor de idade entre as locomotivas da frota principal, que se encontram à disposição do tráfego.

3.9. Os investimentos anteriormente condicionados ao cumprimento das metas de produção e segurança, tidos, portanto, como eventuais e decorrentes da pactuação dessas metas, passam a ter outra perspectiva, com a introdução de investimentos obrigatórios dimensionados a partir dos Cadernos de Demanda, Operacional, Engenharia e Meio Ambiente, chamados de Investimentos com Prazo Determinado nos Contratos de Subconcessão e Termos Aditivos de Prorrogação Antecipada da 2ª fase de concessões ferroviária. Para além desses, também ficam estabelecidos os Investimentos Condicionados à Demanda, definidos a partir do acompanhamento do Índice de Saturação da Ferrovia (ISF) e o Plano de Recuperação de Trechos.

3.10. Cabe destaque especial, dentro do rol de Investimentos com Prazo Determinado, aqueles para Minimização de Conflitos Urbanos, que tem o condão de impactar o Índice de Segurança das firmas. Mais ainda, os Contratos e Termos Aditivos da 2ª fase estabelecem Especificações Técnicas Mínimas, traduzidas em Parâmetros Técnicos para exploração da infraestrutura ferroviária

3.11. Os novos indicadores, não previstos nos contratos de concessão da 1ª fase, junto aos Investimentos com Prazo Determinado, Investimentos Condicionados à Demanda, Plano de Recuperação de Trechos e Especificações Técnicas Mínimas também não previstos na 1ª fase, efetivamente alteram a forma como se dá o acompanhamento da prestação do serviço de transporte e não se mostra adequado pactuar metas para as Concessionárias e Subconcessionárias da 2ª fase de concessões ferroviárias.

3.12. O próprio processo de Prorrogação Antecipada das concessões da 2ª fase teria contemplado, em seu bojo, um processo de pactuação de metas. No caso das metas de produção, essas foram substituídas pelo Caderno de Demanda. As projeções de demanda indicadas pelo referido caderno para todo o período da Concessão, que foram levadas a consulta pública, serviram como base para a definição de parte dos Investimentos com Prazo Determinado. Quando se avalia os Contratos de Concessão da 1ª fase, verifica-se que é justamente isso que se busca com o estabelecimento quinquenal das metas de produção, de forma que as concessionárias devem prover os investimentos necessários ao atingimento de tais metas.

3.13. Quanto à meta de segurança, essa já foi contemplada com a introdução do Índice de Acidentes Ferroviários Graves, com valores previamente pactuados para todo o período de concessão, inclusive após a prorrogação. Quanto aos acidentes não graves, esses são contemplados pela previsão de investimentos para Minimização de conflitos urbanos e a previsão de Parâmetros Técnicos mínimos para exploração da infraestrutura ferroviária.

3.14. Alinhado aos argumentos trazidos para a não necessidade de exigência de atendimento à Resolução n. 5.831/2018 para as concessões ferroviárias consideradas da 2ª fases, pode citar a norma que aprovou a Política de Redução do Fardo Regulatório, Resolução n. 5.874/2020, em que estabeleceu princípios e objetivos expressos de racionalização de processos e procedimentos administrativos. Eliminação de formalidades desnecessárias ou desproporcionais para a finalidade almejada.

3.15. Diante dos documentos constantes dos autos do presente processo, concordo com que as Subconcessionárias Rumo Malha Central - RMC e Bahia Ferrovia - BAFER, bem como aquelas Concessionárias que tiverem seu Contrato de Concessão prorrogado antes do início do Processo de Pactuação de Metas para o Quinquênio 2023-2027, ou seja, até 1º de julho de 2022, estejam dispensadas de participar do referido processo, e do cumprimento das metas de produção e segurança.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

Com estas considerações, VOTO por aprovar a dispensa do Processo de Pactuação de Metas para o Quinquênio 2023-2027 as Subconcessionárias Rumo Malha Central - RMC e Bahia Ferrovia - BAFER, bem como aquelas Concessionárias que tiverem seu Contrato de Concessão prorrogado antes do início do referido Processo, ou seja, até 1º de julho de 2022.

Brasília, 31 de janeiro de 2022.

GUILHERME THEO SAMPAIO
DIRETOR



Documento assinado eletronicamente por **GUILHERME THEO RODRIGUES DA ROCHA SAMPAIO**, Diretor, em 31/01/2022, às 11:38, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **9627312** e o código CRC **1CA0CF24**.

Referência: Processo nº 50500.117561/2021-17

SEI nº 9627312

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 Lote 10 - Telefone Sede: 61 3410-1000 Ouvidoria ANTT: 166

CEP 70200-003 Brasília/DF - www.antt.gov.br