

A desativação de trechos ferroviários concedidos

Airton Dornelles Silveira¹

RESUMO

Na década de 1990 o governo brasileiro concedeu a prestação de serviço público de transporte ferroviário de carga à iniciativa privada, vindo por consequência a arrendar os ativos ferroviários para as concessionárias, inclusive os trechos ferroviários existentes à época. A Constituição Federal garante ao usuário a prestação de serviço adequado, a Lei nº 8.987/1995 determina que o serviço público adequado deve satisfazer as condições de regularidade e continuidade e, os Contratos de Concessões pactuam que as Concessionárias têm a obrigação de manter a continuidade do serviço concedido. Mas, tanto a supressão dos serviços de transporte ferroviário de carga, quanto a desativação de trechos ferroviários arrendados tem ocorrido. Desta forma, essa pesquisa tem por objetivo caracterizar a ocorrência e a ilegalidade da desativação de trechos ferroviários arrendados e a consequente descontinuidade da prestação dos serviços públicos de transporte ferroviário de cargas. A metodologia utilizada na pesquisa compreende um estudo de caso de natureza qualitativa e procedimento de pesquisa documental. A pesquisa constata que, em desarmonia com as previsões constitucionais e legais, as concessionárias promoveram a suspensão ou supressão do serviço de transporte ferroviário de carga bem como desativaram, em caráter temporário ou definitivo, vários trechos ferroviários concedidos e, a ANTT emitiu resoluções e deliberações que lhes permitiram continuarem suas práticas irregulares.

Termos-Chaves: Transporte ferroviário de cargas; descontinuidade da prestação do serviço público; desativação de trechos ferroviários.

¹ Mestre em Engenharia na área de Sistemas de Transportes e Logística pela UFRGS.

1. Introdução

Conforme o artigo 21 da Constituição da República Federativa do Brasil, a exploração dos serviços de transporte ferroviário é de competência da União, que pode explorá-los diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão. No final da década de 1990 esses serviços foram concedidos por trinta anos para empresas privadas (BRASIL, 1988).

Segundo o artigo 175 da Constituição Federal e o § 1º do artigo 6º da Lei de Concessões, as concessionárias de ferrovias têm a obrigação de manter serviço adequado aos usuários satisfazendo as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas (BRASIL, 1988; BRASIL, 1995).

Ocorre que as concessionárias de serviços de transporte ferroviário de carga, a revelia da lei e sem autorização, interromperam a prestação de serviços concedidos e desativaram alguns trechos ferroviários, conforme constatou a Agência Nacional de Transporte (ANTT), o Ministério Público (MPF) e a Justiça Federal (BRASIL, 2011a, BRASIL, 2011b, SPALDING, 2007).

O problema a ser estudado nessa pesquisa é a falta de comprovação da ocorrência e da ilegalidade da desativação de trechos ferroviários arrendados e da descontinuidade da prestação dos serviços públicos. Por isso, a pesquisa tem por objetivo caracterizar a ocorrência e a ilegalidade da desativação de trechos ferroviários arrendados e a consequente descontinuidade da prestação dos serviços públicos de transporte ferroviário de cargas.

O estudo justifica-se pela contribuição que a ferrovia pode dar na solução dos problemas de transportes que o Brasil vem enfrentando, em virtude do grande crescimento da produção nacional e da demanda por transportes e, pelos benefícios que a ferrovia proporciona quando substitui o modal de transporte rodoviário.

Para responder ao objetivo proposto esta pesquisa buscou discutir a situação das ferrovias no Brasil, a concessão dos serviços públicos, o arrendamento das ferrovias, a ilegalidade da descontinuidade da prestação de serviço público, a desativação de trechos ferroviários comprovadamente antieconômicos e a ilegalidade da desativação de trechos ferroviários sem o cumprimento das exigências legais.

2. Revisão Bibliográfica

Silveira e Shessarenko (2015a, p.283), deixam claro que a ferrovia traz uma série de benefícios quando comparado com o modal de transporte rodoviário, uma vez que proporciona melhor competitividade dos produtos nacionais numa economia cada vez mais globalizada:

A ferrovia traz uma série de benefícios quando comparado com o modal de transporte rodoviário, como menor consumo de combustível, menos poluição, menos acidentes e maior preservação do meio ambiente. Adicionalmente o uso das ferrovias propicia vantagens para o modal rodoviário, reduzindo o congestionamento nas rodovias e, portanto menos stress e ruído para os usuários destas rodovias.

Até a década de 1990, o Brasil tinha uma economia pouca competitiva e a inflação fazia os empresários darem mais valor aos estoques de produtos do que as atividades logísticas. O desinteresse pelas atividades logísticas gerou no Brasil um sistema de transportes precário, deficitário e ineficiente, especialmente no modal de transporte ferroviário, que foi

uma das atividades mais prejudicadas (SILVEIRA; SLHESSARENKO, 2015b).

Embora a ferrovia deva ocupar posição privilegiada nas políticas de desenvolvimento econômico de uma sociedade moderna, Santos (2005) afirma que o modal de transporte ferroviário nunca foi considerado relevante no Brasil como ocorre em países desenvolvidos economicamente.

Segundo Silveira (2006), na década de 1990 o Estado transformou-se de Estado Empreendedor em Estado Regulador. Por isso foram implantadas diversas concessões de serviços de transporte ferroviário de cargas e, em consequência, realizados contratos de arrendamento dos trechos ferroviários, locomotivas vagões, edificações, oficinas, equipamentos operacionais e de segurança, pertencentes à União, para os novos concessionários ferroviários privados.

É importante ressaltar que as concessões realizadas não contemplaram a prestação de serviços de transporte ferroviário de passageiros, que ainda hoje funciona através de autorizações provisórias e são realizados somente com finalidade turística, histórico, cultural e comemorativa (BRASIL, 2003).

A Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA), foi incluída no Programa Nacional de Desestatização, e a suas linhas ferroviárias, divididas em 07 malhas regionais, em virtude da concessão dos serviços, foram arrendadas por um período de 30 anos, dando ensejo à criação das empresas Ferrovia Novoeste S.A., Ferrovia Centro-Atlântica S.A., MRS Logística S.A., Ferrovia Tereza Cristina S.A., ALL - América Latina Logística do Brasil S.A, Companhia Ferroviária do Nordeste e Ferrovias Bandeirantes S.A. Muitos bens que pertenciam ao patrimônio da RFFSA foram classificados como desnecessários a operação ferroviária e não foram arrendados às concessionárias (BRASIL, 2015).

Em 28 de junho de 1997, o Governo Federal privatizou a Companhia Vale do Rio Doce – CVRD, resultando na concessão e venda dos ativos da Estrada de Ferro Vitória a Minas e da Estrada de Ferro Carajás. Além dessas, outras concessões ferroviárias como a Ferrovias Norte Brasil S.A. (FERRONORTE) e Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A. (FERROESTE) foram implantadas posteriormente (BRASIL, 2015).

