

Análise de Impacto Regulatório - Fase Preliminar

Tema: Revisão das Resoluções ANTT nº 4.348/2014 e 3.695/2011.

Versão 2.0

Eixo Temático 4

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.



ANTT

AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES



**AIR - FASE PRELIMINAR
Nº01/2018/CORAN/GEROF/SUFER
REVISÃO DAS RESOLUÇÕES ANTT Nº
4.348/2014 E 3695/2011.**

ÁREA: SUFER

VERSÃO: 2.0

Data: 17/10/2018

SEÇÃO 1 - IDENTIFICAÇÃO DA ANÁLISE

1. Quais as palavras-chave para facilitar pesquisas sobre esta AIR?

Palavra-chave 1: Operador Ferroviário Independente.

Palavra-chave 2: Tráfego mútuo e direito de passagem

Palavra-chave 3: Acesso ao Subsistema Ferroviário Federal - SFF

2. Quais são os processos relacionados ao tema?

Processo nº 50500.081552/2016-13. Agenda Regulatória - 2015/2016 - Eixo Temático nº 4 - Transporte Ferroviário de Cargas - Projeto: Revisão da Resolução nº 4.348/2014.

Processo nº 50500.081531/2016-06. Agenda Regulatória - 2015/2016 - Eixo Temático nº 4 - Transporte Ferroviário de Cargas - Projeto: Revisão da Resolução nº 3.695/2011.

3. Quais são as AIRs relacionadas?

Análise de Impacto Regulatório - AIR Revisão das Resoluções ANTT nº 4.348/2014 e 3.695/2011, versão 1.0.

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

Esta AIR, versão 2.0, está sendo concluída após a manifestação da Superintendência de Governança Regulatória - SUREG. Trata-se de um aprimoramento da versão 1.0, elaborada no início do projeto.

SEÇÃO 2 - DIAGNÓSTICO E MAPEAMENTO DA SITUAÇÃO-PROBLEMA

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

Com uma política pública orientada à expansão da capacidade do transporte ferroviário de cargas por meio da ampliação de investimentos públicos e privados, e ao aprimoramento da eficiência e competitividade no setor, o Governo Federal, no âmbito do Programa de Investimentos em Logística - PIL (lançado em 15/08/2012), traçou uma estratégia de priorização do modelo de concessão denominado “Horizontal”, em detrimento do modelo “Vertical”, adotado até então.


 2 



AIR - FASE PRELIMINAR
Nº01/2018/CORAN/GEROF/SUFER
REVISÃO DAS RESOLUÇÕES ANTT Nº
4.348/2014 E 3695/2011.

ÁREA: SUFER
VERSÃO: 2.0
Data: 17/10/2018



No modelo tradicional (“Vertical”) de exploração ferroviária, a prestação do serviço de transporte ocorre de forma associada à exploração de infraestrutura ferroviária. Assim, uma única empresa (a concessionária) é responsável por explorar a infraestrutura e operar os trens, bem como, por gerenciar a capacidade de sua própria malha. O compartilhamento se dá por meio do tráfego mútuo e direito de passagem, regidos pela Resolução ANTT nº 3.695, de 14 de julho de 2011 e pelos Contratos Operacionais Específicos - COE firmados entre as partes.

Na estrutura desenhada originalmente (em meados de 2012) para o novo modelo, chamado “Horizontal”, a prestação do serviço de transporte se dá de forma desvinculada da exploração da infraestrutura. Para viabilizar sua operacionalização, foram criados os seguintes agentes: (i) o gestor de infraestrutura, responsável por manter e licenciar os trens; (ii) o gestor da capacidade operacional (adquirida das concessionárias gestoras de infraestrutura, sejam elas verticais ou horizontais), responsável por adquirir capacidade e disponibilizá-la para o mercado; e (iii) diversos operadores independentes, que, juntamente com as concessionárias verticais ainda existentes, teriam a incumbência de prestar o serviço de transporte ferroviário (operação dos trens). Não há em tal modelo a possibilidade de aquisição de capacidade pelos operadores independentes diretamente dos gestores de infraestrutura.

Para viabilizar a implantação das novas diretrizes de concessão, nascidas com o lançamento do PIL, foi editada a Lei nº 12.743, de 19 de dezembro de 2012, que promoveu alterações na Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, introduzindo o Operador Ferroviário Independente - OFI na legislação relacionada ao transporte ferroviário.

