

Informativo

Projetos

Ferroviários



AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTE TERRESTRES

Prorrogação antecipada. Cronograma do Ministério da Infraestrutura para renovações de contratos de concessões ferroviários.

Está mantida a projeção de cronogramas do Ministério.

Não se pode comparar o período dispendido pelo processo de prorrogação antecipada do contrato de concessão da Rumo Malha Paulista com os demais. Esse processo possui peculiaridades próprias, contou com cerca de 80 projetos executivos para análise pela área técnica da ANTT, sofreu demandas e recomendações do TCU, cujas questões mais relevantes e pontos críticos hoje já foram endereçados e resolvidos. Foi uma curva de aprendizagem.

- **Ação Direta de Inconstitucionalidade - ADI5991**

Apesar de ser correlata ao assunto “subsídios cruzados” e não haver aprofundamento quanto a esse mérito, identifica-se, dentro da redação dos votos dos ministros, a presença de posicionamento favorável à constitucionalidade da previsão legal de prorrogação contratual. A identificação desse posicionamento embasou a resposta do Ministério e da ANTT ao TCU em justificativa aos próximos passos do cronograma de prorrogações de concessões ferroviárias, que ocorrerão, desde que haja a vantajosidade e identificação dos elementos da vantajosidade.

- **Rumo Malha Paulista**

Previsão de assinatura para final de março a início de abril de 2020. O processo encontra-se em finalização de ajustes pontuais entre a AGU, a RUMO e a ANTT sobre as recomendações e diligências do TCU. A próxima fase envolve fechar o aditivo, encaminhando ao TCU com 15 dias de antecedência da data provável de assinatura, conforme Acórdão 2.876/2019 – Plenário.

- **Vale - Estrada de Ferro Carajás (EFC) e Estrada de Ferro Vitória – Minas (EFVM)**

Cronograma previsto para o 4º trimestre de 2020. Processos da Vale demandam menos investimentos de ampliação de capacidade, portanto, os estudos técnicos, operacionais, de engenharia são mais simplificados que os da Malha Paulista. Tende o processo a ser mais célere após aprovação da Agência e do TCU, do qual depende de decisão final.

Quanto à análise pelo controle externo, a área técnica do TCU realizou determinações e diligências, para ambas as concessões da Vale e, em relatório emitido ao final de 2019, em que (i) entendeu existirem lacunas regulatórias de normativos para definir o que deve ser considerado investimento na malha para quantificação da base de ativos, quais seriam os bens reversíveis, (ii) questionou estudo de demanda da produção minerária, (iii) questionou o cálculo da tarifa de transporte da carga própria e (iv) questionou a atualização da taxa de desconto.

Ainda, para a EFC, aponta que não se evidenciou a vantajosidade para a prorrogação de forma antecipada. Para a Estrada de Ferro Vitória-Minas, questionou-se o modelo de subsídio cruzado, sobre a qual impende julgamento da ADI pelo STF, o que traria segurança jurídica aos envolvidos.

Essas demandas apresentadas pela área técnica do TCU estão praticamente cumpridas e os memoriais estão em vias de finalização, prazo final em 23/03/2020 para ANTT, Minfra e Vale. Os estudos das duas prorrogações estão sendo feitos de maneira conjunta e de forma interessada.

- **Rumo Malha Sul**

Processo está ainda em tratativas com a Malha Sul, em fase de aprovação de estudos. Discute-se a vantajosidade e os elementos da vantajosidade. Assim, será encaminhado ao PPI para qualificação e, em seguida, ao TCU.

- **MRS**

Previsão de renovação do contrato para o 2º semestre de 2020.

Após audiência pública, a concessionária tem revisto seus estudos de demanda em função da ocorrência em Brumadinho. Houve revisão dos estudos de demanda de minério e alteração de política pública de construção da segregação leste dentro da cidade de São Paulo, o que demanda novo estudo de demanda, novos estudos operacionais e novos estudos de engenharia. A concessionária está elaborando novo plano de negócios. Haverá cerca de 50 a 60 projetos executivos a serem analisados pela ANTT.

- **Ferrovia Centro-Atlântica (FCA)**

O plano de negócio para prorrogação antecipada já foi recebido. Os estudos técnicos, de demanda, operacionais e de engenharia foram analisados.

Havia processos jurídicos pendentes devido à devolução de trechos, o que paralisou o processo de prorrogação antecipada, retomado após recente assinatura de acordo entre ANTT, MP e a FCA. Com a atualização do plano, novos investimentos tendem a surgir, será realizada a revisão de estudos que tende a contemplar investimentos na malha concedida, bem como a devolução de trechos antieconômicos.

