


Análise de Impacto Regulatório

Tema: Regulamentação da destinação dos Recursos para Desenvolvimento Tecnológico (RDT) e dos Recursos para a Preservação da Memória Ferroviária (RPMF)

Versão 1.0

Eixo Temático nº 4 - Transporte Ferroviário de Cargas

Esta Análise de Impacto Regulatório é um instrumento de análise técnica preliminar, cujas informações e conclusões são fundamentadas em análises promovidas pelas pessoas responsáveis pelo desenvolvimento do tema, não refletindo necessariamente a posição final e oficial da Agência, que somente se firma pela deliberação da Diretoria Colegiada da ANTT.

	AIR - FASE PRELIMINAR	ÁREA: SUFER
	2020/SUFER/ANTT/DESTINAÇÃO DOS RDT E DOS RPMF NAS CONCESSÕES E SUBCONCESSÕES FERROVIÁRIAS	VERSÃO: 1.0
		DATA: 23/10/2020

SEÇÃO 1 - IDENTIFICAÇÃO DA ANÁLISE E SUMÁRIO EXECUTIVO

1.1. Quais as palavras-chave para facilitar pesquisas sobre essa AIR?

Palavra-chave 1: Recursos para Desenvolvimento Tecnológico

Palavra-chave 2: Recursos para Preservação da Memória Ferroviária

Palavra-chave 3: Transporte Ferroviário de Cargas

1.2. Quais são os processos relacionados ao tema?

Processo 50500.105648/2020-61.

1.3. Quais são as AIRs relacionadas?

Não foram identificadas outras AIRs relacionadas.

1.4. Em qual etapa está sendo concluída a presente versão da AIR? Antes ou depois, no início, no meio ou no final do Projeto?


No início do projeto, conforme orientação contida no art. 4º, da Deliberação ANTT nº 85, de 23 de março de 2016.

1.5. Sumário Executivo

O presente Relatório de Análise de Impacto Regulatório - AIR apresenta o resultado das discussões realizadas pela equipe técnica da Superintendência de Transporte Ferroviário - SUFER, as quais suportaram o desenvolvimento da proposta de norma da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT a respeito de regras para a destinação dos Recursos para Desenvolvimento Tecnológico - RDT e dos Recursos para Preservação da Memória Ferroviária - RPM, previstos nos contratos de concessão e subconcessão para a prestação do serviço público de transporte ferroviário de cargas associado à exploração da infraestrutura ferroviária federal.

Em conformidade com as cláusulas presentes nos contratos de concessão e subconcessão relativas aos RDT e aos RPMF, as quais estabeleceram a obrigatoriedade de destinação de valores especificados para fomento ao desenvolvimento tecnológico e à preservação da memória ferroviária, faz-se necessária regulamentação específica da ANTT para dar efetividade à aplicação desses recursos.

Nesse contexto, tanto a ANTT quanto diversos agentes externos são afetados pela falta de ato normativo relativo à matéria, dentre os quais pode-se ressaltar os seguintes: a) concessionárias e subconcessionárias de ferrovias; b) usuários do transporte ferroviário e da infraestrutura ferroviária; c) órgãos do governo, nas esferas federal, estadual/distrital e municipal, com destaque para o Ministério da Infraestrutura - MINFRA e o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN; d) associações inter-relacionadas com tema, tais como,

	AIR - FASE PRELIMINAR	ÁREA: SUFER
	2020/SUFER/ANTT/DESTINAÇÃO DOS RDT E DOS RPMF NAS CONCESSÕES E SUBCONCESSÕES FERROVIÁRIAS	VERSÃO: 1.0
		DATA: 23/10/2020

Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários - ANTF e Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF; e e) a sociedade em geral.

No processo de composição das regras pela ANTT para destinação dos RDT e dos RPMF, analisou-se aspectos relevantes relacionados à seleção dos projetos de destinação desses recursos; aos prazos dos projetos; aos procedimentos de avaliação da conformidade dos valores gastos; às entidades para realização dos projetos; e ao custo administrativo, quando da contratação de terceiros, isso, por meio de levantamento de alternativas e discussão de vantagens e desvantagens (potenciais impactos regulatórios).

Concluiu-se, em síntese, que todos os projetos de RDT e RPMF devem se submeter a autorização prévia da ANTT e ser fundamentados em diretrizes e objetivos, bem como em temas prioritários, estabelecidos por esta Agência.

Os projetos poderão ter prazos de até 48 (quarenta e oito) meses, com previsão de entrega anual de produtos, diante da obrigação de avaliação da evolução dos projetos, dos resultados e de gastos para períodos anuais de concessão ou subconcessão.

Estabeleceu-se ainda que a adequada aplicação dos recursos deverá ser atestada em relatório de empresa especializada independente, cuja apresentação já se constitui como obrigação contratual.

A proposta escolhida estabelece também que os projetos deverão ser executados por entidades públicas ou privadas contratadas pela concessionária ou subconcessionária e, por isso, fixou-se o valor máximo de 7,37% (sete vírgula trinta e sete por cento) de custo administrativo quando da contratação desses terceiros.

Por fim, adotou-se como referência básica para a redação das diretrizes e objetivos dos projetos de destinação dos RDT o já disposto em Resolução da ANTT (Resolução ANTT nº 483/04), para o mesmo tipo de recurso, entretanto, destinados às concessões de rodovias. Por sua vez, para os projetos de RPMF, as diretrizes e objetivos observaram a legislação referente ao tema, sobretudo o disposto na Lei nº 11.483/07.

Com isso, busca-se dar a destinação definida nos instrumentos contratuais para os RDT e os RPMF, com regras estabelecidas em norma da ANTT, contribuindo para o incentivo ao desenvolvimento tecnológico e à preservação da memória ferroviária.


SEÇÃO 2 - DIAGNÓSTICO E MAPEAMENTO DA SITUAÇÃO-PROBLEMA

2.1. Qual o problema a ser solucionado ou a oportunidade a ser explorada?

2.1.1. Considerações Iniciais

No contrato de Subconcessão da Rumo Malha Central S. A, assinado em 31 de julho de 2019, a respeito dos Recursos para Desenvolvimento Tecnológico (RDT) e dos Recursos para Preservação da Memória Ferroviária (RPMF), está estabelecido o seguinte:

“1.1 Definições

	AIR - FASE PRELIMINAR	ÁREA: SUFER
	2020/SUFER/ANTT/DESTINAÇÃO DOS RDT E DOS RPMF NAS CONCESSÕES E SUBCONCESSÕES FERROVIÁRIAS	VERSÃO: 1.0
		DATA: 23/10/2020

(a) *Acréscimo à Outorga: valor que será incrementado ao Valor de Outorga, com vistas à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Subconcessão, em função do atraso, alteração dos prazos, ou supressão de obrigações estabelecidas no Plano de Investimentos, e da não utilização dos Recursos para Desenvolvimento Tecnológico, dos Recursos para a Preservação da Memória Ferroviária, e dos Recursos para Passagens em Nível, apurado nos termos do Anexo 6.*

...