Em continuidade às alterações promovidas no marco legal do setor ferroviário, foi publicado o Decreto nº 8.129, de 23 de outubro de 2013, que instituiu a política de livre acesso ao Subsistema Ferroviário Federal - SFF, priorizou a adoção de concessões horizontais e dispôs sobre a atuação da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. no desenvolvimento dos sistemas de transporte ferroviário, a qual passou a ter a função de adquirir: (i) capacidade operacional das concessionárias denominadas horizontais, bem como (ii) capacidade ociosa das concessionárias e subconcessionárias denominadas verticais, para posterior oferta pública aos OFI.

10

3 9



**AIR - FASE PRELIMINAR
Nº01/2018/CORAN/GEROF/SUFER
REVISÃO DAS RESOLUÇÕES ANTT Nº
4.348/2014 E 3695/2011.**

ÁREA: SUFER

VERSÃO: 2.0

Data: 17/10/2018

Nesse contexto, foi editada a Resolução ANTT nº 4.348, de 05 de junho de 2014, que aprovou o Regulamento do OFI para a Prestação do Serviço de Transporte Ferroviário de Cargas Não Associado à Exploração da Infraestrutura Ferroviária.

Contudo, a implantação desse novo modelo de concessões ferroviárias mostrou-se incompatível em face do agravamento das condições econômicas do Estado ante a ausência previsibilidade fiscal para a aquisição de capacidade pela empresa estatal, a quem caberia assumir o risco de demanda e, conseqüentemente, o risco econômico do modelo.

Assim, em 11 de outubro de 2016, no âmbito do Programa de Parceria de Investimentos - PPI do Governo Federal, instituído pela Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, foi editado o Decreto nº 8.875, de 11 de outubro de 2016. Este normativo revogou o Decreto nº 8.129/2013, afastando a VALEC do papel de gestora da capacidade operacional de transporte a ser disponibilizada para os OFI. Não obstante, foram mantidos os dispositivos da Lei nº 10.233/2001 (incluídos pela Lei nº 12.743/2012) relativos ao OFI e sobre cessão a terceiros de capacidade de tráfego disponível.

Dessa forma, a revogação do Decreto nº 8.129/2013 afastou a obrigatória atuação da VALEC relativa à compra e venda de capacidade de tráfego, bem como a obrigatoriedade de adoção do denominado “modelo horizontal” em novas concessões ferroviárias.

Com a revogação do Decreto nº 8.129/2013, vários dispositivos da Resolução ANTT nº 4.348/2014 perderam validade (hipóteses de revogação tácita) ou eficácia (não podem produzir efeitos na esfera jurídica). Dessa forma, a atuação dos OFI ficou comprometida, especialmente no que concerne à operação ferroviária propriamente dita. Diante disso, a ANTT incluiu a matéria na Agenda Regulatória e iniciou processo de revisão da referida Resolução.

Por fim, cumpre ainda mencionar a edição da Medida Provisória nº 752, de 24 de novembro de 2016, convertida na Lei nº 13.448, de 05 de junho de 2017, que estabelece diretrizes gerais para prorrogação e relicitação dos contratos de parceria definidos nos termos da Lei nº 13.334/2016, nos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário da administração pública federal.

4

A citada Lei estabeleceu como uma de suas diretrizes que as prorrogações dos contratos de parceria no setor ferroviário seriam orientadas “pela garantia contratual de capacidade de transporte a terceiros outorgados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), garantindo-se o direito de passagem, de tráfego mútuo e de exploração por operador ferroviário independente, mediante acesso à infraestrutura ferroviária e aos respectivos recursos operacionais do concessionário, garantida a remuneração pela capacidade contratada” (art. 9º, inc. III).

Face ao exposto, tem-se, portanto, o seguinte problema central a ser solucionado: **inviabilidade de acesso do OFI à infraestrutura ferroviária e aos recursos operacionais do SFF**. O fator causador do problema em tela foi a revogação do Decreto nº 8.129/2013.

Considerando os antecedentes e o problema descrito, são apresentados a seguir os atores envolvidos no cenário regulatório, assim como um *score* de relevância do problema para cada uma das categorias de atores, sendo 1 correspondente a uma relevância muito baixa e 5 a uma relevância muito alta.

