



MANUAL DE FISCALIZAÇÃO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO

SUFER / GECOF / COPAF / COFERs / ESFERs



**SUPERINTENDÊNCIA DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO - SUFER
GERÊNCIA DE FISCALIZAÇÃO DE INFRAESTRUTURA E SERVIÇOS
GECOF**

**COORDENAÇÃO DE PLANEJAMENTO E ACOMPANHAMENTO DA
FISCALIZAÇÃO
COPAF**

MANUAL DE FISCALIZAÇÃO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO

Campo de aplicação: Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT

Público-alvo: GECOF / COPAF / COFERs / ESFERs

4ª Edição
Brasília-DF, setembro/2022



**SUPERINTENDÊNCIA DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO – SUFER
GERÊNCIA DE FISCALIZAÇÃO DE INFRAESTRUTURA E SERVIÇOS - GECOF**

**COORDENAÇÃO DE PLANEJAMENTO E ACOMPANHAMENTO DA
FISCALIZAÇÃO - COPAF**

SCES, Lote 10 Trecho 3, Projeto Orla Polo 8, Bloco A 1º Andar
Brasília - DF

Telefone: 166 / E-mail: ouvidoria@antt.gov.br

FISCALIZAÇÃO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO

FICHA TÉCNICA

Antônio Ricardo Pereira de Jesus	Mauro Simões de Almeida
Átila Moreira Martins	Paulo Jorge Costa
Aurélio Ferreira Braga	Rafaela Gomes de Souza e Silva
Daniel Alfredo Alves Miguel (Organizador)	Sérgio Augusto Fernandes
Daniel de Oliveira Santos	Sílvia Vinhal da Silva
Gustavo Cavalcanti da Costa Leite	Rômulo Augustulo Monteles da Silva

FICHA CATALOGRÁFICA

MIGUEL, Daniel; VINHAL, Silvío et al.
MANUAL DE FISCALIZAÇÃO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO: Daniel Miguel; Silvío Vinhal et al, 3ª Ed. Brasília - DF, 2021. 104pg.
Superintendência Transporte Ferroviário - SUFER
Gerência de Controle e Fiscalização de Infraestrutura e Serviços – GECOF
Coordenação de Planejamento e Acompanhamento da Fiscalização - COPAF
1. Manual Fiscalização. 2. Fiscalização Ferroviária. 3. Ferrovias. 4. Fiscalização de Infraestrutura.

Sumário

1. APRESENTAÇÃO	6
2. CONSIDERAÇÕES SOBRE A FISCALIZAÇÃO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO	8
3. FISCALIZAÇÃO DE VIA PERMANENTE E FAIXA DE DOMÍNIO	13
4. FISCALIZAÇÃO DE ATIVOS ()	20
4.1. Fiscalização em Imóveis	20
4.2. Fiscalização em Material Rodante	21
5. FISCALIZAÇÃO OPERACIONAL	24
5.1. Centro de Controle Operacional – CCO	24
5.2. Oficinas e Postos de Manutenção de Material Rodante	27
5.3. Postos de Abastecimento	27
5.4. Pátios	27
5.5. Viagem em Trem	28
6. FISCALIZAÇÃO DE PLANO DE AÇÃO EM ÁREAS DE RISCO	31
6.1. Requisitos de Via Permanente e OAEs	32
6.2. Requisitos de Passagens em Nível	33
6.3. Requisitos de Faixa de Domínio e Faixa Não Edificável	36
7. ACOMPANHAMENTO DA IMPLANTAÇÃO DE INVESTIMENTOS FERROVIÁRIOS	38
7.1. Considerações Acerca do Ambiente Contratual e Regulatório	38
7.2. Objetivo	39
7.3. Classificação dos Investimentos	39
7.4. Acompanhamento dos Investimentos dos Grupos A e B	41
7.4.1. Análise do RAPI	41
7.4.2. Análise da Notificação de Conclusão	42
7.4.3. Análise de Documentos Adicionais e Outras Informações Disponíveis	43
7.4.4. Fiscalizações	43
7.4.5. Relatório de Fiscalização do RAPI ou da Conclusão de Intervenções	45
7.4.6. Detalhamento do Relatório de Fiscalização da Conclusão de Intervenções	46
7.4.7. Rotina de Procedimentos Após a Emissão do Relatório da Conclusão de Intervenções	48
7.5. Acompanhamento dos investimentos dos Grupos C e D	49
7.6. Fiscalização para Abertura ao Tráfego	49
7.7. Divisão de atribuições	52
7.7.1. Atribuições da Equipe de Fiscalização	52
7.7.2. Atribuições do Coordenador da COFER	53
7.7.3. Atribuições do Coordenador da COPAF:	53

8.	FISCALIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS	54
8.1.	Escopo da Fiscalização no Transporte Ferroviário de Passageiros.....	54
8.2.	Prestação do Serviço de TFP por meio de Autorizações a Título Precário	55
8.3.	Etapas da Fiscalização da Operação do TFP	57
8.3.1.	Da Análise da Fundamentação Legal.....	57
8.3.2.	Do Monitoramento do Serviço de Transporte Ferroviário de Passageiros	57
8.3.3.	Da Execução da Fiscalização	58
9.	FISCALIZAÇÃO REMOTA	60
9.1.	Análise Documental.....	60
9.2.	Verificação de Indícios por Fontes Externas.....	62
9.3.	Indagação.....	62
9.4.	Verificação dos Parâmetros e Cálculos.....	63
9.5.	Procedimentos Analíticos	63
9.6.	Avaliação Comparativa (Benchmarking).....	63
10.	PROCESSO DE FISCALIZAÇÃO	64
10.1.	Planejamento.....	64
10.2.	Execução	67
10.3.	Providências Complementares	68
11.	IRREGULARIDADES PASSÍVEIS DE AUTUAÇÃO.....	70
12.	CONSIDERAÇÕES GERAIS	71
13.	CONSIDERAÇÕES FINAIS	73
	APÊNDICE A: FUNDAMENTAÇÃO LEGAL, REGULAMENTAR E NORMATIVA	74
	APÊNDICE B: TABELA DE INFRAÇÕES COM OS RESPECTIVOS ENQUADRAMENTOS	78
	APÊNDICE C: MODELOS AUXILIARES PARA A FISCALIZAÇÃO	87
	APÊNDICE D: RELAÇÃO DE TRENS TURÍSTICOS E HISTÓRICOS-CULTURAIS AUTORIZADOS PELA ANTT	106
	APÊNDICE E: MODELO DE RELATÓRIO DE FISCALIZAÇÃO – GECOF	108

1. APRESENTAÇÃO

Este Manual objetiva estabelecer critérios e procedimentos relativos à fiscalização do transporte ferroviário realizado sob a responsabilidade das Concessionárias, Subconcessionárias e, no que couber, das Autorizatórias desse serviço público, bem como operadoras de transporte ferroviário de passageiros, tanto em aspectos relacionados à exploração da infraestrutura como em questões afetas à própria prestação desses serviços.

Serão respeitadas, contudo, as atribuições regimentais da Gerência de Fiscalização de Infraestrutura e Serviços - GECOF, e, assim sendo, não serão aqui abordados assuntos de ordem econômico-financeira, de seguro de responsabilidade civil, de atendimento aos usuários dependentes, verificações relativas ao cumprimento de metas de produção e de redução de acidentes e execução de programas de treinamento, cujas matérias são de competência de outras áreas da Superintendência de Transporte Ferroviário - SUFER.

Neste sentido, conforme disposto no art. 3º do Regimento Interno, cabe às COFER's - Coordenações Regionais de Fiscalização Ferroviária, as seguintes competências:

- a) coordenar os escritórios de fiscalização no respectivo âmbito de atuação;
- b) coordenar e consolidar as ações e informações de fiscalização relacionadas à exploração da infraestrutura ferroviária e à prestação dos serviços de transporte ferroviário;
- c) atuar, junto ao Coordenador Regional de Apoio Logístico, para a gestão dos serviços e bens necessários às atividades;
- d) subsidiar a Superintendência e as Gerências com as informações de campo relativas à exploração da infraestrutura ferroviária e à prestação dos serviços;
- e) representar a ANTT no âmbito das Comissões Tripartites de Ferrovias Concedidas e de outras instâncias, por provocação da Superintendência, no respectivo âmbito de atuação; e
- f) exercer outras atribuições que lhe forem conferidas pelo Gerente.

Os Escritórios de Fiscalização Ferroviária – ESFER's, subordinados às Coordenações Regionais de Fiscalização Ferroviária, tem as seguintes competências:

- I. Coordenar e administrar as equipes de fiscalização no respectivo âmbito de atuação;
- II. Executar as ações de fiscalização relacionadas à exploração da infraestrutura ferroviária e à prestação dos serviços de transporte ferroviário;
- III. Executar as ações relacionadas à fiscalização de faixas de domínio;
- IV. Fiscalizar a execução das obras no âmbito dos contratos de outorga ferroviária;
- V. Lavrar autos de infração relativos às penalidades pelo não cumprimento das

obrigações contratuais relativas à exploração da infraestrutura e à prestação do serviço de transporte ferroviário;

- VI. Realizar a instrução e a análise dos processos administrativos sancionatórios a serem julgados pela Gerência; e
- VII. Subsidiar a Coordenação Regional, a Gerência e a Superintendência com as informações de campo relativas à exploração da infraestrutura ferroviária e à prestação dos serviços.

Assim, têm-se como delimitador de escopo deste Manual as atividades de monitoria, de ações à distância e ações presenciais, alinhadas com a Fiscalização Responsiva e a Fiscalização em 3 (três) níveis.

Tais modalidades de fiscalização são igualmente importantes e complementares, e se destinam a verificar, dentre outros, requisitos técnicos relacionados à qualidade das vias férreas, do material rodante utilizado, da operação e da prestação de serviço de transporte de cargas ou de passageiros, bem como de manutenção, conservação e do zelo na guarda dos bens vinculados ao serviço de transporte ferroviário.

Quanto ao Transporte de passageiros, serão verificadas questões relacionadas à segurança da circulação dos trens, bem como os aspectos relacionados ao atendimento das normas aplicáveis ao setor, como gratuidades, benefícios, acessibilidade, proteção ao usuário, adequação das condições de conforto e higiene e o acompanhamento das queixas de usuários, entre outros aspectos relacionados à adequada prestação do serviço.

Portanto, serão fiscalizadas por intermédio de equipe técnica da Gerência de Fiscalização de Infraestrutura e Serviços - GECOF e das Unidades Regionais as Concessionárias e Subconcessionárias a seguir relacionadas, bem como as Autorizatárias que venham a ter Contratos de Adesão firmados, e com cronogramas de implantação de investimentos previstos, e quando do início de sua operação ⁽¹⁾.

- Rumo Malha Norte S.A. - RMN
- Rumo Malha Oeste S.A. - RMO
- Rumo Malha Paulista S.A. - RMP
- Rumo Malha Sul S.A. - RMS
- Rumo Malha Central S.A. – RMC
- Ferrovia Centro-Atlântica S.A. - FCA

⁽¹⁾Sem prejuízo de que outras Concessionárias, Subconcessionárias ou Autorizatárias possam ser acrescentadas

- Ferrovia Norte Sul S.A. – FNS (Tramo Norte)
- VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.
- Ferrovia Tereza Cristina S.A. - FTC
- MRS Logística S.A. - MRS
- Transnordestina Logística S.A. - TLSA
- Ferrovia Transnordestina Logística S.A – FTL
- Estrada de Ferro Vitória a Minas - EFVM
- Estrada de Ferro Carajás - EFC
- BAFER – Bahia Ferrovias S.A.
- FERROESTE - Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A.

