

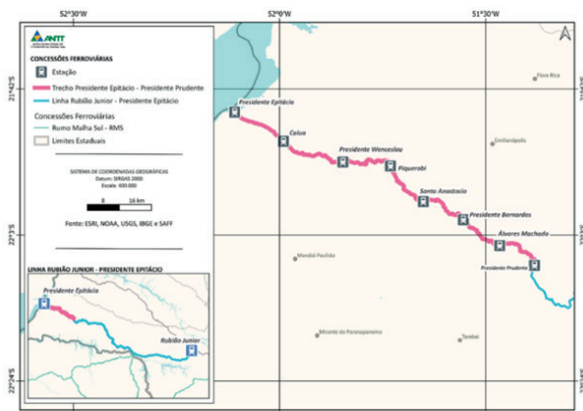
SOLUÇÃO CONSENSUAL

MALHA SUL

QUAL É A CONTROVERSIA?

O Tribunal de Contas da União (TCU), o Ministério dos Transportes, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT), a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e a concessionária Rumo Malha Sul, controlada pela Rumo S.A, desenvolveram solução consensual, envolvendo o contrato de concessão da Malha Sul.

Figura 1 - Concessões Ferroviárias



Fonte: ANTT

A controvérsia foi referente à devolução do trecho de 104 km, que liga Presidente Prudente a Presidente Epitácio, em São Paulo, e ao respectivo cálculo de indenização a ser pago pela empresa à União.

O trecho estava, há dez anos, sem operação, pois a concessionária Rumo verificou que havia inviabilidade operacional. A problemática era sobre os parâmetros e as premissas da metodologia de indenização, dispostos na Instrução Normativa (IN) DNIT 312020, considerados inadequados para a situação em análise.

A ANTT acionou o TCU, para desenhar solução em que o cálculo da indenização e o conseqüente valor

a ser recebido pela União, pela devolução do trecho ferroviário, protegessem o interesse público.

A Comissão de Solução Consensual (CSC) foi composta por integrantes do Ministério dos Transportes, do DNIT, da ANTT, da Concessionária Rumo Malha Sul, da Auditoria Especializada em Ferrovias do TCU e da Secretaria de Controle Externo de Solução Consensual e Prevenção de Conflitos (SecexConsenso). As negociações envolveram conversas com o Ministério Público Federal, pois o trecho em questão era objeto de Ação Civil Pública.

QUAL É A SOLUÇÃO DESENVOLVIDA?

A Comissão de Solução Consensual desenvolveu opções, para resolver os pontos mais relevantes na metodologia de cálculo de indenização da ferrovia. Durante as negociações, foram feitos aprimoramentos e correções com ajustes de aspectos relevantes da IN DNIT 31/2020, sobre a indenização dos seguintes itens que compõem o cálculo:

- Via permanente;
- Trilhos;
- Dormentes;
- Lastro;
- AMV;
- Ocupações irregulares em faixa de domínio da União;
- Taxa de Manutenção e Taxa de Depreciação;
- Benefícios e Despesas Indiretas – BDI;
- Data-Base.

Além disso, apesar de não estar disciplinado na Instrução Normativa, a Comissão entendeu pela necessidade de direcionar tratamento dos passivos ambientais existentes no trecho em questão.

A Comissão desenvolveu solução resumida no quadro a seguir:

	Controvérsias	Soluções Elaboradas
Trilhos	Pagamento de indenização pela substituição de todos os trilhos, independentemente do perfil recebido e do desgaste no momento da devolução por TR57.	<ol style="list-style-type: none"> 1. TR37 servível: os trilhos de perfis 37 e servíveis podem ser indenizados com base na diferença de valor encontrados no Sistema de Custos Referenciais de Obras (Sicro), entre um trilho de perfil 45 novo, subtraído pelo valor do trilho de perfil 37 usado; 2. TR37 inservível: os trilhos de perfis 37 e inservíveis podem ser indenizados com base no valor do TR45 novo; 3. TR50 servível: não é preciso indenizar; 4. TR50 inservível: os trilhos de perfis 50 e inservíveis podem ser indenizados com base no valor do TR50 novo (média ponderada entre os preços dos trilhos de perfil 57 e perfil 45).
	A previsão da IN DNIT 31/2020 baseia-se em critérios observacionais subjetivos, para definir a serventia do trilho.	Aplicar ABNT NBR 7640:2021 – Defeitos de trilhos – Terminologia para definir o trilho in loco como servível ou inservível, quando existente.
Dormentes	Pagamento de indenização pela substituição de todos os dormentes do trecho.	<p>Considerar os seguintes limites aceitáveis de dormentes inservíveis, que não entram no cálculo da indenização:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 20% para tangentes e curvas com raio maior ou igual a 350 m; • 15% para curvas com raio maior ou igual a 250 m e menor que 350 m; • 10% para curvas com raio menor que 250 m, para pontes, pontilhões e viadutos.
	A IN DNIT 31/2020 tem critérios subjetivos para classificação dos dormentes.	Aplicar a ABNT NBR 16.960/2021 para classificação dos dormentes existentes como servíveis ou inservíveis.