Categoria de <i>stakeholder</i>	Importância do problema
ANTT	5
Concessionárias	3
OFI	5
Usuários	3
Sociedade	3

ma

g⁵

	AIR - FASE PRELIMINAR Nº01/2018/CORAN/GEROF/SUFER REVISÃO DAS RESOLUÇÕES ANTT Nº 4.348/2014 E 3695/2011.	ÁREA: SUFER
		VERSÃO: 2.0
		Data: 17/10/2018

2. A ação regulatória visa minorar falha (s) de mercado? Quais?

Sim. A partir da contextualização do problema feita na Seção 2, item 1 desta AIR, observa-se que a atuação regulatória visa adequar o regulamento do OFI às alterações normativas decorrentes da revogação do Decreto nº 8.129/2013 e viabilizar o acesso dos OFI ao SFF. Entende-se que a ação regulatória visa reduzir ou mitigar o **poder de mercado** das concessionárias que exploram a infraestrutura e o serviço de transporte ferroviário, por meio da introdução de concorrência na prestação do serviço pelo OFI.

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 nº 10.233/2001

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 infra-estrutura ferroviária e o arrendamento dos ativos operacionais correspondentes; (grifo nosso)

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. (grifo nosso)

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;

(...)

W

6

VIII - regular os procedimentos e as condições para cessão a terceiros de capacidade de tráfego disponível na infraestrutura ferroviária explorada por concessionários. (grifo nosso)

Decreto nº 4130/2002

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

IV - exercer o poder normativo relativamente à exploração da infra-estrutura 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 infra-estrutura existente; (grifo nosso)

Lei nº 13448/2017

Art. 9º Sem prejuízo das demais disposições desta Lei, as prorrogações dos contratos de parceria no setor ferroviário também serão orientadas:

III - pela garantia contratual de capacidade de transporte a terceiros outorgados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), garantindo-se o direito de passagem, de tráfego mútuo e de exploração por operador ferroviário independente, mediante acesso à infraestrutura ferroviária e aos respectivos recursos operacionais do concessionário, garantida a remuneração pela capacidade contratada. (grifo nosso)

4. Quais os objetivos da ação regulatória?

Em virtude da revogação do Decreto nº 8.129/2013 (pelo Decreto nº 8.875, de 11 de outubro de 2016), determinados dispositivos da Resolução ANTT nº 4.348/2014 perderam validade e eficácia. Essa situação enseja insegurança jurídica e, no caso concreto, inviabiliza o acesso do OFI à malha ferroviária, uma vez que a Resolução determina que a capacidade de tráfego deve ser adquirida da estatal VALEC.

ns

7
J.

	AIR - FASE PRELIMINAR Nº01/2018/CORAN/GEROF/SUFER REVISÃO DAS RESOLUÇÕES ANTT Nº 4.348/2014 E 3695/2011.	ÁREA: SUFER
		VERSÃO: 2.0
		Data: 17/10/2018

Dessa forma, a ação regulatória proposta objetiva **viabilizar o acesso dos OFI à infraestrutura ferroviária e aos recursos operacionais do SFF**. Para tanto, entende-se necessário ajustar o texto da Resolução ANTT nº 4.348/2014, com vistas a excluir a VALEC do papel de gestora da capacidade operacional a ser adquirida pelos OFI, em face das alterações no arcabouço legal vigente, bem como disciplinar a forma de acesso dos OFI ao SFF.

Ainda, tendo em vista as mudanças supracitadas, necessárias em decorrência da alteração da base legal, tem-se também como objetivo secundário promover ajustes nas normas relacionadas ao tema para trazer simplificação regulatória, desburocratização, esclarecer dispositivos e melhorar redação. Tais ajustes decorrem da experiência adquirida pela área técnica da ANTT na instrução processual das outorgas de autorização a OFI e da fiscalização de COEs.

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

Não foram identificados outros atos normativos, pareceres da PRG ou notas técnicas relevantes para o estudo do tema.

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

Não foram identificados recomendações ou determinações de órgãos externos.

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

Não foram identificadas diretrizes da Diretoria Colegiada da ANTT relativas à matéria.

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

Não foram adotadas premissas estruturantes no curso do projeto.

[Handwritten signature]
[Handwritten signature] 8

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

Tribunal de Contas da União. TC 019.059/2014-0.

