OFICINA DE TRABALHO PATRIMÔNIO

GESTÃO DOS BENS FERROVIÁRIOS: Problemática Existente e Propostas de Solução

Cássia Malacarne Oliveira
Coordenadora do Comitê de Patrimônio da ANTF

Brasília, 04 de Setembro de 2012

Associadas ANTF

Malhas Sul, Oeste, Norte e Paulista
www.all-logistica.com

Malhas da EFVM e EFC
www.vale.com

Malha Centro-Leste
www.fcasa.com.br

Ferrovia Norte Sul - FNS

Malha Tramo Norte

Malha Nordeste
www.tlsa.com.br

Malha Tereza Cristina
www.ftc.com.br

Malha Sudeste
www.mrs.com.br

Concessões das Ferrovias no Brasil

- Na década de 90, as políticas neoliberais ocasionaram a reforma do Estado Brasileiro, com 3 transformações estruturais:

  1. Extinção de determinadas restrições ao capital estrangeiro;
  2. Flexibilização do monopólio das estatais, admitindo-se a concessão de serviços públicos à iniciativa privada - programa de desestatização; e
  3. Privatizações (Lei n.º 9.941/97).

Programa Nacional de Desestatização - PND:

- O subsetor ferroviário passou a integrar o PND a partir da inclusão da RFFSA, pelo Decreto n.º 473, de 10/03/92, tendo como principais objetivos:

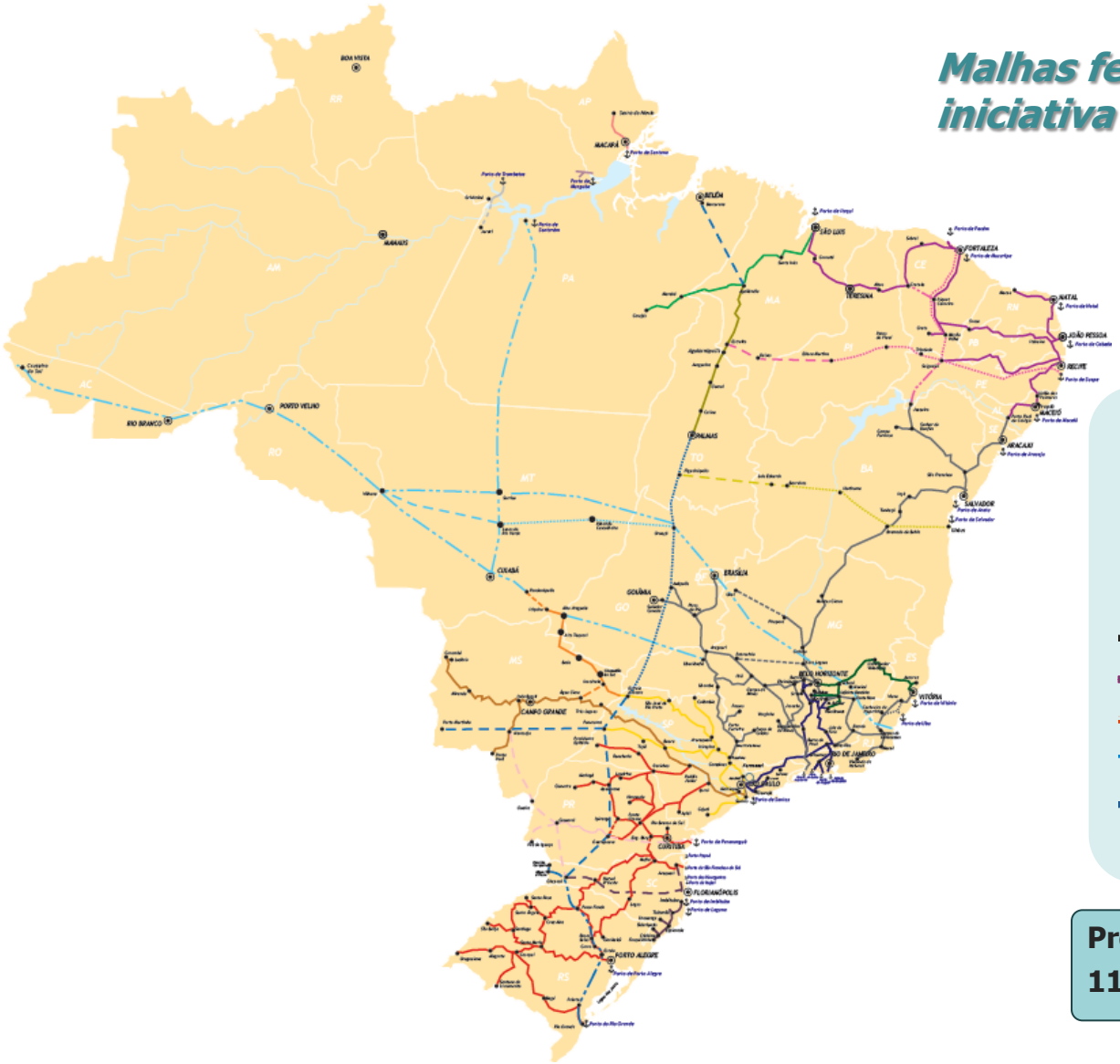
  - ✓ *desonerar o Estado;*
  - ✓ *melhorar a alocação de recursos;*
  - ✓ *aumentar a eficiência operacional;*
  - ✓ *fomentar o desenvolvimento do mercado de transportes; e*
  - ✓ *melhorar a qualidade dos serviços.*