Considerando que a Autorização é ato administrativo unilateral por meio do qual o Poder Público delega a Particular a exploração de serviço público, a título precário, ou seja, pode ser revogada a qualquer tempo, quando não há prazo previamente definido, o rol de Autorizatórias que serão fiscalizadas deve observar a atualização do controle de autorizações de competência da Gerência de Projetos Ferroviários - GEPEF/SUFER.

A relação de trens turísticos e histórico-culturais autorizados pela ANTT até a presente data consta do Apêndice D deste manual, também podendo ser consultada no sítio eletrônico da Agência.

A concepção deste Manual leva em consideração as seguintes premissas:

A descentralização das competências em favor das Unidades Regionais

A atitude proativa das Unidades Regionais no processo de fiscalização

A vedação de realização de fiscalização por apenas um fiscal

2. CONSIDERAÇÕES SOBRE A FISCALIZAÇÃO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO

São muitos os aspectos do transporte ferroviário que estão sujeitos à fiscalização da ANTT. Nem todos, entretanto, serão tratados neste Manual, conforme já foi dito em linhas gerais na apresentação deste documento.

As outras modalidades de fiscalização, tais como assuntos de ordem econômico-

financeira, de seguro de responsabilidade civil, de atendimento aos usuários dependentes, verificações relativas ao cumprimento de metas de produção e de redução de acidentes e execução de programas de treinamento continuarão existindo e, ainda que sob a responsabilidade de outras gerências, a GECOF poderá auxiliar em tais tarefas sempre que possível e desde que solicitada.

Assim sendo, passa-se a tratar dos itens que exigirão inspeções por parte da GECOF, buscando-se dar a cada um deles o embasamento teórico a ser observado.

Convém ressaltar que, além das metas objetivas de aumento de produção e de redução no número de acidentes, os contratos de concessão e de arrendamento preveem diversas outras obrigações, dentre as quais a de prestação de serviço adequado e manutenção/conservação dos bens arrendados. Nos novos contratos, inclusive nos de adesão firmados com Autorizatórias, e nos contratos prorrogados nos termos da Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, há cláusulas e aspectos diferenciados cuja extensão já estarão abordadas nesse manual, porém, que podem demandar alterações e atualizações futuras, que serão acompanhadas e inseridas sempre que necessário.

De acordo com o próprio texto constante dos contratos de concessão, serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas. Lá está configurado o entendimento de que a atualidade compreende a modernidade das técnicas, do equipamento e das instalações e a sua conservação, bem como a melhoria e expansão do serviço.

Algumas observações sobre cada uma das outras características do que se deve considerar como serviço adequado é feita a seguir. Os itens indicados abaixo com asterisco (*) tiveram a conceituação extraída da Resolução ANTT nº 5.944/2021. Para os demais casos, adotaram-se definições obtidas em trabalhos de cunho jurídico:

Características do Serviço de Transporte Adequado:

- **Regularidade***: Manutenção da prestação do serviço de transportes segundo os padrões técnicos e operacionais.
- **Continuidade***: Não interrupção da prestação dos serviços de transporte e operações acessórias assumidas pela concessionária.

Observação que consta no texto da Lei nº 8.987/95: Não se caracteriza como descontinuidade do serviço a sua interrupção em situação de emergência ou após prévio aviso, quando:

- I - Motivada por razões de ordem técnica ou de segurança das instalações;*
- II - Por inadimplemento do usuário, considerado o interesse da coletividade.*

- **Eficiência**: Serviço eficiente é aquele que atinge o resultado pretendido, seja no tocante à

qualidade como no que se refere à quantidade.

- **Segurança***: Atendimento às condições e às normas de segurança inerentes à prestação do serviço de transporte, inclusive em relação a terceiros.
- **Atualidade***: Modernização constante de técnicas e bens necessários à prestação do serviço de transporte, bem como da melhoria e expansão do serviço.
- **Generalidade***: Preservação da liberdade de acesso dos usuários aos serviços de transporte ferroviário de cargas e operações necessárias à sua execução.
- **Cortesia na sua prestação**: O serviço de transporte deve ser prestado com educação e respeito e procurar oferecer conforto aos usuários e clientes, além de atender às suas necessidades.
- **Modicidade*** (das tarifas): Cobrança de tarifas que observem o equilíbrio entre custos da prestação do serviço de transporte e benefícios oferecidos aos usuários.

Constam, ainda, da Resolução ANTT nº 5.944/2021, as seguintes conceituações:

- **Pontualidade***: Cumprimento dos prazos estabelecidos.
- **Transparência na gestão***: Garantia da prestação de informações e tratamento adequado das denúncias referentes à prestação dos serviços de transporte.

Principais objetivos das inspeções do transporte ferroviário:

- Identificar defeitos relevantes e recorrentes ao longo da via permanente, bem como equipes de trabalho existentes. Dessa forma, é possível diagnosticar os procedimentos adotados pela concessionária para a conservação e manutenção dos ativos inspecionados, bem como se estes estão adequados ao volume de cargas transportado, ao trem-tipo utilizado, à segurança dos passageiros e às velocidades praticadas;
- Nos contratos que contém Caderno de Obrigações, verificar o cumprimento das Especificações Técnicas Mínimas e dos Planos de Investimentos, devendo-se verificar se as intervenções estão plenamente operacionais, providas de todos os seus elementos funcionais;
- Verificar itens de segurança e as principais características técnicas da linha, com destaque às passagens em nível rodoviárias e de pedestres;
- Conhecer as especificidades da malha e suas potencialidades;
- Verificar a conformidade das operações da concessionária às disposições legais em vigor, particularmente com as resoluções pertinentes emanadas pela ANTT, e, também, dando atenção aos principais dispositivos dos Regulamentos Operacionais das concessionárias;
- Apurar as condições de condução de trens formados;
- Verificar o quantitativo e a capacitação do pessoal envolvido;
- Apurar as condições de operação e manutenção da frota operacional;

- Conhecer a disponibilidade de recursos para atendimento da demanda (existente e reprimida) e o atendimento adequado aos usuários;
- Verificar, por amostragem, a fidedignidade das informações prestadas mensalmente, via SAFF - Sistema de Acompanhamento e Fiscalização do Transporte Ferroviário;
- Atualizar os registros de informações operacionais disponíveis na ANTT;
- Registrar os investimentos em equipamentos, sistemas e processos operacionais realizados ou a realizar;
- Verificar a implementação de novas tecnologias voltadas para a eficiência e segurança da operação ferroviária;
- Identificar os procedimentos operacionais de chaves, licenciamentos, cobertura das telecomunicações, cruzamentos de trens e de sinalização;
- Avaliar providências relativas às invasões na faixa de domínio ferroviária;
- Verificar a manutenção e conservação dos bens operacionais;
- Acompanhar a prestação do serviço de transporte ferroviário de passageiros em suas especificidades, quanto à conformidade da prestação do serviço às disposições legais vigentes e, sobretudo, quanto ao cumprimento de normas de segurança, gratuidade, benefícios e acessibilidade. Em suma, avaliar a observância dos critérios que definem a adequada prestação do serviço por parte da Concessionária ou Autorizatória do serviço;
- Fiscalizar a implantação da infraestrutura, a operação e a prestação do serviço da ferrovia Autorizatória, atentando para o cumprimento das cláusulas contratuais, das disposições legais e da regulamentação específica, bem como o cumprimento do cronograma de implantação previsto no Contrato de Adesão e demais obrigações assumidas com a outorga da autorização.

EM RESUMO

As atividades de fiscalização têm como objetivos principais verificar se o serviço concedido está sendo prestado de forma adequada e se a manutenção, o zelo e a guarda dos bens (inclusive para as Autorizatórias, quando houver cessão ou arrendamento de bens da união) estão sendo realizados de maneira devida.

A fiscalização será focada nos seguintes itens:

Via permanente

Passagens em nível

Centro de Controle Operacional – CCO

Oficinas
Postos de abastecimento
Trens / Material rodante
Obras / Investimentos
Pátios
Edificações
Faixa de domínio
Planos de Ação em Áreas de Risco
Adequada prestação do serviço de Transporte de Passageiros

As Concessionárias, Subconcessionárias e Autorizatárias deverão fornecer os documentos e informações referentes aos itens acima, os quais serão requisitados: (i) mediante Ofício da ANTT contendo a programação da fiscalização, remota ou presencial; ou (ii) durante a fiscalização, devendo, nesta hipótese, ser concedido prazo não inferior a 15 (quinze) dias para atendimento e/ou complemento da documentação pela concessionária.

Dentro do objetivo de efetivo controle da GECON no seu Programa de Inspeções, as COFERs deverão incluir no sistema SAFF os relatórios de fiscalização.

Características da Fiscalização

Para bem atender o universo a ser fiscalizado, optou-se por dividir as atividades de fiscalização:

➤ **Quanto à previsibilidade:**

- Fiscalização Regular - Toda a fiscalização planejada, constante nominalmente, por trecho ou descrição no Plano Anual de Fiscalização e numerada de 001 a 099;
- Fiscalização Eventual - Inspeções agendadas posteriormente à publicação do Plano, com a utilização de reserva técnica destinada a esse fim e numerada de 101 a 199.

➤ **Quanto ao tipo:**

- Via Permanente e Faixa de Domínio;

- b) Ativos ⁽²⁾;
- c) Operacional;
- d) PAAR - Plano de Ação em Áreas de Risco;
- e) Obras e Investimentos;
- f) Serviços – Transporte de Passageiros;
- g) Auditoria.

➤ **Quanto à forma em:**

- a) Presencial
- b) Remota

É importante observar que os trechos a serem fiscalizados dentro da área de atuação de cada COFER possuem características próprias que devem ser levadas em consideração no planejamento, tais como segmentos com grande intensidade de tráfego, e outros com pouca ou nenhuma utilização. Nesse viés, a determinação da distribuição dos tipos de fiscalização a serem realizadas fica a cargo do COFER e seus ESFERs, em função das particularidades e características de cada região.

Em uma mesma viagem poderá ser realizado mais de um tipo de fiscalização, nos termos descritos a seguir:

3. FISCALIZAÇÃO DE VIA PERMANENTE E FAIXA DE DOMÍNIO

A fiscalização presencial de via permanente da ANTT será realizada por meio visual e com deslocamento contínuo ao longo da via permanente, em autos de linha, ou similar, da Concessionária, Subconcessionária ou Autorizatória fiscalizada, em velocidade que seja compatível com a segurança e com as observações a serem feitas.

É importante ressaltar que, para efeito de fiscalização da ANTT, inspecionar a via permanente em uma linha férrea não é identificar exaustivamente seus defeitos, atribuição esta das Concessionárias, Subconcessionárias e Autorizatória. A fiscalização consiste no cadastro de anomalias relevantes que possibilitem uma qualificação preliminar do trecho inspecionado. Também é possível a verificação de defeitos que possam ser considerados característicos de uma determinada linha, com elevado número de repetições ao longo de sua extensão, caracterizando uma postergação dos trabalhos de conserva ou a adoção de um procedimento inadequado de

⁽²⁾Embora a fiscalização de ativos tenda à extinção, em decorrência da transferência de ativos para a Concessionária e/ou para o DNIT, optou-se, ainda, por mantê-la nesta atualização do Manual, enquanto os processos de extinção vão sendo gradativamente processados pela ANTT e pelo DNIT.

manutenção.