AUDITORIA OPERACIONAL. AVALIAÇÃO DE ASPECTOS DE GOVERNANÇA DO PROGRAMA DE INVESTIMENTOS EM LOGÍSTICA - FERROVIAS (PIL FERROVIAS). AUSÊNCIA DE INSTITUCIONALIZAÇÃO E FORMALIZAÇÃO DOS ATOS RELATIVOS AO PROGRAMA. AUSÊNCIA DE METAS E INDICADORES DE EFICIÊNCIA E EFETIVIDADE. INEXISTÊNCIA DE MOTIVAÇÃO E DE CRITÉRIOS OBJETIVOS A RESPEITO DA ESCOLHA DO MODELO DE OPERAÇÃO E DA SELEÇÃO E PRIORIZAÇÃO DOS TRECHOS A SEREM CONCEDIDOS. FRAGILIDADE NO PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO INTEGRADO DO PIL FERROVIAS COM A MALHA FERROVIÁRIA EXISTENTE E COM OUTROS MODAIS DE TRANSPORTE. INSUFICIENTE GRAU DE GOVERNANÇA DA POLÍTICA PÚBLICA. FALTA DE DOCUMENTOS E ESTUDOS QUE PERMITAM AVALIAÇÃO SEGURA DOS CENÁRIOS DESTA POLÍTICA PÚBLICA. RECOMENDAÇÕES AO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. CIÊNCIA À CASA CIVIL DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA E A OUTROS ÓRGÃOS E ENTIDADES DE QUE OS ACHADOS DESTA AUDITORIA SERÃO LEVADOS EM CONSIDERAÇÃO NOS PROCESSOS DE ACOMPANHAMENTO A SEREM CONDUZIDOS POR ESTE TRIBUNAL EM ATENÇÃO AO PROCEDIMENTO PREVISTO NA INSTRUÇÃO NORMATIVA-TCU 27/1998. RECOMENDAÇÃO À CASA CIVIL.

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

Considerando as competências previstas no Regimento Interno, na Resolução ANTT nº 5.810/2018, foi realizado o encaminhamento do processo à SUREG. Concluída a presente AIR, bem como a Nota Técnica e minuta de Resolução correlatas, o processo será encaminhado à Procuradoria Jurídica da ANTT e, posteriormente, será enviado para deliberação pela Diretoria da ANTT, para fins de abertura de Audiência Pública.

SEÇÃO 3 ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS

Para a construção dos cenários a serem analisados, importa trazer à baila o entendimento constante no documento Diretrizes Gerais e Guia Orientativo para Elaboração de AIR, da Casa Civil, no qual consta que a AIR não é aplicável no caso de atos normativos que visam revogação ou atualização de normas obsoletas, sem alteração de mérito.

M

g.

	AIR - FASE PRELIMINAR Nº01/2018/CORAN/GEROF/SUFER REVISÃO DAS RESOLUÇÕES ANTT Nº 4.348/2014 E 3695/2011.	ÁREA: SUFER
		VERSÃO: 2.0
		Data: 17/10/2018

Nesse contexto, deve-se salientar que a alteração da Resolução ANTT nº 4.348/2011 para proceder a “exclusão da VALEC do papel de gestora da capacidade operacional a ser adquirida pelos OFI - (Ação 1)” decorre da revogação do Decreto nº 8.129, de 23 de outubro de 2013, não sendo necessário, portanto, avaliar seu impacto. Assim, a Ação 1, por decorrer de um comando legal, não integrará as alternativas avaliadas.

Quanto à viabilização da atuação dos OFI no SFF, serão consideradas duas possíveis ações, quais sejam:

- Adequar disposições da Resolução ANTT nº 3.695/2011, de forma a englobar também o acesso do OFI ao SFF (Ação 2); ou
- Elaborar regulamento específico que discipline o acesso do OFI ao SFF (Ação 3).

Dessa forma, as alternativas a serem analisadas nesta AIR são as seguintes:

- **Alternativa 1: Nada fazer (cenário de referência)**
- **Alternativa 2: Ação 2;**
- **Alternativa 3: Ação 3.**

Alternativa 1: Nada fazer (cenário de referência).

Resolveria o problema da seguinte forma: Não resolveria o problema, uma vez que não haveria a disciplina acerca da forma de acesso do OFI ao SFF.

