

# POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS

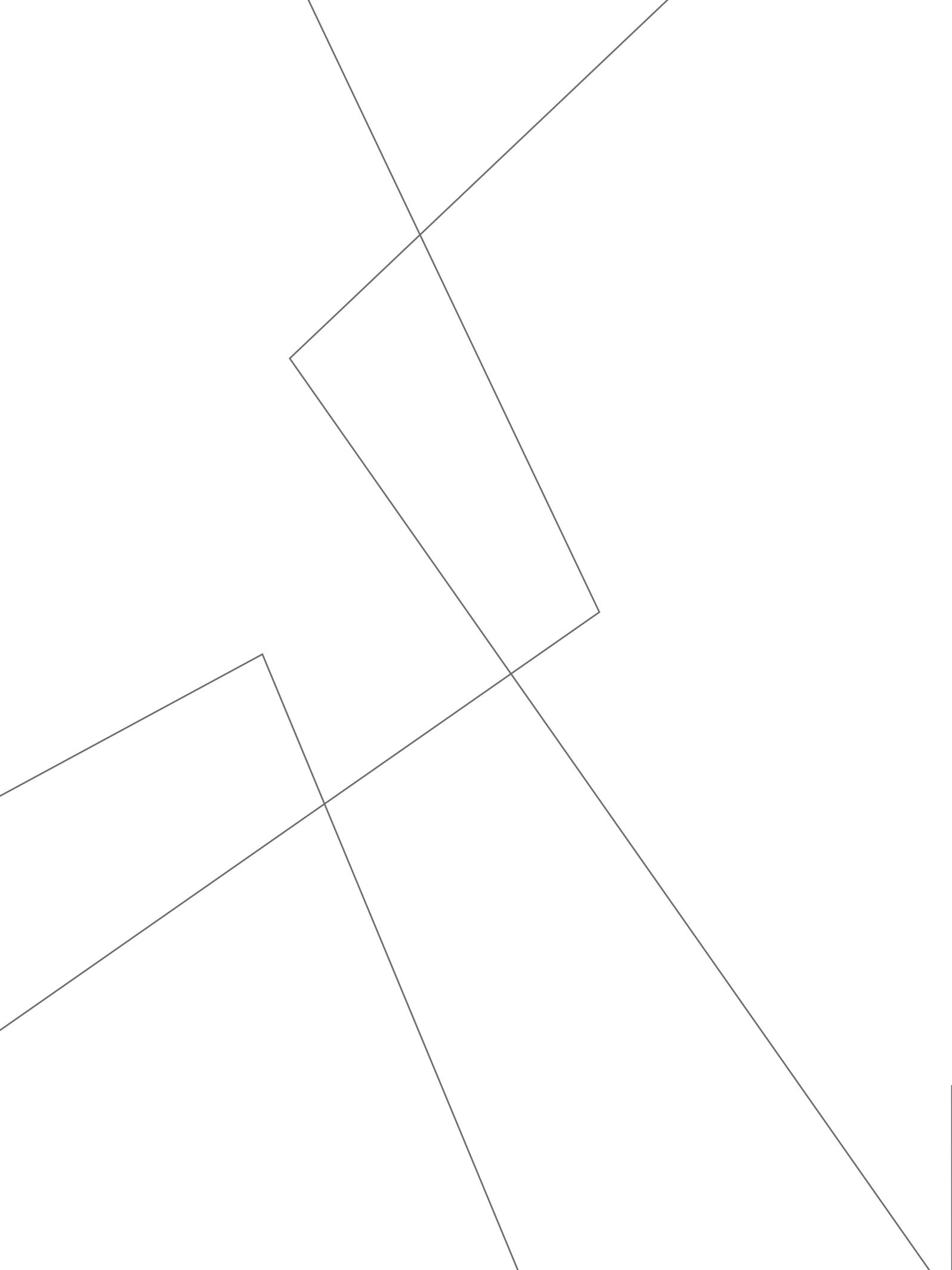
## RELATÓRIO

Reuniões Participativas  
8, 15, 23 e 29 de julho de 2020

MINISTÉRIO DA  
INFRAESTRUTURA



PÁTRIA AMADA  
**BRASIL**  
GOVERNO FEDERAL



# **POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS**



## **RELATÓRIO**

Reuniões Participativas  
8, 15, 23 e 29 de julho de 2020

MINISTÉRIO DA  
INFRAESTRUTURA



PÁTRIA AMADA  
**BRASIL**  
GOVERNO FEDERAL

# POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS

Relatório das reuniões participativas: 8, 15, 23 e 29 de julho de 2020

Tarcísio Gomes de Freitas

Ministro da Infraestrutura

Marcelo Sampaio Cunha Filho

Secretário Executivo

Rodrigo Otávio Moreira da Cruz

Secretário Executivo Adjunto

Marcello da Costa Vieira

Secretário Nacional de Transportes Terrestres

Luciano Lourenço da Silva

Diretor do Departamento de Planejamento,  
Gestão e Projetos Especiais

## EQUIPE TÉCNICA

Marcus Vinicius Fagundes Mota

Coordenador-Geral de Estudos e Cooperação Técnica

Everton Correia do Carmo

Luzenildo Almeida de Sousa

Joaquim Carlos Soutinho

Paulo Henrique Nonato

Francisco Francione Soares

Cibele Dutra de França

## PARCEIRO

Associação Nacional de Transportadores  
sobre Trilhos – ANPTrilhos

---

## COLABORADORES

Associação Nacional de Transportadores sobre Trilhos – ANPTrilhos, Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, Associação Brasileira da Indústria Ferroviária – ABIFER, Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP, Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários – ANTF, Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, Confederação Nacional do Transporte – CNT, Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, Deutsche Bahn – DB, Laboratório de Transporte e Logística da UFS – Labtrans, Vale S.A, Secretaria de Transporte Metropolitano do Estado de São Paulo – STM/SP, Secretaria de Estado de Transportes do Rio de Janeiro – SETRANS

**Ministério da Infraestrutura:** Gabinete do Ministro, Secretaria Executiva, Subsecretaria de Sustentabilidade, Departamento de Transporte Ferroviário – DTFer/SNTT



# SUMÁRIO

---

<b>1</b>	<b>Motivos para elaborar a política pública para o desenvolvimento do transporte ferroviário de passageiros</b>	6
<b>2</b>	<b>O Ministério da Infraestrutura e transporte ferroviário de passageiros</b>	8
<b>3</b>	<b>Situação do setor ferroviário no Brasil</b>	10
<b>4</b>	<b>Projeto para Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros</b>	14
<b>5</b>	<b>Instituições que participaram das reuniões</b>	16
<b>6</b>	<b>Contribuições apresentadas nas reuniões</b>	18
6.1	Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT	19
6.2	Associação Brasileira da Indústria Ferroviária – ABIFER	19
6.3	Associação Nacional de Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos)	20
6.4	Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP	21
6.5	Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários – ANTF	22
6.6	Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID	22
6.7	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES	23
6.8	Confederação Nacional do Transporte – CNT	23
6.9	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT	24
6.10	Deutsche Bahn – DB	24
6.11	Laboratório de Transportes e Logística da UFSC – LabTrans	26
6.12	Ministério da Infraestrutura	27
6.12.1	Gabinete do Ministro	27
6.12.2	Secretaria Executiva	27
6.12.3	Subsecretaria de Sustentabilidade	27
6.12.4	Departamento de Transporte Ferroviário – DTFer	28
6.13	Secretaria de Estado de Transportes do Rio de Janeiro – SETRANS/RJ	28
6.14	Secretaria de Transporte Metropolitano do Estado de São Paulo – STM/SP	28
6.15	Vale S.A.	29
<b>7</b>	<b>Síntese das contribuições</b>	30
<b>8</b>	<b>Próximos passos – Encaminhamentos</b>	34
8.1	Política para o desenvolvimento do transporte ferroviário de passageiros	35
8.2	Plano Nacional de Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros (PDTFP)	38





# MOTIVOS PARA ELABORAR A POLÍTICA PÚBLICA PARA O DESENVOLVIMENTO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS

O processo de elaboração e implantação no Brasil de uma política pública para o desenvolvimento do transporte ferroviário de passageiros possui diversas motivações, das quais destacamos:

- I. Preencher lacuna referente à ausência de política referente, com diretrizes para o transporte ferroviário de passageiros;
- II. Possibilitar à sociedade uma opção de transporte, ofertando regularidade, conforto e segurança de forma sustentável, fortalecendo o poder de escolha dos usuários do transporte interestadual e internacional;
- III. Promover a indústria e a operação ferroviária brasileira, a qual para o transporte de cargas e passageiros, gera hoje mais de 140.000 empregos;<sup>1</sup>
- IV. Fomentar o desenvolvimento urbano e econômico em torno das estações e terminais, por meio da construção e exploração de centros comerciais (locais multiplicadores de investimentos);
- V. Otimizar a utilização da infraestrutura ferroviária existente, sobretudo na parte de malha ociosa ou com baixa utilização, considerando oportunidades fornecidas por ocasião das renovações antecipadas dos contratos de concessão, observando que a não existência de uma política e de um plano implica em risco de perda de valiosos ativos ferroviários, por se tratar de grande extensão de vias férreas que poderão ficar ociosas;
- VI. Possibilitar a adequada exploração imobiliária das estações, terminais e da faixa de domínio, adotando boas práticas para valorização do espaço urbano;
- VII. Apresentar uma alternativa para o transporte coletivo de massa, sobretudo nas regiões metropolitanas e grandes aglomerados urbanos, ofertando segurança, regularidade e conforto aos usuários e à sociedade
- VIII. Detalhar a Política Nacional de Transportes, definindo diretrizes específicas para a Política Nacional de Transportes Ferroviário de Passageiros;
- IX. Utilizar o vasto acervo de estudos desenvolvidos sobre o tema, possibilitando amadurecimento e segurança para avançar em ações concretas; e
- X. Incentivar o investimento em construção de novos corredores de transportes ferroviários de passageiros, levando em consideração o planejamento estratégico das secretarias estaduais de transportes e os planos diretores de desenvolvimento dos municípios.

<sup>1</sup> Conforme dados da ANTF, ANPTrilhos e ABIFER para o transporte de cargas e passageiros são gerados hoje mais de 140.000 empregos;



# O MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA E TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS

**D**e acordo com o Decreto nº 10.368, de 22 de maio de 2020, em seu artigo 1º, inciso I, o Ministério da Infraestrutura, órgão da administração pública federal direta, tem, dentre outras áreas de competência, a incumbência de elaborar a política nacional de transportes ferroviário, rodoviário, aquaviário, aeroportuário e aeroviário, cujas responsabilidades atribuídas compreendem a formulação, a coordenação e a supervisão das políticas nacionais.