Em 2001, foi criada a ANTT por meio da Lei nº 10.233/ 2001 (BRASIL, 2001), cuja esfera de atuação inclui, dentre outras, a regulação e fiscalização do transporte ferroviário de passageiros e cargas, a exploração da infraestrutura ferroviária e o arrendamento dos bens ferroviários operacionais.

Segundo Fleury, Wanke e Figueiredo (2000), comparado com a França, Japão, Itália, Espanha, Índia e Estados Unidos, o Brasil é o país que apresenta a pior participação de malha ferroviária em relação sua área territorial. A relação entre as área territorial e a extensão da malha ferroviária na França, no Japão e na Itália, é aproximadamente quinze vezes maior que a do Brasil e, na Espanha, Índia e Estados Unidos é seis vezes maior.

Além da falta de infraestrutura, a participação do transporte ferroviário na matriz de transporte do Brasil é muito pequena. De acordo com Silveira e Slhessarenko (2015a) a participação do transporte ferroviário na matriz de transporte nas décadas de 1980 e 1990 foi de aproximadamente 20% a 23%. A participação da ferrovia na matriz de transporte da Rússia é de 81%, dos Estados Unidos é de 43%, do Canadá 46% e da Austrália 43% (BRASIL, 2012b).

Mesmo após as concessões dos serviços ferroviários a participação do transporte ferroviário na matriz de transporte não apresentou evolução significativa. Em 2005, a participação do transporte ferroviário para Santos (2005) foi de 24% e 25% para o DNIT (BRASIL, 2012b).

Outra característica inconsistente no transporte ferroviário no Brasil é a distância entre a origem e o destino. Silveira (2002) afirma que a ferrovia é um modal para transportes em grandes distâncias e para os casos em que exista concentração de grandes volumes. Santos (2005), entretanto, afirma que o transporte ferroviário de cargas tem sido restrita ao segmento de curtas distâncias, tendo como média nacional o transporte em distâncias de 555 quilômetros, enquanto o Brasil possui mais de 4.000 quilômetros de norte a sul.

Outro ponto deficiente no transporte ferroviário é a competitividade das suas tarifas as quais inibem o transporte intermodal (SILVEIRA, 2002).

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (BRASIL, 2013a) estima que o custo de frete do transporte ferroviário é em torno de 50% mais baixo em relação ao transporte por rodovias. O Jornal Estadão (2012) afirma que, embora os valores variem de país a país, a regra geral é que o transporte ferroviário é oito vezes mais barato que o rodoviário. Já a ANTT informa que não dispõe de instrumentos que possam mensurar os custos das concessionárias (CRAIDE, 2012).

Em contrapartida, segundo o Estadão (2012), os produtores de grãos se queixam que as tarifas praticadas no transporte ferroviário são sempre superiores a 95% das tarifas do transporte rodoviário e, em alguns casos, são superiores a essas.

3. Procedimentos Metodológicos

Essa pesquisa compreende um estudo de caso, de natureza qualitativa, pois é uma pesquisa que busca examinar fenômenos contemporâneos dentro de seu contexto, enfrenta uma situação única e trabalha com os aspectos específicos de um fenômeno e suas decorrências (YIN, 2010).

Para alcançar o objetivo proposto nesse estudo foi utilizada a pesquisa documental. O estudo baseado em documentos como material de pesquisa deve ser capaz de extrair deles todos os elementos de análise, organizando-os e interpretando-os segundo os objetivos da investigação proposta. É, pois, um processo de garimpagem de documentos, que precisam ser encontrados e depois ser extraído deles todas as informações sobre o problema proposto, estabelecendo a montagem das partes que permitam chegar a uma conclusão (PIMENTEL, 2001).

Os documentos analisados foram obtidos em órgãos públicos como a ANTT, Ministério dos Transportes, Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), Justiça Federal e MPF, além de diversas legislações aplicáveis ao transporte ferroviário e outros periódicos sobre o assunto.

A fim de padronizar a utilização de alguns termos necessários a realização dessa pesquisa, usou-se as definições adotadas pela ANTT, órgão que regula a prestação de serviços de transporte ferroviário no território brasileiro.

Algumas definições adotadas na pesquisa constam no artigo 2º do Regulamento dos Usuários dos Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas, anexo a Resolução ANTT nº 3.694, de 14 de julho de 2011 (BRASIL, 2011c). As mesmas definições são apresentadas também na Resolução ANTT nº 3.695, de 14 de julho de 2011, que aprova o Regulamento das Operações de Direito de Passagem e Tráfego Mútuo do Subsistema Ferroviário Federal e na Resolução ANTT nº 3.696, de 14 de julho de 2011, que aprova o Regulamento para Pactuar as Metas de Produção por Trecho e as Metas de Segurança para as Concessionárias de Serviço Público de Transporte Ferroviário de Cargas (BRASIL, 2011d; BRASIL, 2011e). Essas definições são as seguintes:

- XI - malha ferroviária: o conjunto de trechos ferroviários;
(...) XIV - prestação de serviços de transporte: serviço público delegado pelo qual a concessionária recebe dos usuários tarifa para desempenho das atividades relativas ao transporte ferroviário;
XV - trecho ferroviário: segmento da malha ferroviária delimitado por:
a) pátios em que se realizam operações de carga e/ou descarga;
b) pátios limítrofes da ferrovia;
c) pátios que permitam a mudança de direção; ou
d) pátios que permitam a interconexão das malhas de diferentes concessionárias; e
XVI - usuário: toda pessoa física ou jurídica que contrate a prestação de serviços de transporte ou o uso da capacidade de determinada malha (BRASIL, 2011c).

Outras definições adotadas na pesquisa foram extraídas do artigo 2º da compilação anexa a Resolução ANTT nº 044, de 04 de julho de 2002 (BRASIL, 2002b), que distingue seis situações relativas às solicitações de descontinuidade de serviços de transporte ferroviário e de desativação de trechos ferroviários pelas concessionárias, as quais serão estudadas na pesquisa:

- Art. 2º Para efeito deste Título, ressalvado o disposto no art. 14 do Regulamento dos Transportes Ferroviários, distinguem-se seis situações:
I - suspensão do serviço de transporte ferroviário de passageiros;
II - supressão do serviço de transporte ferroviário de passageiros;
III - suspensão do serviço de transporte ferroviário de carga;
IV - supressão do serviço de transporte ferroviário de carga;
V - desativação temporária de trecho ferroviário; e
VI - desativação definitiva de trecho ferroviário, com a conseqüente devolução, quando for o caso, dos bens operacionais a ele vinculados (BRASIL, 2002b).

Segundo o dicionário Michaelis a suspensão é a interrupção ou cessação momentânea ou temporária e a supressão é a interrupção ou cessação definitiva (MELHORAMENTOS, 2009). Portanto, para essa pesquisa a suspensão do serviço de transporte ferroviário é o ato ou efeito de realizar a interrupção momentânea ou breve na prestação dos serviços, causando adiamento ou cancelamento temporário. A supressão é extinção em caráter definitivo da prestação de serviço.