O projeto já está qualificado no PPI, porém, aguarda-se atuação da concessionária para apresentação da vantagem ao interesse público.

PROGRAMA DE PARCERIAS DE INVESTIMENTOS (PPI)

O PPI é composto essencialmente por um conselho e por uma secretaria, que o apoia. Esse conselho é formado por sete ministros e, atualmente, é presidido pelo Ministro da Economia, dadas as recentes alterações sobre a Secretaria Especial do PPI, que hoje se encontra dentro do Ministério da Economia – ME. Mantiveram-se competências, estrutura e linhas de atuação, continuando a atuar como articulador do Governo, acrescida da competência de articular-se junto às demais Secretarias Especiais no ME.

- **Qualificação e composição da carteira de projetos do PPI**

Em regra, o *locus de start* de projetos de ferrovias é o Minfra. O projeto junta-se aos demais sob análise e depois são instruídos ao PPI para os próximos passos de qualificação como projeto de prioridade nacional e composição da carteira de projetos.

Todavia, pode-se receber projetos por provocação do mercado ou a própria PPI identifica demandas. É estudada a prioridade do projeto e, caso a análise seja favorável ao projeto, inicia-se o levantamento de estudos para sua implementação, análise de gargalos de infraestrutura, logísticos e soluções. Projeto ferroviários sempre demandam aprovação do Minfra.

Identificado um projeto prioritário, a pasta setorial propõe à Secretaria que o leve ao Conselho, que delibera por qualificá-lo como de prioridade nacional.

Antes da reunião do conselho, há ampla discussão e articulação, provocada pela própria secretaria do PPI, para que os ministérios entendam, por consenso, que aquele projeto seja considerado prioritário.

Sendo qualificado pelo Conselho, o projeto recebe esforços de Governo e estrutura para que seja implementado.

VALEC – SEU PAPEL NA EXPANSÃO DA MALHA FERROVIÁRIA BRASILEIRA

A Valec tem o conhecimento dos ativos ferroviários do Brasil. Tal conhecimento é transferível e está à disposição da União, dos Estados e de todos que têm interesse na expansão das ferrovias. Pode ajudar no processo de licenciamento e de análise de estudos para viabilizar ferrovias específicas.

PLS 261

- **Posicionamento**

O Minfra e a SPPI são favoráveis à proposta legislativa de alteração para o regime de autorização do sistema de delegação de transporte ferroviário e os meios para tal regulamentação, em prol da agilidade do setor e expansão da malha. Já existem iniciativas estaduais que preveem a figura da autorização.

- **Possibilidade de migração de regime de concessão para autorização**

O PLS alteraria todo o regime de delegação para autorização, coexistindo dois regimes distintos: concessão e autorização. Enfrenta-se a possibilidade de haver migração de regime. A própria lei deve prever condicionantes suficientes para essa possível migração, definir se dependerá ou não de autorização, e condições para eventual indenização de ativos não amortizados.

- **Custo do projeto**

O projeto prevê amortização de ativos que, a rigor, não retornariam ao Estado, sendo exigível compensação pecuniária. A redação do PLS 261 não está finalizada, conta-se com uma versão em relatório aprovada em Comissão, que não fornece critérios de valoração de ativos. Dessa forma, talvez reste à ANTT a regulamentação infralegal para precificação.

SEGURANÇA FERROVIÁRIA NOS NOVOS CONTRATOS

Referente aos novos contratos e prorrogações, busca-se a regulação por resultados. Intenta-se estabelecer critérios técnicos para objetividade na fiscalização e segurança na operação ferroviária, indicadores, como de redução do índice de acidentes, e o caderno de obrigações, anexo ao contrato jurídico, com principais requisitos de via, tanto da parte de trilhos dormentes, alinhamento da via, como da parte das infraestruturas, sistemas de drenagem, terraplanagem.

ALOCAÇÃO DE RISCO EM PROJETO *GREENFIELD*

Não se estuda projeto para construção de ferrovia em formato de parceria público para projeto *greenfield*, porque não há recursos públicos para uma contraprestação pecuniária por parte do Estado, devido ao momento de restrições orçamentárias. Por outro lado, há riscos alocados ao Poder Público, como no caso da Ferrogrão, que em geral seriam resguardados ao parceiro privado. Essas informações serão levadas à sociedade em momento de lançamento do edital, em audiências públicas.

FOMENTO AO SETOR

Na carteira de ferrovias, o Ministério tem lidado com duas frentes de trabalho, os novos leilões já colocados: FIOL e Ferrogrão, e a renovação dos contratos. Somam-se as discussões acerca de alterações provocadas pelo PLS 261.

