

**AUDIÊNCIA PÚBLICA ANTT Nº 012/2020
CONTRIBUIÇÃO DA USUPORT****CREDECENCIAIS**

A Associação de Usuários dos Portos da Bahia – USUPORT foi constituída em 2004, com a missão de zelar pela competitividade logística de produtos e insumos de empresas baianas, nos modais aquaviário, ferroviário e rodoviário, dedicando-se ao processo contínuo de geração de conhecimento técnico que produza resultados para todos os setores da economia do estado. Seu trabalho em regulação e infraestrutura é reconhecido como referência em todo o Brasil.

CONTRIBUIÇÃO/PROPOSTA

Considerando o exposto nos documentos técnicos e jurídicos desta consulta pública, a USUPORT propõe:

- a) A exclusão do Corredor Minas-Bahia do processo de renovação antecipada constante no 6º Termo Aditivo do Contrato de Concessão 048/1996;
- b) A realização de estudos para a licitação do Corredor Minas-Bahia, iniciando ainda em 2021 e tendo seu processo concluído antes de 31/08/2025;
- c) Na ausência de interessados na licitação, que o Corredor Minas-Bahia permaneça no contrato de concessão da FCA;
- d) Na hipótese de devolução de trechos, que a concessionária entregue os ativos para o Poder Concedente nas mesmas condições operacionais que recebeu em 1996;
- e) Evitar postergações que resultem em maiores prejuízos ao desenvolvimento de soluções, de modo que haja definição, por parte da ANTT, dentro do ano de 2021.

JUSTIFICATIVA**HISTÓRICO DE 24 ANOS DA CONCESSIONÁRIA**

A manutenção do Corredor Minas-Bahia no 6º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão, comparada à alternativa de licitá-lo separadamente, em 2025, não apresenta vantagens para os usuários do serviço público de transporte ferroviário de cargas do Estado da Bahia. Nos últimos 24 anos, a exploração da malha ferroviária do corredor supracitado não agregou valor à logística de transporte de cargas da Bahia. Pelo contrário, a falta de conservação, quando não comprometeu totalmente, provocou significativas deficiências funcionais na infraestrutura ferroviária, além do fato de terem sido abandonados trechos, clientes e cargas. Seu estado ruim e crítico, atestado pela ANTT nos documentos publicados para esta Audiência Pública, demonstram que a concessionária não atuou para garantir condições técnicas mínimas de operação com segurança e eficiência no corredor. Estas são as marcas da concessão de 1996.

METODOLOGIA DE ACOMPANHAMENTO DAS METAS E PERFORMANCES DO CONTRATO

A constituição e a evolução da concessão passaram ao largo da atuação tempestiva do Poder Concedente, sobretudo para impedir e/ou reverter o agravamento do quadro, devido às fragilidades da metodologia de acompanhamento de metas e performances prevista originalmente no Contrato de Concessão nº 048/1996, especificamente em sua Cláusula Quinta:

CLÁUSULA QUINTA – DA QUALIDADE DO SERVIÇO**5.1 – DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO**

A CONCESSIONÁRIA deverá atingir, nos cinco primeiros anos, os níveis mínimos de produção anual abaixo discriminados, devendo prover os investimentos necessários ao atingimento de tais metas:

- 6,5 bilhões de toneladas quilômetros úteis no primeiro ano;
- 7,0 bilhões de toneladas quilômetros úteis no 2º ano;
- 8,0 bilhões de toneladas quilômetros úteis no 3º ano;
- 9,1 bilhões de toneladas quilômetros úteis no 4º ano; e
- 10,3 bilhões de toneladas quilômetros úteis no 5º ano.

Parágrafo único – A CONCEDENTE estabelecerá novas metas anuais de produção de transporte que deverão ser pactuadas com a CONCESSIONÁRIA para cada quinquênio subsequente. Para servir de subsídio ao estabelecimento de tais metas, a CONCESSIONÁRIA deverá apresentar à CONCEDENTE as projeções de demanda de transporte ferroviário, devidamente consubstanciadas por estudos específicos de mercado.