A desativação definitiva de trecho ferroviário concorda com o artigo 3º do Regulamento dos Usuários dos Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas, que regula as diversas atividades dos serviços de transporte ferroviário de cargas:

- Art. 3º A exploração e o desenvolvimento do serviço de transporte ferroviário de cargas, bem como a administração, a operação, o uso e o gozo das ferrovias objeto dos contratos de concessão, compreendem o desempenho das seguintes atividades:
I - licenciamento;
II - condução;
III - abastecimento;
IV - carregamento e descarregamento;
V - manobra;
VI - manutenção de material rodante, e
VII - armazenagem (BRASIL, 2011c).

A desativação definitiva de trecho ferroviário compreende o encerramento de suas atividades operacionais e a interrupção de seu funcionamento, que sugere também a supressão da prestação de serviço e o encerramento das atividades de licenciamento, condução,

abastecimento, carregamento e descarregamento, manobra, manutenção de material rodante e armazenagem, o que permitiria o fechamento das estações e encerramento das atividades de conservação e interrupção da manutenção dos bens operacionais. A desativação definitiva de trecho ferroviário é a situação mais crítica a ser adotada pela administração pública.

A desativação definitiva de trecho ferroviário pode ser acompanhada da devolução dos bens operacionais a ele vinculados. A devolução dos bens operacionais à União é um procedimento administrativo diferente da desativação de trechos ferroviários ou da descontinuidade dos serviços e não será abordado nesta pesquisa.

4. A descontinuidade da prestação do serviço público

O Parágrafo Único do artigo 175 da Constituição Federal diz que:

A lei disporá sobre:

I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;

II - os direitos dos usuários;

III - política tarifária;

IV - a obrigação de manter serviço adequado (BRASIL, 1988, p.1).

Coube a Lei nº 8.987/1995 regulamentar o artigo 175 da Constituição Federal e dispor sobre o regime de concessão da prestação de serviços públicos. No parágrafo 1º do artigo 6º dessa lei ficou estipulado que serviço público adequado “é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas” (BRASIL, 1995, p. 1).

O inciso I do artigo 7º da Lei nº. 8.987/1995 prevê que está entre os direitos dos usuários receberem serviço adequado e no item VII do artigo 29º prevê que incumbe ao poder concedente zelar pela boa qualidade desse serviço (BRASIL, 1995). O artigo 31º da mesma lei prevê que incumbe à concessionária “prestar serviço adequado, na forma prevista nesta lei, nas normas técnicas aplicáveis e no contrato” (BRASIL, 1995, p.1).

O artigo 54 do Regulamento dos Transportes Ferroviários, instituído pelo Decreto nº 1.832, de 04 de março de 1996, segue na mesma linha e prevê:

Art. 54. A Administração Ferroviária adotará as medidas de natureza técnica, administrativa, de segurança e educativa destinadas a:

II - garantir a regularidade e normalidade do tráfego;

(...) VI - garantir o cumprimento dos direitos e deveres do usuário (BRASIL, 1996, p.1).

O título II do Regulamento dos Usuários dos Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas determina os requisitos de qualidade do serviço prestado, dentre os quais se destacam os requisitos de regularidade e continuidade:

Art. 18. O serviço de transporte ferroviário de cargas deverá ser prestado em observância às condições de qualidade, com vistas ao oferecimento de serviço adequado aos usuários, a ganhos de eficiência produtiva e em atenção aos seguintes requisitos:

I - regularidade: manutenção da prestação do serviço de transporte segundo os padrões técnicos e operacionais;

II - continuidade: não interrupção da prestação dos serviços de transporte e

operações acessórias assumidas pela concessionária; (BRASIL, 2011c, p.1).

Nos contratos de concessão das malhas ferroviárias estão previstas várias obrigações para as concessionárias, tais como prestar serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, assegurar a prestação de serviço adequado e manter a continuidade do serviço concedido. Os contratos de concessão, também, preveem que é direito dos usuários receberem serviço adequado (BRASIL, 1997).

Tomando-se como exemplo o Contrato de Concessão para a Exploração e Desenvolvimento do Serviço Público de Transporte Ferroviário de Carga na Malha Sul, firmado em 27 de fevereiro de 1997 com a Ferrovia Sul Atlântico, cuja razão social atual é América Latina Logística Malha Sul S/A, se verifica que conforme o item 9.1 da cláusula nona, são obrigações da Concessionária:

VIII) Prestar serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, sem qualquer tipo de discriminação e sem incorrer em abuso de poder econômico, atendendo às condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

(...) XXIV) Manter a continuidade do serviço concedido, salvo interrupção emergencial causada por caso fortuito ou força maior, comunicando imediatamente a ocorrência de tais fatos à CONCEDENTE (BRASIL, 1997 p. 7 e 9).

A Constituição Federal, a Lei nº 8.987/1995, o Decreto nº 1.832/1996, a Resolução ANTT nº 3.694/2011 e os Contratos de Concessão, fundamentam a obrigatoriedade da manutenção do serviço público de transporte ferroviário de carga em condições de regularidade e continuidade ficando afastada, exceto em caráter excepcional, a possibilidade de interrupção da prestação dos serviços públicos de transporte ferroviário de cargas.

Segundo Nobre (2014, p. 38), em representação à Justiça Federal, “a descontinuidade da prestação do serviço público é infração grave que deve gerar consequências à concessionária, especialmente quando inexistente justificativa plausível para a mesma”.

Sobre esse assunto, mostra-se cabível destacar os ensinamentos de Mello (2005, p. 700) sobre as obrigações do concessionário dos serviços públicos:

O concessionário não lhes poderá negar ou interromper a prestação, salvo, é claro, nas hipóteses previstas nas próprias cláusulas regulamentares. Cumpridas pelo usuário as exigências estatuídas, o concessionário está constituído na obrigação de oferecer o serviço de modo contínuo e regular. Com efeito, sua prestação é instituída não apenas em benefício da coletiva concebida em abstrato, mas dos usuários, individualmente considerados, isto é, daqueles que arcarão com o pagamento das tarifas a fim de serem servidos.

A ausência da prestação de serviço público de transporte ferroviário de carga também foi identificada como uma irregularidade pela Justiça Federal. O Juiz Federal Mauro Spalding, na sentença da Ação Civil Pública nº 2006.70.13.001025-3/PR, emitida em 31 de outubro de 2007, afirmou:

(...) não se pode olvidar que nos contratos de concessão a continuidade da prestação dos serviços é princípio fundamental norteador da aplicação das avenças pactuadas pelo Poder Público com o particular-concessionário. Com efeito, o Estado transfere ao particular o exercício do serviço público, continuando na titularidade do referido serviço, motivo pelo qual o concessionário deve respeitar as condições estabelecidas em lei e no contrato de concessão (SPALDING, 2007, p. 4).

Spalding (2007, p.5) concluiu que “é evidente, pela dicção legal, que o concessionário não pode furtar-se de manter em funcionamento o serviço público, dentro dos padrões de segurança, eficiência e conservação”.

