



RELATORIA: DMR

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 106/2017

OBJETO: Propor ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MTPA um conjunto de obras e investimentos, no âmbito do processo de prorrogação antecipada do contrato de Concessão firmado com a Rumo Malha Paulista S/A.

ORIGEM: SUFER

PROCESSO(s): 50500.316330/2017-16

PROPOSIÇÃO DMR: Pelo Deferimento do Pleito

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO DA DIRETORIA COLEGIADA

I - DAS PRELIMINARES

Trata o presente processo de uma formulação de proposta a ser dirigida ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MTPA, para que se decida sobre a priorização de investimentos destinados à minimização de conflitos urbanos, voltados à eliminação ou mitigação de externalidades

negativas geradas pela prestação do serviço de transporte ferroviário concedido à Rumo Malha Paulista S/A, e que estão sendo discutidos no âmbito da prorrogação do contrato da aludida concessão.

II – DOS FATOS

Aos nove dias no mês de junho de 2015, com o advento da política pública de transportes denominada Programa de Investimentos em Logística, foi anunciada pelo Governo Federal a segunda etapa do PIL, dando continuidade ao processo de modernização da infraestrutura de transportes do país e visando também a retomada do crescimento da economia.

No que concerne ao modal ferroviário, o Programa busca ampliar a utilização do transporte ferroviário de carga, criar uma malha ferroviária moderna e integrada, aumentar a capacidade de transporte por ferrovias e diminuir os gargalos logísticos.

Nesta oportunidade, foram apresentadas as prioridades do Governo Federal na concessão de novas ferrovias e novos investimentos em concessões existentes – NICE, totalizando R\$ 86,4 bilhões de investimentos projetados.

Em relação às concessões existentes, serão R\$ 16 bilhões, e o governo está negociando com os concessionários a ampliação de capacidade de tráfego, novos pátios, duplicações, redução de interferências urbanas, e construção de novos ramais, entre outros.

Entre as principais alterações em relação às diretrizes do PIL Primeira Etapa estão: a adoção do modelo vertical de exploração da ferrovia, no qual a Concessionária realiza tanto a construção quanto exploração da ferrovia, bem como a alteração dos lotes de concessão previstos no Programa.

Em 17 de dezembro de 2015, o Ministério dos Transportes por meio da Portaria MT nº 399, estabeleceu as diretrizes a serem seguidas pela ANTT para a repactuação dos contratos de concessão de ferrovias. Importante destacar a condição imposta nessa Portaria da necessidade de realização imediata de novos investimentos na malha ferroviária concedida, bem como outras determinações, vejamos:

“I - Necessidade de realização imediata de novos investimentos na malha ferroviária concedida, visando:

- a) ampliar a capacidade de transporte da infraestrutura ferroviária concedida, quando necessário;*
- b) aumentar a segurança do transporte ferroviário; e*
- c) melhorar a qualidade da infraestrutura ferroviária concedida e a eficiência na operação ferroviária;*

II - Ratificação, adaptação e adequação dos contratos de concessão às boas práticas de regulação, nos termos da legislação vigente; e

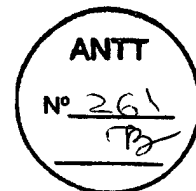
III - ampliação do compartilhamento de infraestrutura ferroviária e de recursos operacionais entre as concessionárias, autorizadas e transportadores de carga própria de forma a fomentar a concorrência e a eficiência setorial.”

Assim, a supramencionada Portaria estabeleceu as diretrizes a serem seguidas por esta ANTT na repactuação dos contratos de concessão do serviço público ferroviário, a saber:

- (i) *Adaptar tais contratos às boas práticas de regulação;*
- (ii) *Exigir a realização imediata de investimentos na infraestrutura ferroviária; e*
- (iii) *Desenvolver o compartilhamento da infraestrutura ferroviária entre os operadores de transporte ferroviário.*

A leitura destas diretrizes permite concluir que o propósito do Governo Federal é muito claro, a saber:

- (i) *Expandir a capacidade de tráfego do Subsistema Ferroviário Federal (investimentos na infraestrutura ferroviária); e*
- (ii) *Promover a competição entre os operadores de transporte ferroviário, como meio para reduzir o valor do frete ferroviário e, conseqüentemente, aumentar a competitividade dos produtos brasileiros no mercado internacional (compartilhamento da infraestrutura ferroviária).*



Destaca-se, que o disposto no art. 5º da mesma Portaria, determinou que o processo de repactuação do contrato de concessão seja submetido à participação e controle social.