(n) *Data de Assunção: data de assinatura do Contrato de Subconcessão.*

...

2.2 *O prazo da Subconcessão é de 30 (trinta) anos, contados a partir da Data de Assunção, sendo vedada a sua prorrogação.*

...

14 Recursos para Desenvolvimento Tecnológico

14.1 *Durante todo o período de Subconcessão, a partir da Data de Assunção, a Subconcessionária deverá, anualmente, destinar R\$ 2.777.106,27 (dois milhões, setecentos e setenta e sete mil, cento e seis reais e vinte e sete centavos) a projetos e estudos que visem ao desenvolvimento tecnológico, nos termos da regulamentação específica da ANTT.*

14.2 *Os recursos para desenvolvimento tecnológico serão corrigidos anualmente com o mesmo índice e data em que efetivamente ocorrer o reajuste da Tabela Tarifária.*

14.3 *Os recursos de que trata a subcláusula 14.1, quando não utilizados para os fins a que se destinam no exercício, deverão ser acrescidos ao Valor de Outorga por ocasião da Revisão Ordinária.*

14.4 *Os produtos e estudos decorrentes da aplicação dos recursos para desenvolvimento tecnológico serão de propriedade da ANTT.*

15 Recursos para Preservação da Memória Ferroviária

15.1 *Durante todo o período da Subconcessão, a partir da Data de Assunção, a Subconcessionária deverá, anualmente, destinar R\$ 1.388.553,14 (um milhão, trezentos e oitenta e oito mil, quinhentos e cinquenta e três reais e quatorze centavos) a projetos que visem à preservação da memória ferroviária.*

15.2 *Os recursos para preservação da memória ferroviária serão corrigidos anualmente com o mesmo índice e data em que efetivamente ocorrer o reajuste da Tabela Tarifária.*

15.3 *Os recursos de que trata a subcláusula 15.1, quando não utilizados para os fins a que se destinam no exercício, deverão ser acrescidos ao Valor de Outorga por ocasião da Revisão Ordinária.*


15.4 *Os produtos decorrentes da aplicação para preservação da memória ferroviária serão de propriedade da ANTT.*

...

23.2 *Revisão Ordinária*

(i) *É a revisão do Valor da Outorga, calculado anualmente mediante a aplicação do Acréscimo à Outorga.” (grifou-se)*

Pelo apresentado, pode-se entender a destinação dos RDT e dos RPMF como obrigação contratual, a ser verificada anualmente, cujo descumprimento tem como uma de suas

	AIR - FASE PRELIMINAR	ÁREA: SUFER
	2020/SUFER/ANTT/DESTINAÇÃO DOS RDT E DOS RPMF NAS CONCESSÕES E SUBCONCESSÕES FERROVIÁRIAS	VERSÃO: 1.0
		DATA: 23/10/2020

consequências o acréscimo ao Valor da Outorga, e cujos produtos e estudos resultantes serão de propriedade da ANTT. Ainda, cabe regulamentação específica da ANTT.

No 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da Rumo Malha Paulista – RMP, a redação é análoga. Além disso, as demais prorrogações contratuais e as novas outorgas também possuem a previsão de destinação de RDT e de RPMF.

2.1.2 Definição do Problema


Trata o presente projeto de regulamentação de institutos previstos em contratos de concessão e subconcessão do setor ferroviário, a saber, a destinação dos RDT e dos RPMF. Apesar de o contrato de concessão ou subconcessão estabelecer regras relativas à matéria, apresenta-se necessário, nos termos da subcláusula 14.1 supracitada, que a ANTT, por meio de regulamentação específica, complemente as orientações contratuais, de forma a viabilizar a aplicação efetiva dos recursos ao fim a que se destinam. Nesse sentido, o ponto fulcral do projeto é a necessidade, delineada a partir do texto contratual, de elaboração de ato normativo pela ANTT para estabelecer as regras para uso de recursos previstos nos contratos de concessão e subconcessão ferroviária.

Cumprе ressaltar que a inexistência de norma sobre a matéria impede a aplicação dos recursos, e a não utilização dos valores citados resulta em Acréscimo à Outorga. Embora o mecanismo de alteração do valor de outorga não se trata de penalização às concessionárias e subconcessionárias, mas sim do reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos, a ausência de norma impede a destinação dos RDT e dos RPMF para seus devidos fins, por conseguinte, não gera as externalidades positivas oriundas de projetos de desenvolvimento tecnológico e preservação da memória ferroviária, o que demonstra a urgência da matéria.

Nesse contexto, a questão original do projeto, dita aqui como o “problema regulatório original”, que demandou a tomada de decisão pela Agência de editar normativo com regras para a aplicação dos RDT e dos RPMF, se caracteriza como obrigação contratual e, por isso, não é objeto de discussão desta AIR. Ou seja, não cabe aplicar a análise de impacto considerando a possibilidade ou não de regulamentar, mas sim, tendo posta a obrigação de editar ato normativo regulatório, cabe à Agência aplicar a AIR para avaliar como regulamentar a matéria.

Dito isto, considerando que a proposição normativa em discussão é uma obrigação contratual que busca preencher a lacuna regulatória necessária para a aplicabilidade dos RDT e dos RPMF, apresenta-se necessário avaliar as opções regulatórias relativas aos principais tópicos a serem considerados no ato a ser desenvolvido.

Tendo como referência os modelos estudados, foram identificados os seguintes tópicos relevantes para a construção do ato normativo em comento, que devem ser objeto de AIR: (i) processo de seleção dos projetos de destinação desses recursos; (ii) prazos dos projetos; (iii) procedimentos de avaliação da conformidade dos valores gastos; (iv) entidades para a realização dos projetos; e (v) custo administrativo, quando da contratação de terceiros.

	AIR - FASE PRELIMINAR	ÁREA: SUFER
	2020/SUFER/ANTT/DESTINAÇÃO DOS RDT E DOS RPMF NAS CONCESSÕES E SUBCONCESSÕES FERROVIÁRIAS	VERSÃO: 1.0
		DATA: 23/10/2020

Pelo exposto, entende-se que o problema regulatório a ser enfrentado é “como regulamentar a destinação dos RDT e dos RPMF”, tendo como suporte a resposta aos seguintes quesitos:

Como se dará a seleção dos projetos de destinação desses recursos?

Qual deve ser o prazo máximo admitido para os projetos?