Segundo Spalding (2007, p. 11), referindo-se a concessão da Malha Sul da antiga Rede Ferroviária Federal S/A, firmada com a América Latina Logística Malha Sul S/A:

Ademais, o Contrato de Concessão firmado com aquela concessionária teve como objeto "a exploração e desenvolvimento do serviço público de transporte ferroviário de carga da MALHA SUL" (fl. 16, verso), e não somente de uma parte da Malha Sul economicamente viável à concessionária.

Em linguagem bem simples e popular, o Poder Público concedeu a ALL um "pacote fechado", não sendo permitido a ela "ficar com o filet mignon e devolver o osso", numa atitude pautada exclusivamente em interesses privados.

O título V do Regulamento dos Usuários dos Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas, que trata da participação no processo regulatório e proteção do usuário, elenca as situações caracterizadas como infrações ao dever legal de prestação de serviço adequado. Neste artigo podemos ler:

Art. 57. Constituem infração ao dever legal de prestação de serviço adequado, mesmo que não produzam seus plenos efeitos, as seguintes condutas e suas congêneres:

VI – recusar a prestação do serviço de transporte ferroviário cargas de forma injustificada;

IX – interromper a prestação do serviço sem dar meios ao usuário para buscar sua carga ou viabilizar a continuidade do transporte; (BRASIL, 2011c).

5. A desativação de trechos ferroviários comprovadamente antieconômicos

Segundo o parágrafo 3º do artigo 6º da Lei nº. 8.987/1995, além da situação de emergência, a interrupção do serviço não caracteriza sua descontinuidade somente em três casos: quando motivada por razões de ordem técnica, quando motivada por razões de segurança das instalações e por inadimplemento do usuário. Em quaisquer desses casos deve ocorrer sempre prévio aviso antes da interrupção.

O Regulamento dos Transportes Ferroviários, o Decreto nº 4.130/2002 e a Resolução ANTT nº 044/2002 regulamentaram o previsto no parágrafo 3º do artigo 6º da Lei nº 8.987/1995, no que se aplica aos serviços públicos de transporte ferroviário, regulamentando quando a interrupção da prestação de serviços motivada por razões de ordem técnica não caracteriza a descontinuidade do serviço.

A descontinuidade quando motivada por razões de segurança das instalações e por inadimplemento do usuário é de fácil caracterização. Já a descontinuidade quando motivada por razões de ordem técnica exigiu regulamentação da ANTT.

Segundo o Regulamento dos Transportes Ferroviários a desativação ou erradicação de trechos ferroviários integrantes do Subsistema Ferroviário Federal é possível por razões de ordem técnica nos casos em que se comprove que os trechos ferroviários são antieconômicos e verificado o atendimento da demanda por outra modalidade de transporte, conforme consta no artigo 3º, dependendo de prévia e expressa autorização do Poder Executivo Federal.

Quanto a autorização federal, o Decreto nº 4.130/ 2002, diz no inciso IX do seu artigo 4º, que compete à ANTT autorizar a suspensão da prestação de serviços de transporte ferroviário concedidos, em parte ou na sua totalidade (BRASIL, 2002a).

O artigo 4º do Regulamento dos Transportes Ferroviários confirma a necessidade da autorização prévia:

Art. 4º As Administrações Ferroviárias ficam sujeitas à supervisão e à fiscalização do Ministério dos Transportes, na forma deste Regulamento e da legislação vigente, e deverão:

(...) II - obter autorização para a supressão ou suspensão de serviços de transporte, inclusive fechamento de estação, que só poderão ocorrer após divulgação ao público com antecedência mínima de trinta dias; (BRASIL, 1996).

É na Resolução ANTT nº 044/2002, de 04 de julho de 2002, que aprova a adequação dos diversos atos emitidos pelo Ministério dos Transportes e pela ANTT, relativos à prestação dos serviços de transporte ferroviário pelas empresas concessionárias, que ficou estabelecido (no título VI da compilação dos atos), os procedimentos relativos às solicitações de suspensão e supressão de serviços de transporte ferroviário e de desativação de trechos, pelas concessionárias de serviço público de transporte ferroviário, com fundamento no art. 6º da Lei nº 8.987/1995, nos artigos 3º e 4º do Regulamento dos Transportes Ferroviários e nos contratos de concessão (BRASIL, 2002b).

O parágrafo único do artigo 1º do título VI da compilação da Resolução nº 44/2002 deixa ressalvado que o disposto neste título não se aplica aos trechos ferroviários desativados anteriormente à data da respectiva concessão e em decorrência da construção de contorno ou novos traçados.

O artigo 3º do título VI da compilação deixa claro que a adoção de quaisquer das medidas de suspensão ou supressão dos serviços de transporte ferroviário de carga ou passageiros ou a desativação temporária ou definitiva de trecho ferroviário requer autorização anterior da ANTT, a qual será examinada somente quando a concessionária estiver em dia com suas obrigações contratuais.

Art. 3º Na solicitação de autorização para a adoção de quaisquer das medidas elencadas no art. 2º, a concessionária, em dia com suas obrigações contratuais, deverá apresentar requerimento junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT (BRASIL, 2002b, p.1).

Nos casos de suspensão do serviço de transporte ferroviário de passageiros ou carga ou desativação temporária de trecho ferroviário, com prazo máximo de até cento e vinte dias, a Concessionária é obrigada a apresentar, além de requerimento escrito, uma série de documentos para obter tal autorização, especificados no artigo 4º do mesmo título:

- a) caracterização do pedido;
- b) histórico;
- c) justificativas, com informações e documentos hábeis ao perfeito exame do pedido;
- d) modalidades de transportes alternativos existentes;
- e) descrição e valor dos investimentos necessários ao restabelecimento do serviço, quando necessário (grifo nosso); (BRASIL, 2002b, p.1).

Segundo o mesmo artigo, no caso de suspensão do serviço ou desativação temporária de trecho ferroviário, com prazo maior que cento e vinte dias, ou no caso de supressão do serviço ou desativação definitiva de trecho ferroviário, além dos documentos acima, o requerimento deve ser acompanhado de um diagnóstico das condições atuais e futuras do trecho, de acordo com o roteiro contido no anexo daquele título, a fim de que se comprove

que o trecho ferroviário é de fato antieconômico (BRASIL, 2002b).

O diagnóstico deverá apresentar uma avaliação econômico-financeira, informando receitas atuais, custos ferroviários atuais, projeção de demanda de transporte, investimentos, receitas futuras, custos futuros, fluxo de caixa, destacando na sua composição as atividades operacionais, investimentos e financiamentos.

Sobre os critérios a serem observados para apresentação dos itens do diagnóstico cabe destaque ao critério número três, que determina a necessidade do diagnóstico ser baseado em um estudo de mercado com os usuários:

As projeções deverão estar baseadas em estudo de mercado a ser realizado por produto (mercadoria) transportado ou serviço prestado pela ferrovia e deverá levar em conta, especialmente, os resultados de pesquisa realizada junto aos usuários que possam utilizar o transporte ferroviário e que poderão ser afetados pela supressão ou desativação dos serviços ofertados (BRASIL, 2002b, p.1).