Neste sentido, cabe ao MInfra, dentre diversas responsabilidades, o papel de principal articulador e coordenador na formulação, na aprovação e na implementação da política de desenvolvimento do transporte ferroviário de passageiros, cumprindo assim as atribuições descritas no Livro de Estado e Caderno de Estratégias Governamentais da Política Nacional de Transportes - PNT, estabelecida e publicada no ano de 2018:



[https://infraestrutura.gov.br/images/2018/POLITICA\\_PLANEJAMENTO\\_TRANSPORTES/documentos/resumo\\_executivo\\_PNT\\_portugues.pdf](https://infraestrutura.gov.br/images/2018/POLITICA_PLANEJAMENTO_TRANSPORTES/documentos/resumo_executivo_PNT_portugues.pdf)

Destaca-se como principal responsabilidade do MInfra estabelecida no citado documento da PNT e que também terá a mesma assunção no plano de desenvolvimento do transporte ferroviário de passageiros, o papel de definir a necessária delimitação das ações delineadas como estratégias capazes de viabilizar os propósitos governamentais, neste caso, especificamente do modo de transporte ferroviário de passageiros, através de tratativas para a efetivação das seguintes diretrizes da Política Nacional de Transportes:

- I.** Definir os modelos de concessão, exploração e operação ferroviárias de passageiros e cargas, considerando os benefícios gerados junto aos usuários e as especificidades deste modo de transporte;
- II.** Subsidiar o planejamento, a gestão e a operação do subsistema ferroviário, considerando a participação ativa e efetiva dos usuários;
- III.** Propor programas para o fomento ao transporte ferroviário de passageiros;
- IV.** Identificar, avaliar e dar uso a trechos ferroviários subutilizados/abandonados para o transporte de passageiros e/ou cargas;
- V.** Ampliar a malha ferroviária e promover melhorias na infraestrutura existente visando maior eficiência logística;
- VI.** Definir políticas para a viabilização de operações em trechos não utilizados/subutilizados pelas concessionárias e/ou devolvidos à União;
- VII.** Considerar a utilização do transporte ferroviário como opção para a integração regional.





2

# SITUAÇÃO DO SETOR FERROVIÁRIO NO BRASIL

A primeira ferrovia no Brasil foi construída em meados do século 19, inaugurada no ano de 1854 na cidade do Rio de Janeiro, um trecho de 14,5 km ligando Magé ao Porto de Mauá. O auge do período de investimentos em construção e ampliação das ferrovias, ocorreu na década de 50 do século 20, quando o Brasil alcançou uma extensão total de cerca de 37.000 km de malha ferroviária, popularizando também este modo de transporte para o deslocamento populacional e fazendo com que se atingisse a marca 100 milhões de passageiros/ano para o transporte intermunicipal e interestadual.

Verifica-se através das informações de gestão e de controle do transporte ferroviário da Agência Nacional de Transportes Terrestres, a ANTT, que a atual malha ferroviária do Brasil possui cerca de 29.800 km de extensão, valor inferior à extensão total da malha da década de 50 do século passado.

Observa-se também, da mesma fonte ANTT, uma extensão atual aproximada de 11.000 km de malha ferroviária totalmente ociosa (Tabela 1), ou seja, sem movimentação de trens e cargas, com grandes riscos de serem desativadas se não forem estudadas e viabilizadas destinações. Verifica-se que no ano de 2019 se iniciaram os processos de antecipação da renovação dos contratos de concessão, tratando-se de grande oportunidade para a utilização da infraestrutura ferroviária existente considerada ociosa ou com baixa utilização.

**TABELA 1:** Extensão de malha sem tráfego ferroviário e com baixa densidade.

FONTE: ANTT(SAFF e Declarações de Rede)

## RESUMO: EXTENSÃO DE MALHA SEM TRÁFEGO FERROVIÁRIO E COM BAIXA DENSIDADE (>90%, >80% E > 70% DA CAPACIDADE SEM UTILIZAÇÃO)

ORDEN	CONCESSIONÁRIA	EXTENSÃO TOTAL (KM)	EXT OCIOSA (KM)	% OCIOSA	EXT OCIOSA + BAIXA DENSIDADE TRÁFEGO (>90% OCIOSO) - KM	% OCIOSO + BAIXA DENSIDADE	EXT OCIOSA + BAIXA DENSIDADE TRÁFEGO (>80% OCIOSO) - KM	% OCIOSO + BAIXA DENSIDADE	EXT OCIOSA + BAIXA DENSIDADE TRÁFEGO (>70% OCIOSO) - KM	% OCIOSO + BAIXA DENSIDADE
1	FCA	7.860,48	2.966,18	37,7%	3.828,30	48,7%	5.320,45	67,7%	5.959,71	75,8%
2	FTL	4.295,14	3.020,35	70,3%	3.066,14	71,4%	3.124,95	72,8%	3.177,81	74,0%
3	RumoMP	2.117,24	1.048,75	49,5%	1.200,52	56,7%	1.252,13	59,1%	1.343,62	63,5%
4	RumoMOeste	1.973,12	326,49	16,5%	1.180,01	59,8%	1.389,50	70,4%	1.592,68	80,7%
5	RumoSul	7.223,37	2.837,23	39,3%	3.304,46	45,7%	4.340,63	60,1%	5.570,13	77,1%
6	RumoMNorte	752,24	-	0,0%	-	0,0%	-	0,0%	266,25	35,4%

ORDEM	CONCESSIONÁRIA	EXTENSÃO TOTAL (KM)	EXT OCIOSA (KM)	% OCIOSA	EXT OCIOSA + BAIXA DENSIDADE TRÁFEGO (>90% OCIOSO) - KM	% OCIOSO + BAIXA DENSIDADE	EXT OCIOSA + BAIXA DENSIDADE TRÁFEGO (>80% OCIOSO) - KM	% OCIOSO + BAIXA DENSIDADE	EXT OCIOSA + BAIXA DENSIDADE TRÁFEGO (>70% OCIOSO) - KM	% OCIOSO + BAIXA DENSIDADE
7	MRS	1.821,33	522,29	28,7%	537,92	29,5%	609,15	33,4%	791,55	43,5%
8	EFVM	881,43	16,10	1,8%	57,92	6,6%	138,14	15,7%	174,52	19,8%
9	FTC	127,31	-	0,0%	19,04	15,0%	21,65	17,0%	26,30	20,7%
10	EFPO	248,10	-	0,0%	-	0,0%	7,50	3,0%	-	0,0%
11	EFC	977,97	-	0,0%	-	0,0%	-	0,0%	-	0,0%
12	FNSTN	744,50	-	0,0%	-	0,0%	22,00	3,0%	93,10	12,5%
13	FNSTC	855,80	-	0,0%	855,80	100,0%	855,80	100,0%	855,80	100,0%
<b>Total</b>		<b>29.878,02</b>	<b>10.737,39</b>	<b>35,9%</b>	<b>14.050,12</b>	<b>47,0%</b>	<b>17.081,89</b>	<b>57,2%</b>	<b>19.851,48</b>	<b>66,4%</b>

Com a aprovação da renovação antecipada de alguns dos atuais contratos de concessão da malha ferroviária nacional, processo em andamento e que teve recentemente o primeiro êxito com a assinatura da renovação do contrato da empresa Rumo Malha Paulista, inicia-se um movimento no qual grandes extensões de trechos ferroviários ociosos ou pouco utilizados sofrerão devolução à União, razão pela qual estudos para solução de destinação de operação da malha ferroviária elegível de devolução devem ser providenciados e elaborados.

Assim sendo, verifica-se que há a abertura de uma significativa janela de oportunidades para, por meio de ações concretas pautadas em estudos técnicos consistentes, indicar a destinação da malha ociosa e/ou da malha que será devolvida à União pelas atuais concessionárias, implantar possíveis projetos de transporte de cargas de curta e de média distância por meio de corredores “short lines” como também se prover o transporte de passageiros de média e de longa distância em diversos trechos por meio de um projeto de um sistema que promova segurança, conforto, regularidade e custo acessível, tal qual nos moldes dos sistemas que foram implantados e popularizados na Europa e em alguns países da Ásia há várias décadas e que hoje ainda se encontram em fase de evolução, aprimoramento e melhorias contínuas.

Por se tratar, o Brasil, de um país de dimensões continentais e com uma taxa de crescimento demográfico acima de 1% ao ano nos grandes centros urbanos, o transporte ferroviário de passageiros, conforme demonstra a experiência internacional, é primordial para se garantir a eficiência do transporte de massa, desafogar as vias rodoviárias, reduzir acidentes de veículos e se adequar às diretrizes de emissões de carbono. Também se registra a experiência internacional, tanto nos EUA como na Europa, da utilização de corredores ferroviários “short lines”, que são pequenas ferrovias que operam sub-ramais ou ramais secundários, como solução para o aproveitamento de ativos de vias e para o aumento da presença na matriz ferroviária de transporte de cargas em determinadas regiões, contemplando também o intuito, dentre diversos, de redução de custos logísticos à cadeia produtiva.

Outra janela de oportunidade poderá ser proporcionada com a aprovação do Projeto de Lei nº 261/2018, atualmente em tramitação no Senado Federal, o qual dispõe sobre a exploração indireta, pela União, do transporte ferroviário em infraestruturas de propriedade privada, autoriza a autorregulação ferroviária, disciplina o trânsito e o transporte ferroviário, altera decretos e leis pertinentes e dá outras providências, constituindo-se no Novo Marco Regulatório para o Transporte Ferroviário, conferindo flexibilidade e modernizando diversos aspectos do setor.

Conclui-se então ser fundamental a elaboração de uma política pública com foco no transporte ferroviário de passageiros, assim como a realização de estudos que visem subsidiá-la, que prevejam como ações concretas e factíveis dentro do seu escopo, a devida destinação dos ativos de infraestrutura ferroviária, com especial atenção aos trechos com potencial para serem usados prioritariamente para a implantação de um sistema de transporte de passageiros.