Como se dará o procedimento de avaliação da conformidade dos valores gastos?

Como deverá se dar a realização dos projetos?

Como considerar o custo administrativo quando da contratação de terceiros?

2.1.3. Atores ou grupos afetados

Após o mapeamento, concluiu-se que o problema afeta tanto a ANTT quanto diversos agentes externos, tais como:

- concessionárias e subconcessionárias de ferrovias;
- usuários do transporte ferroviário e da infraestrutura ferroviária;
- órgãos de governo, nas esferas federal, estadual/distrital e municipal, com destaque para o Ministério da Infraestrutura - MINFRA e o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN;
- associações (Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários - ANTF, Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF etc.); e
- sociedade em geral.

No que se refere à estratégia de consulta aos diferentes agentes, está previsto Processo de Participação e Controle Social - PPCS, na modalidade de Audiência Pública.

2.2. A ação regulatória visa mitigar falhas de mercado?

Não. Não existe uma falha específica de mercado a ser corrigida com a regulamentação pretendida. Todavia, a ação regulatória visa preencher uma lacuna normativa e, por consequência, possibilitar uma melhor gestão dos RDT e dos RPMF no âmbito ferroviário. Busca-se, assim, em apertada síntese, com regras claras e objetivas apresentadas em norma da ANTT, um marco regulatório sólido para o tema, contribuindo para incentivo ao desenvolvimento tecnológico e à preservação da memória ferroviária.

2.3. A ANTT tem competência para regulamentar o assunto? Se sim, quais são os dispositivos legais que dispõem sobre essa competência?

A competência legal da ANTT para regulamentar o assunto decorre dos seguintes dispositivos legais.

Lei 10.233/2001

Art.11. O gerenciamento da infraestrutura e a operação dos transportes aquaviário e terrestre serão regidos pelos seguintes princípios gerais:

...

XII - estimular a pesquisa e o desenvolvimento de tecnologias aplicáveis ao setor de transportes.

	AIR - FASE PRELIMINAR	ÁREA: SUFER
	2020/SUFER/ANTT/DESTINAÇÃO DOS RDT E DOS RPMF NAS CONCESSÕES E SUBCONCESSÕES FERROVIÁRIAS	VERSÃO: 1.0
		DATA: 23/10/2020

...

Art. 22. Constituem a **esfera de atuação da ANTT**:

I - o transporte ferroviário de passageiros e cargas ao longo do Sistema Nacional de Viação;

II - a exploração da infraestrutura ferroviária e o arrendamento dos ativos operacionais correspondentes;

...

Art. 24. **Cabe à ANTT**, em sua esfera de atuação, como atribuições gerais:

...

IV - **elaborar e editar normas e regulamentos relativos à exploração de vias** e terminais, garantindo isonomia no seu acesso e uso, bem como à prestação de serviços de transporte, mantendo os itinerários outorgados e fomentando a competição;

...

VIII - **fiscalizar a prestação dos serviços e a manutenção dos bens arrendados**, cumprindo e fazendo cumprir as cláusulas e condições avençadas nas outorgas e aplicando penalidades pelo seu descumprimento;

Art. 25. **Cabe à ANTT**, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Ferroviário:

...

V - **regular e coordenar a atuação dos concessionários**, assegurando neutralidade com relação aos interesses dos usuários, orientando e disciplinando o tráfego mútuo e o direito de passagem de trens de passageiros e cargas e arbitrando as questões não resolvidas pelas partes;

...

VII - contribuir para a preservação do patrimônio histórico e da memória das ferrovias, em cooperação com as instituições associadas à cultura nacional, orientando e estimulando a participação dos concessionários do setor.

Decreto n.º 4.130/2002

Art. 3º **À ANTT compete**, em sua esfera de atuação:


...

IV - **exercer o poder normativo** relativamente à exploração da infraestrutura ferroviária e rodoviária federal e à prestação de serviços de transporte terrestre, garantindo isonomia no seu acesso e uso, assegurando o direito dos usuários, fomentando a competição entre os operadores e intensificando o aproveitamento da infraestrutura existente;

Além da legislação citada, como já apresentado, a destinação dos RDT e RPMF é uma obrigação contratual, com necessária regulamentação da ANTT, apresentada no contrato de Subconcessão da Rumo Malha Central S. A. e no 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da Rumo Malha Paulista – RMP, bem como prevista nas demais prorrogações contratuais e nas novas outorgas.

2.4. Quais os objetivos da ação regulatória?

A seguir são apresentados o objetivo geral e os objetivos específicos do presente projeto.

	AIR - FASE PRELIMINAR	ÁREA: SUFER
	2020/SUFER/ANTT/DESTINAÇÃO DOS RDT E DOS RPMF NAS CONCESSÕES E SUBCONCESSÕES FERROVIÁRIAS	VERSÃO: 1.0
		DATA: 23/10/2020

Cumprir destacar que, diferentemente de uma avaliação ordinária acerca dos objetivos específicos de determinada intervenção regulatória, que correspondem de forma direta aos fatores causadores do problema regulatório, os objetivos específicos aplicáveis ao caso em análise derivam das características relacionadas aos RDT e aos RPMF, bem como das recentes diretrizes legais e de política pública relacionadas à simplificação administrativa e regulatória¹.

Nesse contexto, o objetivo geral do projeto é “Regulamentar a destinação dos Recursos para Desenvolvimento Tecnológico - RDT e dos Recursos para Preservação da Memória Ferroviária - RPMF, de forma a viabilizar a efetiva aplicação desses recursos ao fim a que se destinam.”.

Objetivo específico nº 1: Definir como se dará a seleção dos projetos de destinação dos recursos;

Objetivo específico nº 2: Definir qual deve ser o prazo máximo dos projetos;

Objetivo específico nº 3: Definir como se dará o procedimento de avaliação da conformidade dos valores gastos;

Objetivo específico nº 4: Definir que entidades poderão realizar os projetos; e

Objetivo específico nº 5: Definir se será considerado e como quantificar o custo administrativo quando da contratação de terceiros.

2.5. Foram identificados atos normativos, pareceres da PRG ou notas técnicas relevantes para o estudo do tema? Quais?

Sim. A Resolução ANTT nº 483/2004 e a Portaria SUINF nº 68/2019, que tratam da aplicação de recursos para desenvolvimento tecnológico nas concessões rodoviárias geridas pela ANTT.

2.6. Foram identificadas recomendações ou determinações de órgãos externos? Se sim, quais?

Não.

2.7. Existem diretrizes da Diretoria Colegiada sobre o tema? Se sim, quais?


Não.

