



IMPACTOS DA POLÍTICA FERROVIÁRIA FEDERAL PARA O ESPÍRITO SANTO

CONTEXTO

A imprensa vem divulgando que a Vale está sendo cobrada pelo Ministério dos Transportes em cerca de R\$ 26 bilhões e que a cobrança desses valores poderia ser judicializada. Também tem noticiado alterações e ajustes propostos pelo governo para a regulamentação do Novo Marco Ferroviário, que instituiu as outorgas por autorização para novos investimentos em ferrovias.

No primeiro caso, o embasamento do ministério é de que a forma como foram **precificados os ativos** das ferrovias Vitória a Minas e Carajás na renovação antecipada levou a prejuízo à União. Entendendo, o Ministério, que o valor de outorga a ser pago pela renovação deveria ser muito maior que o acordado.

O primeiro ponto crítico nessa discussão é a questão da avaliação dos ativos. A precificação é complexa, mas precisa ser feita pela Agência Nacional de Transportes Terrestres, a ANTT, e não pela concessionária ou pelo governo. É da agência reguladora essa prerrogativa e é também sua obrigação. Logo, não se pode pensar em qualquer conclusão de que foi justo ou injusto um processo que não tem sua avaliação feita em bases técnicas e com a profundidade necessária.

Necessário se faz lembrar também que o Tribunal de Contas da União entendeu que essa avaliação poderia ser feita *a posteriori* e que ela não impediria firmar o novo contrato de concessão, um ato jurídico celebrado após cumprimento de todo o ritual necessário.

Portanto, o segundo ponto a ser aqui abordado é o da **SEGURANÇA JURÍDICA**. Está-se tratando de um mercado da área de serviços que exige investimentos bilionários. Pode-se contar nos dedos de uma mão as empresas brasileiras com capacidade de investir nesse segmento da infraestrutura logística.

E é fundamental que investidores internacionais sejam atraídos para apostar na pujança e na rentabilidade desses negócios no Brasil. Por isso, a segurança jurídica precisa ser exemplar. A insegurança com relação a contratos firmados e em vigor com empresas nacionais gera uma visão de temor nos potenciais grandes investidores internacionais, de quem tanto o país precisa para alavancar sua infraestrutura.

E a falta de segurança levantada na área de transporte ferroviário gera *stress* em outras áreas fundamentais como a de saneamento, a de transporte rodoviário, bem como de outros serviços.

IMPACTOS NO ESPÍRITO SANTO

No momento, o Espírito Santo tem duas importantes discussões no setor ferroviário.

A primeira é a renovação antecipada do contrato de concessão da Ferrovia Centro Atlântica (FCA) e a segunda é o avanço dos empreendimentos autorizados para empresas do estado dentro da Lei 14.273/2021, aquela do novo marco ferroviário.

No primeiro caso, há, obviamente, duas alternativas. A primeira é não se renovar o contrato e fazer nova licitação. Nesse caso, mais do que no caso da renovação, entra a questão da avaliação de ativos que precisa ser feita e não pode ser postergada. Esse não é um processo simples. Fazendo um paralelo com as relitações das concessões rodoviárias, fica a dúvida: em quanto tempo o governo conseguiria concluir os processos de concessão dessas ferrovias? Dez anos, talvez? Esse horizonte precisa ficar mais claro, porque a paralisação vista nos contratos de rodovias mostra impacto direto na prestação dos serviços e em piora dos níveis de qualidade e de segurança percebidos pelos usuários.

De outro lado, a renovação implica em pagamento de outorga, contrapartidas, etc. Uma vez mais, a agência reguladora é o órgão com autoridade, competência e capacidade para avaliar os valores envolvidos e indicar quanto deve ser pago ou executado como contrapartida.

Onde aplicar o dinheiro devido pela concessionária pelo pagamento de outorga e outras obrigações, aí sim, é uma tarefa prerrogativa do governo.

E à sociedade e ao estado capixaba cabe a tarefa de cobrar do governo federal:

- A aplicação de recursos de outorga da renovação antecipada na malha ferroviária dentro do próprio estado, como, aliás, dispõe a própria lei do novo marco ferroviário.
- Garantir que o Ramal Anchieta, objeto de decisão de investimento obrigatória no âmbito da renovação antecipada da EFVM seja efetivamente implantado.

O QUE O CONSELHO DE INFRAESTRUTURA DEFENDE

O Coinfra/Findes defende então:

- Seguimento do processo de renovação antecipada do contrato de concessão da FCA, com a revisão dos investimentos e das contrapartidas prometida pela ANTT na audiência pública passada.
- Respeito aos contratos de concessão em vigor, sejam eles antigos ou renovados.
- Revisão da precificação dos ativos das concessões ferroviárias pela ANTT com metodologia e cronograma de pleno conhecimento público.
- Seguimento dos processos de autorização das ferrovias que farão a conexão futura do estado com a nova malha ferroviária do país em bitola larga, como a EF 352, de Presidente Kennedy/ES a Conceição do Mato Dentro/MG e a Sete Lagoas/MG, chegando a Anápolis, da EF 456, de Barra de São Francisco/ES a Ipatinga/MG e da EF 030, de Brasília até São Mateus.

Romeu Rodrigues

Mestre em Engenharia de Produção, Consultor em Logística e Energia e Especialista do Coinfra

Gustavo Peters Barbosa

Presidente do Conselho Temático de Infraestrutura e Energia – Coinfra