# PROJETO PARA DESENVOLVIMENTO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS

No mês de fevereiro de 2020, a Diretoria de Planejamento, Gestão e Projetos Especiais – DPLAN da Secretaria Nacional de Transportes Terrestres – SNTT do MInfra, iniciou um processo de discussão técnica e tratativas, objetivando o início de procedimentos para contratação ou para celebração de parcerias para a elaboração de estudos e pesquisas voltados ao estabelecimento de diretrizes, critérios, parâmetros e metodologias com vistas à implantação de um plano e de políticas para o desenvolvimento do transporte ferroviário de passageiros no país.

Vale lembrar e observar que, conforme as atribuições descritas no Livro de Estado e Caderno de Estratégias Governamentais da Política Nacional de Transportes, cabe ao MInfra definir as estratégias capazes de viabilizar os propósitos governamentais, neste caso, especificamente do modo de transporte ferroviário de passageiros, por meio de tratativas para a elaboração e a efetivação das diretrizes da Política Nacional de Transportes.

Assim, foram planejadas as seguintes etapas para o processo de elaboração e implementação da política de transporte ferroviário de passageiros:

**FIGURA 1:** Etapas do Projeto de Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros





TIRADENTES

3

# INSTITUIÇÕES QUE PARTICIPARAM DAS REUNIÕES

- I. Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT
- II. Associação Brasileira da Indústria Ferroviária - ABIFER
- III. Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP
- IV. Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos - ANPTrilhos
- V. Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários - ANTF
- VI. Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID
- VII. Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES
- VIII. Confederação Nacional de Transporte - CNT
- IX. Confederação Nacional de Municípios - CNM
- X. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT
- XI. Deutsche Bahn - DB
- XII. Empresa de Planejamento e Logística S.A. - EPL
- XIII. Frente Nacional de Prefeitos - FNP
- XIV. Instituto de Engenharia
- XV. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA
- XVI. Laboratório de Transportes e Logística da Universidade Federal de Santa Catarina - Labtrans/UFSC
- XVII. Ministério da Economia
- XVIII. Ministério da Infraestrutura
- XIX. Ministério do Desenvolvimento Regional
- XX. Rumo Logística - RUMO
- XXI. Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade de Santa Catarina - SIE/SC
- XXII. Secretaria de Estado de Transportes do Rio de Janeiro - SETRANS/RJ
- XXIII. Secretaria dos Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo - STM/SP
- XXIV. Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos - SPPI
- XXV. Senado Federal
- XXVI. Sindicato Interestadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários - SIMEFRE
- XXVII. Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S/A





# CONTRIBUIÇÕES APRESENTADAS NAS REUNIÕES

## 6.1 Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT

A ANTT enfatizou a necessidade de se adotar uma solução para os 10 mil km hoje sem qualquer utilização ou sem metas pactuadas, estabelecendo-se uma política pública ou um programa de devolução e solução para os trechos subutilizados, aproveitando da elaboração do PLS 261/2018, de questões de indenização e da oportunidade do Decreto nº 1832/1996 que já previa a devolução de trechos os quais seriam excedentes econômicos.

Diante do cenário de uma malha carente de destinação, a ANTT propõe um caminho de solução, sugerindo as seguintes propostas: (i) elaboração de estudo detalhado para diagnóstico da situação da malha ferroviária (VI, art. 5º da Lei nº 12.743/12); (ii) definição de políticas públicas para o transporte ferroviário de passageiros (I, art. 35 Lei nº 13.844/19) no âmbito do MInfra; (iii) articulação com o Congresso Nacional para o acompanhamento da pauta legislativa relacionada ao transporte ferroviário (I, art. 35 Lei nº 13.844/19); (iv) destinação de trechos ferroviários que venham a ser desvinculados do serviço concedido (XIX, art. 82, Lei nº 10.233/01), por meio do PLS 261 ou de outro instrumento, que venha a regular algum aspecto do processo licitatório, no âmbito do DNIT, do MInfra e da ANTT; (v) compartilhamento da infraestrutura de passageiros e cargas (VIII, art. 25 da Lei nº 10.233/01), o qual também é uma obrigação legal da ANTT; (vi) revisão da regulamentação do Operador Ferroviário Independente, que é uma autorização de caráter precário com regramento próprio, podendo ser de carga e passageiro, para equiparar o operador a uma concessionária, simplificando o processo, no âmbito da ANTT.

Em relação ao compartilhamento de infraestrutura de passageiros e cargas, a ANTT relatou que já existem regras claras que tratam desse assunto. Por exemplo, existe uma regra que especifica que “a concessionária deverá garantir ao terceiro interessado que possua outorga que permita a prestação do serviço de transporte ferroviário, o acesso à infraestrutura ferroviária e aos recursos operacionais da ferrovia”.

Nesses aspectos, o compartilhamento de carga e de passageiros será em direito de passagem e tráfego mútuo, devendo haver ainda: 1) a celebração de Contrato Operacional Específico de livre negociação entre as partes; 2) regras para coibir eventuais barreiras técnicas à entrada de outros operadores; 3) regras de prioridade para a circulação de trens de serviços, de passageiros e de cargas; 4) seguir a ordem de despacho, na qual o primeiro a chegar é o primeiro a sair.

## 6.2 Associação Brasileira da Indústria Ferroviária – ABIFER

Foram apresentadas as seguintes sugestões pela ABIFER:

**Agenda Legislativa:** (i) acelerar a aprovação do PLS 261/2018, não só pela importância na regulamentação de trechos existentes, como de trechos *greenfields*; (ii) considerar a Lei nº 13.448, de 5/6/20217, artigo 33, no qual os concessionários de serviços ferroviários poderão subconceder a manutenção e operação de trechos ferroviários aos entes federados interessados, desde que haja anuência do poder concedente, conforme regulamento”, desta forma, o MInfra poderia negociar previamente com as concessionárias a devolução de trechos eleitos de interesse para serem subconcedidos antes de se efetivar o aditivo da renovação; bem como o artigo 25 da mesma lei, no seu parágrafo 2, inciso iv, que permite “o desmembramento de parte da faixa de domínio



para entes federados que pretendam implantar o transporte ferroviário de passageiros”; (iii) incluir no Decreto 10.387 de 5/6/2020, que incentiva o financiamento de projetos de infraestrutura com benefícios ambientais e sociais, além dos sistemas de transporte urbanos sobre trilhos, como mon trilhos, metrô, trens urbanos e VLTs, os trens regionais de passageiros; (iv) criar incentivo para o transporte ferroviário de passageiros nos moldes do Regime Reporto, da carga, através de um projeto de lei ou de emenda a alguma Medida Provisória em andamento, que possua correlação com o tema; e (v) acelerar os processos de renovações antecipadas;

**Financiabilidade do Projeto:** (i) buscar financiamento por meio de organismos multilaterais como BIRD, BID, Banco de Desenvolvimento da América Latina e outros; (ii) utilizar o RETREM; (iii) investimentos cruzados: destinar ao transporte ferroviário de passageiros parte das outorgas das concessionárias ferroviárias de carga nos processos de renovação; (iv) criar investimentos cruzados na renovação de concessões rodoviárias (federais e estaduais), que possam ser destinados às ferrovias de passageiros; (v) utilizar *green bonds*; (vi) utilizar mercado de capitais (debêntures incentivadas, por exemplo) e fundos de investimentos e; (vii) outras formas (apropriação de recursos da CIDE, IPVA, pedágio, etc).

**Atratividade do Projeto:** (i) estruturação dos projetos pelo BNDES; (ii) proposição do transporte de cargas leves, em horários de vale, para aumentar as receitas; (iii) execução de projetos imobiliários no entorno das estações e de outros empreendimentos/ações para gerar receitas acessórias; (iv) seleção de trechos potenciais através de critérios bem definidos como demanda (existente e induzida), condições atuais da infraestrutura, EVTEAs ou estudos existentes, etc. e (v) estabelecimento de parcerias, para operação do sistema, por meio da ABRATI (entidade das empresas de ônibus).

**Isonomia:** (i) assegurar condições igualitárias a todos os competidores, locais e estrangeiros; e (ii) realizar consultas públicas para não limitar a concorrência.

A utilização de receitas acessórias é fundamental para o projeto, além da própria tarifa. Também reportou-se a necessidade que a Taxa Interna de Retorno – TIR seja avaliada não somente sob o viés financeiro, mas também sob o viés social, para elaborar um conceito de transporte ferroviário. A prioridade deve ser a política nacional, pois o restante decorre de uma política bem estruturada.

É necessário viabilizar os projetos por instrumentos de capital, ou até mesmo a estruturação de uma debênture que poderia ser comercializada como forma de fomento e de *funding*. Nesse processo seria fundamental destacar as externalidades positivas dos projetos, dentre elas, a ausência de gastos derivados pelo processo de desenvolvimento da malha urbana, pela diminuição de emissão de gases, redução de acidentes, pela diminuição de gastos de saúde, as quais poderiam ser capitalizadas e levantados como *funding*.

### 6.3 Associação Nacional de Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos)

A ANPTrilhos realizou uma exposição sobre a importância e a oportunidade de elaboração de uma política moderna para expansão do setor de transporte ferroviário no País, destacando a inexistência de uma política desenvolvida de forma específica para o setor, a falta de linhas dedicadas ao transporte regional de passageiros, bem como o número limitado de operadores atuais. Nesses aspectos, enfatizou alguns pontos de discussão para atrair e propiciar segurança ao segmento investidor-privado, que vão além do subsídio do governo, dentre os quais: 1) necessidade de regulação de tarifa e competitividade; 2) captura de boa parte das externalidades positivas do setor – redução do tempo de viagem e satisfação do usuário, diminuição de acidentes rodoviários e custos do sistema de saúde, geração de emprego e renda e ; 3) fontes alternativas e receita, advindas da exploração imobiliária e comercial, *Naming Rights*, *marketing*, dentre outros.

Segundo a ANPTrihos, a competitividade do transporte ferroviário de passageiros em relação ao de ônibus deve ser realizada de maneira sustentável, a exemplo do que ocorre na Europa. Na França, sete milhões de euros foram destinados à recuperação da *Air France* e está havendo remanejamento dos voos regionais para o trem por questões de sustentabilidade. Nesse sentido, uma das principais questões discutidas durante a concessão do VLT carioca foi a sobrevivência do setor, a qual dependia, além de uma tarifa adequada, de um aporte ou de um subsídio que mantenha a atratividade do setor privado, por meio da consolidação de um fundo garantidor, que diminua riscos e incertezas do negócio.