2.8. Quais as premissas utilizadas na ação regulatória? Essas premissas foram validadas pela Diretoria Colegiada?

Podem ser destacadas 2 (duas) premissas que ainda não foram validadas pela Diretoria da ANTT:

- será considerado o conhecimento adquirido pela SUINF a respeito dos RDT, inclusive a Resolução ANTT nº 483/2004 e a Portaria SUINF nº 68/2019; e

¹ Alguns diplomas não diretamente aplicáveis à matéria em comento, mas que servem de inspiração ao presente projeto, são a Lei nº 13.874/2019 e o Decreto nº 10.178/2019.

	AIR - FASE PRELIMINAR	ÁREA: SUFER
	2020/SUFER/ANTT/DESTINAÇÃO DOS RDT E DOS RPMF NAS CONCESSÕES E SUBCONCESSÕES FERROVIÁRIAS	VERSÃO: 1.0
		DATA: 23/10/2020


- a estrutura geral das cláusulas referentes aos RDT e aos RPMF será mantida nos demais contratos de concessão ou subconcessão de ferrovias.

2.9. Foram identificados estudos, pesquisas, teses, relatórios ou informações relevantes da Agência ou de fontes externas que podem contribuir para a análise? Quais?


Sim. Os principais documentos estão citados na tabela a seguir (Tabela 1)

Tabela 1: Documentos, normas e estudos relativos ao tema.

Documento	Observação
Contrato_de_Subconcessao_RMC.pdf	Subconcessão da Ferrovia Norte Sul Tramo Central para a Rumo (Rumo Malha Central S. A). Item 14, 15.
Anexos_I_a_VII_Contrato_de_Subconcessao_RMC.pdf	
Resolução ANTT 483/2004	Dispõe sobre a aplicação de recursos tarifários das concessões rodoviárias no desenvolvimento tecnológico na área de engenharia rodoviária – RDT.
Portaria SUINF nº 68/2019.pdf	Estabelece os procedimentos a serem observados pelas concessionárias de rodovias federais e pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT para a fiscalização e acompanhamento dos projetos desenvolvidos com a verba de RDT.
Lei nº 9.991/2000	Dispõe sobre realização de investimentos em pesquisa e desenvolvimento e em eficiência energética por parte das empresas concessionárias, permissionárias e autorizadas do setor de energia elétrica.
Resolução Aneel nº 316/2008	Aprova o Manual de Programa de Pesquisa e Desenvolvimento Tecnológico do Setor de Energia Elétrica.
Decreto nº 3.867/2001	Regulamenta a Lei nº 9.991/2000.
Decreto nº 5.879/2006	Regulamenta o inc. III, art. 4º, da Lei nº 9.991/2000.
Decreto nº 7.204/2010	Regulamenta o parágrafo único do art. 1º e o art. 4ºA da Lei nº 9.991/2000.
Desenvolvimento Tecnológico nas Concessões de Rodovias – Portal ANTT.pdf	http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/15008/DESENVOLVIMENTO_TECNOLOGICO_NAS_CONCESSOES_DE_RODOVIAS.html
Manual P&D 2012 ANEEL	https://www.aneel.gov.br/documents/656831/14943930/Manual+P%26D+2012/eaef69f8-5331-43f8-b3ef-fab1c2775ed1 , acessado em 02/07/2020
Lei nº 11.483/2007	Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências.
Decreto nº 6.018/2007	Regulamenta a Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007, que dispõe sobre o término do processo de liquidação e a

	AIR - FASE PRELIMINAR	ÁREA: SUFER
	2020/SUFER/ANTT/DESTINAÇÃO DOS RDT E DOS RPMF NAS CONCESSÕES E SUBCONCESSÕES FERROVIÁRIAS	VERSÃO: 1.0
		DATA: 23/10/2020

Documento	Observação
	extinção da Rede Ferroviária Federal S. A, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências.
Portaria IPHAN nº 407/2010	Dispõe sobre o estabelecimento dos parâmetros de valoração e procedimento de inscrição na Lista de Patrimônio Cultural Ferroviário, visando à proteção da memória ferroviária, em conformidade com o art. 9º da Lei nº 11.483/2007.
Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário	http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Manual_tecnico_patrimonio_ferroviano.pdf , acessado em 18/08/2020.
O IPHAN e o patrimônio ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de preservação, dissertação de Mestrado, Lucas Neves Prochnow (2014)	http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Disserta%2B%C2%BA%2B%C3%BAo%20Lucas%20Neves%20Prochnow.pdf , acessado em 21/07/2020.
Preservação como prática: sujeitos, objeto, concepções e instrumentos; Marcia Sant'Anna (2015)	http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Preserva%C3%A7%C3%A3o%20pdf(1).pdf , acessado em 18/08/2020
Anais do I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural, Volume 3, 2009, sessão temática 6: Patrimônio Ferroviário (6 artigos de diferentes autores).	http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/Anais2_vol3_ForumPatrimonio_m.pdf , acessado em 20/08/2020.
Avanços e desafios na preservação do patrimônio ferroviário pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, autores J. R. Cavalcanti Neto, F. G. Carneiro, A. C. Giannecchini. .	http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI_coloquio_t6_avancos_desafios.pdf , acessado em 19/08/20.
Patrimônio Ferroviário: Memória ou esquecimento? Abordagem conceitual no processo de valoração do patrimônio ferroviário em Pernambuco; M. E. L.	http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI_coloquio_t6_patrimonio_ferroviano.pdf , acessado em 19/08/2020.

	AIR - FASE PRELIMINAR	ÁREA: SUFER
	2020/SUFER/ANTT/DESTINAÇÃO DOS RDT E DOS RPMF NAS CONCESSÕES E SUBCONCESSÕES FERROVIÁRIAS	VERSÃO: 1.0
		DATA: 23/10/2020

Documento	Observação
Freire; F. Cavalcanti; G. Bessoni; M. Freitas.	
Manual de preservação de edificações ferroviárias antigas: PRESERFE; RFFSA; 1991.	http://canaldoservidor.infraestrutura.gov.br/images/2015/06/preserfe.pdf , acessado em 20/08/2020

2.10. Os atores internos e os atores externos já foram consultados? Qual foi ou será a estratégia de consulta?

Não houve processo formal de consulta a atores externos.

Contudo, o tema foi objeto de discussões entre: (i) as unidades técnicas da SUFER, notadamente a Gerência de Projetos Ferroviários - GEPEF e a Gerência de Regulação Ferroviária - GEREFE; (ii) a SUFER e a ANTF, por meio de reunião virtual realizada em 10 de setembro de 2020; e (iii) a SUFER e a Diretoria de Transporte Ferroviário do MINFRA, por meio de reunião virtual realizada em 11 de setembro de 2020.

As demais discussões relativas à matéria ocorrerão no âmbito da Audiência Pública do tema.


