

Audiência Pública ANTT nº 03/2022

Obter contribuições e informações para o Relatório de Análise de Impacto Regulatório relativo ao projeto “Regulamentação da prestação de serviço adequado no âmbito das concessões ferroviárias”.

É fundamental que a prestação de serviço adequado seja aferida com um modelo que defina, de modo completo, as condições estabelecidas na Lei 8.987/1995 e, principalmente, com a possibilidade da fixação de parâmetros para cada uma delas. Foram selecionados, pelo menos, quatro indicadores-chaves para a prestação do serviço adequado: frequência do serviço, avaria de carga, velocidade (VMC) mínima e preço-teto da tarifa, referenciada ao modal rodoviário.

Há o reconhecimento que, diante de quase três décadas sem definições precisas de serviço adequado, existe a necessidade do estabelecimento de prazos para a adequação das concessionárias, uma vez que tratar-se-á da mudança de uma cultura empresarial sem compromissos com a atualidade e modernidade da atividade.

Há também a percepção que no momento em que as condições forem atendidas para o serviço adequado, existirá uma migração natural de cargas rodoviárias para o modal ferroviário, principalmente a carga geral.

A Usupport propõe que no modelo de avaliação sejam consideradas as observações abaixo, relativas a cada condição:

1 – Regularidade**Serviço Atual = prestação inadequada**

- Irregularidade do fornecimento do serviço por descarrilamento de vagões;

- Irregularidade do serviço por constantes avarias de locomotivas;
- Irregularidade de serviço por interdição de trechos.

Serviço Adequado

- Fiscalização da Agência sobre a conservação e qualidade da via permanente, locomotivas e vagões;
- Fixação de parâmetro mínimo obrigatório de 90% do tempo em operação para a via permanente;
- Fixação de frequências mínimas (indicador-chave) obrigatórias de serviços (dia, semana ou mês).

2 – Continuidade**Serviço Atual = prestação inadequada**

- Descontinuidade no atendimento do volumes programados;
- Descontinuidade do serviço por interrupções.

Serviço Adequado

- Investimentos na via permanente para melhorar as condições de trafegabilidade.

3 – Eficiência**Serviço Atual = prestação inadequada**

- A concessionária não observa as possibilidades de melhorias para aumento de produtividade;
- Planejamento frágil de carregamentos e partidas dos trens;

- Trechos com restrição de passagem de trens simultâneos;
- *Transit time* muito elevado;
- Via permanente antiga, com rampas acentuadas, curvas de raio pequeno, passagens em nível com rodovias e passagens em trechos urbanizados.

Serviço Adequado

- Planejamento e padronização de partidas / manobras / finalizações de vazios e carregados com tempo definido;
- Estabelecimento de garantia de atendimento e penalidade em favor do Usuário, se não for cumprido;
- Adequação de trechos para cruzamento de trens simultâneos;
- Interligações de sistemas ferroviários próximos e que se cruzam;
- Interconexões obrigatórias com portos e terminais portuários;
- Investimentos na criação de terminais rodoviários de carga geral;
- Investimentos constantes na modernização das vias permanentes, objetivando aumentos de produtividade e velocidade.

4 – Segurança

Serviço Atual = prestação inadequada

- Via permanente e equipamentos em estado avançado de deterioração;
- Alto índice de descarrilamento, com riscos de acidentes graves;
- Sinalização precária;
- Avarias em cargas;
- Risco ambiental de vazamento de óleo, devido às condições atuais das locomotivas.

Serviço Adequado

- Plano de manutenção definido e recorrente;
- Revisão de toda sinalização, incluindo luminosos, sonoros e horários de passagens;
- Plano de comunicação especial, personalizado, para cada um de todos os trechos urbanos;
- Substituição ou adequação de locomotivas e vagões por equipamentos mais novos e de melhor performance;
- Substituição de trechos com elevados impactos do tráfego ferroviário e riscos;
- Modernização das condições de tráfego das vias permanentes;
- Adoção de sistema de controle para “avaria zero” (indicador-chave) de cargas
- Estabelecimento de planos de contingências, para os diversos tipos de riscos.