Para a ANPTrihos, a política deve propiciar uma regulação profissional e uma prestação de serviços com qualidade pré-estabelecida de acordo com os requisitos de gestão da infraestrutura (condições de acesso, licenciamento, certificação de segurança etc.), requisitos de segurança operacional (*safety*), requisitos de segurança pública (*security*), interoperabilidade em termos de material rodante, comunicação, sinalização, centro de controle, acessibilidade para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, instalações fixas, estações, oficinas, pátios, vias, sistema de alimentação elétrica, bilhetagem, regulação e controle e padrões e índices de desempenho.

Além disso, aquela Associação citou que devem ser abordados: i) formas de compartilhamento da via com trem metropolitano, envolvendo o acesso ao centro das cidades, ii) compartilhamento com outras infraestruturas de transporte incluindo a utilização da faixa de domínio; iii) compartilhamento com carga e a via - integral ou parcial e; iv) compartilhamento da infraestrutura, por meio de servidão de passagem e a conexão com aeroportos. Outros pontos a serem abordados estão associados ao planejamento e integração; à articulação institucional com Estados e Municípios, à gestão da arrecadação do sistema e à gestão de eventuais gratuidades, aos requisitos mínimos e interoperabilidade futura em termos de segurança operacional, à agilidade dos licenciamentos e; à consideração dos benefícios ambientais do sistema como contrapartida das obrigações de compensação.

## 6.4 Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP

A Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP expôs que o transporte sobre trilhos é o que produz as melhores externalidades positivas, portanto o foco deve ser no desenvolvimento desse modo de transporte, sendo a União, a responsável pela coordenação e elaboração de uma Política Nacional que envolva todas as iniciativas e as propostas setoriais. No campo da política ferroviária, é necessário que o projeto e o planejamento do sistema intercidades e mega metropolitanos se subordinem às diretrizes de planos de desenvolvimento regionais e de desenvolvimento urbano.

Em relação à implantação de um marco regulatório nacional, a ANTP destacou que a Política Nacional de Mobilidade Urbana é muito genérica, voltada a macro diretrizes e princípios, portanto, a política ferroviária de passageiros deve abordar aspectos mais concretos, tais como contratos, novos modelos de negócios, custeio e investimento e alguns aspectos abordados pelo PL 7.063/2017, o qual se propõe transformar a concessão patrocinada em concessão de parceria. O setor entende que o custeio não pode ficar a cargo do usuário que paga o transporte, devendo existir fontes alternativas, tais como publicitárias e negociais. Todavia, para haver um custeio mais consistente do setor, será necessário um estudo de novas fontes de financiamento. Nesse caso, serão importantes iniciativas trazidas pela nova lei de concessões (PL 7.063/2017).

A ANTP mencionou ainda que o novo marco regulatório deverá contemplar a discussão da atividade de transporte metropolitano. Para isso, a OCDE, por meio do Fórum Internacional de Transporte, ao analisar as experiências de maior sucesso no mundo, especialmente na região metropolitana de Seoul, elaborou uma série de recomendações de forma a contribuir para a resolução da articulação interfederativa.

## 6.5 Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários - ANTF

A ANTF informou que, conforme orientação do TCU contendo recomendações para destinação de trechos subutilizados e estudos desenvolvidos pelas concessionárias para as destinações desses trechos, observando a vocação e a melhor utilização, desenvolveu uma metodologia para oferecer uma destinação específica para os trechos a serem devolvidos, havendo a possibilidade de aproveitamento dos segmentos por meio de VLT, *shortline*, trens turísticos, ou trens intercidades, os quais se associam ao transporte de passageiros.

Segundo a ANTF, no entanto, é preciso rever a obrigatoriedade do compartilhamento de transporte nos contratos das concessionárias, que determinam a liberação de uma faixa para o transporte ferroviário, inviabilizando o transporte de cargas, a exemplo do caso do contrato da MRS, no qual se previu a segregação de transporte de passageiros dentro do município de São Paulo, por verificar que o compartilhamento era inviável.

Para tanto, deve-se evitar o compartilhamento nos trechos com média e com alta intensidade do transporte de carga, por questões de segurança. Outro ponto ressaltado a esse respeito é que o modelo brasileiro não deve ser comparado ao europeu, devendo, portanto, ser avaliada com muita cautela essa possibilidade. Relatou-se que no projeto do TIC chegou-se à conclusão de que seria necessária uma terceira faixa exclusiva para passageiros, a fim de evitar os problemas com o compartilhamento.

Na opinião da ANTF, o PLS 261/2018 apresenta caminho interessante para viabilizar a utilização de trechos ociosos.

## 6.6 Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID

Segundo o BID, o legado de ferrovias foi perdido nos últimos 30 anos, de maneira que há um esforço, nos últimos dez anos, de capacitar o setor e de adaptar novas estratégias, tecnologias e conhecimentos. Vários desses projetos são trabalhados com parceiros, pois nenhuma multilateral consegue isoladamente financiar uma ferrovia. Assim a relação com vários multilaterais faz com que o setor ferroviário seja prioritário para o banco.

De forma que o BID, à exemplo do metrô de São Paulo, trabalha como parceiro em vários projetos na parte de inovação, de melhoria de serviço, de uso do solo nas estações e de receitas acessórias, trazendo maior valor agregado. Nesses aspectos, destaca-se a capacidade do BID de atuar em determinado projeto de maneira integral, por meio de uma equipe multidisciplinar, com uma variedade de opções e de alternativas.

Outros trabalhos de destaque são a estruturação de capacitação em trilhos no Ministério do Desenvolvimento Regional com a elaboração de um guia prático para estados e municípios, em parceria com Asian Development Bank - ADB; fomento do uso do solo para geração de receitas, subsídio cruzado e receitas acessórias no Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável em Belo Horizonte; cooperação técnica com o Trem Intercidades em São Paulo (CPTM) para modelagem de parceria público-privada, e toda parte de estruturação e conhecimento com títulos verdes, plataformas sustentáveis; parcerias com CBI, MInfra, Ministério da Economia, Green Climate Fund - GCF e Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais para primeira emissão de título verde no âmbito do BID.

Outro projeto de importância nacional para o BID é o TIC em São Paulo, focado em negócio e parceira, além de integração para sobrevivência a longo prazo. Os projetos do metrô e do TIC em São Paulo estão estruturados dentro de um planejamento da macrometrópole, no qual o projeto de transporte não pode ser visto como um elemento único, mas sim integral. Dessa maneira, não adianta fazê-lo com a melhor tecnologia e a melhor infraestrutura, se não está integrado ao modelo de negócio.

Na opinião do BID, uma ferramenta útil para elaboração de planos é o *Transit Oriented Development* - TOD, desenvolvido nos Estados Unidos, o qual visa trazer o conhecimento do entorno do patrimônio, o qual é de extrema importância para ferrovias. Esse recurso é utilizado na Alemanha, na Ásia, principalmente na Coreia e no

Japão, a partir de shopping e de grandes estruturas e, na Colômbia, nos BRTs e nos metrô, sendo uma oportunidade para fomentar projetos ferroviário de passageiros, sabendo-se da dificuldade financeira de estados e municípios que não mudará nos próximos dez anos e da necessidade de trazer eficiência para o sistema.

Acredita-se hoje que os fundos verdes estejam associados à integração e à oportunidade de transparência. A tendência é uma procura maior desses recursos, e uma tentativa de trabalhar parcerias para acessá-los, não somente de maneira *business as usual*, mas abrangendo novos *players* para fomentar novos investimentos. Nessa área, o Brasil é um piloto, que tem tido a atenção de todo o restante do mundo.

Segundo o BID, definir o negócio é a prioridade, antes de realizar o estudo de demanda, tendo em vista que a demanda só é importante se a tarifa é parte do investimento ou do financiamento. Se forem trabalhados serviços, pode não haver tarifas ou utilizar a tarifa cruzada, o que depende de cada caso. O estigma que a tarifa é um problema pode ser superado, pois depende do que é o seu serviço. Pensar a tarifa é básico no planejamento de transporte, mas não como negócio financeiro. No caso de San José, a tarifa não é requerida, porque há subsídio do governo e outros investimentos, como receitas acessórias, que fazem parte importante do negócio.

## 6.7 Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES

Em sua apresentação, o BNDES enfocou a necessidade de haver uma visão sistêmica do transporte, não apenas do transporte sobre trilhos, mas de um sistema integrado e multimodal. Além disso, ponderou ser necessário reduzir as externalidades negativas do transporte privado, atendo-se aos planos de mobilidade e da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Nesses aspectos, defendeu a necessidade de primar por um sistema que adote a arrecadação centralizada, a integração operacional e institucional, que ofereça fundos e recursos alternativos, que integre as diferentes esferas do poder público federal, estadual municipal e adequa a oferta e a demanda de transportes, que racionalize os serviços e apresente um novo transporte orientado à sustentabilidade. Há portanto, necessidade de melhoria na segurança jurídica e nas garantias públicas, principalmente nas PPPs em que é exigida contraprestação ou aporte financeiro, cabendo ao setor público fazer o seu papel de regulador e de fiscalizador.

O BNDES corrobora como fundamental realizar estudos de pré-viabilidade para investimentos em infraestrutura e serviços de transporte de passageiros em parcerias com entidades internacionais com recursos não reembolsáveis para avaliação de aspectos técnicos, socioambientais, econômico-financeiros e políticos, visando a proposição do melhor arranjo para o setor. Ainda, na opinião do BNDES, há necessidade de se criar um fundo garantidor para segurança do investidor e de uma câmara de compensação para questões de custeio do projeto.

De acordo com o BNDES, o sistema não consegue se sustentar com tarifa, sendo ideal que receitas alternativas e subsídios cruzados sejam avaliados e implementados para manter o sistema em operação. Relatou-se que se encontram disponíveis linhas de crédito para mobilidade urbana e ambiental, estando ambas as linhas liberadas para o Retrem na aquisição de material rodante.

## 6.8 Confederação Nacional do Transporte – CNT

A CNT relatou os principais entraves no planejamento de transporte no Brasil: (i) não continuidade dos projetos; (ii) falta de uma política estruturante para o setor; (iii) não seguimento da sequência natural de execução de um projeto (Estudo de viabilidade - Projetos básico/executivo - Licenciamento Ambiental - Aprovação de órgãos legais); e (iv) fonte escassa de recursos.

A CNT se colocou à disposição do MInfra para ajudar nas questões relacionadas à estruturação financeira para projetos, especialmente para os que tem relação ao transporte de passageiros, sobre três pontos: linhas de finan-

ciamento, fontes alternativas de receitas e política para definição de tarifas. Nesta parte ressaltou a necessidade de subsídios para o transporte de passageiros, citando exemplos da Europa e da América do Norte.