Evidentemente que defeitos graves, que possam colocar em risco a segurança do tráfego de trens, mesmo que sejam constatados isoladamente, também devem ser considerados, inclusive com determinação de medidas corretivas imediatas e interdição do tráfego, caso necessário.

A fiscalização deve, preferencialmente, ser realizada utilizando-se uma ficha ou formulário digital padronizado pelas COFERs/COPAF/GECOF, com a relação de defeitos que, em geral, são os de maior incidência a fim de facilitar os apontamentos. No entanto, o fiscal não precisa se limitar ao preenchimento da ficha, devendo anotar, também, o máximo de informações e impressões possíveis, a fim de facilitar posterior elaboração de um diagnóstico sobre a qualidade e adequação da manutenção da via permanente.

Sendo assim, o principal objetivo da fiscalização é a verificação do cumprimento, por parte da Concessionária, Subconcessionária ou Autorizatória dos contratos de concessão, de subconcessão, adesão e de arrendamento (este quando existir), das resoluções da ANTT, do Regulamento do Transporte Ferroviário - RTF (Decreto nº 1.832/1996), da Lei nº 14.273/2011 (que estabeleceu a Lei das Ferrovias) e das demais disposições legais e normativas.

O fiscal deverá estar atento, também, para possíveis aspectos que possam caracterizar o seu descumprimento, inclusive com relação a recomendações anteriores da ANTT relativos à segurança e regularidade do tráfego.

Deve-se registrar sinais de acidentes, geralmente motivadores de linhas reconstruídas facilmente identificadas em campo, e deve-se verificar se foi realizado o devido registro do acidente do SAFF, em consonância com a Resolução ANTT nº 5.902, de 21/06/2020, que entrou em vigor em 03/11/2020 e revogou a Resolução 1.431, de 26 de abril de 2006.

No que se refere à área não edificante, uma vez constatada a construção irregular que afete a segurança das operações ferroviárias, a Concessionária, Subconcessionária ou Autorizatória deverá ser instada a diligenciar o município, uma vez que cabe a este ente a responsabilidade pela fiscalização do respeito à faixa não edificável, conforme assentou o Parecer nº 405/2019/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU, ao qual foi conferido efeito vinculante, nos termos do art. 42 da Lei Complementar nº 73/1993, pelo Despacho nº 13/2021/GM/MINFRA, publicado no D.O.U. em 17/03/2021.

➤ **Principais defeitos que podem ser encontrados na fiscalização de via permanente:**

Na Infraestrutura

- a) Drenagem obstruída (canaletas/sarjetas, bueiros, canais, etc.);
- b) Erosão nos taludes de corte e aterro;
- c) Água retida na plataforma;
- d) Bombeamento de lastro;
- e) Mato ou galhos em excesso;
- f) Invasões da faixa de domínio (cercas, casas, obras, etc.);
- g) Condições da sinalização em passagens em nível;
- h) Assoreamento em passagens em nível.

Na Superestrutura

- a) Lastro contaminado, insuficiente ou fuga lateral;
- b) Dormente com taxa alta de inservíveis ou inservíveis dispostos sequencialmente;
- c) Ausência de fixação ou fixações inservíveis sequencialmente;
- d) Trilho patinado, com boleto achatado, fino, desgastado, corrugado ou com outro defeito;
- e) Defeito em solda de trilho;
- f) Nivelamento ou alinhamento precário;
- g) Flambagem de via;
- h) Sinais de caminhamento da via ou deficiência na retenção longitudinal dos trilhos;
- i) Junta laqueada, desnivelada, defeituosa, aberta, desligada, fraturada ou faltando parafuso;
- j) Taco de trilho;
- k) Problemas em Aparelho de Mudança de Via - AMV (agulha com ponta quebrada/desgastada, jacaré desgastado ou quebrado), cotas de salvaguardas inadequadas.

➤ **Os principais serviços que integram a manutenção e conserva ferroviária são:**

Na superestrutura:

- a) Substituição de dormentes inservíveis que não assegurem o apoio suficiente do trilho e ultrapassem um limite percentual que pode ficar na linha sem comprometer o tráfego de trens, desde que não seja dormente vizinho de juntas de trilho;
- b) Nivelamento e puxamento da linha para correção do empeno da grade de trilhos, visando prevenir acidentes e o balanço do material rodante, preferencialmente realizando a

- correção geométrica mecanizada no absoluto;
- c) Quadramento e espaçamento dos dormentes;
 - d) Correção de bitolas, verificação da inclinação dos trilhos e superelevação;
 - e) Socaria e conformação do lastro em altura e ombros para prevenir danos na infraestrutura e flambagem da grade;
 - f) Regulagem das juntas de dilatação, que exige rebatimento das barras de trilho, correção de deformação das extremidades das barras que sofrem impactos das rodas, nova furação de trilhos, se necessária, para a regulagem, reaperto dos parafusos e principalmente a constante lubrificação das talas de junção junto a sua superfície de deslizamento na alma dos trilhos;
 - g) Substituição de materiais metálicos defeituosos ou desgastados (trilhos, placas e fixações identificados por prospecção a pé ou por equipamento adequado);
 - h) Rebatimento e reaperto de fixações rígidas e elásticas, e
 - i) Verificação de tolerâncias, folgas, ajustes e apertos em AMVs.

Na infraestrutura e na faixa de domínio:

- a) Limpeza de cortes, bueiros e valetas, mantidos em perfeito estado de funcionamento, assegurando o escoamento das águas que são responsáveis por instabilidades de taludes de cortes e aterros, bem como pelo fenômeno de bombeamento do lastro pelo martelamento da sucessão de passagens dos rodeiros dos vagões em decorrência da perda de capacidade de suporte do subleito devido à retenção irregular de águas na plataforma, insuficiência do lastro ou por aumento da carga por eixo dos vagões em tráfego;
- b) Os danos causados pela retenção das águas na plataforma tornam os trabalhos de reparação muito dispendiosos por exigirem a remoção da grade de trilhos e a substituição do leito da via férrea, causando um expressivo passivo, após a concessão, se não reparado;
- c) O enraizamento do subleito também provoca a perda de suporte da capacidade da infraestrutura provocando deformações e perda da correção geométrica da grade de trilhos. Quando as drenagens forem invadidas pelo desenvolvimento sem controle da vegetação, prejudicando o escoamento das águas, considera-se obrigatória uma limpeza geral antes do período de chuvas;
- d) Reparos das cercas, como elemento constituinte de proteção do patrimônio ferroviário, reconstruindo este dispositivo ao longo de ambos os lados da via férrea, quando já existir;
- e) Capina das banquetas laterais da plataforma, entre as drenagens de plataforma e o pé do lastro, faixa de terra de pequena largura em que se deve garantir o escoamento transversal

das águas para as drenagens e manter livre de contaminação a plataforma, o ombro e o corpo do lastro. Este serviço é dos mais importantes em razão dos danos que a sua não realização pode provocar no pavimento;

- f) Roçada e aceiro da faixa de domínio visando dotar a ferrovia de um adequado monitoramento para prevenção de processos erosivos e do desenvolvimento de vetores de contaminação em regiões urbanas;
- g) Verificação de aterros de encontros de OAEs, corrigindo eventuais deformações do subleito na transição aterro / Obra-de-Arte;
- h) Adequada geometria e vida útil de todos os componentes dos AMVs.

Outros Trabalhos a Serem Destacados:

Além dos atributos de infra e superestrutura devemos atentar para situações críticas que agravam e condicionam um nível maior de exigência para a manutenção:

- a) As estruturas das OAEs devem ser objeto de anotações expedidas quanto à oxidação de estruturas metálicas e seus nós, desagregações de concretos e/ou ferragens expostas, barbacãs obstruídos, lastros contaminados e outras situações que justifiquem uma conclusão sobre a necessidade de laudos técnicos de vistoria visando a avaliação da segurança e prioridade das intervenções necessárias;
- b) Nas interferências com regiões urbanas a manutenção e conserva não pode deixar que seja prejudicada a imagem do serviço público, devendo prevenir focos epidemiológicos e, evitar a transferência de riscos operacionais que possam envolver a população em acidentes;
- c) Áreas de proteção ambiental, de manancial e de interseções rodoviárias relevantes e de maior impacto, devem ser objeto de identificação e cuidados relevantes de proteção;
- d) O transporte de produtos perigosos já regulamentado pela Resolução ANTT nº 2.748/2008, atualizada pela Resolução Nº 5.946, de 1º de junho de 2021, e pela Resolução Nº 5.984, de 19 de julho de 2022.

Produtos Perigosos

Para os trechos onde circulam vagões com produtos perigosos, no sentido de coibir descumprimentos flagrantes da Resolução ANTT nº 2.748, de 12 de junho de 2008, atualizada pela Resolução Nº 5.946, de 1º de junho de 2021 e pela Resolução Nº 5.984, de 19 de julho de 2022, ou outra que venha a substituir esta, deverão ser observados, na medida do possível, com relação aos itens a seguir:

- As inspeções técnicas da ANTT poderão identificar outros locais sensíveis e de riscos não apontados no levantamento da Concessionária, Subconcessionária ou Autorizatória de que trata o art. 3º da citada Resolução, e que porventura não atendam aos requisitos técnicos definidos, aos quais serão incluídos, pela Concessionária, Subconcessionária ou Autorizatória no contexto dos demais;
- Se a superestrutura da via permanente atende às características técnicas especificadas na norma ABNT NBR 16960 (Via férrea - Requisitos mínimos para o transporte de produtos perigosos), e as constantes do art. 3º - A da citada Resolução;
- Existência de vagões utilizados para transporte de produtos perigosos com engates rotativos no trecho, conforme art. 9º da citada Resolução;
- Existência de vagões utilizados para transporte de produtos perigosos com diferença entre as alturas dos engates maior que 90 mm, conforme art. 10 da citada Resolução;
- Para os casos dos trechos desprovidos de circuito de via, se as composições são providas do equipamento EOT (End of Train), conforme art. 12 da citada Resolução e se as locomotivas têm seus registradores de velocidade devidamente aferidos e em pleno funcionamento;
- Existência de detectores de descarrilamento na via permanente ou nos vagões que transportam produtos perigosos.

Sem prejuízo das observações a serem feitas nas inspeções de via permanente citadas anteriormente, atenção especial deverá ser dada aos trechos com circulação de trens de passageiros, inclusive naqueles que não fazem parte das Concessões ou das Autorizações.

Além da identificação dos defeitos na via, deverá o fiscal estar atento às informações relacionadas a seguir, além de outras que julgar relevantes, conforme o andamento da fiscalização:

Pontos de Atenção durante a Fiscalização:

- Pátios;
- Velocidades máximas autorizadas por segmento;
- Locais com restrições de velocidades, com os respectivos motivos;
- Tipos de trilhos, fixações, dormentes e lastro existentes;
- Trabalhos de manutenção e conserva em realização por ocasião da fiscalização;
- Obras de recuperação, restauração ou adequação, suas localizações e a evolução dos trabalhos;
- Eventuais indícios de descaracterização da via permanente;

- Eventuais indícios de danos ao meio ambiente;
- Eventuais indícios de acidentes.