5.2 – DA SEGURANÇA DO SERVIÇO

A CONCESSIONÁRIA obedecerá às normas de segurança vigentes para a prestação do serviço objeto da CONCESSÃO e para a operação e a manutenção dos ativos a ela vinculados.

A segurança do serviço oferecido será avaliada precipuamente pela frequência da ocorrência de acidentes, medida pelo seguinte índice: número de acidentes/milhão de trens. quilômetro.

(...).

O critério de avaliação da qualidade do serviço prestado considerando níveis mínimos de produção anual, assim como a ocorrência de acidentes, nos 7.220 km concedidos, em vez de trechos e corredores menores, produziu resultados enviesados, na fiscalização do contrato, como se o estado de manutenção, conservação e as condições técnicas operacionais fossem uniformes em toda a extensão da malha ferroviária.

Pelo caráter genérico das metas, na prática, a concessionária poderia e – conseguiu – obter conformidade contratual e, por tabela, se desobrigar, administrativamente, de realizar investimentos ao longo de toda a concessão, ao atingir a performance exigida priorizando corredores em detrimento de outro. Consequentemente, em que pese a inegável assimetria de qualidade da infraestrutura ferroviária e a prestação de serviço no Corredor Minas-Bahia, com relação aos demais, à luz do disposto no contrato, a concessionária tem oferecido o nível de serviço exigido sem apresentar, de fato, um bom desempenho nele.

INVESTIMENTOS NÃO ATENDEM ÀS NECESSIDADES

Com as operações ferroviárias da FCA concentradas nos corredores Centro-Leste, Centro-Sudeste e Minas-Rio, nos termos pactuados para a prorrogação do contrato, a concessionária não dispõe de cronograma de investimentos obrigatórios em recuperação, modernização e ampliação de capacidade da malha ferroviária abrangida pelo Corredor Minas-Bahia, durante toda a vigência do novo prazo contratual.

Segundo o Anexo I, Caderno de Obrigações, da minuta do 6º Termo Aditivo, será destinado, para o corredor, o valor inferior a R\$ 2,3 milhões para unificar a oficina de Manutenção de Locomotivas e de Vagões em Alagoinhas, na Bahia. Isso significa que não há previsão de investimentos estruturantes para reverter, nos próximos de 35 anos, o “status quo” de gargalos operacionais que culminaram na fuga de cargas e clientes para o modal rodoviário, bem como no abandono de serviços e trechos da ferrovia que, em função disso, passaram a ser considerados antieconômicos. Em boa medida, o preterimento desse corredor pode ser explicado pelo fato de os acionistas da concessionária não serem clientes do serviço, como acontece em outros contratos.

Ainda que a concessionária tenha a intenção de investir cerca de R\$ 3,35 bilhões em estrutura e ativos localizados na Bahia – via permanente –, trata-se de inversões condicionadas à demanda, que não ensejarão reequilíbrio econômico-financeiro e que devem ocorrer tão somente em caso de o Índice de Saturação da Ferrovia (ISF) ultrapassar o percentual de 90%. Diante das condições atuais, é pouco factível que o Corredor Minas-Bahia tenha condições de atrair ou mesmo manter os usuários atuais de modo a atingir o gatilho para realização daqueles investimentos. Não é ocioso mencionar que o valor de intenção acima não é suficiente para superar os “gargalos” centenários e permitir a normal prestação do serviço público, estimados em R\$ 20 bilhões.

Tal como se encontra e como deverá ser mantido nas próximas décadas, o Corredor Minas-Bahia não oferece a infraestrutura mínima para prestação do serviço adequado, levando tanto a Concessionária quanto o Poder Concedente a desatenderem o imperativo constitucional disposto no inciso IV, parágrafo único, art. 175. Também presente no §1º, art. 6º, Lei 8.987/1995 (Lei das Concessões) e no marco legal da ANTT, Lei 10.233/2001, PRESTAÇÃO DO SERVIÇO ADEQUADO é aquela que atende de forma adequada, satisfazendo as condições de regularidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na prestação e modicidade nas tarifas.