Foi citada também pela CNT a necessidade de estimular a participação das entidades privadas, por meio de segurança jurídica, sistema de regulação clara para o setor e embasamento legal bem definido. Também expôs alguns pontos para expansão do transporte ferroviário de passageiros: projetos novos, utilização de trechos desativados da malha ferroviária concedida e utilização da malha ferroviária atual (com vias com tráfego compartilhado ou segregado).

## 6.9 Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT

O DNIT apresentou dados de operação das ferrovias brasileiras, como extensão, frequência de trens/dia por concessionária, apontou os números da tendência de malha a ser desativada em função da renovação antecipada dos contratos e ressaltou a possibilidade de realização de estudos de viabilidade pela autarquia na realização de licitação nesse ano que tem como um dos produtos o estudo da vocação de trechos de linhas férreas para o transporte de passageiros ou para implementação de *shortlines*.

Foi apresentada análise sobre o novo Decreto de desfazimento de bens (Decreto nº 10.161, de 09 de dezembro de 2019), sendo que o processo de alienação dos bens foi discutido amplamente, de tal maneira que, a partir de um consenso foi estruturada a Instrução Normativa nº 15/DNIT, de 05 de maio de 2020, com vigor a partir de 01 de junho de 2020, a qual estabeleceu parâmetros e procedimentos para alienação dos bens móveis ferroviários inservíveis, não arrendados, de propriedade do DNIT, de que trata o Decreto nº 10.161/2019. A Instrução abrange a alienação de vagões, locomotivas, equipamentos de via, equipamento de oficina e veículos rodoviários. Em relação aos bens arrendados, o DNIT aguarda a conclusão do trabalho da ANTT para verificar como a concessionária fará a alienação conjunta dos bens não arrendados com os arrendados.

## 6.10 Deutsche Bahn - DB

Na visão da Deutsche Bahn, a conexão de trens com o aeroporto, a exploração comercial dos terminais ferroviários para geração de receitas acessórias e o compartilhamento de trilhos, a exemplo do que ocorre na Alemanha, em Frankfurt, no qual são transportados mais de um milhão de toneladas de carga e treze milhões de passageiros por dia é crucial para o desenvolvimento do setor. No Brasil, existe uma demanda reprimida de passageiros, principalmente nas cidades conurbadas de São Paulo e Rio de Janeiro, a ser aproveitada por meio de um projeto bem estruturado, associando mecanismos de mitigação de riscos e prazos adequados de concessão, que podem atrair a atenção dos investidores independentemente da concessão de subsídio do Governo.

Em termos de estudos para subsidiar à Política Pública, a DB informou que, em 2014-2015, o LabTrans da Universidade Federal de Santa Catarina produziu um detalhado trabalho, junto à ANTT, sobre o fortalecimento do marco regulatório do transporte de passageiros sob trilhos, o qual contém uma biblioteca de experiências internacionais, com informações importantes sobre o serviço regulado, a questão de compartilhamento e não compartilhamento, tarifas e autoridades metropolitanas.

Ressalvou-se que, replicar conceitos advindos de outros países para a realidade brasileira com um quadro regulatório e instituições complexas pode não ser assertivo. No entanto, a DB vem elaborando o Plano de Desenvolvimento para a macrometrópole PANT-L, com um grande desafio de conjugar todos interesses e formar um *pipeline* de projetos financiáveis dentro de um quadro regulatório complexo como o Brasil, no qual as atribuições e as competências do Estado precisam dialogar com as competências das concessões federais, para que possa ser desenvolvido um conceito integrado para infraestrutura, porque a infraestrutura de cargas e de passageiros precisa ser integrada e ser multimodal.

A DB defendeu que é possível o compartilhamento da carga e de passageiros, conquanto que sejam consideradas as características de transporte do país. No Brasil, o transporte cargas e de commodities utiliza trens lentos e pesados, que muitas vezes, não é adequado ao trem de passageiros, mas existem outros modos de carga, tais como o transporte de carga unitizada ou geral que tem uma característica de carga mais urbana. Nesse sentido, deve haver uma mudança de paradigma no Brasil, para que o transporte de carga unitizada possa ganhar importância e competitividade frente ao transporte rodoviário, em termos de segurança e de preços.

Atinente ao PLS 261/2018, ponderou-se que o novo regramento tornará possível a exploração de faixas de domínio que são *brownfield* para utilização de VLT, trens intercity, trens urbanos e até transporte de cargas no modelo *smart logits* com trens de maiores velocidades para maximização de receitas acessórias, o que acelerará o desenvolvimento do setor.

A Deutsche Bahn preconiza que o Plano Diretor deva ser usado como ferramenta para garantir uma visão de Estado de longo prazo para o transporte de passageiros, trazendo oportunidades e mitigando riscos para atrair investimentos para o Brasil.

Nesses aspectos, o Plano Diretor deve seguir as seguintes características fundamentais: a) ser multimodal e integrado; b) possibilitar acesso a investimentos; c) garantir sustentabilidade; d) ser mais técnico do que político; e) garantir penetração e; f) possuir reputação.

O Plano de Estado deve ser sustentável, atendo-se não somente à TIR financeira, mas também à TIR econômica, ligada às externalidades positivas que os projetos gerarão, às quais estão relacionadas aos dezesseis Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS.

Esse plano deve resguardar o ponto de vista técnico e tentar estar ao máximo blindado de qualquer interesse político. Deve também ter penetração em todas as esferas, não apenas transporte, mas logística, infraestrutura, energia, política e alta penetração no âmbito da sociedade e das comunidades, à exemplo das linhas 8 e 9 de São Paulo, nas quais o projeto foi elaborado de forma muito bem estruturada e organizada, inclusive internacionalmente, para atrair investidores.

É crucial transformar o plano em lei, o que colabora para blindar e para garantir que orçamento seja aplicado nos projetos selecionados, de forma que um governo posterior siga obrigatoriamente a mesma cartilha, a exemplo do Plano Diretor da Alemanha.

A Deutsche Bahn compartilhou a experiência da Alemanha em que o plano é predominantemente *brownfield*, ou seja, a prioridade é melhorar o que se tem, para depois planejar projetos *greenfield*. Discutindo uma metodologia para elaboração do plano, a DB destacou as etapas de formulação do planejamento de transportes, as quais se orientam a partir da experiência alemã.

Na primeira fase técnica que define o plano, deve-se observar a demanda e os cenários para 30-40 anos, de maneira que, em qualquer projeto, só se consegue fazer o dimensionamento de CAPEX, de OPEX, e da TIR, se há um estudo de demanda bem feito.

Na segunda fase, deve-se modernizar a metodologia de avaliação da matriz multicritério, a qual sofre mudanças durante o tempo, com a introdução de novas tecnologias tais como o UBER e vários aplicativos, bicicletas e drones, necessitando-se que a cada cinco anos, os planos sejam reavaliados.

Na terceira fase, verifica-se a matriz de transporte, utilizando-se como tendência o sistema que o Estado de São Paulo usa, que a EPL já usa, e que o Governo do Rio já está utilizando que é o software Visum da PTV. Nesse software é inserida toda infraestrutura atual (rodovia, ferrovia, porto, hidrovias), bem como o cenário projetado de demanda de carga e de passageiros, obtendo-se os gargalos. A partir dos gargalos constantes de todos os projetos que entram para serem avaliados, em um *pipeline* de governo, tem-se a solução para os problemas levantados.



Na quarta etapa, inicia-se uma avaliação de projetos no Ministério da Infraestrutura, que atuará com o setor público e privado nas três esferas de governo. Depois de identificados os gargalhos, o governo recolhe sugestões de projetos dos estados, dos municípios, do governo federal, do setor privado e das associações. Excluem-se os projetos que não atendem a três critérios: a) não apresenta soluções para gargalhos; b) opõem-se a outras proposta (*overlap*), como por exemplo, o prefeito que queria um VLT e o governador, um BRT, necessitando-se analisar qual seria a solução mais apropriada para o estado, para aquela cidade e para o país, o que leva a exclusão da proposta oposta e; c) não está alinhado ao interesse público do ponto de vista de benefícios e impactos positivos esperados para o país.

Na quinta etapa, estabelece-se uma matriz de prioridades, nas quais diversos critérios são observados, dentre eles, ambientais, recursos financeiros e técnicos. Nessa fase, os projetos são ordenados segundo a importância na posição de 1 a 1000 numa visão de treze anos de plano.

Na sexta etapa, realiza-se consulta pública a instituições, associações, representantes da comunidade e da indústria. Por fim, na sétima etapa, decide-se ou não sobre a validação do plano e, na oitava etapa, o projeto é levado para ser votado no parlamento.

Na experiência da Deutsche Bahn, a utilização de ferramentas tecnológicas como o *Big Data* e inteligência artificial, não só relacionadas a empresas de tecnologia móvel, são tendências mundiais para estimativa da demanda. Hoje utiliza-se a ferramenta de *open track* para verificar a localização de edifícios e de locais de concentração de pessoas, permitindo coletar todos os dados e determinar origem e destino, de forma preditiva, a qual é útil para elaboração de planos de transporte.

A DB defendeu, que para tanto, é primordial realizar estudo de demanda e de destinação de trechos ociosos por meio de *shortlines* e de trens turísticos e de observação dos planos diretores municipais e estaduais na elaboração de um plano nacional para aproveitamento destes dez mil km de corredores, sendo inoportuno estipular as obrigação de aspectos técnicos como tipo de bitola ou sinalização, mas buscar modos de promover a interoperabilidade do sistema por meio de um plano de desenvolvimento integrado para os investidores, com previsão de obtenção de cargas através de ligações com portos e com plataformas logísticas. Nesse sentido, o transporte de passageiros pode começar com trens mais lentos e com níveis de serviços mais baixos, podendo se preparar para demandas futuras de alta velocidade.

## 6.11 Laboratório de Transportes e Logística da UFSC - LabTrans

O LabTrans ressaltou a elaboração de estudo, em parceria com a ANTT, para subsidiar o aprimoramento do arcabouço regulatório do transporte ferroviário de passageiros, no qual foram identificadas boas práticas distribuídas em sete dimensões: Jurídico-legal, Institucional, Operacional e tecnológica, Gestão e controle, Econômico-financeira, Ambiental e Segurança.