Para uma avaliação mais objetiva e aprofundada das condições das vias férreas, é necessária uma análise dos dados relativos à situação da geometria e equipamentos/materiais de superestrutura e infraestrutura, tais como: dormentes, trilhos, fixações, lastro, drenagem e outros correlatos.

Desta forma, a ANTT solicitará, antes da realização da fiscalização, a seguinte relação de documentos/materiais necessários para tal:

- a) Relatórios mais recentes da prospecção da via (superestrutura e infraestrutura), do carro-controle e da inspeção ultrassônica;
- b) Boletins de restrições de velocidade e de VMA;
- c) Efetivo de pessoal;
- d) Relatórios de aplicação de dormentes e trilhos;
- e) Relatórios de serviços de manutenção de obras no trecho;
- f) Relação dos trechos onde circulam trens com produtos perigosos;
- g) Relação contendo a posição quilométrica dos detectores de descarrilamentos instalados na via permanente;
- h) Frequência de trens;
- i) Classificação de cada trecho de via em função da densidade de tráfego.

A fiscalização de via permanente deve ser realizada observando eventuais invasões ou outros aspectos que caracterizem a não preservação da integridade da faixa de domínio. Para melhor programação deste tipo de fiscalização, deverá ser solicitada previamente à Concessionária/Subconcessionária fiscalizada uma relação contendo as invasões da faixa de domínio atualmente existentes e, se for o caso, as informações acerca das ações de Reintegração de Posse, sendo que, em relação às Autorizatárias, nos casos em que houver cessão ou arrendamento de bens da união.

Além disso, na fiscalização de via permanente poderão ser vistoriadas as passagens em nível (PNs) e as passagens em nível de pedestres (PNPs), descritas em detalhe no item “Fiscalização de Plano de Ação em Área de Risco”.

4. FISCALIZAÇÃO DE ATIVOS ⁽³⁾

4.1. Fiscalização em Imóveis

Com foco patrimonial, realizada por meio de visitas às instalações das concessionárias com o objetivo de verificar as condições de uso, conservação e manutenção dos bens imóveis vinculados aos contratos de concessão e arrendamento, tais como estações, oficinas, postos de manutenção, pátios ferroviários, terrenos, depósitos, armazéns, etc. Também deve-se verificar indícios de alteração e/ou descaracterização de edificações sem autorização prévia da ANTT, além de aspectos de segurança patrimonial (invasões e providências adotadas pela Concessionária).

Edificações:

Com relação às edificações, deve ser verificado, durante a fiscalização, o estado de conservação dos seguintes itens:

Estrutura

Paredes

Telhado

Instalações prediais
(hidráulicas e elétricas)

Pisos e revestimentos

Pintura

Para melhor programação deste tipo de fiscalização, deverão ser solicitados previamente, à Concessionária fiscalizada, o inventário dos bens imóveis operacionais arrendados do II do contrato de arrendamento, tais como Terrenos, Estações, Oficinas, Postos de Manutenção de locomotivas e vagões, Depósitos, Armazéns, etc., e croquis e/ou layouts de pátios com a identificação de onde se localizam as edificações existentes.

Nas inspeções em imóveis, serão adotados os princípios da metodologia Ross-Heidecke, que leva em consideração a idade e o estado de conservação da benfeitoria. Essa metodologia é

⁽³⁾ Embora os contratos de arrendamento estejam em vias de extinção, optou-se por ainda manter esse tipo de fiscalização nessa revisão do Manual, posto se tratar de um período de transição.

adotada pelo DNIT na Rotina para Desincorporação/Desvinculação de bens imóveis.

Terrenos:

Com relação aos terrenos, em especial em pátios arrendados, deve ser verificado, durante a fiscalização, o estado de conservação dos seguintes itens:

- Invasões de terrenos e imóveis arrendados na faixa de domínio, ausência de cercas, muros e vedações;
- Falta de limpeza, capina e roçadas, incêndios na faixa de domínio, incômodos às comunidades lindeiras;
- Falta de conservação dos sistemas de drenagem, assoreamento de linhas e riscos aos funcionários e transeuntes no entorno dos pátios;
- Alterações de arranjo físico de linhas, demolição e construção de instalações sem comunicação à Agência;
- Erradicação de linhas, retirada de componentes da superestrutura para utilização em outros locais; sucateamento de linhas e desvios por falta de conservação;
- Passagens em Nível oficiais e clandestinas, em cruzamentos rodoferroviários e com caminhos de pedestres, cortando a faixa de domínio dos pátios.

Atividades Empresariais / Ocupação por Terceiros

As inspeções devem, também, registrar eventuais atividades empresariais desempenhadas pelas Concessionárias, ou terceiros, com a utilização dos bens arrendados, devendo ser comunicadas à área responsável, para apuração de regularidade e acompanhamento de receita alternativa, quando couber.

4.2. Fiscalização em Material Rodante

Fiscalização realizada por meio de análise de inventários e visita às instalações das Concessionárias, com o objetivo de verificar, amostralmente, as condições de uso, conservação e manutenção dos veículos ferroviários vinculados aos contratos de concessão, tais como locomotivas, vagões e material rodante auxiliar. Tem como finalidade detectar possíveis fatos que caracterizem manutenção inadequada/postergada, danos ao material rodante, o não atendimento de determinação específica da fiscalização com enfoque em segurança e regularidade do tráfego e falta de equipamentos obrigatórios de segurança em materiais rodantes.

Durante a fiscalização deve ser feita uma verificação das condições gerais do material rodante em uso pelas Concessionárias, quando houver cessão ou arrendamento de bens da união (locomotivas, vagões e outros).

No que se refere à fiscalização de material rodante com enfoque na sua condição de bem arrendado, as inspeções devem ser realizadas em duas etapas complementares, que são:

- a) análise de informações previamente obtidas junto às Concessionárias, registradas no SAFF, ou consultadas diretamente em seus sistemas, com objetivo de identificar a frota em operação regular e aquela com indícios de imobilização indesejada, além de outras demandas específicas;
- b) verificação em campo, por amostragem, da existência, da localização indicada pela Concessionária, e das características e condições de manutenção e uso do material rodante vinculado à concessão.

Desse modo, previamente à fiscalização, a respectiva COFER deve solicitar às Concessionárias, ou consultar diretamente em seus sistemas, o Inventário sobre as frotas de locomotivas e vagões, conforme disposto no item “3. Processo de Fiscalização” deste manual.

De posse das informações recebidas da Concessionária, e/ou consultadas em sistema, a equipe de fiscalização deve definir um rol de material rodante a ser verificado em campo, conforme critérios acordados pela Coordenação e equipe de fiscalização, específicos para a fiscalização a ser realizada, conforme exemplos abaixo:

Critério de Localização

Para verificação em pátios com oficinas (ex.: locomotivas imobilizadas nas oficinas X e Y);

Critério de Situação

Para verificação de situações específicas (ex.: vagões arrendados, porém, fora de operação e com manutenção postergada há mais de 03 anos);

Critérios Específicos

Para verificação de demandas eventuais (ex.: vagões tanques acidentados esperando manutenção na oficina X).

Durante a fiscalização em campo deve-se verificar, de forma visual, o material rodante selecionado, por amostragem ou em sua totalidade, dependendo dos critérios adotados, registrando em planilha apropriada e/ou sistema de fiscalização de ativos que venha a ser disponibilizado, os seguintes itens básicos:

Para Locomotivas

- Confirmação dos dados informados pela Concessionária, na planilha enviada à ANTT;
- Checagem, se for o caso, da existência dos principais itens componentes do material

rodante e eventuais defeitos/danos de caráter geral ou pontual da locomotiva, conforme exemplo abaixo:

- Cabine/carenagem (condições gerais de conservação e pintura, portas, janelas, equipamentos de comando, controle e comunicação em geral);
- Gerador ou alternador;
- Motor diesel;
- Motores de tração;
- Tanque de combustível;
- Aparelhos de choque e tração (engates, mandíbulas e outros acessórios);
- Truques e rodeiros;
- Dispositivos de freios (válvulas, cilindros de freios e dispositivos auxiliares).

Para Vagões

- Confirmação dos dados informados pela Concessionária, no Inventário enviado à ANTT;
- Checagem, se for o caso, da existência dos principais componentes do material rodante e eventuais defeitos/danos de caráter geral ou pontual dos vagões, conforme exemplo abaixo:
 - Superestrutura (condições gerais de conservação e pintura da caixa, longarina, assoalhos, portas, numeração de identificação e outros);
 - Aparelhos de choque e tração (engates, mandíbulas e outros acessórios);
 - Truques e rodeiros;
 - Dispositivos de freios (válvulas, cilindros de freios e dispositivos auxiliares).

No caso de material rodante em operação, admite-se o boletim do trem como uma ferramenta de comprovação da funcionalidade e integridade dos vagões, não descartando a verificação/conferência amostral pela equipe de fiscalização.

5. FISCALIZAÇÃO OPERACIONAL

Na fiscalização operacional poderão ser vistoriados o Centro de Controle Operacional, as oficinas e postos de manutenção, os postos de abastecimento e os pátios. Também poderá ser realizada viagem em trem. O detalhamento dessas vistorias é exposto nos itens seguintes.

5.1. Centro de Controle Operacional – CCO

Na fiscalização no Centro de Controle Operacional – CCO se deve buscar, principalmente, o entendimento sobre o funcionamento da Concessionária, Subconcessionária ou Autorizatória, da rotina operacional de gerenciamento dos vagões e locomotivas, da distribuição destes recursos ao longo da malha, da forma de trabalho dos despachadores, dos sistemas de sinalização e comunicação, dos sistemas de acompanhamento e controle utilizados, e das novas tecnologias e projetos em curso.

Esse tipo de fiscalização visa, principalmente, conhecer e avaliar o funcionamento da rotina operacional Concessionária, Subconcessionária ou Autorizatória no tocante a:

- Planejamento, controle da manutenção e gerenciamento dos recursos de material rodante e de 'tração destacados para a operação ferroviária;
- Controle da circulação de trens (trens de carga, trens de passageiros, autos de linha, trens de serviço e equipamentos e máquinas de manutenção da via permanente);
- Planejamento, controle e gerenciamento dos recursos operacionais disponíveis em Pátios e Terminais;
- Utilização dos sistemas de sinalização e comunicação;
- Utilização de novas tecnologias e projetos em curso;
- Gerenciamento dos recursos humanos alocadas à operação;
- Segurança operacional;
- Verificação da funcionalidade dos sistemas de acompanhamento e controle utilizados;
- Controle de situações de emergência.

Essa modalidade de fiscalização se propõe a verificar, ainda, a consistência dos dados extraídos dos sistemas de controle operacional das Concessionária, Subconcessionária ou Autorizatória, em confronto com as informações por elas registradas no Sistema de Acompanhamento e Fiscalização de Transporte Ferroviário (SAFF) da ANTT.