Quanto a incentivos à indústria de ativos ferroviários, o Minfra não tem competência para gerar demandas. O papel do Poder Público, seja Ministério, ANTT, TCU, é fazer com que projetos tenham andamento e realizar leilões, cumprir cronogramas de renovações contratuais e, assim, oferecem-se *inputs* ao setor e desenvolvimento da indústria ferroviária.

Indenização de trechos a serem devolvidos e destinação desse valor

O cálculo da indenização dos trechos a serem devolvidos neste momento trata dos valores como uma estimativa prévia, hoje atualizados de acordo com recomendações e determinações do TCU, e todos os valores de indenização serão recalculados no momento da realização de inventário, a exemplo da Rumo Malha Paulista.

A destinação de valores de indenização de trechos a serem devolvidos estão a cargo de políticas públicas. No exemplo, grande parte segue para solução de conflitos urbanos e, havendo saldo, será alocado para demandas que atraíam mais eficácia à rede.

Destinação de recursos de prorrogações do setor ferroviário

- **Investimento cruzado**

Entende-se que o melhor modelo para utilizar os recursos de prorrogações contratuais em infraestrutura é o que se tenta implementar com a prorrogação da Estrada de Ferro Vitória - Minas e com a construção da Ferrovia de Integração Centro-Oeste - FICO, em que há o subsídio cruzado, para que a iniciativa privada aproveite a dinamicidade de contratação. Intenta-se que o valor da outorga seja revertido em uma nova ferrovia de interesse do país: a partir do momento que aquela ferrovia é construída e entregue, faz-se uma delegação daquela ferrovia, gerando uma nova outorga. Afastam-se do poder público os riscos do projeto, sendo considerado um ativo, que acrescenta valor à União, podendo ser leilado.

- **Criação de fundo**

Não se exige da discussão sobre a criação de fundo, desde que pudesse ser dedicado para a infraestrutura, o que, porém, não é vislumbrado diante da regra tributária atual. O princípio da unicidade orçamentária, no atual ordenamento tributário, não permite que recursos sejam carimbados de forma tão específica. Essa situação somente seria alterada em sede de reforma tributária

Rumo – Valor de outorga e plano de investimentos

Sobre o valor de outorga, ANTT realizou atualização dos valores a partir de determinações e recomendações do TCU, de incrementos de pontos de melhorias identificados, além da inserção de investimentos para a minimização de conflitos urbanos, analisados pelo Dnit e encaminhados para o Minfra.

Ferrogrão

- **Cronograma**

Previsão é que até final de março, início de abril encaminhem-se os estudos técnicos para o Ministério e, em seguida, para o TCU. Pretende-se realizar o leilão ainda em 2020.

É a única ferrovia *greenfield* na carteira, projeto de mil quilômetros, contando com diversos investimentos. A ANTT recepcionou os estudos revisados pós audiência pública, elaborados pela EDLP que fez a PMI, concluiu a análise de estudos de engenharia, revisão de estudos de demanda, estudos operacionais, e a modelagem econômico-financeira. Estão em fase final de conclusão da análise jurídica. Lida-se com cláusulas diferentes dos demais processos, em razão de ser uma concessão precedida de obra pública.

- **Reconhecimento de ativo regulatório ao longo das obras**

A questão é inovadora, ANTT, Minfra e BNDES se debruçam sobre o tema. Intenta-se elaborar uma questão jurídica que estabeleça o reconhecimento por trechos. Receber trechos concluídos com infraestrutura e superestrutura seria mais adequado, contudo, a definição de qual seria a extensão exata ainda está sendo internamente avaliada. Preocupa-se com a financiabilidade do projeto, por outro lado, se deve ter certeza de que quando se baixa uma garantia, algo deve ter sido agregado ao patrimônio público.

Rumo Malha Norte – expansão da malha não prevista em contrato

Sobre a expansão da malha entre Rondonópolis e Sorriso, houve parecer favorável da procuradoria jurídica junto à ANTT. Solicitou-se complementação de estudos baseado na vantajosidade da construção desse trecho, que foram realizados pela Rumo e estão sob análise da área técnica da ANTT, em fila de prioridades.

Observa-se que novos contratos possuem cláusulas que prescrevem que qualquer ferrovia que venha a ser construída não ensejaria reequilíbrio para essa nova concessão, se prevista no Sistema Nacional de Viação.

Minfra atuará se houver necessidade de trato de política pública, contudo, possui interesse na expansão de malha ferroviária, cabendo a análise técnica à ANTT.

Café com Mercado, realizado pela ANTT, em Brasília, no dia 06/03/2020.