A Medida Provisória nº 752/2016, convertida na Lei nº 13.448/2017, estabeleceu as diretrizes gerais para a repactuação dos contratos de parceria de que trata a Lei nº 13.334/2016, que criou o Programa de Parcerias de Investimentos - PPI.

Com o anúncio do PPI, houve revisão dos trechos prioritários, conforme previsto na Resolução nº 2, de 13 de setembro de 2016, que opinou pela qualificação das novas concessões de empreendimentos públicos federais de transportes para a execução por meio de contratos de parcerias com o setor privado.

Ademais, o Decreto 9.059, de 25 de maio de 2017, dispõe sobre a qualificação de empreendimentos públicos federais de infraestrutura de transportes, no âmbito do PPI, conforme art. 2º, *in verbis*:

Art. 2º Ficam qualificados no âmbito PPI, nos termos da Medida Provisória nº 752, de 24 de novembro de 2016, os seguintes empreendimentos públicos federais no setor ferroviário:

I - América Latina Logística Malha Paulista - Malha Paulista - ALLMP;

(...).

Em 14 de dezembro de 2016, foi aprovada a abertura da Audiência Pública nº 010/2016, com o objetivo de tornar público e colher contribuições sobre os estudos técnicos e minuta de termo aditivo, acerca da repactuação do Contrato de Concessão firmado com Rumo Malha Paulista.

Dentre as questões discutidas na AP nº 010/2016 merece destaque aquelas relativas a soluções para os passivos e conflitos urbanos, notadamente sobre a segurança de tráfego e dos investimentos estimados em R\$ 1,26 bilhões, e inseridos no Caderno de Obrigação como obrigatórios para minimizar o conflito entre ferrovia e municipalidade.

Tais investimentos constantes do Caderno de Obrigação foram detalhados no Item 7 do Caderno de Engenharia, sendo que para a indicação dos investimentos para minimização dos conflitos urbanos na malha ferroviária concedida à RMP, a ANTT aplicou metodologia proposta no Anexo II da Resolução ANTT nº 4.975, de 18 de dezembro de 2015.

Com base nos dados e nos pesos atribuídos no âmbito da metodologia, foi obtida a ordem de priorização das intervenções nos municípios para redução dos conflitos urbanos, a qual foi apresentada na Tabela 62 do Caderno de Engenharia, com o resultado da aplicação da metodologia foi elaborado uma proposta de investimento.

Realizado o processo de controle e participação social a ANTT, por intermédio desta SUFER, analisa as contribuições decorrentes do processo de participação social e tão logo o relatório esteja consolidado, os autos serão

remetidos à Diretoria Colegiada para aprovação do relatório e envio da proposta ao Tribunal de Contas da União – TCU, em razão do TC. 009. 032/2016-9.

No entanto, a consolidação do relatório no tocante aos investimentos destinados à minimização de conflitos urbanos, depende, por força dos aspectos legais e regulamentares, de avaliação terminativa do MTPA sobre a alocação dos mesmos.

III – DA ANÁLISE PROCESSUAL

A Portaria MT 399/15 e a Lei 13.448/2017 estabeleceram, as diretrizes a serem seguidas por esta ANTT no processo de repactuação dos contratos de concessão do serviço público ferroviário. Todas as diretrizes estabelecidas pela referida Portaria foram contempladas na minuta de termo aditivo que ora se submeteu à Audiência Pública.

No tocante aos investimentos direcionados a solução de conflitos urbanos, a metodologia foi estruturada de modo a prevê 04 (quatro) soluções que integram a instalação de dispositivos de segurança na linha férrea e a implantação de obras, quais sejam: Solução Integrada Simples, Solução Integrada Completa, Contorno Ferroviário e Solução Extraordinária.