Conforme o artigo 8º do título VI da compilação a autorização para a supressão de serviço ou a desativação definitiva de trecho deve ser homologada pela Diretoria da ANTT mediante Resolução:

Art. 8º Quando autorizada a supressão de serviço ou a desativação definitiva de trecho, a decisão proferida pelo Superintendente da respectiva área, deverá ser homologada pela Diretoria da ANTT, mediante Resolução (BRASIL, 2002b, p.1).

6. A ilegalidade da desativação de trechos e serviços

Contrariando todas as previsões legais, as Concessionárias desativaram diversos ramais ferroviários, sem autorização e sem o cumprimento das exigências legais, conforme constatou a Auditoria Interna da ANTT em 2009. O Relatório da Auditoria Interna da ANTT nº 02/OA/AUDIT/2009, referente à auditoria realizada de 02 a 31 de março de 2009, na Unidade Regional do Rio Grande do Sul da ANTT, referindo-se a concessão da América Latina Logística Malha Sul, diz:

Em entrevista com servidores da área de ferrovias da Unidade Regional do Rio Grande do Sul, foi relatado que diversos trechos concedidos à ALL teriam sido desativados, sem observância às exigências estabelecidas no Contrato de Concessão, bem como na Resolução nº 44/2002 (BRASIL, 2009).

Segundo o relatório da Auditoria Interna da ANTT a concessionária da malha do estado já havia desativado 30% da malha ferroviária concedida (BRASIL, 2009). A informação é similar a que o Ministério Público (MPF) apresentou ao Tribunal de Contas da União em 2011, em representação contra a dilapidação do patrimônio da extinta RFFSA:

No Rio Grande do Sul, por exemplo, a América Latina Logística S.A. (ALL) recebeu 3.242 quilômetros, dos quais, 1.025 se encontram abandonados e sujeitos à depredação, furtos e canibalização pela própria concessionária. Por consequência, mais de 30% das ferrovias não são utilizadas (BRASIL, 2011b, p. 8).

Na mesma representação, tratando do cenário nacional, o Ministério Público Federal representou nos termos abaixo, estimando o abandono de 16 mil quilômetros de linhas ferroviárias e um prejuízo ao erário público de mais de quarenta bilhões de reais:

Realizados os leilões entre os anos de 1996 e 1998, o Estado entregou à iniciativa

privada aproximadamente 28 mil quilômetros de estradas de ferro (estrutura e superestrutura). Desses, cerca de 16 mil quilômetros foram abandonados unilateralmente pelas concessionárias, ao arrepio da legislação e dos contratos de concessão. O prejuízo ao Erário daí advindo pode ser estimado em mais de R\$ 40 (quarenta) bilhões (BRASIL, 2011b, p. 8).

A quantidade de quilômetros da malha ferroviária que o MPF afirma que foram abandonados unilateralmente pelas concessionárias é muito próxima a quantidade de quilômetros que a ANTT classifica como subutilizados. Em 2009, o Diretor-Geral da ANTT afirmou em entrevista a Revista Ferroviária, que dois terços da malha ferroviária brasileira estavam subutilizados (REVISTA FERROVIÁRIA, 2009). Em outra entrevista ao Jornal O Estadão De São Paulo, em 2010, o Diretor-Geral da ANTT afirmou que 18 mil quilômetros das ferrovias brasileiras estavam subutilizados (PEREIRA, 2010).

Segundo o MPF, a desativação de trechos ferroviários propicia benefícios indevidos às concessionárias de transportes ferroviários, já que as mesmas se desoneram do ônus contratual de manter e conservar as ferrovias e da obrigação contratual de assegurar a continuidade do serviço público de transporte de cargas em trechos ferroviários menos competitivos, minimizando assim os seus custos, em detrimento e prejuízo do patrimônio público e do desenvolvimento nacional e regional (BRASIL, 2011b).

Na mesma representação ao Tribunal de Contas de União, o MPF afirma que inúmeros trechos ferroviários de menor rentabilidade não despertam interesse da iniciativa privada e encontram-se totalmente abandonados, invadidos, depredados e sucateados. Segundo o MPF a iniciativa privada determina onde e em que condições o serviço público é disponibilizado.

Alega ainda o MPF que as concessionárias abandonaram também as estações e os prédios públicos. O abandono, em vários casos, deu ensejo à invasão e à depredação de estações e prédios, inclusive prédios históricos e para muitas invasões nas faixas de domínio. Alguns trechos ferroviários se transformaram em ruas de chão batido ao longo das periferias de várias cidades. Segundo o MPF há evidências de que as próprias concessionárias retiram peças integrantes da superestrutura de trechos ferroviários desativados para realocá-los em outras locais (BRASIL, 2011b).

Conforme a Lei nº 10.233/2001 é a ANTT que deve fiscalizar e exigir que as concessionárias ferroviárias cumpram a legislação aplicável e os contratos de concessão, assegurando aos usuários a adequada prestação de serviços concedidos e a exploração correta da infraestrutura ferroviária arrendada (BRASIL, 2001).

Buscando cumprir seu papel, a ANTT determinou as Concessionárias que regularizassem a situação de trechos ferroviários desativados e sem tráfego de cargas através da Deliberação ANTT nº 124/2011, onde consta:

Art. 2º No prazo de 60 (sessenta) dias, contados da publicação desta Deliberação, deverão ser apresentados, pela Concessionária, à ANTT, os respectivos cronogramas físicos para execução de obras de recuperação dos trechos e ramais ferroviários indicados a seguir, de forma a adequá-los para o transporte de cargas, no mínimo nas mesmas condições previstas quando da celebração dos respectivos Contratos de Concessão e de Arrendamento (BRASIL, 2011a).

Nesta Deliberação a Diretoria da ANTT determinou às concessionárias a execução de obras de recuperação de 5.544 quilômetros de trechos ferroviários sem tráfego de cargas, de forma a adequá-los para o transporte de cargas, no mínimo nas mesmas condições previstas quando da celebração dos respectivos contratos de concessão e de arrendamento. Os trechos citados na Deliberação são apresentados na tabela 1.