Informações que deverão ser verificadas na fiscalização em CCO:

- Área de atuação (trechos controlados);
- Atividades setoriais:
 - Controle de tráfego e licenciamento de trens (gestão da grade de circulação de trens, licenciamento/bloqueio de seção, planejamento gráfico da circulação de trens);
 - Controle da manutenção do material rodante e de tração;
 - Controle de operações em Pátios e Terminais;
 - Controle de pessoal interno (controladores, instrutores, analistas, inspetores, planejadores, supervisores e administrativos).
 - Controle de equipagens; e
 - Controle de emergências.
- Sistemas utilizados:
 - Licenciamento de trens e controle de tráfego;
 - Controle gráfico;
 - Sistema de apoio ao planejamento, programação e circulação de trens;
 - Sistema de gerenciamento de ocorrências ferroviárias;
 - Sistema de controle da produção.
- Distribuição de material rodante e de tração;
- Planejamento de atividades diárias;
- Projeção de atividades futuras (imediatas e de curto prazo),
- Acompanhamento da comunicação CCO-trem;
- Número de trens diários e simultâneos controlados (total e por setor);
- Rotina operacional para distribuição e priorização de vagões e formação de trens (programação);
- Interface operacional com clientes;
- Controle de envio de material rodante e de tração para manutenção preventiva e corretiva;
- Investimentos previstos e realizados na área;
- Aplicação do plano de emergência;

- Gerenciamento do quadro de pessoal do CCO por atividade e descrição das atividades;
- Priorização de fluxos;
- Programa de qualificação de pessoal (formação e reciclagem);
- Registros de acidentes;
- Relatório de produção do último ano, mês a mês, emitido pelo sistema da Concessionária, Subconcessionária ou Autorizatória;
- Avaliação de indicadores de desempenho adotados pela Concessionária, Subconcessionária ou Autorizatória:
 - Eficiência energética;
 - Pontualidade de trens de passageiros;
 - Manutenção de via;
 - Tempo de percurso (Transit time);
 - Avaliação de clientes;
 - Ocorrências ferroviárias.
- Controle das condições operacionais dos trechos:
 - Velocidades Máximas Autorizadas - VMAs;
 - Restrições de via (realização de serviços, restrições térmicas, interdições);
 - Restrições permanentes (perímetros urbanos e PNs);
 - Restrições imposta pela ANTT.
- Outras informações relevantes sobre as atividades do CCO ou demandas específicas (Ex.: log de comunicação CCO – Trem, gráfico de trens em caso de acidentes, dentre outros).

Para facilitar o trabalho dos fiscais no levantamento das informações quando da fiscalização no CCO, poderá ser utilizada uma ficha modelo ou formulário digital, conforme padrão definido pelas COFERs/COPAF/GECOF.

O diagnóstico desta fiscalização deve considerar as conclusões sobre as prioridades da Concessionária, Subconcessionária ou Autorizatória ao destinar seus recursos escassos de produção, pátios, terminais, locomotivas e vagões, além de uma avaliação de segurança sobre os sistemas de controle e comunicação operacional.

5.2. Oficinas e Postos de Manutenção de Material Rodante

A fiscalização em oficinas tem o objetivo de verificar diversos fatores que possibilitem apurar os procedimentos de manutenção do material rodante, tais como os equipamentos existentes, frota atendida, tipos e frequência de serviços de manutenção realizados, utilização da capacidade da oficina, produção realizada em comparação com as metas internas, e investimentos realizados e programados. Deve-se observar, também, os procedimentos com relação à preservação da segurança e do meio ambiente, equipamentos de proteção e tratamento de resíduos, além de outros dados julgados necessários para o completo entendimento da logística de oficinas e postos de manutenção existentes na malha.

5.3. Postos de Abastecimento

Neste tipo de fiscalização deverão ser verificadas as instalações que compõem o posto de abastecimento, existência de equipamentos obrigatórios de segurança e de proteção ao meio ambiente.

5.4. Pátios

Nas inspeções em pátios serão verificadas as operações de carga e descarga nos terminais, levantando informações sobre os produtos carregados e descarregados, quantidades, capacidades das linhas, tempo necessário para a carga e descarga, dentre outros. Desse modo, obtêm-se parâmetros para uma avaliação, da ordem de grandeza de produção e, também, uma verificação da consistência dos dados registrados pelas Concessionária, Subconcessionária ou Autorizatória no Sistema de Acompanhamento e Fiscalização de Transporte Ferroviário - SAFF.

Deverá, ainda, a fiscalização conferir os testes na composição realizados antes da viagem do trem com os constantes no ROF - Regulamento de Operações Ferroviárias da Concessionária, Subconcessionária ou Autorizatória fiscalizada, verificar se existem no pátio vagões que transportam produtos perigosos e se eles atendem às exigências das Resoluções ANTT nº 2.748/2008, alterada pela Resolução nº 5.946/2021, a localização e acessibilidade, as instalações existentes no pátio, as condições de manutenção da via permanente, eventuais indícios de danos ao meio ambiente, conservação do pátio e controle da vegetação.

Visando à recuperação da capacidade de transporte em decorrência da eventual retirada de linhas em pátios pelas Concessionária, Subconcessionária ou Autorizatória (quando couber) deve a fiscalização da ANTT identificar estas remoções e notificar a Concessionária, Subconcessionária ou Autorizatória (quando couber) quanto à necessidade de reposição destes bens, não se excluindo a aplicação de penalidades cabíveis.

Deve ser solicitado à Concessionária, Subconcessionária ou Autorizatória (quando couber), se houver necessidade e com a devida antecedência, inventário atualizado dos bens

imóveis operacionais arrendados do anexo II do contrato de arrendamento (ou de adesão) (Terrenos, Estações, Oficinas, Postos de Manutenção de locomotivas e vagões, Depósitos, Armazéns, etc.), croquis e (ou) layouts de pátios e terminais a serem inspecionados com os detalhes necessários, tais como: comprimento útil das vias, localização de instalações de carga e/ou descarga, edificações, oficinas ou postos de manutenção de material rodante, postos de abastecimento, estações ferroviárias, além de outros documentos considerados importantes para os trabalhos de fiscalização.

5.5. Viagem em Trem

As condições de circulação dos trens devem ser verificadas por meio de viagem da equipe de fiscalização embarcada na cabine da locomotiva comandante de uma composição ferroviária em transporte de carga, preferencialmente em um segmento da via com condições críticas de rampa e curva.

Nesta fiscalização, deve ser verificado o estado geral da locomotiva, interna e externamente, se possui os equipamentos de segurança e as suas condições, se o maquinista está de posse do Regulamento Operacional da Concessionária, Subconcessionária ou Autorizatória, eventuais aspectos existentes que possam interferir com a velocidade comercial do trecho (restrições de velocidade, problemas de comunicação e licenciamento, etc.), atendimento a determinações específicas da fiscalização com enfoque em segurança e regularidade do tráfego, e no boletim do trem (BDT) a configuração da composição e da equipagem, dentre outras verificações que se julgarem necessárias. Deverão ser acompanhadas, ainda, as inspeções realizadas antes da partida do trem, caso possível.

Nas inspeções de viagem em trem, devem ser avaliados todos os requisitos de segurança e eficiência que interferem na operação, ao menos em relação a três aspectos: (i) licenciamento e comunicação, (ii) sinalização e (iii) condução. Em cada aspecto, devem ser observados os seguintes itens:

Licenciamento e comunicação

- Qual é o sistema de licenciamento utilizado e qual a sua abrangência no trecho da viagem?
- Qual é o sistema de comunicação utilizado e qual a sua abrangência no trecho da viagem?
- Foram observadas anomalias ou falhas nos sistemas de licenciamento e comunicação; qual o procedimento adotado nessas situações?
- A locomotiva comandante utilizada na viagem tem computador de bordo; o CBL apresentou deficiências de funcionamento na viagem; no caso de falha, qual o

procedimento de segurança adotado?

- Nas locomotivas sem CBL, quais os procedimentos para obediência ao licenciamento e atendimento das restrições operacionais?
- O sistema de licenciamento interage com o Computador de Bordo da Locomotiva (CBL)?
- Existe a bordo cópia em papel do Boletim de Restrições Operacionais da via permanente do trecho; quais as informações disponíveis nesse boletim; nos trechos onde há tráfego em direito de passagem o boletim em papel é fornecido para a concessionária visitante e seus condutores, e de que forma?

Sinalização

- Como é feita a sinalização do licenciamento na via?
- Como é feita a sinalização de serviços de manutenção na via?
- Como é feita a sinalização de restrições permanentes na via inseridas pela fiscalização da ANTT ou pela própria Concessionária, Subconcessionária ou Autorizatória (no que couber).
- A vedação das agulhas de AMVs é sinalizada?
- Se o trecho tem AMVs de mola, eles estão sinalizados e como?
- Quais as falhas de sinalização observadas na fiscalização?
- As falhas de sinalização, inclusive de acionamento de sinalização ativa (sonora) em PNs são comunicadas pelo maquinista ao CCO; de que forma (por macro ou por rádio)?
- Em trechos com Direito de Passagem, a sinalização de campo do licenciamento é refletida no Computador de Bordo da Locomotiva (CBL)?

Condução

- Os painéis e dispositivos de condução são adequados; a visibilidade do maquinista na cabine da locomotiva é adequada?
- O maquinista anota ou informa por rádio ao CCO qualquer anomalia grave na via permanente; quais as providências tomadas?
- O CBL (Computador de Bordo da Locomotiva) indica alarme de acionar buzina na aproximação de eventos como em passagens em nível?
- O CBL indica alarme de restrições de velocidade?
- Como funciona a penalização por desobediência a restrições operacionais registradas

no CBL?

- As operações no segmento contam com locomotiva de auxílio (helper)?
- A composição utiliza o sistema locotrol para controle de tração distribuída em mais de uma locomotiva?
- Como é feita a comunicação entre a locomotiva comandante e as demais locomotivas?
- Existe a leitura do registro da Condução (caixa preta) realizada após as viagens?
- Existe condução padrão para o trecho?

Caso existam na composição vagões com produtos perigosos, deverão ser feitas as verificações dos itens obrigatórios ao atendimento à Resolução nº 2.748/2008 atualizada pela Resolução Nº 5.946/2021, tais como, detectores de descarrilamento instalados nos vagões, engates fixos que evitem o desacoplamento vertical em decorrência de acidentes, diferença regular entre as alturas dos engates dos vagões-tanque acoplados e sistema final de trem - EOT (End of Train), além de outras verificações com relação ao atendimento à Resolução ANTT nº 1.573/2006, também substituída pela Resolução ANTT nº 5.946/2021.

6. FISCALIZAÇÃO DE PLANO DE AÇÃO EM ÁREAS DE RISCO

Para os fins deste manual, considera-se:

- I. **Área de risco:** local transposto pela ferrovia onde a ocorrência de um acidente tem potencial para causar danos ao meio ambiente ou à comunidade, como, por exemplo, mas não se limitando a estes: perímetro urbano, passagem em nível, obra de arte especial, área de proteção ambiental (APA) e área de preservação permanente (APP);
- II. **Passagem em Nível - PN:** cruzamento de linha férrea com via rodoviária, de ciclistas ou com caminho de pedestres no mesmo plano horizontal;
- III. **Passagem em Nível de Pedestres - PNP:** cruzamento de linha férrea com caminho de pedestre no mesmo plano horizontal, dedicada exclusivamente ao uso do trânsito não-veicular, incluindo o de ciclistas; e desassociada de qualquer via rodoviária, pública ou privada;
- IV. **Passagem em Nível Rodoviária - PNR:** cruzamento de linha férrea com via rodoviária no mesmo plano horizontal;

Os Planos de Ação em Áreas de Risco (PAAR) são instrumentos de gestão de segurança e eficiência da operação ferroviária, desenvolvidos pelas Concessionária, Subconcessionária ou Autorizatória, sob a orientação e fiscalização da ANTT, e tem como objetivo aumentar os níveis de segurança operacional, em especial nas áreas sensíveis e de risco, de modo compatível com o aumento de eficiência de transporte nos trechos ferroviários.