Ademais, a Resolução ANTT nº 4.975/2015, incorporando as diretrizes legais e regulamentares, acolhe as preocupações do legislador com impacto social da atividade de transporte e nos termos do I, § único, 3º, estabelece:

Parágrafo único. O Termo de Referência de que trata o caput deverá conter, dentre outros critérios, os seguintes:

I - as metas e indicadores, e a indicação de investimentos que visem minimizar conflitos entre a ferrovia e as cidades, construídos em conformidade com a metodologia descrita, respectivamente, nos anexos I e II;

(...).

A metodologia, os resultados e os demais aspectos inerentes à repactuação do aludido contrato foram, submetidos a AP 010/2016, nos termos da Resolução nº 3.705, de 10 de agosto de 2011.

O período para o recebimento de contribuições foi das 10 horas do dia 21 de dezembro de 2016 até às 18 horas do dia 03 de fevereiro de 2017, horário de Brasília, sendo disponibilizados os meios de participação pelo sítio eletrônico da ANTT, via Postal e durante as sessões presenciais, que ocorreram em São Paulo/SP e Brasília/DF; Tendo sido prorrogado até as 18 horas do dia 03 de março de 2017, conforme comunicado relevante publicado no sítio da ANTT em 03 de fevereiro de 2017.

Foram disponibilizados no sítio eletrônico da ANTT – www.antt.gov.br, os seguintes documentos: Deliberação nº 327/2016; Aviso de Audiência pública



nº 010/2016; Procedimentos de Audiência Pública; Relatório Final; Apresentação Sessão Pública 24/01/2017; Comunicado Relevante 001/2017; Minuta de Termo Aditivo ao Contrato; Anexo 1 – Caderno de Obrigações; Anexos 2 a 12; Parecer Técnico sobre o Caderno de Obrigações; Caderno de Demanda; Caderno de Estudos Operacionais; Caderno de Engenharia; Caderno de Engenharia – Anexo III; Caderno de Modelagem Econômico – financeira e pôr fim a Planilha de Cálculo do Valor de Outorga.

Durante o prazo estabelecido para o envio do material dos interessados, foram computadas 103 contribuições, enviadas pelo endereço eletrônico ap010_2016@antt.gov.br, e protocolo da ANTT, e 62 contribuições recebidas nas sessões presenciais, totalizando 165 contribuições.

Subsidiariamente à atuação da ANTT, o DNIT concebeu o Programa Nacional de Segurança Ferroviária em Áreas Urbanas – PROSEFER, com foco na expansão dos investimentos em infraestrutura e eliminação de gargalos ferroviários.

O DNIT tem contratado estudos, projetos e obra de transposições, vedações e passarelas de pedestres, além de contornos e variantes ferroviárias, cabendo ao Ministério dos Transportes em ação conjunta com a ANTT, DNIT, Estados e Municípios, decidir sobre a realização desses investimentos, quando patente o interesse público.

Muitos destes pedidos, antes de serem contratados pelo DNIT tem passado pela avaliação da ANTT.

Adicionalmente solicitou-se a consolidação de tais pedidos ao DNIT para oferecer uma relação de projetos viáveis que possam figurar como alternativa àquelas apresentadas por esta Agência. O Ofício nº 269/2017/DIF/DNIT, de 04 de agosto de 2017, apresentou a relação consolidada das sugestões do DNIT.

IV – DOS FUNDAMENTOS

Inicialmente, destaca-se a competência desta Agência Reguladora para regulamentar sobre o transporte ferroviário de passageiros e cargas, bem como sobre a exploração da infraestrutura ferroviária, conforme dispõe a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que, dentre outras providências, criou esta Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT.

Por sua vez o Decreto nº 1.832/1996 que instituiu o Regulamento dos Transportes Ferroviários - RTF, dispõe:

Art. 4º As Administrações Ferroviárias ficam sujeitas à supervisão e à fiscalização do Ministério dos Transportes, na forma deste Regulamento e da legislação vigente, e deverão:

I - cumprir e fazer cumprir, nos prazos determinados, as medidas de segurança e regularidade do tráfego que forem exigidas;

(..).