Programa Nacional de Desestatização - PND:

- O Estado buscou <u>novos mecanismos para a prestação do serviço público</u>:
  - ✓ Transferir o serviço à iniciativa privada;
  - ✓ Dedicar-se a atividade de regulação e fiscalização, por meio de Agências Reguladoras.
- O Estado <u>continua com a responsabilidade de</u>:
  - ✓ Definir prioridades, padrão de qualidade dos serviços e a modicidade das tarifas;
  - ✓ Regular e fiscalizar o patrimônio que permanece em poder da União.

Concessões das Ferrovias no Brasil

Malhas ferroviárias concedidas à iniciativa privada = 28.366 km



- **Transnordestina** Logística
- **EFVM** - Estrada de Ferro Vitória a Minas
- **EFC** - Estrada de Ferro Carajás
- **FCA** - Ferrovia Centro - Atlântica
- **ALL** - América Latina Logística **Malha Paulista**
- **ALL** - América Latina Logística **Malha Norte**
- **ALL** - América Latina Logística **Malha Oeste**
- **ALL**- América Latina Logística **Malha Sul**
- **FTC** - Ferrovia Tereza Cristina
- **MRS** Logística
- Tramo Norte da Ferrovia **Norte Sul**

Processo de Desestatização: 1996 a 1999
11 Malhas concedidas à iniciativa privada

Concessões das Ferrovias no Brasil

O Patrimônio Líquido da maioria das malhas concedidas ficou positivo...

No processo de desestatização teve forte impacto positivo nas contas públicas:

1994 - 1997

Prejuízos acumulados da RFFSA

R$ 2,2 Bilhões

Desoneração aos Cofres Públicos

R$ 300 milhões por ano
(déficits anuais de operação pela RFFSA)

1996 - 1998

Valores apurados nos leilões das Malhas da Extinta RFFSA

R$ 1,76 Bilhão

Arrecadações da União a partir da prestação do serviço de transporte ferroviário pela Iniciativa Privada:

1996 - 2010

Pagamento das Parcelas de Concessão e Arrendamento:

R$ 4,94 Bilhões

+

2011

Pagamento das Parcelas de Concessão e Arrendamento:

R$ 578,8 Milhões

= R$ 5,52 Bilhões de Concessão e Arrendamento

Previsão 2012

R$ 600,0 Milhões
Concessão e Arrendamento

1997 - 2010

Arrecadação de Impostos, Concessão e Arrendamento e CIDE: **R$ 13,52 Bilhões**

+

2011

Arrecadação de Impostos, Concessão e Arrendamento e CIDE: **R$ 1,58 Bilhão**

= R$ 15,091 Bilhões de Concessão e Arrendamento, Impostos e CIDE

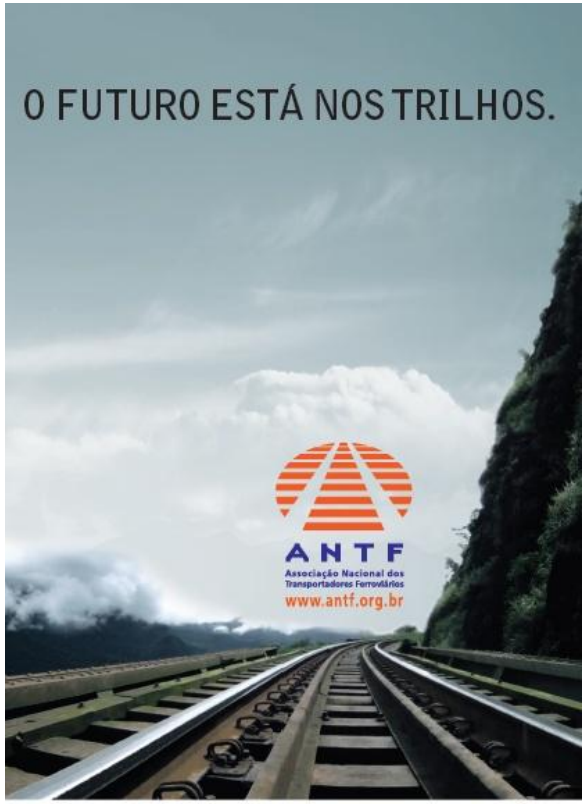
Previsão 2012

R$ 1,800 Bilhão
Impostos, Concessão e Arrendamento e CIDE

Concessões das Ferrovias no Brasil

As Concessionárias Ferroviárias continuam superando o desafio de aumentar a produção na infraestrutura concedida

Em cumprimento as suas responsabilidades, têm alocado recursos seguindo critérios de prioridades, principalmente em:



Melhoria da condição operacional da **via permanente das malhas** concedidas, enfocando os **aspectos de segurança e *transit time;***

Aquisição de material rodante - locomotivas e vagões -, bem como **recuperação da frota sucateada** herdada do processo de concessão;

Introdução gradual de novas tecnologias de controle de tráfego e sistemas, visando **aumento da produtividade, segurança e confiabilidade das operações,** assim como a **preservação do meio ambiente;**

Adoção de **parcerias com clientes e outros operadores,** buscando mercados com **maior valor agregado;**

Capacitação empresarial e aperfeiçoamento profissional, implantando cursos de operador ferroviário junto com outras entidades, além de programas de *trainee*;

Ações sociais com campanhas educativas, preventivas e de conscientização das comunidades limítrofes das ferrovias.

Reestruturação do Setor de Transportes:

- **Lei n.° 10.233 de 05/06/01** - Criação dos seguintes órgãos:
  - ✓ Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transportes - CONIT
  - ✓ **Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT**
  - ✓ Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ
  - ✓ **Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT**
- **Decreto n.° 4.130 de 13/02/02** - Instalação da ANTT
- **Decreto n.° 4.129 de 13/02/02** - Instalação do DNIT
- **Decreto n.° 6.550 de 27/08/08** - Instalação do CONIT
- **Decreto n.° 6.018 de 22/05/07** - Regulamenta a Inventariança da RFFSA
- **Lei nº 11.483, em 31/05/07** - Revitalização do Setor Ferroviário, com a extinção da RFFSA, e altera dispositivos da Lei n. 10.233/01.