SEÇÃO 3 ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS

3.1. Alternativas regulatórias e impactos regulatórios potenciais para as alternativas escolhidas

Primeiramente, cabe esclarecer que a alternativa de manter a situação atual não pode ser considerada como alternativa para a solução do problema, pois, conforme apresentado, existe uma lacuna normativa relacionada ao uso dos RDT e dos RPMF, previstos contratualmente, e a ausência de norma impede a destinação desses recursos para seus devidos fins.

Dito isso, a construção da alternativa de regulamentação dos RDT e dos RPMF partiu da discussão dos seguintes temas:

- processo de seleção de projetos;
- prazos dos projetos;
- procedimento de avaliação da conformidade dos valores gastos nos projetos;
- entidades que poderão realizar os projetos; e
- custo administrativo da concessionária, quando da contratação de terceiros.

	AIR - FASE PRELIMINAR	ÁREA: SUFER
	2020/SUFER/ANTT/DESTINAÇÃO DOS RDT E DOS RPMF NAS CONCESSÕES E SUBCONCESSÕES FERROVIÁRIAS	VERSÃO: 1.0
		DATA: 23/10/2020

Cada um desses tópicos está separadamente detalhado nos subitens seguintes, com as alternativas de tratamento identificadas, a avaliação dos impactos positivos e negativos, e a alternativa proposta.

3.1.1. Processo de Seleção de Projetos

Alternativa 1: A ANTT estabelece diretrizes e objetivos e a concessionária encaminha os projetos para autorização prévia da ANTT, sem vinculação com temas específicos.

Nessa alternativa, a partir de diretrizes e objetivos gerais definidos pela Agência em Resolução, a concessionária escolhe seus projetos e os encaminha para autorização pela ANTT.

Vantagens	Desvantagens
<ul style="list-style-type: none"> - Maior discricionariedade da concessionária. - Maior interesse, pelas concessionárias, nos projetos a serem desenvolvidos. - Menor custo regulatório. 	<ul style="list-style-type: none"> - Direcionamento de projetos para situações de interesse estrito das concessionárias. - Maior possibilidade de ausência de projetos de interesse público geral. - Possibilidade de geração de projetos de baixa qualidade e com baixa diversidade (possibilidade de ocorrência de projetos similares de concessionárias diferentes).


Alternativa 2: A ANTT estabelece, além das diretrizes e objetivos, o conjunto de projetos no período, e disponibiliza para a concessionária selecionar os que irá realizar.

Nesse caso, a ANTT define uma relação de projetos, disponibiliza para as concessionárias, que escolhem quais desses iriam realizar em um determinado período.

Vantagens	Desvantagens
<ul style="list-style-type: none"> - Maior controle da ANTT sobre os temas a serem desenvolvidos. - Direcionamento do foco dos projetos para o interesse público. 	<ul style="list-style-type: none"> - Maior custo regulatório. - Menor interesse nos projetos pelas concessionárias. - Menor diversidades de projetos. - Ausência de visão do setor regulado sobre quais projetos são relevantes para o sistema.

Alternativa 3: A ANTT pré-estabelece diretrizes e objetivos, bem como temas prioritários (áreas de estudo) alinhados com aqueles, e a concessionária, no campo estrito a esses temas, seleciona projetos e apresenta para autorização da ANTT.

Solução intermediária, entre a alternativa 1 e 2. Nesse caso, a ANTT estabelece temas para projetos e para determinado período. Limitado a esse escopo, caberá à concessionária selecionar projetos, os quais deverão ser encaminhados para autorização da ANTT.

	AIR - FASE PRELIMINAR	ÁREA: SUFER
	2020/SUFER/ANTT/DESTINAÇÃO DOS RDT E DOS RPMF NAS CONCESSÕES E SUBCONCESSÕES FERROVIÁRIAS	VERSÃO: 1.0
		DATA: 23/10/2020


Vantagens	Desvantagens
<ul style="list-style-type: none"> - Maior motivação para realização dos projetos, pois existe a discricionariedade de escolha desses pela concessionária, todavia, limitada a temas preestabelecidos pela ANTT. - Maior probabilidade de projetos de interesse público geral. - Maior diversidade de projetos. 	<ul style="list-style-type: none"> - Custo regulatório intermediário, entre aquele previsto nas alternativas 1 e 2, pela etapa inicial de escolha de temas pela ANTT, por sua vez, mais simples que a seleção de projetos prevista na alternativa 2. - Limita os temas possíveis de estudo pela concessionária.

Alternativa 4: A ANTT pré-estabelece diretrizes, objetivos e temas (áreas de estudo) prioritários. Já a concessionária poderá propor tema diferente dos preestabelecidos e projetos para prévia autorização, pela Agência, os quais devem estar aderentes aos temas prioritários.

Solução próxima à alternativa 3, em que a ANTT procura apresentar às concessionárias temas que entende como mais relevantes, com o objetivo de direcionar os projetos para temas de interesse geral.

Todavia, possibilita à concessionária propor outros temas, evidentemente, de acordo com as diretrizes e os objetivos gerais, os quais orientam a aplicação desses recursos. Nesse caso, a ANTT estabelece temas preferenciais para projetos, podendo atualizar a listagem de temas a partir da sugestão das concessionárias. Assim, cria-se um procedimento específico para as concessionárias, que aplicam os recursos, proporem novos temas prioritários, cuja inclusão na listagem de temas será devidamente analisada pela ANTT. Por fim, os projetos devem estar aderentes aos temas prioritários definidos pela ANTT.

Vantagens	Desvantagens
<ul style="list-style-type: none"> - Existe a discricionariedade de escolha de projetos pela concessionária, todavia, a ANTT apresenta temas prioritários, com isso, mantém-se a importância da concessionária na escolha dos projetos e, por consequência, o interesse na sua realização. - Mantém-se a probabilidade de projetos de interesse público geral. - Melhor qualidade nos resultados, por somar esforços, unindo temas de interesse da regulação e relevantes para o setor. - Maior diversidade de temas e, conseqüentemente, de projetos. 	<ul style="list-style-type: none"> - Custo regulatório intermediário, entre aquele previsto nas alternativas 1 e 2, visto que possui etapa inicial de escolha de temas pela ANTT. - Por sua vez, trata-se de alternativa mais simples que a seleção de projetos prevista na alternativa 2, e mais flexível que a alternativa 3.

	AIR - FASE PRELIMINAR	ÁREA: SUFER
	2020/SUFER/ANTT/DESTINAÇÃO DOS RDT E DOS RPMF NAS CONCESSÕES E SUBCONCESSÕES FERROVIÁRIAS	VERSÃO: 1.0
		DATA: 23/10/2020

Alternativa proposta

Após a análise das alternativas, propõe-se adotar a alternativa 4, em que a ANTT estabelece temas prioritários/relevantes, não limitando a possibilidade de outros temas serem incluídos por proposta fundamentada da concessionária, após a avaliação da ANTT. Os projetos serão propostos pelas concessionárias e autorizados pela Agência, desde que alinhados às diretrizes e objetivos fixados, bem como deverá seguir os temas prioritários.