Tabela 1 - Trechos abandonados pelas Concessionárias

Concessionária	Trecho	km
ALL Malha Oeste	XVI - Ramal de Ladário	5
ALL Malha Paulista	II - Trecho: Bauru – Tupã	172
ALL Malha Paulista	IV - Trecho: Adamantina – Panorama	155
ALL Malha Paulista	I - Pradópolis – Barretos	131
ALL Malha Paulista	III - Trecho: Tupã – Adamantina	72
ALL Malha Paulista	XXXIII - Trecho: Barretos – Colômbia	54
ALL Malha Paulista	V - Ramal de Piracicaba	45
ALL Malha Paulista	XVIII - Trecho: Varginha - Evangelista de Souza	21
ALL Malha Sul	XXVII - Trecho: Mafra - Porto União	242
ALL Malha Sul	XXV - Trecho: Marques dos Reis – Jaguariaíva	210
ALL Malha Sul	XXVI - Trecho: Passo Fundo - Cruz Alta	194
ALL Malha Sul	XXVIII - Trecho: Porto União - Passo Fundo	173
ALL Malha Sul	XVII - Trecho: Santiago - São Borja	160
ALL Malha Sul	IX - Trecho: Entroncamento – Livramento	156
ALL Malha Sul	VIII - Trecho: Santiago - Dilermando Aguiar	142
ALL Malha Sul	XXIX - Trecho: São Luiz Gonzaga – Santiago	115
ALL Malha Sul	VII - Trecho: Santo Ângelo - Cerro Largo - São Luiz Gonzaga	106
ALL Malha Sul	X - Trecho: Presidente Epitácio - Presidente Prudente	104
ALL Malha Sul	VI - Trecho: Maringá – Cianorte	92
ALL Malha Sul	XI - Trecho: Morretes – Antonina	16
ALL Malha Sul	XXX - Ramal de Cachoeira do Sul	6
Ferrovias Centro-Atlântica	XIV - Trecho: São Francisco – Propriá	431
Ferrovias Centro-Atlântica	XX - Trecho: Barão de Camargos - Lafaiete Bandeira	334
Ferrovias Centro-Atlântica	XXXI - Trecho: Biagipólis – Itaú	165
Ferrovias Centro-Atlântica	XXI - Trecho: Cavarú - Ambaí; Extensão: 143 km	143
Ferrovias Centro-Atlântica	XXXII - Trecho: General Carneiro - Miguel Burnier	84
Ferrovias Centro-Atlântica	XIII - Trecho: Ribeirão Preto – Passagem	63
Ferrovias Centro-Atlântica	XXIV - Trecho: Ambaí - Santo Bento	18
Ferrovias Centro-Atlântica	XV - Trecho: Paripé – Mapele	8
ALL Malha Oeste	XIX - Trecho: Indubrasil - Ponta Porã	304
Transnordestina Logística	XXII - Trecho: Salgueiro - Jorge Lins	595
Transnordestina Logística	XII - Trecho: Cabo – Propriá	549
Transnordestina Logística	XXIII - Trecho: Paula Cavalcante – Macau	479
TOTAL		5.544

Fonte: Elaborada pelo autor a partir da Deliberação ANTT nº 124/2011 (BRASIL, 2011a).

É importante destacar que a ANTT, após constatar a desativação dos trechos ferroviários e a supressão dos serviços concedidos, não determinou às Concessionárias que cumprissem a obrigação contratual de continuar a prestar serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários com regularidade, conforme determina os contratos de concessão e, em respeito à legislação em vigor (BRASIL, 1997).

A partir da Deliberação nº 124/2011 a ANTT permitiu as concessionárias continuarem na ilegalidade, sem nenhuma contrapartida, e emitiu outras determinações estabelecendo os prazos de início e conclusão das obras de recuperação dos trechos desativados, tais como a Deliberação nº 302/2012, (BRASIL, 2012a) e a Deliberação nº 79/2013 (BRASIL, 2013b).

Em 14 de dezembro de 2011 a ANTT emitiu a Deliberação nº 266, de que determinou à Transnordestina Logística S/A (TLSA) prazo para a recuperação do trecho Cabo/Própria, encaminhou a desativação e devolução do trecho Paula Cavalcante a Macau e acatou a solicitação da devolução do trecho Salgueiro a Jorge Lins (BRASIL, 2011f). Em 03 de julho de 2013 emitiu a Resolução nº 4.131, que autoriza a Concessionária Ferrovias Centro-Atlântica

S/A (FCA) a proceder à desativação e devolução de de 1.760 km de linhas de vários trechos ferroviários até então arrendados, sendo parte considerados trechos antieconômicos e outros trechos economicamente viáveis (BRASIL, 2013c).

Na Deliberação nº 266/2011 e na Resolução ANTT nº 4.131/2013, a ANTT classificou os trechos a serem devolvidos como trechos economicamente viáveis ou antieconômicos antes do atendimento dos procedimentos previstos na Resolução nº 44/2002, conforme se lê no artigo 2º da Resolução ANTT nº 4.131/2013 e, portanto antes da realização do diagnóstico das condições atuais e futuras do trecho ferroviário, feito por meio de um estudo de mercado com os usuários, e que verifica se o trecho ferroviário é de fato antieconômico (BRASIL, 2013).

Verifica-se que as Deliberações da ANTT nº 124/2011, 302/2012, 79/2013, 266/2011 e a Resolução ANTT nº 4.131/2013 deram as concessionárias a oportunidade de manterem em alguns casos a supressão do serviço de transporte ferroviário e a desativação definitiva de trecho ferroviário ou, em outros a suspensão do serviço de transporte ferroviário e a desativação temporária de trecho ferroviário por prazo maior que cento e vinte dias, liberando-as do cumprimento das exigências previstas na Resolução ANTT nº 44/2002.

Ficaram assim as concessionárias desobrigadas de apresentar o diagnóstico das condições atuais e futuras, de acordo com o roteiro estabelecido, deixando de comprovar quais trechos são antieconômicos e da existência do atendimento da demanda por outra modalidade de transporte, conforme preceitua o Regulamento dos Transportes Ferroviários e a própria Resolução ANTT nº 44/2002.

Fica evidente que ao autorizar a descontinuidade da prestação de serviços públicos de transporte ferroviário de cargas e a desativação de trechos ferroviários sem que as concessionárias comprovassem se os trechos realmente são antieconômicos e que os usuários receberiam o atendimento da demanda por outra modalidade de transporte, a ANTT cometeu flagrante desrespeito ao parágrafo 1º do artigo 6º da Lei nº 8.987/1995, ao Regulamento dos Transportes Ferroviários, aos Contratos de Concessão e ao Regulamento dos Usuários dos Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas.

7. Conclusão

A fim de caracterizar a ocorrência e a ilegalidade da desativação de trechos ferroviários arrendados e a consequente descontinuidade da prestação dos serviços públicos de transporte ferroviário de cargas, foram pesquisados vários documentos públicos, artigos de periódicos e a legislação do setor.

Os dados levantados na pesquisa permitem constatar que o modal de transporte ferroviário não é considerado relevante no Brasil como ocorre em outros países desenvolvidos. Além disso, logo após a concessão dos serviços públicos de transporte ferroviário de carga para a iniciativa privada e o arrendamento dos bens ferroviários, algumas concessionárias promoveram a desativação de diversos ramais ferroviários com a supressão da prestação de serviços de transporte de carga. Em 2011 o Ministério Público Federal concluiu que a extensão da malha ferroviária brasileira abandonada unilateralmente pelas concessionárias era de 16.000 quilômetros.