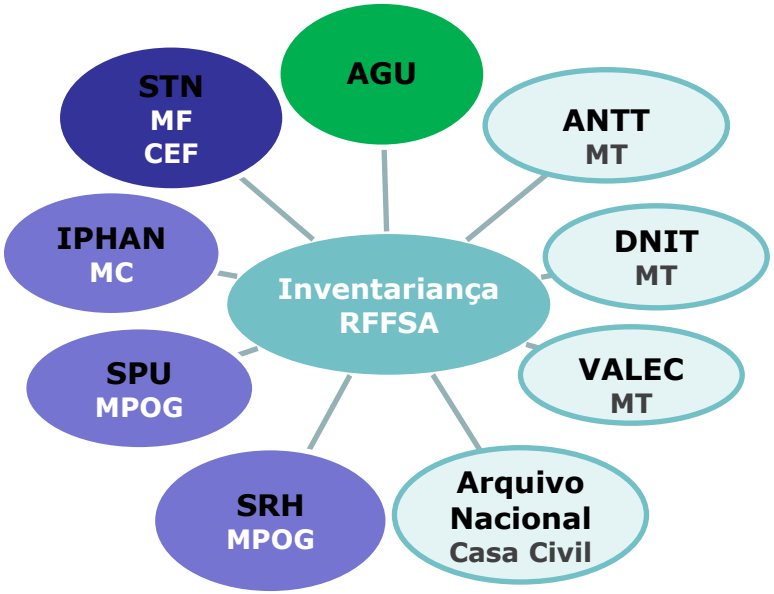
Revitalização do Setor Ferroviário

- **Decreto nº. 3.277, de 07/12/1999:** Dissolve a RFFSA e inicia o processo de liquidação da empresa;
- **Medida Provisória nº 353, de 22/01/2007:** Conclui o processo de liquidação e a extinção da RFFSA;
- **Decreto nº 6.018, de 22/05/07:** Regulamenta o processo de Inventariança da RFFSA ;
- Convertida a MP n.º 353/07 na **Lei nº. 11.483, de 31/05/07**, que dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário e alterando dispositivos da Lei nº 10.233/01, ficando a partir de 22/01/07 que:
  - ✓ *a **União sucederá a extinta RFFSA nos direitos, obrigações e ações judiciais** em que esta seja autora (...); e*
  - ✓ *os **bens imóveis da extinta RFFSA ficam transferidos para a União**, ressalvado o disposto no inciso I do art. 8º desta Lei.*

Todos os **ativos e passivos da RFFSA foram assumidos pela União**, com a transferência da titularidade de seus bens e a migração do regime de direito privado para o de direito público.

Extinção da RFFSA - Rede Ferroviária Federal S.A.

- **Decreto nº 6.018, de 22/05/07:** Disciplina sobre as <u>competências das instituições envolvidas no processo de inventariança dos bens</u>, direitos e obrigações da extinta RFFSA, com destaque ao:
  - **Ministério dos Transportes:** coordenar e supervisionar o processo de inventariança da extinta RFFSA;
  - **Ministério da Fazenda:** instituir o Fundo Contingente da Extinta RFFSA - FC, de natureza contábil, para o pagamento de obrigações e despesa;
  - **<u>Secretaria do Patrimônio da União - SPU/MPOG</u>:** indicar os imóveis a serem vendidos, visando recursos destinados ao FC;
  - **<u>ANTT:</u>** realizar a fiscalização para o controle patrimonial e contábil dos bens operacionais;
  - **<u>DNIT:</u>** proprietário dos bens operacionais e não operacionais da RFFSA;
  - **IPHAN:** receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural da RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção.



Impactos da Extinção da RFFSA na Administração dos Bens Arrendados:

Responsabilidade das Concessionárias

Contratos de Arrendamento:

- Bens Arrendados/ Operacionais: Define as obrigações das Concessionárias, devendo zelar pela integridade dos bens arrendados.

Responsabilidade da União

Lei n. 11.483/07:

- Bens Não-Arrendados/ Não-Operacionais:
  - ✓ Bens Imóveis: transferidos para SPU;
  - ✓ Bens Móveis: transferidos para o DNIT;
- Bens Arrendados/ Operacionais: DNIT passa a ser o proprietário. Determinação para que a ANTT e o DNIT celebrem obrigatoriamente instrumento para execução da fiscalização e o controle patrimonial e contábil dos bens operacionais.

Julho de 2009: *Firmado o Acordo de Cooperação Técnica entre ANTT e DNIT.*

Pontos Importantes na Administração dos Bens Arrendados:

Acordo de Cooperação Técnica entre ANTT e DNIT - Julho/2009

Proposta:

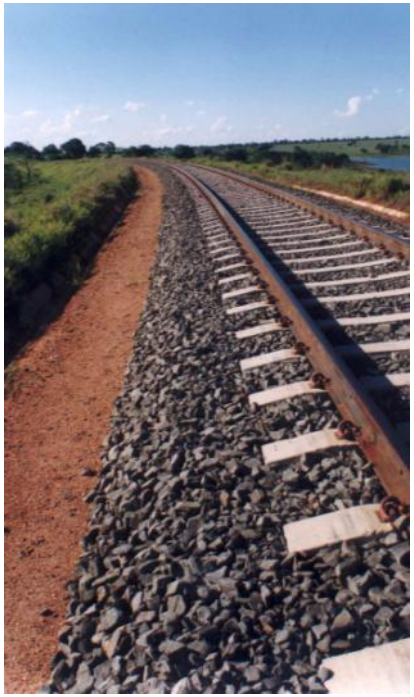
Instruir rotinas para controle patrimonial e contábil dos bens ao Acordo de Cooperação Técnica ANTT e DNIT, referentes aos seguintes procedimentos:

- *Substituição de bens;*
- *Devolução de bens;*
- *Guarda dos bens não-operacionais;*
- *Transformação e modernização dos ativos;*
- *Integração de bens não-operacionais aos Arrendados;*
- *Faixa numérica para o material rodante.*

Situação de Bens Imóveis Não Arrendados:

Reserva Técnica de Bens Imóveis: *criada pela Lei nº 11.772/08*

Responsabilidade da União



Bens Imóveis Não Arrendados às Concessionárias:

- Para constituir a chamada reserva técnica daqueles bens imóveis não operacionais, comprovadamente necessários para garantir a expansão da prestação do serviço de transporte ferroviário, ressalvado os do Fundo Contingente da Extinta RFFSA, devendo ditos bens serem integrados ao rol de bens arrendados (Operacionais).
- Necessária a regulamentação da reserva técnica, definindo os procedimentos para que os bens imóveis, voltados à expansão do setor, mediante Decreto, não sejam objetos de venda.

Proposta:

Resguardar que os imóveis não-operacionais, potenciais à expansão da prestação do serviço de transporte ferroviário, de forma a não serem alienados (com base no parágrafo único do art. 16 da Lei n. 11.483/07), além de viabilizar a integração desses bens aos contratos de arrendamento.

Impactos da Extinção da RFFSA

Situação dos Bens Móveis Ferroviários :

- **Bens Arrendados/ Operacionais:**

  Materiais obsoletos (com vida útil esgotada).

- **Bens Não Arrendados/ Não Operacionais:**

  Materiais sucateados deixados em pátios e ao longo das malhas ferroviárias, desde o início da concessão.

  Materiais devolvidos pelas concessionárias à RFFSA, transcorrido o tempo de guarda contratual.

Estimativa de Bens Móveis Obsoletos:

Material Rodante Arrendado (Locomotivas e Vagões) devolvidos/a devolver = 7.400

Material Rodante Não-Arrendado (Locomotivas e Vagões) = 5.400

Nota: Existem outros materiais, máquinas e equipamentos ferroviários obsoletos em pátios e oficinas.