A adoção desta alternativa estimula a aplicação dos recursos em temas de interesse público, mantendo o empenho da concessionária na busca de projetos de interesse do setor, aproveitando o seu conhecimento (*expertise*).

3.1.2. Prazos dos Projetos

Alternativa 1: Projetos de uso dos RDT e RPMF de até 1 (um) ano.


Conforme apresentado, caso a concessionária não utilize os RDT e RPMF para os fins a que se destinam, esses deverão ser acrescidos ao Valor de Outorga. Esses recursos são previstos para aplicação anual, bem como o Valor de Outorga é revisado anualmente, e acrescido, caso não se destine os RDT ou RPMF. Assim, nessa alternativa, o período de projeto coincidiria com a aplicação anual e a periodicidade da revisão do Valor de Outorga.

Vantagens	Desvantagens
- Menor custo de controle/fiscalização dos recursos aplicados, em razão da coincidência da duração dos projetos com a aplicação anual e a periodicidade da revisão do Valor de Outorga.	- Diminui significativamente o tipo e o alcance dos projetos, tendo em vista que muitos projetos possuem complexidade tal que exigem período superior a um ano para execução.

Alternativa 2: Projetos de uso do RDT ou RPMF de até 2 (dois) anos.

Essa alternativa foi debatida, tendo em vista que a Portaria SUINF nº 68/2019, que trata de aplicação de RDT na concessão de rodovias federais, estabelecer em seu art. 18 que os Planos de Trabalho devem ter prazo máximo de execução de 24 (vinte e quatro) meses. Aquele instrumento possibilita, entretanto, em casos excepcionais e devidamente justificados, prazos superiores a 2 (dois) anos.

Vantagens	Desvantagens
- Mesma diretriz usada para a aplicação de RDT no âmbito da concessão de rodovias federais. Em outras palavras, a ANTT trataria da mesma forma dois assuntos com aspectos comuns.	- Continua havendo restrição de prazos (períodos curtos) estabelecidos em resolução, com limitação na inclusão de projetos, em razão de possuírem complexidade compatível com duração maior. - Maiores custos em razão da necessidade de apresentação de justificativas específicas, pela concessionária, e de

	AIR - FASE PRELIMINAR	ÁREA: SUFER
	2020/SUFER/ANTT/DESTINAÇÃO DOS RDT E DOS RPMF NAS CONCESSÕES E SUBCONCESSÕES FERROVIÁRIAS	VERSÃO: 1.0
		DATA: 23/10/2020

Vantagens	Desvantagens
	análise, pela ANTT, para cada projeto com duração superior a 2 (dois) anos.

Alternativa 3: Estabelecimento dos prazos máximo na resolução de 48 meses.


Nesse caso, a resolução estabeleceria um prazo máximo. Entretanto, esse prazo seria mais amplo que aquele indicado nas alternativas 1 e 2. Nesse contexto, diante do fato de serem gastos anuais, sem possibilidade de acumulação, propõe-se também esclarecer em resolução que para cada período anual, estabelecido de acordo com o contrato de concessão específico, a avaliação da aplicação de RDT e RPMF será referente ao produto previsto e, por consequência, entregue no período e de acordo com o custo estabelecido no projeto para execução desse produto. Essa programação de entregas anuais seria realizada por meio do cronograma estabelecido no projeto.

Vantagens	Desvantagens
<ul style="list-style-type: none"> - Possibilita uma quantidade maior de projetos, desde que se atenda a necessidade de apresentação de produtos por período anual, conforme prazos estabelecidos em cada contrato de concessão, cujos custos serão contabilizados para efeito de cumprimento da aplicação de RDT e RPMF. - Menores custos em razão de dispensar a necessidade de apresentação de justificativas específicas para cada projeto com duração superior a 2 (dois) anos. 	<ul style="list-style-type: none"> - Embora se trate prazo mais extenso, ainda assim é um limitador.

Alternativa 4: Estabelecimento dos prazos de projetos pela SUFER, por meio de portaria.

Nessa alternativa, o prazo máximo dos projetos seria definido em ato da Superintendência Organizacional competente, no caso em análise, a SUFER.

Vantagens	Desvantagens
<ul style="list-style-type: none"> - Maior flexibilidade na definição dos prazos. Isso porque, caso a SUFER entenda por modificar os prazos máximos, após avaliações concretas e a experiência acumulada na avaliação de destinação dos RDT e RPMF, caberia apenas alteração de diretriz estabelecida em Portaria. 	<ul style="list-style-type: none"> - Não há indicativo de prazo máximo em resolução, o que pode afetar a previsibilidade. - Aumento de custo regulatório, em razão de se necessitar dispender tempo na discussão acerca do estabelecimento da duração dos projetos de tempos em tempos.

	AIR - FASE PRELIMINAR	ÁREA: SUFER
	2020/SUFER/ANTT/DESTINAÇÃO DOS RDT E DOS RPMF NAS CONCESSÕES E SUBCONCESSÕES FERROVIÁRIAS	VERSÃO: 1.0
		DATA: 23/10/2020

Alternativa proposta

Após a análise das alternativas, propõe-se a alternativa 3, em que na resolução é estabelecido os prazos máximos de 48 (quarenta e oito) meses.

A adoção desta alternativa busca ampliar a possibilidade de projetos, mantendo, no entanto, o controle anual do uso dos recursos, em conformidade com a previsão contratual, e maior estabilidade regulatória.

3.1.3. Procedimento de Avaliação de Conformidade dos Valores Gastos no Projeto.

Alternativa 1: Encaminhamento de documentação para a ANTT.

Nessa alternativa, a concessionária encaminha a documentação, nos padrões estabelecidos pela ANTT, para a prestação de contas.


Vantagens	Desvantagens
- Não foram identificadas vantagens.	- Elevado custo regulatório.

Alternativa 2: Elaboração de análise da conformidade dos valores gastos no projeto por empresa independente, no âmbito do Relatório de Acompanhamento Anual. Esse documento será parte da documentação obrigatória da prestação de contas dos projetos.

Nos termos dos contratos de concessão que dispõem sobre o RDT e sobre o RPMF, cabe à concessionária apresentar anualmente a esta ANTT o Relatório de Acompanhamento Anual - RAA. Esse relatório deve ser elaborado por empresa especializada independente, e dentre os itens obrigatórios constam o Relatório de Acompanhamento dos Recursos para Desenvolvimento Tecnológico - RADT e o Relatório de Acompanhamento dos Recursos para a Preservação da Memória Ferroviária - RAMF. Conforme os contratos acima citados, tanto o RADT quanto o RAMF devem conter, além de outras informações, os dispêndios efetuados em cada projeto, os quais devem passar por crivo da empresa especializada.