No que se refere ao artigo 5º, do capítulo III, da Lei nº 10.233, de 2001, foi criado o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte – CONIT, vinculado à Presidência da República, com a atribuição de propor ao Presidente da República políticas nacionais de integração dos diferentes modos de transporte de pessoas e bens, a saber:

I - as políticas de desenvolvimento nacional, regional e urbano, de defesa nacional, de meio ambiente e de segurança das populações, formuladas pelas diversas esferas de governo;

II – as diretrizes para a integração física e de objetivos dos sistemas viários e das operações de transporte sob jurisdição da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

III – a promoção da competitividade, para redução de custos, tarifas e fretes, e da descentralização, para melhoria da qualidade dos serviços prestados;

IV – as políticas de apoio à expansão e ao desenvolvimento tecnológico da indústria de equipamentos e veículos de transporte;

V - a necessidade da coordenação de atividades pertinentes ao Sistema Federal de Viação e atribuídas pela legislação vigente aos Ministérios dos Transportes, da Defesa, da

*Justiça, das Cidades e à Secretaria Especial de Portos da
Presidência da República;*

Ainda no âmbito da definição de políticas públicas para o fortalecimento da interação entre o Estado e a iniciativa privada, foi editada a lei 13.334/2016, cujas principais diretrizes são as seguintes:

Art. 3º Na implementação do PPI serão observados os seguintes princípios:

I - estabilidade das políticas públicas de infraestrutura;

II - legalidade, qualidade, eficiência e transparência da atuação estatal; e

III - garantia de segurança jurídica aos agentes públicos, às entidades estatais e aos particulares envolvidos.

(..);

Art. 10. As prorrogações de que trata o art. 5o desta Lei deverão ser submetidas previamente a consulta pública pelo órgão ou pela entidade competente, em conjunto com o estudo referido no art. 8o desta Lei.

Parágrafo único. A consulta pública será divulgada na imprensa oficial e na internet e deverá conter a identificação do objeto, a motivação para a prorrogação e as condições propostas, entre outras informações

relevantes, fixando-se o prazo mínimo de 45 (quarenta e cinco) dias para recebimento de sugestões.

Conforme referida no parágrafo 32, o Regulamento dos Transportes Ferroviários, de que trata o Decreto nº 1.832/1996, também oferece diretrizes para o tratamento da questão dos conflitos urbanos ao dispor no art. 10, que as travessias far-se-ão preferencialmente em níveis diferentes, devendo as passagens de nível existentes ser gradativamente eliminadas.

Já em termos regimentais, dispostos pela Resolução ANTT nº 3.000/2009, coube à Superintendência de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas a competência, além de outras atribuições relacionadas ao Transporte Ferroviário de Cargas estabelecidas pela Diretoria, de:

73-D. À Superintendência de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas compete, além de outras atribuições relacionadas ao Transporte Ferroviário de Cargas estabelecidas pela Diretoria: (Incluído pela Resolução nº 3.953, de 5.12.2012).

(...)

XVIII - propor medidas para equacionar conflitos entre a ferrovia e os centros urbanos em articulação com entidades públicas e de governo envolvidas;

(...).

Além disto, a Resolução nº 1, de 13 de setembro de 2016, implementou as diretrizes gerais e estratégicas a serem adotadas pelos órgãos e entidades da



administração pública federal no processo de contratação de empreendimentos do PPI.

III – DA PROPOSIÇÃO FINAL

Considerando o exposto, com base nas manifestações das áreas técnicas, proponho ao Colegiado que, aprove o relatório da proposta de priorização dos investimentos destinados à solução de conflitos urbanos que estão sendo discutidos no âmbito da repactuação antecipada do Contrato de Concessão firmado com a Rumo Malha Paulista S/A, e encaminhar o relatório aprovado ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MTPA, para avaliação quanto a alocação dos investimentos.

Anexo a este Voto o Relatório da **PROPOSTA DE PRIORIZAÇÃO DOS INVESTIMENTOS DESTINADOS À SOLUÇÃO DE CONFLITOS URBANOS.**

Brasília, 25 de agosto de 2017.


MARIO RODRIGUES JUNIOR
Diretor

À Secretaria Geral, para prosseguimento.

Em, 31 de agosto de 2017.

Ass: 