	Controvérsias	Soluções Elaboradas
Lastro	A seção de lastro de 1,485 m2 encontrada na IN DNIT 31/2020 para bitola métrica está superdimensionada em comparação com as operações ferroviárias atuais, e o volume de lastro calculado na referida norma não considera o volume ocupado pelos dormentes contidos no lastro.	A seção de lastro para fins de cálculo deve ser de 1,277 m2, área encontrada por meio da aplicação da NBR 17032/2022, e a fórmula constante da IN DNIT 31/2020 deve ser corrigida, a fim de subtrair do volume de lastro aquele ocupado pelos dormentes.
AMV	A IN DNIT 31/2020 exige a indenização pelo valor do AMV completo, mesmo quando apenas um ou alguns itens que o compõem se encontra inservível.	A valoração de indenização para os AMV seguirá a seguinte metodologia: <ol style="list-style-type: none"> 1. Divisão do aparelho em (i) elementos metálicos, (ii) dormentes especiais e (iii) lastro; 2. Divisão dos elementos metálicos em subgrupos; 3. Classificação e quantificação de cada grupo e subgrupo em (i) servível e (ii) inservível; 4. Cálculo do valor indenizatório devido de cada grupo.
Taxas de Manutenção e Depreciação	Adição das parcelas de manutenção e conservação de 2,1% a.a. e decréscimo da depreciação de 3,3% a.a. à parcela para recomposição da via férrea.	Retirar a taxa de manutenção do cálculo indenizatório, associada à retirada da taxa de depreciação e da utilização de preços de itens novos (e não usados) para o cálculo do valor da indenização.
Ocupações Irregulares em Faixa de Domínio	A IN DNIT 31/2020 exige a indenização das ocupações irregulares existentes na faixa de domínio, por estimativa do valor imobiliário de mercado das áreas invadidas.	A concessionária deve executar plano de saneamento e arcar com os custos para o andamento processual e a execução da sentença judicial. A Rumo S.A., controladora da concessionária, será garantidora desta obrigação, tendo em vista que os processos judiciais podem ter suas conclusões após o término do contrato de concessão.

	Controvérsias	Soluções Elaboradas
Passivos Ambientais	IN DNIT 31/2020 não trata do assunto.	Levantamento dos passivos ambientais pela concessionária e validação pelo Ibama. As tratativas para resolução dos passivos ambientais precederão a efetiva devolução do trecho ferroviário com exceção daqueles que não puderem ser resolvidos adequadamente, até a efetiva devolução do trecho, os quais receberão tratamento específico, inclusive com a definição de prazos, no âmbito do processo de devolução.
Data Base	IN DNIT 31/2020 prevê a utilização da data-base atual.	Para apuração dos valores atualizados dos trilhos, dever-se-á considerar a mediana do valor do trilho entre outubro de 2019 e abril de 2023.
BDI	IN DNIT 31/2020 impõe a cobrança.	Mantida IN DNIT 31/2020.

A CSC entendeu que, apesar das críticas feitas e das incorreções verificadas na IN DNIT 31/2020, o normativo está em vigor, e sua aplicabilidade deve ser mantida. As discussões foram no sentido de estabelecer ajustes, para refletir critérios mais objetivos, diminuindo possíveis subjetividades ali encontradas.

POR QUE O ACORDO É MAIS BENÉFICO?

O acordo possibilita a devolução do trecho pela Rumo, em benefício da malha ferroviária, pois o poder público tem a oportunidade de utilizá-lo para melhor atender à população, seja mantendo a ferrovia, seja erradicando o trecho, caso entenda que a ferrovia naquele local não seja mais necessária.

A solução consensual possibilita encerrar um problema que já se estendia por mais de 10 anos. Ademais, gera resultados positivos, ao utilizar a norma em vigor, segundo os melhores normativos técnicos atuais. Por sua vez, viabiliza que o poder público e a empresa vençam as barreiras burocráticas, operacionais e de prospecção em campo, para realizar o cálculo indenizatório, fase crucial

para o cumprimento e a implementação da política de devolução de trechos.

Outro benefício é o impacto positivo do acordo para a reformulação da IN DNIT 31/2020. O DNIT já realizou, inclusive, Consulta Pública sobre a alteração normativa que está em vias de ser reformulada.

DADOS DA DELIBERAÇÃO



Acórdão: Nº 2.514/2023 – TCU – P

Data da sessão: 6/12/2023

Relator: Ministro Jorge Oliveira

TC: 000.855/2023-5

Unidade Técnica: Secretaria de Controle Externo de Solução Consensual e Prevenção de Conflitos (SecexConsenso)