Levando em conta as disposições previstas na Constituição Federal, na Lei nº 8.987/1995, na Lei nº 10.233/2001, no Regulamento dos Transportes Ferroviários, na Resolução ANTT nº 044/2002, no Regulamento dos Usuários dos Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas, nos contratos de concessão, nas conclusões do Ministério Público e da

Justiça Federal e nas doutrinas jurídicas do direito administrativo conclui-se que a desativação de trechos ferroviários e a suspensão ou supressão da prestação de serviços de transporte ferroviário concedidos só podem ser adotadas em casos excepcionais, quando motivada por razões de ordem técnica, por razões de segurança das instalações ou por inadimplemento do usuário.

Se a descontinuidade dos serviços ou a desativação do trecho ferroviário for motivada por razões de ordem técnica é necessário que se comprove que o trecho ferroviário é antieconômico e que a demanda será atendida por outro modal de transporte, de acordo com procedimentos administrativos especificados na Resolução ANTT nº 044/2002.

Segundo esses procedimentos administrativos o processo de descontinuação dos serviços ou desativação de trechos ferroviários só é iniciado se a concessionária estiver em dia com suas obrigações contratuais, devendo apresentar justificativas plausíveis para o pleito, descrição e valor dos investimentos necessários ao reestabelecimento do serviço.

A fim de que se comprove que o trecho ferroviário é de fato antieconômico a concessionária deve apresentar diagnóstico das condições de mercado atuais e futuras, baseado em um estudo a ser realizado junto aos usuários, que possam necessitar dos serviços ou serem afetados pela desativação dos serviços e do trecho ferroviário.

A própria ANTT reconheceu por meio da Deliberação ANTT nº 124/2011 que 5.544 quilômetros de ferrovias concedidas não ofereciam mais serviços de transporte de carga e estavam com manutenção inadequada, determinando a realização de obras de recuperação dos trechos ferroviários de forma a adequá-los para o transporte de cargas. A ANTT, entretanto, não se posicionou sobre a descontinuidade da prestação dos serviços e o descumprimento dos procedimentos de autorização prévia para a supressão dos serviços e desativação dos trechos ferroviários.

Posteriormente a ANTT emitiu a Deliberação nº 302/2012 à América Latina Logística Malha Sul S/A e a Deliberação nº 79/2013 à Concessionária América Latina Logística Malha Paulista S/A, determinando prazos para a recuperação dos trechos constantes da Deliberação nº 124/2011. Emitiu ainda a Deliberação nº 266/2011 à Transnordestina Logística S.A. determinando prazo para a recuperação do trecho Cabo a Propriá, encaminhando a devolução do trecho Paula Cavalcante a Macau e acatando a devolução do trecho Salgueiro a Jorge Lins. Emitiu ainda a Resolução nº 4.131/2013 autorizando a Ferrovia Centro-Atlântica S.A. a proceder à desativação e devolução de 1.760 km de linhas ferroviárias.

Fica explícito que as Deliberações da ANTT nº 124/2011, 266/2011, 302/2012, 79/2013 e a Resolução ANTT nº 4.131/2013 foram emitidas em total desrespeito ao previsto na legislação aplicável e nas conclusões do Ministério Público Federal, na Justiça Federal e na doutrina jurídica de direito administrativo.

As determinações permitiram em alguns casos a supressão do serviço de transporte ferroviário e a desativação definitiva de trecho ferroviário e em outros, a suspensão do serviço de transporte ferroviário e a desativação temporária de trecho ferroviário por prazo maior que cento e vinte dias. Em todos os casos a concessionária esta obrigada a prévia elaboração de diagnóstico das condições de mercado, a fim de que se comprove que o trecho ferroviário é de fato antieconômico e a prévia comprovação de atendimento da demanda por outro modal, o que não foi exigido pela ANTT.

Tais atos administrativos, ao desconsiderar as previsões contidas na Constituição Federal, leis e decretos tornaram-se ilegais, pois contaminados de vício e, portanto carecem de invalidação já que, segundo a definição mais importante em sede de anulação dos atos administrativos para o ordenamento jurídico brasileiro, colhida da Súmula nº 473, de 1969, do

Supremo Tribunal Federal, o ato administrativo contaminado de vício é considerado ilegal e deve ser invalidado pela Administração Pública (BRASIL, 1969).

A presente pesquisa não conseguiu levantar, quais são todos os trechos ferroviários desativados pelas concessionárias na malha ferroviária brasileira e quais apresentam descontinuidade da prestação de serviços de transporte de carga. A pesquisa limitou-se a apresentar os trechos ferroviários que constam na Deliberação da ANTT nº 124/2011, os quais são reconhecidos pelo órgão que regula o setor e compreendem 5.544 quilômetros. Contudo o Ministério Público Federal afirma que 16.000 quilômetros de ferrovias foram abandonados unilateralmente pelas concessionárias ferroviárias. A proposta de um levantamento detalhado da situação de toda a malha ferroviária brasileira pode se constituir em objeto de novas pesquisas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL. **Concessões.** Agência Nacional de Transportes Terrestres. Processo 50500.007618/2010-18. Brasília: ANTT. Disponível em <<http://www.antt.gov.br>>. Acessado em 10 fev 2015.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil.** Promulgado em 05 de outubro de 1988. Brasília, DF. 1988.

BRASIL. **Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996.** Aprova o Regulamento dos Transportes Ferroviários. Diário Oficial da União. Brasília, DF, 05 mar. 1996.

BRASIL. **Decreto nº 4.130, de 13 de fevereiro de 2002.** Aprova o Regulamento e o Quadro Demonstrativo dos Cargos Comissionados e dos Cargos Comissionados Técnicos da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, e dá outras providências. Diário Oficial da União. Brasília, DF, 14 fev. 2002a.

BRASIL. **Deliberação ANTT nº 124 de 6 de julho de 2011.** Agência Nacional de Transportes Terrestres. Brasília: Agência Nacional de Transportes Terrestres, jul 2011a.

BRASIL. **Deliberação nº 266, de 14 de dezembro de 2011.** Agência Nacional de Transportes Terrestres. Brasília: Agência Nacional de Transportes Terrestres, dez 2011f.

BRASIL. **Deliberação nº 302, de 19 de dezembro de 2012.** Agência Nacional de Transportes Terrestres. Brasília: Agência Nacional de Transportes Terrestres, dez 2012.

BRASIL. **Deliberação nº 79, de 25 de abril de 2013.** Agência Nacional de Transportes Terrestres. Brasília: Agência Nacional de Transportes Terrestres, dez 2013b.

BRASIL. **Ferrovário.** Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. Brasília: DNIT. Disponível em <<http://www1.dnit.gov.br/imprensa/download/Ferrovuario.doc>> Acessado em 11/08/2013a.

BRASIL. **Infraestrutura de Transportes.** Departamento Nacional de Infraestrutura de

Transportes. Câmara de Comércio e Indústria Japonesa do Brasil. São Paulo, mar, 2012.