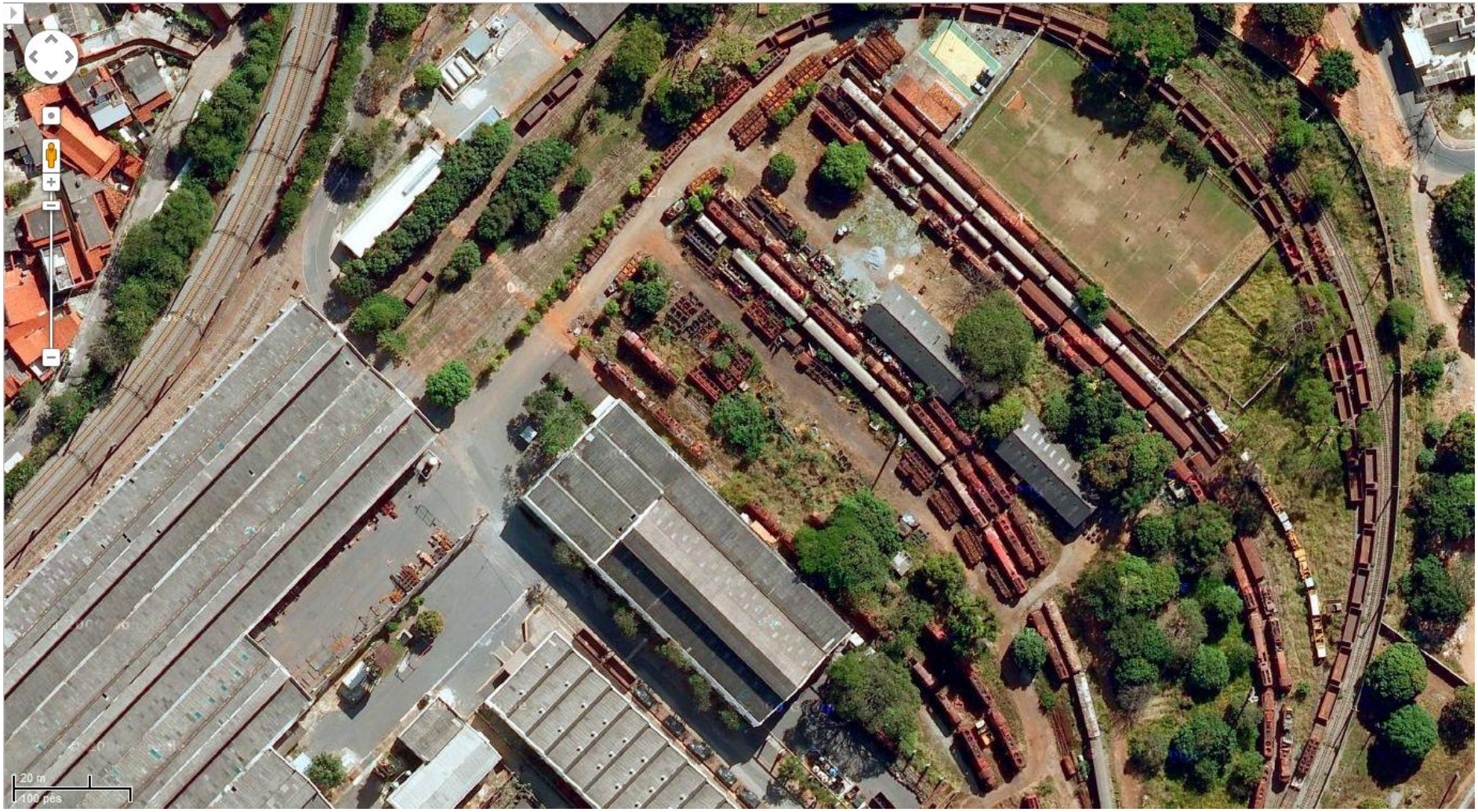
Bens Móveis Obsoletos

Locomotivas Não Arrendadas:

Bens Móveis Obsoletos

Vagões Não Arrendadas:

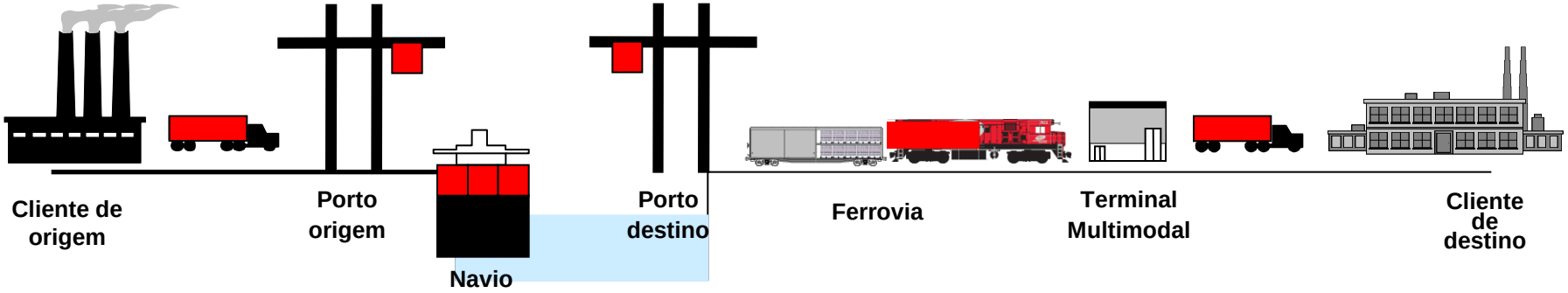
Pátio com Material Rodante Não Arrendado:



Conclusão

Como solucionar os impactos da extinção da RFFSA?

- **Bens Móveis Arrendados/ Operacionais:**
  - ✓ Materiais obsoletos (com vida útil esgotada) **= Devolução/substituição/venda**
- **Bens Móveis Não Arrendados/ Não Operacionais:**
  - ✓ Materiais sucateados deixados em pátios e ao longo das malhas ferroviárias, desde o início da concessão.
  - ✓ Materiais devolvidos pelas concessionárias à RFFSA (após o tempo de guarda contratual) = **Destinação pelo proprietário/responsável com a retirada dos pátios**
- **Bens Imóveis Não Arrendados/ Não Operacionais:**
  - ✓ Áreas não arrendadas a serem integradas a concessão para garantir a expansão da prestação dos serviços e regularizar bens considerados não operacionais na época da concessão, apesar de serem operacionais **= Incorporação/Reserva Técnica**



Obrigada!!

Visite nosso site: **www.antf.org.br**