

SOLUÇÃO CONSENSUAL



MALHA PAULISTA

QUAL É A CONTROVÉRSIA?

A Malha Paulista é uma ferrovia de 1.989 quilômetros, que movimentava grãos agrícolas de Mato Grosso até o Porto de Santos. A concessão do trecho teve início em 1998, com uma prorrogação antecipada em 2020, nos moldes da Lei 13.448/2017.

Figura 1 - Ferrovia Malha Paulista



Fonte: Rumo

A controvérsia dizia respeito à possibilidade de alteração do Caderno de Obrigações pactuado na renovação do contrato. A nova conformação das obrigações poderia otimizar a alocação de recursos e permitir a execução de outros investimentos relevantes na própria malha, ou mesmo em outras ferrovias, estimulando o setor ferroviário como um todo. Coube à Comissão de Solução Consensual (CSC) verificar a compatibilidade das alterações com requisitos técnicos e com o interesse público.

A busca por uma solução consensual para resolução de conflito sobre itens do Caderno de Obrigações da ferrovia Malha Paulista teve participação do Ministério dos Transportes, Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), concessionária Rumo, Secretaria de Controle Externo de Solução Consensual e Prevenção de Conflitos (SecexConsenso), e da Unidade de Auditoria

Especializada em Infraestrutura Portuária e Ferroviária (AudPortoFerrovias) do Tribunal de Contas da União (TCU).

QUAL FOI A SOLUÇÃO DESENVOLVIDA?

Para uma aplicação de recursos eficiente e racional, a Comissão de Solução Consensual (CSC) entendeu que tanto o Plano de Investimentos quanto o Caderno de Obrigações poderiam ser atualizados, de forma a atender ao interesse público. Os ajustes podem representar **mais de R\$ 1 bilhão em investimentos** no setor ferroviário.

O valor de outorga resultante do reequilíbrio econômico-financeiro no contrato de concessão da Rumo Malha Paulista, estimado em **R\$ 500 milhões**, será aplicado em obras adicionais no trecho. Os investimentos receberão, ainda, pagamento adicional de **R\$ 670 milhões** da concessionária Rumo à União.

O acordo desenvolvido prevê a extensão do prazo para troca de dormentes visando à modernização da linha tronco. A troca de dormentes será feita de modo racional, com pouco impacto na circulação de trens e sem impacto na melhoria da via, pois a Malha Paulista já opera na capacidade contratada. A alteração do cronograma de troca gera valor excedente de outorga de, aproximadamente, R\$ 83 milhões, que serão aplicados em outras obras.

Houve também ajustes no cronograma de troca dos trilhos de forma a considerar desgaste e vida útil, mantendo a obrigação de trocá-los, afinal não seria eficiente substituir trilhos que possuem plena condição de utilização em termos de segurança e qualidade. Foram preservados os parâmetros operacionais do contrato e o objetivo de capacitar a via para suportar uma carga de até 32,5 toneladas por eixo, sem restrição da velocidade de operação. Esta proposta implica em revisão do valor de outorga, com excedente estimado de R\$ 32,8 milhões a ser revertido em favor do Poder Concedente. Também foram avaliadas as duplicações que serão realizadas,

para melhor aplicação dos recursos. Nesse aspecto, a Comissão definiu a substituição de obras em nove trechos por onze intervenções pontuais, incluindo dez ampliações de pátios. A intenção é atingir o equilíbrio entre a necessidade de aumento de capacidade e a eficiência operacional e, ao mesmo tempo, minimizar impactos ambientais e socioeconômicos. As duplicações são o tema mais relevante na revisão do valor de outorga, cuja estimativa alcança R\$ 187,7 milhões.

Sobre contornos ferroviários em São José do Rio Preto e Catanduva, a comissão, com base em práticas internacionais, optou por adotar uma solução integrada, assegurando o tráfego de trens das vias urbanas de forma segura. Para atingir esse objetivo, haverá passagens em desnível, bem como passarelas de pedestres e vedação da faixa de domínio no perímetro urbano. A concessionária deverá elaborar projetos e orçamentos certificados, em até 24 meses, a contar da assinatura do termo aditivo. A ANTT fará a análise dos documentos, visando a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

A comissão rejeitou proposta de devolução do trecho Pradópolis-Colômbia e eliminou a obrigatoriedade de implantação do contorno de Barretos: pontos que foram avaliados como de interesse público.

A solução consensual negociou um adicional de vantajosidade ao interesse público de **R\$670 milhões**. O recurso será pago em quatro parcelas e será aplicado no setor ferroviário.

Como diretriz para o uso de mais de R\$ 1 bilhão, entre valores excedentes e pagamento adicional, a CSC definiu que os recursos sejam aplicados em obras executadas pela concessionária no setor ferroviário. O valor de outorga deve ser convertido em novas obrigações de investimento, respeitando a natureza da obrigação quando se tratar de obras de minimização de conflitos urbanos.

POR QUE A SOLUÇÃO CONSENSUAL É MAIS BENÉFICA?

As propostas para atualização dos investimentos previstos envolveram o adiamento do cronograma, permitindo investir somente quando surgir necessidade e gerando ganhos financeiros. Dessa forma, a troca de dormentes da Linha Tronco e de trilhos em modernização de ramais, adicionada à recuperação de ramais, possibilitará atualização **e valor superior a R\$ 140 milhões**.

Foram sugeridas soluções de engenharia que se adaptam a realidades tecnológicas e mudanças urbanas. Assim, a substituição de duplicações por intervenções mais simples e o uso de soluções integradas no lugar de contornos ferroviários para resolver conflitos urbanos

tornaram possíveis a **atualização do valor de outorga estimada em R\$ 360 milhões**.

O pagamento do chamado adicional de vantajosidade já se materializou: **a primeira parcela dos R\$ 670 milhões foi paga pela concessionária à União, depositada** em conta definida pelo Ministério dos Transportes. Esse valor poderá ser aplicado na própria Malha Paulista ou em outras malhas, a critério da política pública.

Todas as vantagens observadas reafirmam que, com o mecanismo de solução consensual, o Tribunal de Contas da União (TCU) está trilhando um caminho que tem potencial de aumentar os benefícios entregues à sociedade.

Figura 2 - Setor rodoviário



Fonte: TCU

DADOS DA DELIBERAÇÃO



Acórdão: 2472/2023-TCU-P
Data da sessão: 29/11/2023
Relator: Ministro Vital do Rêgo
TC: 000.853/2023-2
Unidade Técnica: Secretaria de Controle Externo de Solução Consensual e Prevenção de Conflitos (SecexConsenso)