Com exceção da cortesia, a prestação do serviço pela concessionária, no Corredor Minas-Bahia, não atende as demais condições que fundamentam o conceito acima, a saber:

- a) Regularidade – a concessionária busca operar caso a caso, não havendo garantia e previsibilidade acerca da manutenção de serviço, bem como da sua oferta com frequência regular, que faça com que o cliente utilize assiduamente o modal;

- b) Eficiência, segurança e atualidade – a concessionária apresenta baixíssima velocidade comercial, elevado número de acidentes, estado crítico de manutenção e conservação da via permanente, falta de investimentos na adequação e modernização de uma infraestrutura que mais remonta ao século XIX e muito dista do XXI, quando trens de carga operam com velocidade média de 100 km/h;
- c) Generalidade – não há tratamento isonômico com a exclusão de clientes cujas mercadorias desatendam às imposições unilaterais da concessionária;
- d) Modicidade nas tarifas – há registro de fretes superiores ao praticado no modal rodoviário.

Diante do patamar a que chegaram os estudos para renovar a concessão, com fulcro na conduta da concessionária, que abandonou trechos, serviços, cargas e clientes durante a atual vigência do contrato, fica patente que a mesma não tem interesse em atender às cargas do Estado da Bahia, embora este, em função de suas dimensões geográfica e econômica, não possa prescindir do ativo ferroviário, sobretudo da Linha Sul (Corinto-Brumado-Camaçari-Portos de Aratu/Salvador), que conecta o Sudeste brasileiro à Baía de Todos os Santos.

O MERCADO E SEU POTENCIAL

A Linha Sul conecta os polos industriais instalados nas regiões metropolitanas de Belo Horizonte e de Salvador, com elevado potencial de carregamento, sobretudo quando considerada a facilidade de ligação da capital mineira aos demais centros do Sudeste, notadamente São Paulo e Rio de Janeiro e o fluxo de mercadorias entre as regiões Nordeste e Sudeste que obrigatoriamente passam pela Bahia.

Sobre esse aspecto, convém sublinhar os achados do Plano Nacional de Logística – PNL 2025, cujo Relatório Executivo (2018) projeta um fluxo total de 115,7 milhões de toneladas de cargas entre as regiões Nordeste e Sudeste, abrangendo granéis sólidos minerais, vegetais, líquidos e carga geral, assim como um fluxo intrarregional de 82,7 milhões de toneladas para o Nordeste, em 2025. Esse volume representa um mercado pelo qual o Corredor Minas-Bahia pode atender.

No que concerne especificamente a carregamentos ferroviários, considerando a configuração de toda a rede de transporte de cargas existente no país, até o final de 2018, (Cenário Rede Básica), as ferramentas utilizadas no planejamento logístico indicam um fluxo superior a um milhão de toneladas de granéis sólidos vegetais entre as regiões Sudeste e Nordeste que constituem demanda da Linha Sul da FCA, em 2025, nos dois sentidos (PNL, pág. 50). Vale ressaltar que, atualmente, esse tipo de carga não é movimentado no Corredor Minas-Bahia e, portanto, deve se somar ao fluxo de carga geral containerizada, granéis líquidos e sólidos minerais existente.

Por sua vez, a alocação de demanda para carregamento ferroviário no Corredor Minas-Bahia incrementa-se, substancialmente, quando a projeção passa a considerar a

reoperacionalização dos trechos desativados e a ampliação da capacidade de toda a malha concedida. Com as adequações consideradas, o PNL estima demanda da ordem de dezenas de milhões de toneladas nas Linhas Sul, Centro e Norte do Corredor Minas-Bahia, com destaque para a carga geral (págs. 89 e 105).

Enquanto restou demonstrado, pelo PNL, que não faltam cargas ferroviárias, o atendimento da demanda pela concessionária, assim como suas projeções nos estudos apresentados, é diminuto, tanto que a mesma propõe a entrega de trechos desativados. Portanto, a exclusão do Corredor Minas-Bahia do processo de renovação antecipada deve minorar os problemas da concessionária, que estará focada nos corredores que atende efetiva e tradicionalmente. O Corredor Minas-Bahia possui 33% da extensão total da concessionária e menos de 10% da movimentação de cargas.