Com base em um mapeamento das áreas de risco em cada trecho ferroviário, elaborado pelas Concessionária, Subconcessionária ou Autorizatória e acompanhado pelas ESFERs/COFERs, são desenvolvidos os PAARs específicos para cada malha, conforme suas características e peculiaridades.

A elaboração do PAAR pressupõe o comprometimento das Concessionária, Subconcessionária ou Autorizatória com a necessidade de revisão de conceitos de segurança e eficiência operacional, e o redimensionamento e redirecionamento dos recursos já empregados em manutenção, sendo que os Planos abrangem duas macros etapas:

- i. **Macro Etapa Imediata:** levantamentos, planejamento, contingenciamento e execução de medidas corretivas postergadas e de execução de projetos das intervenções necessárias para adequação dos segmentos em áreas de risco aos parâmetros mínimos e prazos definidos;
- ii. **Macro Etapa Continuada:** realização de medidas de manutenções rotineiras preventivas e corretivas, caso necessário, visando à permanente adequação da via aos requisitos técnicos definidos e em outras normas pertinentes.

O PAAR deverá conter cada segmento de ferrovia que transpõe área de risco e seguirá as especificações estabelecidas em contratos, resoluções da ANTT e outras normas, sendo direcionado para os três componentes principais listados a seguir:

- i. Via Permanente e Obras de Arte Especiais - OAE;
- ii. Passagens em Nível;
- iii. Faixa de domínio e faixa não edificável.

Nos itens seguintes, expõem-se os principais requisitos de cada um dos três componentes do PAAR.

6.1. Requisitos de Via Permanente e OAEs

Identificação dos seguintes parâmetros:

- a) limites dos segmentos da via férrea que transpõem áreas de risco;
- b) condições técnicas da infraestrutura, da superestrutura, da sinalização e operação, bem como de OAEs existentes em cada um destes segmentos.

Nos segmentos ferroviários que transpõem áreas de risco, deverão ser observados parâmetros limites e especificações técnicas pertinentes, que proporcionem segurança adicional com relação aos demais segmentos, de forma não apenas a evitar acidentes por falhas em componentes da via permanente ou das OAEs, mas também de minimizar os impactos sociais e ambientais que possam decorrer de um acidente que porventura venha a ocorrer nestes segmentos. Tais parâmetros deverão contemplar, pelo menos, os listados a seguir, mas não se limitando a estes:

- a) relativos aos trilhos: o perfil adequado a cada trecho, as tolerâncias de desgastes e defeitos, critérios para substituição e ações preventivas a fim de evitar acidentes por falhas decorrentes do estado do trilho;
- b) relativos às inspeções em trilhos por ultrassom: a frequência de realização, os critérios e prazos para correção dos defeitos detectados, as medidas cautelares e ações corretivas, que deverão cumprir, pelo menos, o estabelecido na Norma ABNT NBR 16845/2020 ou outra que vier a substituí-la;
- c) relativos à brita do lastro: as especificações, parâmetros e limites relacionados à sua sanidade, funcionalidade, altura e ombro, visando a garantia de estabilidade, contenção, elasticidade e drenagem da ferrovia, que deverão cumprir, pelo menos, o estabelecido na Norma ABNT NBR 5564/2014 ou outra que vier a substituí-la;
- d) relativos aos dormentes: as tolerâncias com relação às taxas e sequências de inservíveis e

os critérios de substituição, visando a garantia de bitola, estabilidade da grade de trilhos, a sua ancoragem pelo lastro, o nivelamento da via e a prevenção aos deslocamentos longitudinais e transversais;

- e) relativos aos dispositivos de fixação: os parâmetros e limites de forma a manter sua completa eficiência, de acordo com as características da via, com o trem-tipo e com o volume de transporte;
- f) relativos aos dispositivos de detecção de falhas: tipos e critérios de manutenção dos dispositivos instalados nas proximidades das áreas de risco para detecção de fratura de trilho, de temperatura ambiental, de rolamentos e de rodas, e outros;
- g) relativos à vegetação: critérios de controle das condições a fim de evitar as infestações e enraizamento do subleito com a consequente perda da capacidade de drenagem e de suporte da infraestrutura, riscos da ocorrência de incêndios e falta de visibilidade em PNs;
- h) relativos à drenagem e taludes: critérios para manutenção da integridade da drenagem e da estabilidade de taludes, de forma a prevenir acidentes em função de chuvas fortes e manter a sanidade da plataforma e a preservação do lastro contra contaminações;
- i) relativos aos AMVs: parâmetros e critérios de manutenção de suas cotas de salvaguarda, geometria e de suas peças e componentes, de forma a permitir que os AMVs desempenhem com segurança as suas funções;
- j) relativos aos contratrilhos ou a outro dispositivo que desempenhe as mesmas funções de guiar e orientar as rodas de veículo ferroviário em caso de descarrilamento nas proximidades ou sobre pontes, viadutos e passagens inferiores, a fim de evitar tombamento nestes locais;
- k) relativos aos dispositivos destinados a detecção de descarrilamentos nas proximidades das áreas de risco;
- l) relativos às OAEs: as ações de manutenção de suas características estruturais e funcionais, as tolerâncias com relação aos defeitos em dormentes, trilhos, lastro e fixações, dispositivos instalados para garantir a estabilidade da grade, a sua ancoragem inclusive em pontes, viadutos e passagens inferiores sem lastro e a prevenção aos deslocamentos longitudinais e transversais;
- m) relativos a outros parâmetros, de forma a garantir a segurança do transporte ferroviário em trechos que transpõem áreas de risco.

6.2. Requisitos de Passagens em Nível

Identificação dos seguintes parâmetros:

- a) Situação de cada PN quanto ao cumprimento das normas e especificações aplicáveis, inclusive condições das vias, da sinalização, da visibilidade e da acessibilidade, e outros aspectos justificadamente necessários;
- b) verificação da possibilidade de eliminação de PN, em consenso com os responsáveis pela via rodoviária ou caminho de pedestre.

Toda PNR atenderá às condições adequadas relativas à sinalização, utilização de contratrilhos e guarda-trilhos, via permanente na área de interseção e nas proximidades, drenagem, visibilidade, dentre outros, devendo observar, no mínimo, as recomendações contidas em normas e legislação pertinentes.

Com relação às PNPs, deverá ser observado se atendem às condições específicas das normas existentes de PNs, bem como aos requisitos técnicos citados a seguir:

- a) Sinalização passiva vertical especial de advertência para pedestres;
- b) Sinalização passiva vertical na ferrovia;
- c) Dispositivo direcionador de fluxo de pedestres, com o objetivo que este seja direcionado a visualizar, obrigatoriamente e alternadamente, em ambos os sentidos da via férrea, a aproximação de algum veículo ferroviário;
- d) Pavimento adequado e nivelado ao boleto dos trilhos na interseção das vias;
- e) Vedação adequada em suas laterais de acesso na divisa da faixa de domínio sempre que necessário, de acordo com as características e condições locais, de maneira a impedir a evasão dos pedestres;
- f) Rampas, escadas e corrimões, devendo ainda atender as normas específicas relativas à acessibilidade;
- g) Drenagem apropriada na interseção das vias e aproximações;
- h) Iluminação no passeio e no direcionador de fluxo.

Deverá ser verificado se o projeto de regularização da PN contém no mínimo estudos e definições sobre os seguintes elementos:

- a) Adequação geométrica da via permanente e compatibilização com o pavimento rodoviário na interseção;
- b) Implantação de contratrilhos e guarda-trilhos;
- c) Tratamento dos triângulos de visibilidade;
- d) Estabilidade geométrica da via permanente;

- e) Sinalização ferroviária;
- f) Regularidade do pavimento rodoviário;
- g) Sinalização passiva e/ou ativa;
- h) Sinalização rodoviária vertical;
- i) Sinalização rodoviária horizontal;
- j) Separador de fluxos rodoviários opostos;
- k) Dispositivos de controle de velocidade;
- l) Passeios;
- m) Vedações e bloqueios de acesso a FD;
- n) Drenagem das vias na interseção, na FD e no entorno;
- o) Plantas e perfis da localidade.

O projeto de regularização da PN deverá atender às definições e classificações constantes das normas específicas da ABNT, inclusive com relação à definição do tipo de proteção adequado a cada PN e deverá observar também as normas específicas da ANTT sobre a autorização de projetos e obras de engenharia na infraestrutura ferroviária concedida.

Legislação, normas e orientações para a elaboração de projetos de segurança viária em passagens em nível (Acessibilidade, Segurança, Elementos de Proteção e Sinalização em Passagens em Nível).

- As Especificações Técnicas Mínimas referentes a PNs, caso o contrato contenha Caderno de Obrigações;
- Acessibilidade: Norma ABNT NBR 9050;
- NBR 7707;
- RFFSA/NE 4-701/Sinalização Ferroviária Auxiliar de Placas;
- Regulamento Operacional da Concessionária, Subconcessionária ou Autorizatória;
- NBR 15890; NBR 15680 atualizada em 2017; NBR 1273; NBR 7613
- RFFSA/N–DSE.016/PN;
- NBR 15942; NBR 12180; NBR 8362;
- RFFSA/NE 4-702/Proteção de Passagem de Nível;
- Código Brasileiro de Trânsito - Lei 9.503, de 23/09/2007 e Manuais de Sinalização Rodoviária Vertical e Horizontal;

- Separadores de fluxos rodoviários opostos, quando aplicável: NORMA DNIT 110.2009 - ESABNT ou ABNT NBR 14885 - Segurança no tráfego - Barreiras de concreto;
- Dispositivos de Controle de Velocidades (DCV), se aplicável e de acordo com o fluxo de veículos:
 - Lombo faixas (faixas elevadas): Resolução CONTRAN 495;
 - Lombadas: Resolução CONTRAN 039;
 - Lombadas eletrônicas e Radares fotográficos;
- Semáforo Rodoviário sincronizado com o circuito de via da Sinalização Ativa (ABNT NBR 15942; NBR 12180);
- Regulamento dos Transportes Ferroviários (RTF), Decreto nº 1832, de 04/03/96.
- Lei nº 14.273/2021, que estabeleceu a Lei das Ferrovias.

6.3. Requisitos de Faixa de Domínio e Faixa Não Edificável

Verificação dos seguintes parâmetros:

- a) identificação e caracterização de invasões, esbulhos possessórios e ocupações não autorizadas de qualquer natureza na FD;
- b) mapeamento de construções existentes na FNE;
- c) uso da FD para o recebimento de efluentes do entorno, tais como despejos de drenagem pluvial, de esgotos, de lixo e entulhos;
- d) identificação e caracterização dos corpos de água e das áreas de preservação ambiental;
- e) infestação por vegetação.
- f) No que se refere à área não edificante, uma vez constatada a construção irregular que afete a segurança das operações ferroviárias, a Concessionária, Subconcessionária ou Autorizatória deverá ser instada a diligenciar o município, uma vez que cabe a este ente a responsabilidade pela fiscalização do respeito à faixa não edificável, conforme assentou o Parecer nº 405/2019/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU, ao qual foi conferido efeito vinculante, nos termos do art. 42 da Lei Complementar nº 73/1993, pelo Despacho nº 13/2021/GM/MINFRA, publicado no D.O.U. em 17/03/2021.