5 – Atualidade**Serviço Atual = prestação inadequada**

- Velocidade média muito baixa, transit time muito alto;
- Investimentos tecnológicos e em inovações inexistentes;.
- Vagões deteriorados com limitação de peso;
- Locomotivas deterioradas e antigas;
- Via permanente com geometria antiga.

Serviço Adequado

- Velocidade: este é o indicador-chave mais importante para a prestação do serviço ferroviário de transporte de cargas. A agência reguladora deve estabelecer a velocidade mínima comercial (VMC) para o serviço ser prestado. A proposta desta Associação é de 40 km/h para a 1a fase, até 2026; de 60 km/h, em 2a fase, até 2028; e 80 km/h na 3a fase, até 2032, padronizado em todo o território nacional. Assim teríamos, verdadeiramente, uma moderna revolução no transporte ferroviário

A importância deste indicador se impõe, não só para a condição de atualidade, mas também nas de segurança e eficiência, tendo efeito em todas as demais condições definidas por lei. A VMC mínima resolverá uma das maiores e recorrentes reclamações dos Usuários, o *transit time* demorado.

- Investimento em tecnologia para avaliação de condições de trafegabilidade online;
- Adoção de sistema de rastreamento de carga online;
- Monitoramento de cada viagem divulgado pelo website em tempo real;
- Aumento da capacidade de peso nos vagões para 100 toneladas.

6 – Generalidade

Serviço Atual = prestação inadequada

- Vagões em tipo restrito a minérios;
- Baixa oferta de tipos de equipamentos;
- Cargas restritas.

Serviço Adequado

- Obrigação de atendimento a todos os tipos de cargas: geral (contêiner, incluindo o reefer), granéis, líquidos e produtos gasosos;
- Garantia de oferta de vagões adequados e locomotivas para os diversos tipos de cargas;
- Para o atendimento da condição de generalidade, entendido como a abrangência de cargas, a frequência é um fator essencial de ser cumprido; sua adoção pode ser gradativa.

7 – Cortesia

Serviço Atual = prestação inadequada

- Mudanças (turnover) constantes na área comercial e no pós-venda;
- Ausência de monitoramento nos finais de semana.

Serviço Adequado

- Definições de pessoas fixas para apoio na parte operacional sem rotatividade;
- Monitoramento adequado fornecendo informações em tempo real para apoiar na tomada de decisão.

8 – Modicidades das Tarifas**Serviço Atual = prestação inadequada**

- Tarifas incoerentes (elevadas);
- Contrato de reajuste impositivo, sem negociação;
- Pagamento com prazo inferior a 30 dias.

Serviço Adequado

- Estabelecimento de preço-teto do frete ferroviário (indicador-chave) em 70% do frete rodoviário concorrente;
- Prazos de pagamento negociados, para clientes cativos.

Adaptação ao serviço adequado

A prestação do serviço público adequado de transporte ferroviário de cargas deve ser impositiva a todas as concessionárias, uma vez que todas conhecem a Lei

8.987/1995, anterior à muitas concessões. Igualmente impositivos a todos os trechos concessionados. O abandono e/ou desinteresse em explorar trechos, seja pela não existência de demanda de cargas ou por exigir elevados investimentos, deveria ser objeto de questionamento em ato anterior à assinatura do contrato de concessão. Foi "normal" a concessionária adotar a prática de "torniquete", afastando lentamente as cargas e clientes, alegando riscos, preços etc., deixando os clientes totalmente desrespeitados. Nem sempre a agência reguladora percebeu essas manobras. As concessionárias se interessaram, tão somente, pelos trechos rentáveis. Por ocasião da definição de serviço adequado é a oportunidade de se corrigir os rumos, aperfeiçoando as concessões, e dando a chance da desistência da exploração, no entanto, jamais incorrendo no mesmo erro de criar uma expectativa para os Usuários que não pode ser cumprida.

Portanto, a concessão ou autorização e as respectivas renovações somente devem existir se a empresa concessionária ou autorizatória preencher os requisitos de todas as condições para prestar o serviço adequado.