DESCONEXÕES COM PORTOS E TERMINAIS

As linhas que constituem este corredor confluem para a Grande Salvador, Baía de Todos os Santos, onde está situado um Complexo Portuário que dispõe de dois portos públicos, sete terminais de uso privativo (TUP) que somaram 34,2 milhões de toneladas (Antaq, 2019) e que devem possuir indispensável interconexão ferroviária adequada para viabilizar a elevação dos volumes de carga previstos. Todavia, no 6º Termo Aditivo não estão previstos investimentos na recuperação, reativação, bem como na construção de novos pátios e ramais ferroviários que conectem a malha concedida às instalações portuárias que compõem a cadeia logística.

O Ministério de Infraestrutura licitou, em dezembro de 2020, dois terminais de granéis sólidos no Porto de Aratu, que ensejarão investimentos em aumento de capacidade. Um deles é de granéis vegetais com a capacidade de 5 milhões de toneladas produzidas no oeste baiano. Somadas ao TUP de Cotegipe, em Salvador, que já opera outros 5 milhões de toneladas, serão 10 milhões de toneladas que necessitam de ferrovia. Não é aceitável que um sistema ferroviário seja dissociado de portos e terminais.

ELIMINAÇÃO DE CONFLITOS PELA DISPUTA DE INVESTIMENTOS COM O VALOR DA OUTORGA

Ao optar pela alternativa de excluir o Corredor Minas-Bahia do 6º Termo Aditivo, a USUPPORT entendeu que o volume de investimentos é bastante elevado para se ter uma ferrovia com serviço razoável. A possibilidade da utilização do valor de outorga para os investimentos necessários, naquele corredor, é remota, uma vez que haveria disputa entre os estados de BA, MG, ES, RJ, GO e SP, adicionando-se ainda os interesses do próprio Ministério de Infraestrutura, que pretende destinar os recursos para obras alheias à esta concessão. Assim, este aspecto reforça o argumento de que a melhor solução para a Bahia com a eliminação da possibilidade de disputas ou conflitos, é a exclusão do Corredor Minas-Bahia do 6º Termo Aditivo.

PROPOSTA DE SOLUÇÃO**APROVEITAMENTO DO VALIOSO ATIVO**

A realização de estudos para licitar o corredor, até agosto de 2025, é a melhor forma de a ANTT buscar uma concessionária que queira explorar e aproveitar o ativo, de reverter o círculo vicioso de desinvestimentos, de manutenção e conservação ruins, em atendimento às expectativas lançadas pelo PNL. Se as modificações não forem realizadas nesse momento, é pouco provável que venham a se concretizar no futuro. O Corredor Minas-Bahia, com cerca de 2.400 km de faixa de domínio, estações, oficinas etc. e, sobretudo, áreas antropizadas não pode ser abandonado ou subutilizado.

PRESTAÇÃO DO SERVIÇO ADEQUADO

Para garantir o serviço adequado, é necessário resolver as principais “questões-problema” operacionais do trecho ao considerar, principalmente, o estado de conservação e manutenção, segurança de tráfego e o desempenho operacional, com incremento efetivo das velocidades médias de percurso. Sem uma velocidade comercial média mínima de 40 km/h, níveis de segurança e confiabilidade aceitáveis, o modal ferroviário não terá condições de atrair cargas. Nos estudos para a renovação, está sendo projetada uma velocidade comercial média de 18 km/h, que nos padrões modernos e atuais é antieconômica e incapaz de prestar o serviço adequado, representando um abissal atraso quando comparada aos serviços ferroviários da Europa, Ásia ou América do Norte.