Assim, essa alternativa estabelece como item do RADT e do RAMF a análise e confirmação da adequada aplicação dos recursos de RDT e RPMF, respectivamente. Essa informação será considerada, portanto, como parte da documentação entregue para a prestação de contas dos projetos.

Vantagens	Desvantagens
- Melhoria da qualidade da informação. - Ratificação da informação (prestação de contas) da concessionária por entidade independente. - Menor custo regulatório.	- Não foram identificadas desvantagens.

	AIR - FASE PRELIMINAR	ÁREA: SUFER
	2020/SUFER/ANTT/DESTINAÇÃO DOS RDT E DOS RPMF NAS CONCESSÕES E SUBCONCESSÕES FERROVIÁRIAS	VERSÃO: 1.0
		DATA: 23/10/2020

Alternativa proposta

Após a análise das alternativas, propõe-se a adoção da alternativa 2, em que se estabelece como item do RADT e RAMF a avaliação da aplicação dos recursos, o qual irá complementar a informação encaminhada à ANTT para avaliar a prestação de contas dos projetos que utilizam dos RDT e RPMF, respectivamente.

A adoção desta alternativa contribui significativamente para a melhoria da qualidade da informação, com um terceiro analisando a conformidade da aplicação dos valores gastos nos projetos.

3.1.4. Entidades que Poderão Realizar os Projetos


Alternativa 1: Permitir a realização dos projetos diretamente pela concessionária ou por terceiros (entidades públicas ou privadas).

Nessa alternativa, a concessionária pode realizar os projetos isoladamente ou contratar entidades públicas ou privadas para a realização.

Vantagens	Desvantagens
- Maior rol de possibilidades de execução dos projetos.	- Dificuldade de separar os custos relacionados ao projeto e os referentes às demais obrigações da concessionária e, por consequência, torna-se mais complexo o acompanhamento da correta destinação dos recursos pela ANTT. - Via de regra, o objetivo do projeto estará fora da atividade principal da concessionária (prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas associado à exploração da infraestrutura), o que aumenta a probabilidade de problemas na conclusão do projeto, quando realizado de forma isolada pela concessionária.

Alternativa 2: Estabelecer que os projetos serão executados por entidades públicas ou privadas contratadas pela concessionária.

Nessa alternativa, se estabelece que a concessionária deverá contratar uma entidade pública ou privada para a execução dos projetos. Evidentemente, para cada projeto, caberá à concessionária justificar a contratação, incluindo demonstração da experiência e conhecimento no assunto do contratado.

	AIR - FASE PRELIMINAR	ÁREA: SUFER
	2020/SUFER/ANTT/DESTINAÇÃO DOS RDT E DOS RPMF NAS CONCESSÕES E SUBCONCESSÕES FERROVIÁRIAS	VERSÃO: 1.0
		DATA: 23/10/2020

Vantagens	Desvantagens
<ul style="list-style-type: none"> - Melhoria da qualidade dos produtos e estudos, diante da qualificação técnico-científica dos parceiros. - Maior transparência na destinação dos recursos. - Facilita a avaliação da conformidade da prestação de contas. 	<ul style="list-style-type: none"> - Diminui o rol de possibilidades de execução dos projetos.

Alternativa proposta

Após a análise das alternativas, propõe-se a alternativa 2, em que os projetos deverão ser executados por entidades públicas ou privadas contratadas pelas concessionárias.


A adoção desta alternativa contribui para a melhoria da qualidade dos projetos e minimiza o risco da não conclusão dos produtos e estudos propostos, bem como auxilia no melhor controle da destinação dos recursos. Entende-se que o sucesso de um projeto, tanto de RDT quando de RPMF, depende da qualificação técnico-científica da equipe envolvida na execução. Nesse contexto, acredita-se que a união de pesquisadores e técnicos especializados independentes, que poderão empreender discussões com as concessionárias, bem como, caso necessário, parcerias com fabricantes de matérias e equipamentos, é relevante para garantir a qualidade dos produtos e estudos desenvolvidos.

3.1.5. Custo Administrativo da Concessionária, quando da Contratação de Terceiros

Alternativa 1: Não fixação do valor máximo de custo administrativo da concessionária, quando da contratação de terceiros, na Resolução.

Nessa alternativa, não haveria o estabelecimento de valor máximo para o custo administrativo da concessionária na contratação de terceiros, ficando a avaliação dessa despesa para cada caso específico.

Vantagens	Desvantagens
<ul style="list-style-type: none"> - Maior flexibilização de gastos de recursos. 	<ul style="list-style-type: none"> - Maior probabilidade de rejeição de projetos, quando o custo for considerado elevado, tendo em vista que a regra/diretriz não está estabelecida em resolução.

	AIR - FASE PRELIMINAR	ÁREA: SUFER
	2020/SUFER/ANTT/DESTINAÇÃO DOS RDT E DOS RPMF NAS CONCESSÕES E SUBCONCESSÕES FERROVIÁRIAS	VERSÃO: 1.0
		DATA: 23/10/2020

Alternativa 2: Fixação na Resolução do valor máximo de custo administrativo da concessionária, quando da contratação de terceiros.

Situação oposta à alternativa 1. Nessa alternativa, na proposta de resolução, é estabelecido um valor máximo para o custo administrativo da concessionária na contratação de terceiros.

Vantagens	Desvantagens
<ul style="list-style-type: none"> - Maior clareza das regras referentes a este custo. - Menor custo regulatório para análise desses custos por projeto. 	<ul style="list-style-type: none"> - Inviabilização de projetos que necessitem de custos administrativos muito acima do estabelecido.

Alternativa proposta


Após a análise das alternativas, propõe-se a alternativa 2, com a inclusão de valor máximo de custo administrativo da concessionária na contratação de terceiros na proposta de resolução. Nesse contexto, decidiu-se estabelecer um percentual máximo do valor do projeto 7,37% (sete vírgula trinta e sete por cento).

Esse percentual teve como de referência o valor proposto pelo Departamento Nacional de Transportes - DNIT para a alíquota de Benefícios e Despesas indiretas – BDI diferenciado de materiais, sem parcela de lucro e tributos, conforme Tabela 2 a seguir, e usado pela ANTT quando da análise de projetos de investimentos, incluindo os relativos às novas concessões e renovação de contratos de concessões vigentes.

Tabela 2: Documentos, normas e estudos relativos ao tema.