A UFSC apresentou mapa com expansão da rede para potenciais demanda a serem atendidas e propostas para a formulação da política e para o plano de desenvolvimento como: elaborar instrumento que estabeleça elementos de política para o desenvolvimento da modalidade; definir conjunto de diretrizes que possibilite a identificação, a avaliação e o estabelecimento de ações; compatibilizar a infraestrutura da malha ferroviária existente; apresentar critérios e cenários para a expansão da rede e dos serviços; desenvolver critérios de segurança nas operações ferroviárias; regular o uso da via ou da faixa de domínio; atrair investidores, garantindo-se a segurança jurídica e financeira; elaborar projetos contemplando conversão dos custos de mercado associados; avaliar as externalidades positivas (meio ambiente, segurança e atrasos); adotar títulos verdes; identificar custos, fontes de receitas e receitas acessórias (comércio do entorno); identificar polos de carga de alto valor agregado e; harmonizar os serviços (ferroviário e rodoviário).

## 6.12 Ministério da Infraestrutura

### 6.12.1 Gabinete do Ministro

Foram abordadas questões sobre a abertura e a desburocratização do setor de transportes, incluindo inicialmente o Programa ProBrasil, cuja vertente no eixo Ordem é focada nas reformas legais e infralegais relacionadas com: melhorias regulatórias, atração de investimentos privados, previsibilidade regulatória e segurança jurídica, melhoria do ambiente de negócios, mitigação de impactos socioeconômicos, governança e planejamento integrado.”

No âmbito das Reformas legais, destacou-se o PLS 261/2018 que traz uma abertura do setor de transporte ferroviário por meio da outorga e a experiência positiva da Portaria 93/2020 para o setor aéreo brasileiro que “disciplina a celebração, prorrogação, renovação e o aditamento dos contratos de exploração comercial que envolvam a utilização de espaços no complexo aeroportuário incluído no Plano Nacional de Desestatização - PND ou qualificados para parcerias no Programa de Parcerias e Investimentos - PPI”.

Assim o setor aéreo conseguiu obter grandes volumes de receita não tarifárias e de receitas imobiliárias, o que pode também ser feito para o transporte ferroviário de passageiros. Desta forma, deve possibilitar que o explorador ferroviário possa fazer contratos comerciais dos imóveis que estão em seu domínio relacionados a outras atividades que não estejam diretamente ligadas a operações ferroviárias: indústrias, hotéis, shopping centers e de outras áreas comerciais, que é exatamente o que a Portaria MInfra nº 93/2020 aborda para o setor aéreo.

Salientou-se a questão do subsídio para o transporte de passageiros e destacou-se que não necessariamente precisa haver subsídio nesse tipo de transporte para que ele se mantenha no mercado, afirmando que o transporte de passageiros consegue sim ficar sem o subsídio, a exemplo do Japão no qual 65 a 80% são de receitas não tarifárias.

O PLS261/2018 traz um novo paradigma para o financiamento dos projetos, possibilitando maior liberdade econômica em relação à receita das tarifas, ao tornar possível o parcelamento no solo no entorno das estações, criando novas formas de remuneração.

### 6.12.2 Secretaria Executiva

Foi destacado o Decreto de Desfazimento, o qual auxilia na resolução dos problemas de vagões abandonados no centro das cidades. Por ocasião das negociações das renovações, alguns pleitos de importância para melhoria do transporte vão ser renegociados ou trechos que não apresentem interesse para renovação podem ser aproveitados para o transporte de passageiros. Segundo o Assessor da Secretaria Executiva, no Brasil o transporte de passageiros ficou esquecido, entretanto a oportunidade de investir nesse tipo de transporte está sendo aproveitada na Europa e no Japão, os quais tem conseguido conciliar o transporte ferroviário de passageiro com a parte imobiliária das estação de serviços, a partir da instalação de *shoppings*, setor hoteleiro, e entregas de alto valor agregado, na qual a carga sai do aeroporto e será transportada em seguida em um vagão de passageiros. A partir desse modelo, pode-se gerar receitas com aluguel, bicicletário e guarda volumes, e ainda explorar a temática da sustentabilidade, pensando-se em estações com captação de água e energia solar, de forma a reduzir o custo e dar uma viabilidade ao transporte de passageiros. Para tanto, é preciso pensar primeiro na política.

### 6.12.3 Subsecretaria de Sustentabilidade

Foi destacada a importância do assunto sobre Finanças Verdes que podem ser instrumentos para estimular o desenvolvimento sustentável e a destinação de recursos para projetos com viés ambiental voltados para as mudanças climáticas, destacando os benefícios dos títulos verdes tanto para os investidores como para os emissores.

#### 6.12.4 Departamento de Transporte Ferroviário – DTFer

Foi contextualizada a situação do PLS 261/2018 que trata principalmente de autorização para exploração da infraestrutura ferroviária. Ao tramitar pela Comissão de Infraestrutura, o MInfra foi convidado a se manifestar sobre o PLS, exigindo assim da Pasta a realização de *workshop* e reuniões com o Ministério da Economia para delineamento de proposta mais robusta, que atualmente será apresentada ao Ministro.

Foi detalhada a diferença entre o transporte ferroviário no regime de direito público, o qual possui características de reserva de capacidade, diversas metas de desempenho, teto tarifário, prazo contratual determinado e reversibilidade dos bens, e no regime de direito privado, o qual se caracteriza por ser feito por meio de autorização, livre oferta de capacidade, liberdade de preço, metas apenas de segurança patrimônio privado, não reversibilidade de bens e de perpetuidade. Nesses aspectos, a autorização tem a finalidade de proporcionar maior viabilidade econômica nos trechos que apresentam maior risco de mercado.

Um pontos cruciais do PLS 261/2018 é a auto regulação ferroviária. O órgão regulador ferroviário regula a segurança do trânsito e do transporte, resolve as contestações e decide os conflitos, realizando a fiscalização quanto à segurança da linha. Nesse sentido, ANTT regulará a segurança e fará a fiscalização e o acompanhamento desses aspectos.

Quanto ao transporte de passageiros, uma das inovações na estrutura do Projeto diz respeito às operações urbanísticas. De acordo com o art. 56, “o projeto de implantação de infraestrutura ferroviárias abrange projeto urbanístico do entorno, destinado a minimizar possíveis impactos negativos e a propiciar aproveitamento eficiente do solo urbano de modo a maximizar os efeitos positivos para a mobilidade urbana”.

Outras facilidades trazidas pelo PLS 261/2018 ao autorizatário foram as possibilidades de o poder concedente poder alienar, ceder ou arrendar à operadora ferroviária autorizatária bens móveis e imóveis. Esse ponto apresenta-se como solução para incentivar o transporte ferroviário; de forma que o autorizatário poderá promover desapropriação por meio da emissão de DUP, o que permitirá a existência de projetos *greenfields* e alteração do Subsistema Ferroviário Federal (SNV) por ato do Poder Executivo.

Por meio do PLS 261/2018, o projeto urbanístico poderá ser delegado à operadora ferroviária, sendo possível à SPE alienar ou explorar comercialmente os imóveis, possuindo legitimidade para arrecadar contribuição de melhoria.

#### 6.13 Secretaria de Estado de Transportes do Rio de Janeiro – SETRANS/RJ

Foram apresentados o Trem de Passageiros da Ferrovia Rio-Vitória, o Trem Turístico Rio-Minas e os Trens Turísticos Regionais. A SETRANS/RJ verificou a oportunidade de trazer na política incentivos para o assunto de trens turísticos. Nesses aspectos, recentemente a Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro publicou uma lei estadual tratando do assunto e atualmente o Estado do Rio de Janeiro pleiteia que parte da indenização que o Governo Federal receberá com a devolução dos trechos da FCA seja utilizada na implantação desses trens turísticos. Foi informado que está sendo desenvolvido o Plano Estratégico Ferroviário do Rio de Janeiro.

#### 6.14 Secretaria de Transporte Metropolitano do Estado de São Paulo – STM/SP

Para a STM/SP a importância em investir no transporte ferroviário de passageiros abrange diversos aspectos, tais como: melhorar a acessibilidade entre regiões metropolitanas e cidades-polo; viabilizar a expansão da infraestrutura de transporte, aliviando as rodovias e as vias urbanas; alterar a matriz de transporte, contribuindo para a diminuição do uso do automóvel; gerar oportunidade de negócios e de empresas no segmento ferroviário e tecnológico e; proporcionar menores impactos ambientais.

O transporte de passageiros e de carga por meio de linhas férreas, segundo a STM/SP, deve ser trabalhado de maneira dinâmica e compartilhada entre linhas. Dessa maneira, foi enfatizado pela Secretaria a necessidade da união de esforços dos diversos entes federados para elaborar projetos qualificados para o transporte de passageiros, a exemplo da viabilização do Trem Intercidades que liga São Paulo a Campinas – TIC.

No que se refere aos pontos de interesse no processo de debate da Política Nacional, a SMT/SP destacou os seguintes itens: a elaboração de projetos com preços competitivos, a promoção do equilíbrio tributário e a questão da competitividade entre a indústria nacional e internacional.

Ressaltou também, no caso do estado de São Paulo, que a parceria com o Governo Federal permitiu a criação de mecanismos de financiamento e possibilidade de dar competitividade à indústria nacional, para a qual a questão tributária é de importância central para o processo.

Para o caso de São Paulo, foi citado que o modelo de remuneração será do tipo composto de: 1) tarifa técnica por passageiro transportado, para os serviços TIM e Linha 7 e; 2) tarifa regulada para os serviços TIC similar à dos serviços de ônibus. Neste tipo de modelo, procura-se o máximo aproveitamento das receitas acessórias. No modelo do TIC + TIM + Linha 7, foram consideradas as premissas tradicionais de receitas acessórias, as quais são um componente importante de custeio do sistema. Portanto, tem-se buscado capturar as receitas não tarifárias, não operacionais, a exemplo do sistema de trilho de Hong Kong, em que 67% da receita não advém da bilhetagem, mas desse tipo de custeio.

### **6.15 Vale S.A.**

A Vale enfatizou que investimentos maiores e parcerias com o setor privado podem ajudar a alavancar a retomada do crescimento econômico. Por sua vez, ressaltou que atua a bastante tempo com prestação de serviço regular de passageiros na Estrada de Ferro Carajás, desenvolvendo estudos, pesquisas de satisfação do usuário e ajustes para garantir o nível de conforto, qualidade e segurança de seus serviços, além de viabilizar e de harmonizar o compartilhamento da infraestrutura com o transporte de carga.