BRASIL. **Lei nº. 10.233, de 05 de junho de 2001.** Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências. Diário Oficial da União. Brasília, DF, 06 jun. 2001.

BRASIL. **Lei nº. 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.** Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 14 fev. 1995.

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Contrato de Concessão para a Exploração e Desenvolvimento do Serviço Público de Transporte Ferroviário de Carga na Malha Sul.** Brasília: 27 fev. 1997.

BRASIL. **Relatório de Auditoria nº. 02/AO/AUDIT/2008 - URRS.** Agência Nacional de Transportes Terrestres. Processo 50520.007879/2009-66. Brasília: Agência Nacional de Transportes Terrestres, mai 2009.

BRASIL. **Representação TCU-Transporte Ferroviário.** Ministério Público Federal. Procuradoria Geral da República. 3ª Câmara de Coordenação e Revisão. GT Transportes - 3ªCCR/PGR. Brasília: jun. 2011b.

BRASIL. **Resolução nº 3.694, de 14 de julho de 2011.** Aprova o Regulamento dos Usuários dos Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas. Agência Nacional de Transportes Terrestres. Brasília: Agência Nacional de Transportes Terrestres, jul 2011c.

BRASIL. **Resolução nº 3.695, de 14 de julho de 2011.** Aprova o Regulamento das Operações de Direito de Passagem e Tráfego Mútuo do Subsistema Ferroviário Federal. Agência Nacional de Transportes Terrestres. Brasília: Agência Nacional de Transportes Terrestres, jul 2011d.

BRASIL. **Resolução nº 3.696, de 14 de julho de 2011.** Aprova o Regulamento para Pactuar as Metas de Produção por Trecho e as Metas de Segurança para as Concessionárias de Serviço Público de Transporte Ferroviário de Cargas. Agência Nacional de Transportes Terrestres. Brasília: Agência Nacional de Transportes Terrestres, jul 2011e.

BRASIL. **Resolução nº 359, de 26 de novembro de 2003.** Dispõe sobre os procedimentos relativos à prestação não regular e eventual de serviços de transporte ferroviário de passageiros com finalidade turística, histórico-cultural e comemorativa. Agência Nacional de Transportes Terrestres. Brasília: Agência Nacional de Transportes Terrestres, nov 2003.

BRASIL. **Resolução nº 4.131, de 3 de julho de 2013.** Autoriza a Concessionária Ferrovia Centro-Atlântica S.A. – FCA a proceder à desativação e devolução de trechos ferroviários. Agência Nacional de Transportes Terrestres. Brasília: Agência Nacional de Transportes Terrestres, jul 2013c.

BRASIL. **Resolução nº 44, de 04 de julho de 2002.** Aprova a adequação à legislação vigente, sem qualquer alteração de seu conteúdo, a compilação em um único documento, dos diversos atos emitidos pelo Ministério dos Transportes e pela ANTT, relativos à prestação dos serviços de transporte ferroviário pelas empresas concessionárias. Agência Nacional de Transportes Terrestres. Brasília: Agência Nacional de Transportes Terrestres, 2002b.

BRASIL. **Súmula nº 473.** Supremo Tribunal Federal. Brasília, DF, 10 de dezembro 1969.

CRAIDE, Sabrina. **Preço máximo das tarifas de ferrovias vai cair 25% a partir do fim do mês.** Agência Brasil: Empresa Brasil de Comunicação, 06 set. 2012.

ESTADÃO. **Abusos no frete ferroviário devem ser eliminados.** O Estado de São Paulo, 22 ago 2012. Disponível em: <http://economia.estadao.com.br/noticias/geral,abusos-no-frete-ferroviario-devem-ser-eliminados-imp-,919972>. Acessado em 10 abr 2015.

FLEURY, Paulo F., WANKE, Peter, FIGUEIREDO, Kleber. **Logística empresarial: a perspectiva brasileira.** São Paulo: Atlas, 2000. Coleção COPPEAD de Administração.

MELLO, Celso Antônio Bandeira de. **Curso de Direito Administrativo.** 19 ed. São Paulo: Malheiros, 2005.

MELHORAMENTOS, Editora. Michaelis Moderno Dicionário da Língua Portuguesa. 2009.

NOBRE, Thiago Lacerda. **Proposta de Ação Civil Pública.** Representação a Vara Federal da Subseção Judiciária de Santos. Ação Civil Pública. Ministério Público Federal. Santos: Procuradoria Federal de Santos, 2014.

PEREIRA, Renée. **Malha ferroviária mal utilizada faz governo rever concessões.** São Paulo: Jornal O Estadão De São Paulo, 09 Jan. 2010. Disponível em: <http://www.estadao.com.br/noticias/geral,malha-ferroviaria-mal-utilizada-faz-governo-rever-concessoes,493174> >.

PIMENTEL, Alessandra. **O método da análise documental: seu uso numa pesquisa historiográfica.** Departamento de Psicologia Social e Institucional da Universidade Estadual de Londrina. Cadernos de pesquisa, v. 114, p. 179-195, 2001.

REVISTA FERROVIÁRIA. ANTT quer rever contratos e metas. Entrevista com Bernardo Figueiredo. **Revista Ferroviária.** p. 12 a 19. mar. 2009.

SANTOS, Sílvio dos. **Um estudo sobre a participação do modal ferroviário no transporte de cargas no Brasil.** Dissertação - Programa de Pós-graduação em Engenharia Civil – PPGEC. Florianópolis: UFSC, 2005. 159 p.

SILVEIRA, Airton Dornelles. **Análise da preferência do cliente para implantação de melhorias na distribuição ferroviária de arroz com origem no Rio Grande do Sul.**

Dissertação - Escola de Engenharia, Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: UFRGS, 2002. 153 p.

SILVEIRA, Airton Dornelles. **Diagnóstico da regulação e fiscalização da qualidade dos serviços públicos privatizados e das garantias existentes para o usuário.** 2006. 84 p. Monografia de Especialização em Regulação de Transportes Terrestres. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006.

SILVEIRA, Airton Dornelles; SLHESSARENKO, Michelli. **Aumento da participação do transporte ferroviário na logística.** In: XII Congresso Online – Administração 2015. Business Conference: 24-28 de nov. 2015b. Disponível em: <<http://www.convibra.org/dp/default.asp?pid=11600&ev=87>>.

SILVEIRA, Airton Dornelles; SLHESSARENKO, Michelli. **Proposta de aumento da participação do modal ferroviário na matriz de transporte do Brasil.** In: Anais do II Seminário de Pesquisa e Pós-Graduação em Ciências da Administração e Socioeconômicas – SPPG. P. 278-194. Florianópolis/SC: ESAG/UDESC, 02-04 set. 2015a.

SPALDING, Mauro. **Sentença.** Ação Civil Pública nº 2006.70.13.001025-3/PR. Jacarezinho/PR: Justiça Federal, 31 de outubro de 2007.

YIN, Robert K. **Estudo de caso: planejamento e métodos.** Porto Alegre: Bookman, 2010.