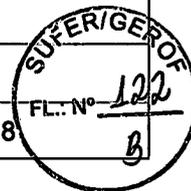
Alternativa 2: Adequar disposições da Resolução ANTT nº 3.695/2011, de forma a englobar também o acesso do OFI ao SFF (Ação 2).

Resolveria o problema da seguinte forma: Viabilizaria a operação dos OFI mediante a utilização das regras vigentes relativas ao compartilhamento de infraestrutura e recursos operacionais por meio de tráfego mútuo e direito de passagem.

Alternativa 3: Elaborar regulamento específico que discipline o acesso do OFI ao SFF (Ação 3).

Ma

g *g* .10



Resolveria o problema da seguinte forma: Viabilizaria a operação do OFI mediante o desenvolvimento de regras específicas para disciplinar a compartilhamento da infraestrutura e dos recursos operacionais.

Importante esclarecer que, para os dois últimos cenários (Alternativas 2 e 3), serão consideradas ainda melhorias e simplificações regulatórias na Resolução ANTT nº 4.348/2014 acerca: das regras para a outorga de autorização ao OFI, das obrigações dos OFI e das concessionárias no modelo de interoperabilidade, dentre outros pontos. Ademais, na Alternativa 2, serão também consideradas simplificações regulatórias na Resolução ANTT nº 3.695/2011. Tais aprimoramentos tem por finalidade atender ao objetivo secundário descrito na Seção 2, item 5.

Alternativa 1: Nada fazer (cenário de referência).

IMPACTOS REGULATÓRIOS POTENCIAIS

ANTT

- Manutenção de um cenário regulatório em que não é possível o acesso do OFI ao SFF face à modificação da política pública. **NEGATIVO;**

CONCESSIONÁRIAS

- Baixa competição no setor, em decorrência da impossibilidade de operação do OFI - **POSITIVO.**

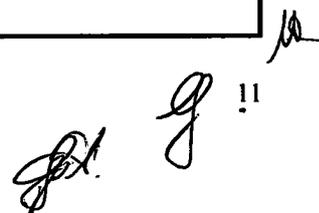
•

OFIs

- Inviabilidade de acesso ao SFF - **NEGATIVO.**

USUÁRIOS

- Redução das opções de realização de transporte por ferrovia - **NEGATIVO;**
- Redução da competição no setor, em decorrência da impossibilidade de operação do OFI - **NEGATIVO;**
- Menor probabilidade de prestação de serviços com melhor qualidade, em face da redução da competição no setor - **NEGATIVO.**



SOCIEDADE

- Redução da competição no setor, em decorrência da impossibilidade de operação do OFI - **NEGATIVO**.

Alternativa 2: Adequar disposições da Resolução ANTT nº 3.695/2011, de forma a englobar também o acesso do OFI ao SFF (**Ação 2**).

IMPACTOS REGULATÓRIOS POTENCIAIS

ANTT

- Adoção de uma ação regulatória que permite o acesso do OFI à SFF.
- **POSITIVO;**
- Maior estabilidade do modelo, em face da utilização de regras e procedimentos já conhecidos para disciplinar a cessão da capacidade de tráfego ao OFI - **POSITIVO;**
- Utilização de um único modelo para disciplinar o compartilhamento - **NEUTRO;**
- Menor complexidade regulatória - **POSITIVO;**
- Simplificação da fiscalização - **POSITIVO**.

CONCESSIONÁRIAS

- Aumento da competição no setor, em decorrência da inserção dos OFI - **NEGATIVO;**
- Existência de um único modelo de compartilhamento - **POSITIVO**.

OFIs

- Aumento da competição no setor, em decorrência da inserção dos OFI - **POSITIVO;**

USUÁRIOS

- Aumento das opções para realização de transporte por ferrovia - **POSITIVO;**
- Aumento da competição no setor, em decorrência da inserção dos OFI - **POSITIVO;**

- Maior probabilidade de prestação de serviços com melhor qualidade, em face do aumento da competição no setor - **POSITIVO**.

SOCIEDADE

- Aumento da competitividade no setor, em decorrência da inserção dos OFI - **POSITIVO**;
- Possível redução no preço de insumos e produtos, em virtude da maior competição no setor ferroviário - **POSITIVO**.

Alternativa 3: Elaborar regulamento específico que discipline o acesso do OFI ao SFF (Ação 3).