# SÍNTESE DAS CONTRIBUIÇÕES

As reuniões participativas permitiram construir um diagnóstico preliminar sobre a temática do transporte ferroviário de passageiros, a partir da contribuição dos principais *stakeholders*: representantes de operadores de transportes de passageiros sobre trilho, transportadores ferroviários de carga, indústria ferroviária, bancos de fomento nacional e multilateral, operador de transporte de passageiro no mercado internacional, órgão públicos das esferas federal e estadual e outras entidades representativas do setor de transportes e dos municípios brasileiros.

Observando todas as exposições, ponderações e considerações que ocorreram nas reuniões é possível listar um rol de pontos relevantes a serem considerados na elaboração da Política Pública que se pretende propor e que devem balizar as próximas ações para sua consecução:

- I. Ausência de uma política estruturante e desenvolvida de forma específica para o setor de transporte ferroviário de passageiros;
- II. Demanda pela formulação de uma política tarifária eficiente e adequada a necessidade de cada mercado, considerando fortemente receitas acessórias ou não tarifárias, conforme experiências internacionais, em especial da Ásia e da Europa;
- III. Pleitos por equilíbrio tributário e política de incentivos à indústria ferroviária nacional a fim de lhe conferir competitividade no mercado mundial;
- IV. Ausência de planejamento de longo prazo considerando oportunidades e mitigando riscos, definindo cenários e critérios indicativos para a expansão dos serviços e da infraestrutura ferroviária, considerando a integração com os outros modos de transportes (aeroportos e terminais de integração com o modo rodoviário) de modo a tornar o setor de transporte ferroviário atrativo aos investimentos privados, inclusive internacionais;
- V. Necessidade de definição de diretrizes claras e objetivas quanto à viabilidade de compartilhamento da infraestrutura ferroviária e à necessidade de segregação de seu uso, considerando as características do transporte de carga no Brasil e a grande necessidade de ampliá-lo com vista aos ganhos logísticos e competitividade que o País requer;
- VI. Demanda pela formulação de rol de alternativas, se possível hierarquizadas de forma técnica e objetiva, para destinação/utilização da malha ferroviária ociosa e com baixa utilização, definindo uma política de incentivos ou indutora do desenvolvimento do transporte ferroviário de passageiros;
- VII. Oportunidade de desenvolvimento do transporte ferroviário de passageiros em decorrência das renovações antecipadas das concessões ferroviárias de carga, havendo vasta extensão da malha com alta probabilidade de devolução à União, a qual poderá ser destinada a exploração de novos negócios como *short lines*;
- VIII. Existência de demanda reprimida e de mercados latentes para o transportes terrestres de passageiros;
- IX. Oportunidade de potencializar as externalidades positivas do modo ferroviário, inclusive considerando nos modelos de negócios a monetização das reduções de emissão de gás carbônico por meio de *Green Bonds*;
- X. Necessidade de observação dos planos de desenvolvimento dos estados e planos diretores dos municípios na proposição de um Plano de Desenvolvimento em nível nacional, considerando inclusive a metodologia *Transit Oriented Development - TOD*;



- XI.** Pleito por revisão na obrigatoriedade do compartilhamento de transporte nos contratos das concessionárias;
- XII.** Demanda por estudos de pré-viabilidade qualificados, considerando as externalidades positivas, receitas acessórias e não tarifárias, de modo a facilitar linhas de créditos para investimentos em infraestrutura e serviços de transporte de passageiros, avaliando-se a possibilidade de criação de fundo garantidor ou câmara de compensação para eventual custeio do projeto;
- XIII.** Necessidade de indicação de parâmetros/indicadores serviços de qualidade definindo requisitos de gestão da infraestrutura, segurança operacional, requisitos de segurança pública, interoperabilidade (material rodante, comunicação, sinalização, centro de controle), acessibilidade para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, instalações fixas, estações, oficinas, pátios, vias, sistema de alimentação elétrica e bilhetagem.
- XIV.** Oportunidade de melhorias regulatórias: (i) proposição para setor ferroviário de instrumento similar à Portaria nº 93/2020 do MInfra para o setor aéreo e (ii) aprovação do PLS nº 261/2018; e
- XV.** Indicação de agenda legislativa relacionada aos objetivos pretendidos pela proposição da Política Pública em construção.





N202

VIAGÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL

N202

MARIA FUMAÇA

COM RETORNO AO PASSADO

FFRR

Entre Caspary - Farfall - Canela - Barão

1ª CLASSE

APITE



# PRÓXIMOS PASSOS - ENCAMINHAMENTOS

## 8.1 Política para o desenvolvimento do transporte ferroviário de passageiros

O projeto para a elaboração da política para o desenvolvimento do transporte ferroviário de passageiros no país foi dividido na proposta das seguintes etapas conforme a seguir:

- **Etapa 1** - Alinhamento com o Setor

As reuniões participativas, realizadas nos dias 08, 15, 23 e 29 de julho, constituíram uma das ações dessa macroatividade, nas quais foi possível colher subsídios, por parte dos diferentes atores, para a formulação da política para transporte ferroviário de passageiros. Além dessas reuniões foram realizadas reuniões de alinhamento internas e externas ao MInfra.

- **Etapa 2** - Consulta Estruturada

As sugestões e considerações recebidas por meio das reuniões participativas serviram de base para a etapa de consulta estruturada, na qual será possível, mediante perguntas orientadas, a identificação, o detalhamento e o aprofundamento de temas trazidos à tona durante as reuniões, bem como triagem e definição do potencial de contribuição de cada instituição em relação aos quinze temas destacados nas reuniões participativas. Também será objeto da consulta estruturada, identificar potenciais parceiros para elaboração do Plano de Desenvolvimento.

- **Etapa 3** - Parceria

Nesta etapa será realizada parceria com uma instituição de renomada e de notória experiência e conhecimento relativos ao transporte ferroviário de passageiros com o objetivo de apoiar o Ministério da Infraestrutura na elaboração da Política para desenvolvimento do transporte ferroviário de passageiros.

- **Etapa 4** - Estruturação dos Resultados

As informações e os subsídios obtidos nas etapas anteriores serão analisados, consolidados e categorizados em temas a partir de afinidades de contexto gerando contribuições para definição dos atributos da Política. Por meio da parceria será produzido diagnóstico do TFP, assim como realizado um *benchmarking* de experiências internacionais.

- **Etapa 5** - Definição dos Elementos da Política

Na definição dos atributos serão consideradas, além dos subsídios das etapas anteriores, as políticas públicas afetadas ou relacionadas com o transporte ferroviário de passageiros, de maneira a buscar o alinhamento entre elas, definindo os objetivos, diretrizes e instrumentos. Assim, as contribuições obtidas poderão ser priorizadas levando em consideração o caráter técnico e político. Após essa atividade haverá uma análise de aderência com a Política Nacional de Transportes e o planejamento estratégico cujo resultado será a definição dos objetivos, diretrizes e instrumentos da Política de Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros.



No âmbito desta atividade será considerada a agenda legislativa indicada nas reuniões participativas como relacionada aos objetivos pretendidos pela proposição da Política Pública em construção:

- I. Considerar as implicações advindas da possível aprovação do Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 261 de 2018, que dispõe sobre a exploração indireta, pela União, do transporte ferroviário em infraestruturas de propriedade privada;
- II. Alterar o Decreto nº 8.874/2016, que incentiva o financiamento de projetos de infraestrutura com benefícios ambientais e sociais, com inclusão do setor de transporte ferroviário de passageiros;
- III. Propor Política que crie incentivo fiscal para o transporte ferroviário de passageiros nos moldes do regime REPORTO, estabelecido para o transporte de carga;
- IV. Revisar a regulamentação do Operador Ferroviário Independente, que é uma autorização de caráter precário com regramento próprio, podendo ser de carga e de passageiro, para equiparar o operador a uma concessionária, simplificando o processo, no âmbito da ANTT;
- V. Propor de portaria para setor ferroviário em instrumento similar a Portaria nº 93/2020 do MInfra para o setor aéreo;
- VI. Considerar nas avaliações e instrução das demandas por transporte ferroviário de passageiros os disposto na Lei 13.448 de 5/6/2017, no artigo 22, no qual “os concessionários de serviços ferroviários poderão subconceder a manutenção e operação de trechos ferroviários aos entes federados interessados, desde que haja anuência do poder concedente, conforme regulamento”, desta forma, o MInfra poderia negociar previamente com as concessionárias a devolução de trechos eleitos de interesse para serem subconcedidos antes de se efetivar o aditivo da renovação; bem como o artigo 25 da mesma lei, no seu parágrafo 2, inciso iv, que permite “o desmembramento de parte da faixa de domínio para entes federados que pretendam implantar o transporte ferroviário de passageiros”; e
- VII. Considerar a sugestão de alteração do Decreto 10.387 de 5/6/2020, para que sejam incluídos os Trens Regionais de Passageiros nos setores contemplados com incentivos de financiamento de projetos de infraestrutura com benefícios ambientais e sociais.

• **Etapa 6** - Elaboração de proposta de Instrumento Legislativo:

Como resultado da formulação da Política Pública para o Transporte Ferroviário de Passageiros (PTFP) será elaborada uma minuta de instrumento legislativo com a respectiva exposição de motivos a ser submetida a avaliação superior a fim de que seja, oportunamente encaminhada para aprovação. Será verificada nesta etapa a adequação legal do conjunto de elementos propostos e realizada uma fase de validação contendo análise de técnicos, gestores, Consultoria Jurídica e uma consulta pública com o objetivo de aprimorar o instrumento legislativo.

Durante a sua elaboração e após a conclusão do Plano de Desenvolvimento para o Transporte Ferroviário de Passageiros (PDTFP), há probabilidade de que surjam oportunidades de aprimoramento da referida política pública. Deste modo, avalia-se que, ao longo do trâmite de aprovação da proposta, poderão ser apresentadas sugestões de aprimoramento.