Deverá ser verificada a necessidade e viabilidade de implantação de vedações e/ou barreiras adequadas e suficientes na FD em locais que sofrem ou que já sofreram invasões, que tem ou tiveram edificações construídas na FNE, ou que são utilizados frequentemente para passagens clandestinas de veículos ou de pedestres sobre as vias férreas, de maneira que impeçam estes tipos de ocorrências.

Além disso, deverá ser verificada a necessidade e viabilidade de implantação de vedação especial em locais específicos, tais como aqueles em que seja inviável a remoção ou interdição de invasões por vias públicas ou habitações, bem como de edificações na FNE e de forma a evitar a necessidade de grande redução da velocidade dos trens.

Deverá ser verificada também a existência de medidas para regularização da faixa de domínio – FD e da faixa não edificável – FNE, tais como:

- I. Ações extrajudiciais e judiciais necessárias para alcance dos seguintes objetivos:
 - a) Remoção das invasões da FD;
 - b) Remoção de construções existentes na FNE;
 - c) Eliminação de quaisquer atividades de terceiros no entorno que interfiram na faixa de domínio.
- II. Estudos de viabilidade técnica e econômica sobre a implantação de vedações na faixa de domínio.

7. ACOMPANHAMENTO DA IMPLANTAÇÃO DE INVESTIMENTOS FERROVIÁRIOS

O objetivo deste capítulo é definir as atividades a serem desenvolvidas pela GECON, com apoio da COPAF e das COFER's e ESFER's, para o acompanhamento da implantação de investimentos pelas Concessionária, Subconcessionária ou Autorizatória.

7.1. Considerações Acerca do Ambiente Contratual e Regulatório

Inicialmente, é importante destacar que existem diferenças importantes entre a fiscalização da contratação de obras públicas mediante processo licitatório e a fiscalização da execução de investimentos no âmbito de concessões de serviços públicos, bem como dos decorrentes de outorgas por meio de Autorizações.

A execução de obras públicas mediante processo licitatório é regida pela Lei nº 8.666/1993, que será substituída pela Lei nº 14.133/2021, a partir de dois anos depois de sua publicação. Nesse caso, o recebimento de obras segue um detalhado rito de fiscalização.

Por outro lado, no âmbito do regime de concessão da prestação de serviços públicos, regido pela Lei nº 8.987/1995, houve prévia licitação para seleção das concessionárias, de modo que os investimentos ao longo da concessão são realizados por sua conta e risco, com o objetivo de garantir a adequada prestação dos serviços públicos. Inclusive, nos novos contratos que contém planos de investimentos, os riscos sobre a estimativa do custo das intervenções recaem sobre as concessionárias.

De outro modo, conforme previsto na Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021, para as ferrovias exploradas em regime privado por meio de Autorizações, também são previstos em seus Contratos de Adesão, cronogramas de implantação de investimentos necessários para sua criação, expansão e modernização, por conta e risco das Autorizatórias, nos termos estabelecidos nos referidos Contratos.

Com isso, a ANTT sendo o órgão regulador (ANTT), deve adotar as medidas necessárias para assegurar o cumprimento do cronograma de investimentos previstos.

De acordo com o art. 6º da Lei nº 8.987/95, toda concessão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas. Além disso, a Concessionária, Subconcessionária ou Autorizatória (quando couber) devem captar, aplicar e gerir os recursos financeiros necessários à prestação do serviço, conforme especificado no inciso VIII do art. 31 da mesma Lei nº 8.987/1995. Desta forma, para todos os fins, a União concedeu a prestação do serviço público de transporte ferroviário às empresas Concessionária, Subconcessionária ou Autorizatória, transferindo-lhes os riscos sobre os investimentos.

Assim, os procedimentos de “fiscalização” da ANTT de investimentos são realizados apenas sob o ponto de vista regulatório. A responsabilidade dos aportes financeiros, da implementação física, do cumprimento de normas técnicas e a da fiscalização técnica, supervisão e controle físico-financeiro, inclusive quanto ao controle tecnológico dos materiais e de processos executivos, são de exclusiva responsabilidade da Concessionária, Subconcessionária ou Autorizatória .

Ademais, é importante destacar que o acompanhamento pela ANTT dos investimentos ferroviários é realizado, sobretudo, por meio da análise de informações prestadas pelas Concessionária, Subconcessionária ou Autorizatória, auditadas, sob a ótica regulatória, segundo procedimento descrito neste manual.

O acompanhamento dos investimentos pela GECONF visa mitigar a assimetria de informações entre Agência e Concessionária, Subconcessionária ou Autorizatória, com um nível de risco aceitável quanto à detecção de irregularidades em casos pontuais, e com confiabilidade satisfatória ao que se propõe quanto à análise dos objetivos buscados pela implementação dos investimentos.

Para tanto, a GECONF é incumbida de reunir e analisar informações relevantes, conforme a classificação de cada projeto, conforme adiante detalhado, em termos de avanço físico e alterações significativas em termos de escopo e prazo. Além disso, outros aspectos podem se fazer necessários para subsidiar a ANTT na tomada de decisões relacionadas ao equilíbrio econômico-financeiro, à revisão tarifária, à avaliação do adequado cumprimento de obrigações contratuais, ou até ao acompanhamento de aspectos de interesse estratégico do Estado, como a ampliação da capacidade de um determinado corredor de transporte, dentre outros.

7.2. Objetivo

O objetivo deste capítulo do Manual é o de estabelecer a metodologia para o acompanhamento da implementação de investimentos ferroviários e para autorização de abertura ao tráfego de novos trechos ferroviários, que serão realizadas pela Concessionária, Subconcessionária ou Autorizatória em decorrência de obrigações contratuais ou legais.

7.3. Classificação dos Investimentos

A Resolução ANTT nº 2695/2008, atualizada pela Resolução ANTT nº 5.946/2021, que trata da solicitação para realização dos investimentos na malha ferroviária, é observada na ANTT pela Gerência de Projetos Ferroviários - GEPEF e, uma vez autorizado, o projeto passa a ter sua implementação física acompanhada pela GECONF.

Além desses projetos, existem outras intervenções que serão realizadas pela

Concessionária, Subconcessionária ou Autorizatória em decorrência de obrigações contratuais ou legais.

Tendo em vista os princípios da eficiência e da razoabilidade, a carteira de projetos de investimento a serem acompanhadas pela GECON será subdividida nos seguintes grupos:

Grupo A: Investimentos com Prazo Determinado, que são aqueles relativos às intervenções obrigatórias que deverão ser realizadas pela Concessionária, Subconcessionária ou Autorizatória nos prazos e condições estabelecidas no Contrato de Concessão ou Adesão, ou demais obrigações;

Grupo B: Investimentos Condicionados à Demanda, que são aqueles relativos às intervenções que deverão ser realizadas pela Concessionária, Subconcessionária ou Autorizatória para o atendimento da demanda de transporte, em razão de limitações da capacidade operacional, nos termos do Contrato de Concessão ou de Adesão (quando previstos);

Grupo C: Investimentos de Interesse da Outorgada, que não são objeto de obrigação contratual, mas são propostos pela própria Concessionária, Subconcessionária ou Autorizatória para atingimento das metas de produção ou segurança estabelecidas nos contratos originais celebrados na década de 1990, ou por outros motivos de interesse da Concessionária, Subconcessionária ou Autorizatória;

Grupo D: Investimentos de Interesse de Terceiros, que não são objeto de obrigação contratual, mas são propostos por usuários lindeiros, tais como travessias de água, energia elétrica, PN's, viadutos, etc.

Os projetos dos Grupos **A** e **B** integram o escopo dos trabalhos principais da GECON, uma vez que consistem em investimentos obrigatórios.

Por sua vez, os projetos dos grupos **C** e **D** são investimentos não obrigatórios, cujo processo de acompanhamento poderá ser simplificado em função de suas características e pela necessidade de racionalização dos recursos disponíveis. Entretanto, ambos exigem cautela quanto a reflexos indesejáveis no patrimônio público ferroviário ou com relação a eventuais inadequações não reveladas em projetos autorizados.

Para todos os casos, repise-se que compete à Concessionária, Subconcessionária ou Autorizatória a completa fiscalização e supervisão técnica das obras de engenharia e arquitetura, com anotação de sua responsabilidade técnica emitida pelo sistema CREA/CONFEA/CAU.

A forma de acompanhamento depende da classificação e das características de cada investimento, podendo ser feito por meio de:

- Nos novos contratos de Concessão, análise dos Relatórios de Acompanhamento do

Plano de Investimentos (RAPI), bem como dos relatórios, laudos, documentos e informações enviados por ocasião das notificações de conclusão de obras;

- Nos Contratos de Adesão, as Autorizatárias deverão cumprir os prazos previstos no cronograma dos investimentos necessários à sua implantação, que serão objeto de monitoramento, inspeção presencial ou remota, pela ANTT.
- Análise de relatórios e informações adicionais fornecidas pela Concessionária, Subconcessionária ou Autorizatória por requerimento da ANTT, quando necessário;
- Análise de dados do SAFF;
- Análise de imagens, inclusive com auxílio de inteligência artificial;
- Utilização de sistema que forneça informações atualizadas em tempo real;
- Inspeções presenciais ou remotas, programadas no Plano Anual de Fiscalização - PAF e/ou inspeções eventuais, conforme a necessidade.

7.4. Acompanhamento dos Investimentos dos Grupos A e B

As principais etapas do processo de acompanhamento dos investimentos dos Grupos A e B, previstos nos novos contratos, são:

- Análise do Relatório de Acompanhamento do Plano de Investimentos (RAPI);
- Análise da Notificação de Conclusão;
- Análise de documentos recebidos das Concessionária, Subconcessionária ou Autorizatória, e demais informações disponíveis;
- Realização de fiscalizações presenciais ou remotas; e
- Elaboração do Relatório de Fiscalização.

Nos subitens seguintes, faz-se o detalhamento dessas etapas.

7.4.1. Análise do RAPI

O Relatório de Acompanhamento do Plano de Investimentos (RAPI) é parte integrante do Relatório de Acompanhamento Anual (RAA), previsto em novos contratos para ser apresentado anualmente. O objetivo do RAPI é acompanhar o Plano de Investimentos, compreendendo as intervenções com prazo determinado, bem como os investimentos condicionados à demanda.

O RAPI, juntamente com a Notificação de Conclusão, descrita no item seguinte, são as principais fontes de informações para o acompanhamento dos Planos de Investimentos. Diante disso, a análise deve ser feita de forma criteriosa, sendo que eventuais dúvidas ou inconsistências deverão ser verificadas por meio de requerimento de informações adicionais à Concessionária ou Subconcessionária, realização de fiscalização, a fim de se auditar a confiabilidade das

informações, e, se for cabível, instauração de PAS a fim de apurar possíveis infrações cometidas.

O conteúdo do RAPI deve compreender o que estabelece cada Contrato de Concessão e seu respectivo Caderno de Obrigações e, ainda, outras informações definidas pela ANTT, de acordo com as características de cada intervenção.