IMPACTOS REGULATÓRIOS POTENCIAIS

ANTT

- Aderência do normativo da Agência à política pública vigente - **POSITIVO**;
- Incertezas relacionadas à assimilação, pelo mercado, de regras e procedimentos distintos dos atualmente existentes para o acesso do OFI ao SFF. - **NEGATIVO**;
- Coexistência de dois modelos de compartilhamento, sendo um para o OFI e outro para os demais casos - **NEUTRO**;
- Maior complexidade regulatória - **NEGATIVO**;
- Maior complexidade na fiscalização - **NEGATIVO**;
- Possibilidade de tratar especificidades do acesso dos OFI ao SFF - **POSITIVO**.

CONCESSIONÁRIAS

- Aumento da competitividade no setor em decorrência da inserção dos OFI - **NEGATIVO**;
- Coexistência de dois modelos de compartilhamento, sendo um para o OFI e outro para os demais casos - **NEGATIVO**.

OFIs

- Aumento da competitividade no setor em decorrência da inserção dos OFI - **POSITIVO**.

USUÁRIOS

- Aumento das opções de realização de transporte por ferrovia - **POSITIVO**.
- Aumento da competição no setor, em decorrência da atuação dos OFI - **POSITIVO**;
- Maior probabilidade de prestação de serviços com melhor qualidade, em face do aumento da competição no setor - **POSITIVO**.

SOCIEDADE

- Aumento da competitividade no setor em decorrência da atuação dos OFI - **POSITIVO**
- Possível redução no preço de insumos e produtos, em virtude da maior competição no setor ferroviário - **POSITIVO**.

SEÇÃO 4 - CONCLUSÃO

1. A Análise preliminar de Impacto Regulatório realizada é suficiente para embasar uma tomada de decisão? Caso negativo, justificar.

Sim. Entende-se que este documento é suficiente para subsidiar o controle social por meio de Audiência Pública.

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. Esta área técnica recomenda a adoção da Alternativa 2, *Adequar disposições da Resolução ANTT nº 3.695/2011, de forma a englobar também o acesso do OFI ao SFF*. A alternativa se mostra a mais eficaz e eficiente, posto que se estrutura em um modelo regulatório já existente para as operações de compartilhamento de infraestrutura e recursos operacionais entre concessionárias. Nesse cenário, seriam necessárias adequações conceituais na Resolução ANTT nº 3.695/2011, de forma a equiparar a interoperabilidade feita pelo OFI àquela feita pela denominada concessionária visitante.



14





AIR - FASE PRELIMINAR
Nº01/2018/CORAN/GEROF/SUFER
REVISÃO DAS RESOLUÇÕES ANTT Nº
4.348/2014 E 3695/2011.

ÁREA: SUFER
VERSÃO: 2.0
Data: 17/10/2018



3. Considerações finais.

Como mecanismo de monitoramento *ex post*, e visando a melhoria da qualidade da regulação, sugere-se o acompanhamento dos resultados da presente ação regulatória por meio de monitoramento bianual, dos seguintes indicadores:

- (i) número de outorgas de autorização a OFIs;
- (ii) número de OFIs em operação; e
- (iii) produção de transporte, em toneladas úteis e tonelada quilômetro útil, dos OFIs.



AIR - FASE PRELIMINAR
Nº01/2018/CORAN/GEROF/SUFER
REVISÃO DAS RESOLUÇÕES ANTT Nº
4.348/2014 E 3695/2011.

ÁREA: SUFER

VERSÃO: 2.0

Data: 17/10/2018

SEÇÃO 5 - ASSINATURAS

Nome	Cargo	Lotação	Data	Assinatura
Gilson Gonçalves de Matos	EREG	GEROF	17/10/2018	<i>Gilson Gonçalves de Matos</i>
Larissa Silva Gomes	EREG	GEROF	17/10/2018	<i>Larissa S. Gomes</i>

De acordo.

Brasília - DF, 12 de outubro de 2018.

Marcelo Amorelli
MARCELO AMORELLI

Gerente de Regulação e Outorgas Ferroviárias

De acordo.

Brasília - DF, 19 de outubro de 2018.

Alexandre Porto Mendes de Souza
ALEXANDRE PORTO MENDES DE SOUZA

Superintendente de Infraestrutura e Serviços de Transporte de
Ferroviário de Cargas

SEÇÃO 6 - SEGURANÇA DA INFORMAÇÃO

Este documento é de acesso restrito? Não.