ITENS RELATIVOS À ADMINISTRAÇÃO DA OBRA	% sobre CD
A - Administração Central	6,00%
C - Custos Financeiros	0,56%
D - Riscos	0,54%
E - Seguros e Garantias Contratuais	0,27%
Sub-Total 1	7,37%
LUCRO	%CD
F - Lucro Operacional	-
Sub-Total 2	0,00%
TRIBUTOS	%CD
G - PIS	-
H - COFINS	-
H - COFINS	-
J - CONTRIBUIÇÃO PREVIDENCIÁRIA SOBRE A RENDA BRUTA	-
Sub-Total 3	0,00%
BDI COM TRIBUTOS (%)	7,37%

A adoção desta alternativa permite regras claras, indo ao encontro do apresentado nos objetivos.

	AIR - FASE PRELIMINAR	ÁREA: SUFER
	2020/SUFER/ANTT/DESTINAÇÃO DOS RDT E DOS RPMF NAS CONCESSÕES E SUBCONCESSÕES FERROVIÁRIAS	VERSÃO: 1.0
		DATA: 23/10/2020

3.2. Demais aspectos relevantes para a construção da alternativa de regulamentação dos RDT e RPMF

Em concordância com a premissa estabelecida de considerar, na construção de regulamentação dos RDT e RPMF, o conhecimento adquirido pela SUINF a respeito dos RDT, adotou-se como referência de regulamentação as diretrizes e objetivos apresentados na Resolução ANTT nº 483/2004, com redação proposta nos seguintes termos:

Diretriz

Os RDT serão destinados a projetos que atendam às seguintes diretrizes:

I - modernização da infraestrutura ferroviária federal e dos serviços de transporte ferroviário; e

II - melhoria da qualidade dos serviços objeto de concessão ferroviária federal, inclusive quanto à sua eficiência, segurança e atualidade.

Objetivos

Os RDT deverão ser destinados a projetos que possuam como objetivos a inovação e o desenvolvimento de:

I - métodos e técnicas construtivas;

II - tecnologia básica e aplicada;

III - soluções técnicas para problemas específicos; e

IV - soluções de integração com o meio ambiente.

Por sua vez, para os RPMF, observa-se que há uma legislação que se aplica à preservação da memória ferroviária, da qual se destaca a Lei nº 11.483/2007, que estabelece o seguinte:

“...

Art. 9º Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção.

§ 1º Caso o bem seja classificado como operacional, o IPHAN deverá garantir seu compartilhamento para uso ferroviário.

§ 2º A preservação e a difusão da Memória Ferroviária constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário serão promovidas mediante:

I - construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos;


II - conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA.

§ 3º As atividades previstas no § 2º deste artigo serão financiadas, dentre outras formas, por meio de recursos captados e canalizados pelo Programa Nacional de Apoio à Cultura - PRONAC, instituído pela Lei nº 8.313, de 23 de dezembro de 1991.

...”

Dito isso, as diretrizes e objetivos para os RPMF foram estabelecidos conforme esse diploma legal, nos seguintes termos:

Diretriz

	AIR - FASE PRELIMINAR	ÁREA: SUFER
	2020/SUFER/ANTT/DESTINAÇÃO DOS RDT E DOS RPMF NAS CONCESSÕES E SUBCONCESSÕES FERROVIÁRIAS	VERSÃO: 1.0
		DATA: 23/10/2020

Os RPMF serão destinados a projetos que atendam à diretriz de resguardar o patrimônio de valor artístico, cultural e histórico do setor ferroviário da União, observado o disposto na legislação aplicável.

Objetivos

Os RPMF deverão ser destinados a projetos que possuam como objetivo a preservação da memória das ferrovias federais, por meio de ações, instrumentos e práticas de identificação, documentação, investigação, proteção, promoção, valorização, transmissão e revitalização, tais como:

- I - construção, formação, organização, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos; e
- II - conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços da ferrovia.

Por fim, cabe registrar que se entende que os RDT e RPMF podem ser aplicados em capacitação técnica, deste que o escopo dos conhecimentos propostos ou trabalhos acadêmicos desenvolvidos estejam vinculados ao desenvolvimento do projeto e justificados como necessários para atingir os produtos e estudos do projeto.

Ademais, mesmo que relacionados às diretrizes e objetivos acima indicados, é fato que o uso de recursos para atender qualquer outra obrigação da concessão, que não seja o cumprimento estrito das cláusulas referentes aos RDT e RPMF, não deve ser considerado nos projetos de destinação de RDT e RPMF, pois, como mencionado, trata-se de obrigação independente da previsão desses recursos.

SEÇÃO 4 - CONCLUSÃO


4.1. A Análise de Impacto Regulatório realizada é suficiente para a tomada de decisão? Justificar caso não seja.

Sim. Sugere-se o encaminhamento à Diretoria Colegiada da ANTT para deliberação sobre a proposta de ação regulatória.

4.2. Caso esta Análise de Impacto seja suficiente para tomada de decisão, é recomendada uma das alternativas? Se sim, qual a opção escolhida e como seria feita a implantação da ação regulatória?

Sim. A área técnica recomenda a adoção de ato normativo, elaborado com base nas alternativas propostas dos temas discutidos, para Audiência Pública, de modo a aprimorar o seu conteúdo.

A implantação da ação regulatória indica a necessidade de publicação de resolução tratando do tema.

	AIR - FASE PRELIMINAR	ÁREA: SUFER
	2020/SUFER/ANTT/DESTINAÇÃO DOS RDT E DOS RPMF NAS CONCESSÕES E SUBCONCESSÕES FERROVIÁRIAS	VERSÃO: 1.0
		DATA: 23/10/2020

4.3. Considerações Finais.

No contexto apresentado, a ação regulatória tem objetivo de preencher lacuna relativa à norma para uso dos RDT e RPMF, portanto, sugere-se o encaminhamento aos superiores, recomendando a publicação de Resolução sobre o tema, evidentemente, após os trâmites legais, com destaque para os processos de participação interna e da sociedade.

ANDERSON PAULINO ARAUJO COUTO
Especialista em Regulação

MÁRCIA BRAGANÇA ALVES FERNANDES
Especialista em Regulação

PAULO FÁBIO DA SILVA EUGÊNIO
Coordenador de Estudos Técnicos de Infraestrutura Ferroviária

MARIANNE TRINDADE CÂMARA
Coordenadora de Atos Normativos - Substituta

De acordo.

GILSON GONÇALVES DE MATOS
Gerente de Projetos Ferroviários - Substituto

LEONARDO VIEIRA E SILVA
Gerente de Regulação Ferroviária - Substituto

De acordo.

JEAN MAFRA DOS REIS
Superintendente de Transporte Ferroviário - Substituto