O estado ruim e crítico do Corredor Minas-Bahia mostra que as condições técnicas mínimas de operação com segurança e eficiência estão comprometidas, demandando-se ações corretivas abrangentes e generalizadas, que, no bojo de um novo contrato de concessão, podem ser gradativos e condicionados à demanda, a saber:

1. Modernização de vias permanentes, com otimização dos ativos;
2. Reativação de trechos abandonados;
3. Interconexões com 2 portos e 7 terminais da Baía de Todos os Santos;
4. Correções geométricas;
5. Soluções para passagens de nível;
6. Diminuição de impactos ambientais e riscos urbanos, por meio de contornos, passarelas para pedestres, segregação da via ou sinalizações etc.;
7. Variante de transposição sobre o Rio Paraguaçu;
8. Interligação do Corredor Minas-Bahia com a Ferrovia de Integração Oeste Leste (Fiol);
9. Conexões intermodais.

Evidentemente, é necessário estabelecer os investimentos prioritários e os obrigatórios. A mudança de bitola métrica para 1,6 m é desejada, para a necessária interligação com a Fiol, uma vez que o conjunto de portos e terminais da Bahia de Todos os Santos deve se conectar com o Centro-Oeste Brasileiro.

MODELAGEM DA CONCESSÃO E VALOR ESTIMADO DOS INVESTIMENTOS

Os investimentos necessários à recuperação do Corredor Minas-Bahia, de modo a trazê-lo para o estado da arte, são elevados, com estimativas da ordem de R\$ 20 bilhões. Todavia, este valor não é impeditivo para viabilizar a concessão, quando se escolhem critérios adequados.

Fazendo-se um pequeno exercício, apenas para exemplificar alternativas e possibilidades:

- a) Critério de escolha da concessionária, na licitação, pelo maior volume de investimentos nos primeiros 10 anos – melhor aproveitamento do ativo da União, sem haver necessidade de aporte do valor de outorga. Os investimentos podem ocorrer gradativamente, partindo-se da premissa da fixação inicial de velocidade mínima comercial;
- b) Subdivisão do Corredor em três trechos licitados separadamente – Linhas Sul, Centro e Norte – com aproveitamento diferenciado;
- c) Análise da possibilidade do aproveitamento de trecho em comum, entre Linha Sul e a Fiol, que reduziria investimentos e resolveria a importante e necessária interligação dos dois sistemas;
- d) Modelos de negócios com participações de usuários;
- e) Parcerias com Municípios, Estados e/ou União – a superação de “gargalos” pode vir a ter interesses parciais ou totais dos entes federativos para intervenções que viabilizem trechos que impactam a ferrovia e sua área de influência.
- f) Preços de fretes livres, em função de natural concorrência com o modal rodoviário (<https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/fca-cobra-frete-carro-e-forca-mineradoras-baianas-a-escoar-por-caminhao/>).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estado da Bahia, do tamanho geográfico da França, não pode prescindir de uma malha ferroviária que atinja os setores da economia, agronegócio, indústria, mineração, além do comércio interno e, sobretudo, o externo. Igualmente, a Bahia é importantíssima passagem de cargas entre as regiões Nordeste e Sudeste. Lamentavelmente, possui o maior contingente de desempregados do Brasil (IBGE), entre outros indicadores sociais alarmantes. A reversão desse quadro será possível com a oportunidade de oferecer, ao estado, uma ferrovia verdadeira e moderna, quando do vencimento do atual contrato de concessão, para dar competitividade a todos os setores produtivos e atrair negócios. Caso contrário, condenar-se-á a Bahia ao não desenvolvimento socioeconômico, agravando ainda mais as históricas disparidades de renda com relação às demais as regiões do Brasil.

Assim, a USUPORT submete à ANTT a proposta lógica de exclusão do Corredor Minas-Bahia no 6º Termo Aditivo e espera que tenha boa acolhida nas análises técnica, econômica e comercial. O objetivo foi criar uma solução na qual ganham o Ministério



ASSOCIAÇÃO DE USUÁRIOS DOS PORTOS DA BAHIA

da Infraestrutura, a ANTT, Estados, Municípios, a própria FCA e os usuários, ao oferecer a chance a uma nova concessionária investidora.

A USUपोर्ट está à disposição para o necessário diálogo, objetivando as melhores soluções logísticas para a Bahia e o Brasil.

www.usuport.org.br

Salvador, 19 de fevereiro de 2021.