A seguir apresenta-se figura esquemática da proposta de metodologia e de cronograma a serem utilizados para formulação da Política de Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros:

**FIGURA 2:** Proposta de Metodologia para formulação da Política do Transporte Ferroviário de Passageiros



**TABELA 2:** Proposta de Cronograma para formulação da Política do TFP

ETAPAS DO PROJETO DE ELABORAÇÃO DA PROPOSTA DE POLÍTICA PÚBLICA	INÍCIO ESTIMADO	TÉRMINO ESTIMADO	SITUAÇÃO	ENTREGA
Alinhamento com o Setor	Fev-20	Fev-21	Em andamento	Alinhamento com o setor concluído (Produto: Relatório de Alinhamento apresentado aos Stakeholders)
Consulta Estruturada	Set-20	Fev-21	Em andamento	Consulta Estruturada concluída (Produto: Relatório da Consulta Estruturada)
Parceria para apoio a elaboração da Política e do Plano de Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros	Fev-21	Abr-21	A iniciar	Parceria celebrada e bolsistas mobilizados para início das atividades



ETAPAS DO PROJETO DE ELABORAÇÃO DA PROPOSTA DE POLÍTICA PÚBLICA	INÍCIO ESTIMADO	TÉRMINO ESTIMADO	SITUAÇÃO	ENTREGA
Estruturação dos resultados	Mar-21	Mai-21	A iniciar	Resultados estruturados concluídos (Produto: Relatórios de Estruturação de Resultados, Diagnóstico e Benchmarking Internacional)
Elementos da política	Abr-21	Jun-21	A iniciar	Elementos da política definidos concluídos (Produto: Relatórios de Análise e Seleção e de Conjunto Preliminar de Elementos)
Definição de instrumento legislativo	Jul-21	Nov-21	A iniciar	Minuta de instrumento legislativo concluída (Produto: Minuta de instrumento legislativo concluída)
Realizar Consulta Pública	Set-21	Out-21	A iniciar	Analisar contribuições da Consulta Pública e Produção e Envio de documento para SE
Propor Instrumento Legislativo	Nov-21	Dez-21	A iniciar	Envio da proposta de instrumento legislativo para aprovação

## 8.2 Plano Nacional de Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros (PDTFP)

Nas reuniões participativas, conforme síntese de contribuições listadas no item 6, identificam-se diversos relatos que corroboram a necessidade de elaboração de Plano de Desenvolvimento para o setor.

O Departamento de Planejamento, Gestão e Projetos Especiais da Secretaria Nacional de Transportes Terrestres desenvolveu tratativas junto a outros órgãos da administração federal e também junto a entidades representativas com vista a viabilizar a consecução deste intento.

Todas as tratativas e justificativas que fundamentam a necessidade de elaboração do Plano Nacional para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros (PDTFP) encontram-se registradas na Nota Técnica nº 33/2020/CGPAR/DPLAN/SNTT (SEI nº 2563016) nos autos do Processo nº 50000.011795/2020-10 e na Nota Informativa nº 6/2020/CGECO/DPLAN/SNTT (SEI nº 2803270) nos autos do Processo nº 50000.031537/2020-41. Aos argumentos registrados nas citadas Notas somam-se as contribuições das reuniões participativas, de modo que para elaboração do PDTFP apresentou-se os seguintes grupos de alternativas:

**TABELA 3:** Alternativas para elaboração do PDTFP

ALTERNATIVAS	VANTAGENS	DESVANTAGENS
01 - TED MInfra/IPEA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Controle e gestão totalmente pelo MInfra;</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Início imediato;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Incerteza quanto à realocação do orçamento;</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Agilidade e simplicidade na Execução;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Equipe reduzida e não dedicada exclusivamente ao projeto</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Burocracia mínima;</li> </ul>	
02 - SDI com recursos diretos ao IPEA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maior garantia em alcançar os resultados;</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Certo controle e gestão pelo MInfra;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ainda não foram iniciadas as tratativas;</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desoneração orçamentária por parte do MInfra;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Certa Burocracia com ACT com o ME;</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desenvolvimento do Plano já em parceria com o ME</li> </ul>	
03 - TED Aditivo SDI/IPEA	Desoneração orçamentária por parte do MInfra;	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Burocracia para formalizar TA ao TED;</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Não foram iniciadas as tratativas;</li> </ul>
04 - TED Valec/IPEA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Disponibilidade orçamentária;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Retrabalho na concepção do escopo;</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desoneração orçamentária por parte do MInfra;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Burocracia para gestão e controle ;</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Morosidade;</li> </ul>
05 - TED ANTT/IPEA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Disponibilidade orçamentária;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Incerteza quanto aos recursos;</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desoneração orçamentária por parte do MInfra;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Retrabalho na concepção do escopo;</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grande experiência em estudos relacionados ao tema</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Burocracia gestão e controle ;</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Morosidade</li> </ul>
06 - Parceria com uma OSC	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desoneração orçamentária por parte do MInfra;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Certa Burocracia ACT com OSC;</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Participação do setor interessado;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Limitação na gestão e controle;</li> </ul>



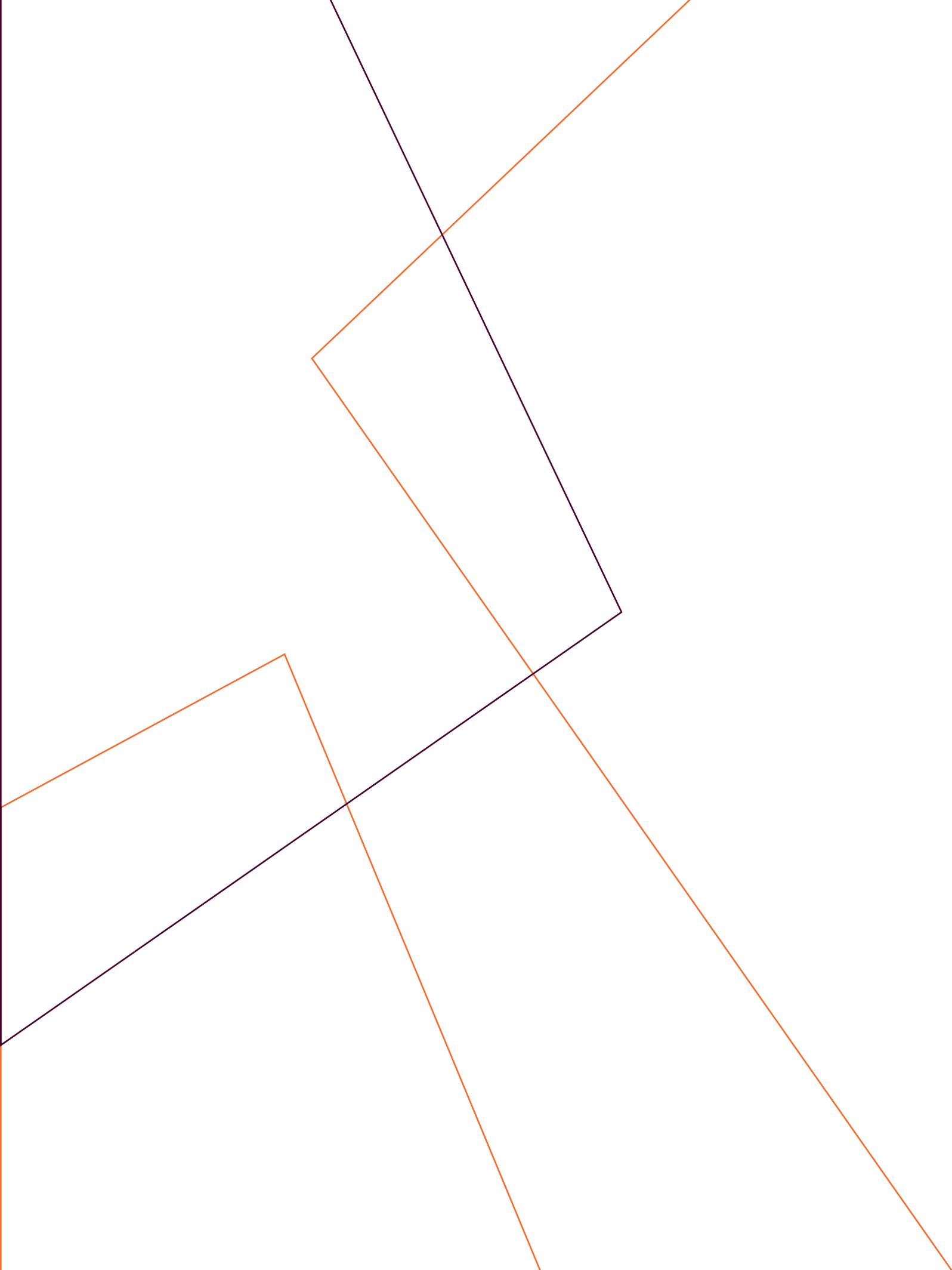
ALTERNATIVAS	VANTAGENS	DESVANTAGENS
07 - TED EPL/IPEA	<ul style="list-style-type: none"> <li>Disponibilidade orçamentária;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Incerteza quanto aos recursos;</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Desoneração orçamentária por parte do MInfra;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Retrabalho na concepção do escopo;</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Burocracia para gestão e controle ;</li> <li>Morosidade</li> </ul>
08 - Parceria BID/DB	<ul style="list-style-type: none"> <li>Larga experiência, reputação e notoriedade das instituições envolvidas;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Retrabalho na concepção do escopo;</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Desoneração orçamentária por parte do MInfra;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Burocracia para viabilizar a parceria ;</li> <li>Limitação na gestão e controle;</li> </ul>
09 - TED DNIT/IPEA	<ul style="list-style-type: none"> <li>Disponibilidade orçamentária;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Retrabalho na concepção do escopo;</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Desoneração orçamentária por parte do MInfra;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Burocracia para gestão e controle ;</li> <li>Morosidade</li> </ul>

Esclarece-se que as alternativas 7 e 8, foram agregadas ao rol de opções após elaboração da Nota Técnica nº 33/2020/CGPAR/DPLAN/SNTT (SEI nº 2563016), sendo que a EPL ingressou no rol de opções uma vez que encontram-se em tratativas com a Secretaria Nacional de Aviação Civil para atualização do Plano Aeroviário Nacional (PAN) o qual requer visão integrada com o Plano de Desenvolvimento para o Transporte Ferroviário de Passageiros (PDTFP) e que a alternativa de uma eventual parceria entre Banco Interamericano de Desenvolvimento e a Deutsche Bahn surgiu da demonstração de interesse destas instituições ao longo das reuniões estruturadas.

### 8.3 – Parcerias

**ANPTrilhos:** Foi celebrado Acordo de Cooperação entre MInfra e a Associação Nacional de Transportadores de Passageiros sobre Trilhos, tendo como objeto a conjugação de esforços entre os partícipes para fomentar, proativamente, uma política nacional integrada que contribua para a melhoria do planejamento de transporte ferroviário de passageiros.

Vale ressaltar que há tratativas em andamento no intuito de identificar possíveis parcerias que unam esforços para consecução da Política e do Plano para o desenvolvimento do transporte ferroviário de passageiros.





MINISTÉRIO DA  
INFRAESTRUTURA



PÁTRIA AMADA  
**BRASIL**  
GOVERNO FEDERAL