7.4.2. Análise da Notificação de Conclusão

Além do RAPI, os novos contratos ainda estabelecem que as Concessionárias e Subconcessionárias deverão notificar a ANTT quando as intervenções forem concluídas, para que seja realizada fiscalização e emitido relatório conclusivo, avaliando se o cumprimento dos requisitos estabelecidos no respectivo Projeto e se as intervenções estão plenamente operacionais e providas de todos os seus elementos funcionais.

Nos Contratos de Adesão, as AUTORIZATÁRIAS após concluídas as obras previstas no cronograma dos investimentos necessários a implantação da ferrovia, deverão informar à ANTT a conclusão das mesmas, nos termos a seguir indicados, e a consequente solicitação de autorização prévia da ANTT para a abertura do segmento ao tráfego.

A COFER deverá informar à Concessionária, Subconcessionária e Autorizatória os documentos que deverão compor a Notificação de Conclusão, de forma que contemplem, dentre outros pontos julgados pertinentes:

- a) Data de conclusão da Obra;
- b) Detalhamento das características técnicas da via ou da intervenção em questão, indicando, para cada componente, quanto ao cumprimento dos requisitos técnicos do Projeto;
- c) Declaração de cumprimento integral das condicionantes de projeto, na qual deverá constar que as obras encontram-se, na data informada, concluídas em todas as suas partes, equipamentos, instalações e componentes necessários ao completo desempenho das funções a que se destinam, com segurança e atendimento às normas técnicas, para a realização dos transportes ferroviários de carga e, se for o caso, de passageiros, e em conformidade com o projeto autorizado pela ANTT, sem modificações expressivas que descaracterizem o objeto e as funções inicialmente propostas;
- d) Demonstração por meio de Relatório técnico descritivo e fotográfico, com a certificação de execução dos investimentos e com toda a documentação e registro necessários à comprovação da conclusão da intervenção em questão, ART de execução e de fiscalização com indicação expressa de vinculação às obras em conclusão, e laudo técnico, acompanhado da(s) respectiva(s) assinatura(s) e ART(s) de seu(s) responsável(is), atestando explicitamente que as obras foram concluídas e que estão plenamente operacionais, providas de todos os elementos funcionais, conforme previsto em contrato, e que estão em conformidade com as Especificações Técnicas

Mínimas constantes do Contrato de Concessão, e/ou Caderno de Obrigações e/ou com as normas técnicas pertinentes, conforme o caso;

- e) Declaração de regularidade frente aos órgãos ambientais e intervenientes pertinentes.

7.4.3. Análise de Documentos Adicionais e Outras Informações Disponíveis

A equipe da ANTT poderá solicitar dados e informações adicionais à Concessionária, Subconcessionária e Autorizatórias, com vistas a complementar o RAPI ou a notificação de conclusão de obras, bem como para quaisquer esclarecimentos ou complementações.

Destaca-se que também constitui fonte de informações o SAFF ou outros sistemas que vierem a ser implementados.

Se for aplicável, deve-se fazer a avaliação da suficiência das providências e justificativas apresentadas pela concessionária diante das solicitações anteriores da ANTT ainda pendentes.

7.4.4. Fiscalizações

No que tange à atividade de fiscalização, os trabalhos de acompanhamento dos investimentos têm como objetivo auditar, de forma amostral, as informações prestadas pelas concessionárias, no RAPI, e na notificação de conclusão e em outros documentos, inclusive às Autorizatórias, quando couber. Além disso, poderá se verificar, também de forma amostral, o nível de desenvolvimento do empreendimento, frente às diretrizes deste manual. Busca-se, ainda, contribuir para um desempenho mínimo na qualidade, segurança e gestão da intervenção, de forma que quaisquer irregularidades constatadas deverão ser registradas.

As inspeções dos investimentos dos Grupos **A** e **B** serão consolidadas pela COPAF no Plano Anual de Fiscalização (PAF) do Transporte Ferroviário, conforme cronogramas previstos nos contratos e de acordo com a disponibilidade de pessoal da respectiva COFER. Se necessário, poderá haver ajustes no decorrer do ano, em virtude de eventuais variações de cronograma das intervenções, o que não poderá ser interpretado como descumprimento do PAF, em razão da imprevisibilidade das intervenções, especialmente as de grande porte.

Poderão, ainda, ser feitas inspeções eventuais, sobretudo com base na auditoria documental do RAPI, da notificação de conclusão (no que couber quanto às Autorizatórias), e das demais informações disponíveis na COPAF/GECOF, e em função do ritmo dos serviços, visando à verificação de possíveis inconsistências ou mesmo com outros objetivos, a critério da COPAF/GECOF. Para o caso de investimentos em trechos com tráfego, poderão, também, ser previstas inspeções adicionais aproveitando-se as demais inspeções programadas no mesmo trecho, como as inspeções de via permanente, ativos e do PAAR.

Antes do início das atividades de fiscalização, a equipe de fiscais deve solicitar que a

Concessionária, Subconcessionária e Autorizatórias (se for o caso) disponibilize, dentre outros considerados necessários, documentos que demonstrem a evolução dos trabalhos, o planejamento executivo e o acompanhamento do cronograma físico e financeiro.

Dentre esses documentos, podem ser relacionados àqueles que contenham:

- Data de conclusão;
- Descrição dos investimentos realizados;
- Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) de execução e fiscalização das obras;
- Evolução dos trabalhos e adequações de projeto;
- Acompanhamento atualizado do cronograma físico-financeiro das obras;
- Relato sucinto da situação do licenciamento ambiental;
- Relato sucinto da situação das desapropriações;
- Relatório fotográfico das intervenções.

As inspeções de campo poderão ser concentradas em bases de localização geográfica das intervenções, como em pontes, trechos de superestrutura, trechos de terraplanagem e outros.

Os fiscais avaliarão a compatibilidade entre a situação amostral, constatada em campo, e as informações constantes dos relatórios ou de outros documentos disponíveis. Ressalte-se que o ponto focal das inspeções é a verificação da confiabilidade das informações prestadas. Assim, tendo-se as amostras como ponto de partida, aspectos como segurança da implementação, cumprimento de prazos contratuais ou eventuais passivos dos investimentos realizados também serão verificados de maneira associada.

Sem prejuízo de outros pontos entendidos como cabíveis pela equipe de fiscalização, ao menos os seguintes aspectos devem ser avaliados nas amostras, durante as inspeções:

- Verificar, nos trabalhos em andamento ou concluídos, a existência de eventuais indícios de incompatibilidade com as descrições contidas nos Cadernos de Obrigações, com o RAPI, ou, se for o caso, com os projetos autorizados pela Agência;
- Verificar a existência de eventuais indícios de não aderência às especificações técnicas mínimas de superestrutura, infraestrutura, passagens em nível e outras previstas em contrato e/ou em normas pertinentes;
- Observar as frentes de trabalho, as atividades em curso e o nível de mobilização das equipes e equipamentos nos trechos inspecionados;
- Avaliar de forma visual os serviços em andamento com relação ao material utilizado, ritmo dos trabalhos, previsão de entrega de trechos ou suas partes, entre outros aspectos;

- Identificar eventuais dificuldades apresentadas pela Concessionária, Subconcessionária e Autorizatória e as ações que vêm sendo tomadas por ela para mitigá-las, de forma a garantir o bom andamento dos trabalhos;
- Verificar indícios de atrasos ou inexecução do cronograma físico estabelecido, obtendo da Concessionária, Subconcessionária e Autorizatória as justificativas para eventuais inconsistências detectadas;
- Verificar eventuais providências tomadas mediante determinações anteriores da ANTT;
- Outros quesitos julgados relevantes pela equipe de fiscalização.

Ressalte-se, ainda, que os prazos previstos contratualmente para a verificação da conclusão dos investimentos devem ser observados pelo PAF.

7.4.5. Relatório de Fiscalização do RAPI ou da Conclusão de Intervenções

O texto do Relatório de Fiscalização deve ser redigido de forma concisa, com parágrafos claros, objetivos e, preferencialmente, curtos, concentrando-se nos achados mais relevantes da fiscalização.

Os achados devem ser descritos com exatidão, sustentados por evidências suficientes, relevantes, pertinentes, adequadas, fidedignas e com indicação dos critérios adotados, expressando convicção da equipe de fiscalização que deverá, conjuntamente, decidir e propor a forma de condução das inconsistências apuradas.

As informações coletadas na fiscalização serão registradas no Relatório de Fiscalização, podendo-se utilizar de fotografias, medições e outras informações que demonstrem as avaliações dos aspectos relacionados anteriormente.

A estrutura do Relatório será basicamente a seguinte, podendo variar conforme as características dos investimentos:

- i. Introdução, com apresentação do objeto da fiscalização;
- ii. Identificação do RAPI ou da Notificação de Conclusão em avaliação, relacionando a documentação avaliada;
- iii. Identificação dos investimentos que compõem o objeto da fiscalização, com descrição, localização, prazo contratual para conclusão, cláusula contratual que prevê sua execução, e outros aspectos relevantes;
- iv. Listagem das amostras vistoriadas e sua localização;
- v. Informação, devidamente justificada, do status dos investimentos;
- vi. Análise quanto às informações obtidas na fiscalização em comparação com aquelas

prestadas no RAPI, na Notificação de Conclusão, ou em outros documentos fornecidos pela Concessionária, Subconcessionária e Autorizatória (se for o caso);

- vii. Parecer conclusivo emitido pela equipe de fiscalização acerca do que foi constatado;
- viii. Registro de eventuais irregularidades para se for o caso, posterior reequilíbrio econômico-financeiro e/ou instauração de processos administrativos para apuração de irregularidades;
- ix. Eventuais recomendações de providências à ANTT, incluindo-se a solicitação de informações adicionais à Concessionária, Subconcessionária e Autorizatória para fins de esclarecimentos com relação a eventuais irregularidades constatadas;
- x. Relatório fotográfico.

7.4.6. Detalhamento do Relatório de Fiscalização da Conclusão de Intervenções

No caso de a fiscalização ter como objetivo atestar a conclusão de intervenções, o Relatório será fundamentado nos seguintes documentos:

- a) Notificação de Conclusão, acompanhada de relatório técnico emitido pela Concessionária, Subconcessionária e Autorizatória, devidamente firmado pelo Responsável Técnico e com ART/RRT, de modo que deverá restar demonstrado que a intervenção foi implantada conforme a previsão contida no Caderno de Obrigações e/ou no projeto autorizado, em conformidade com as normas técnicas, e que está plenamente operacional, provida de todos os elementos funcionais.
- b) Demais atos e documentos presentes no processo administrativo que registra o acompanhamento do empreendimento.

Diante do apurado pela fiscalização, as intervenções serão consideradas:

- a) **Concluídas**: se a análise permitir inferir que as intervenções estão plenamente operacionais, providas de todos os seus elementos funcionais e que não apresentam divergências em relação ao que estabelece o Caderno de Obrigações ou Contratos de Adesão; ou
- b) **Não concluídas**: se por algum motivo, devidamente fundamentado, a análise verificar que as intervenções não estão plenamente operacionais, ou que não estão providas de todos os seus elementos funcionais, ou ainda que apresentam alguma divergência em relação ao que estabelece o Caderno de Obrigações ou Contrato de Adesão.

Se, em determinada intervenção dada como concluída, a equipe de fiscalização detectar a necessidade de correção de pendências de pouca relevância, passíveis de serem sanados durante as atividades de manutenção e conserva, que não representem risco operacional, pessoal ou

ambiental, tampouco descumprimento de normas, poderá ser adotado o status: **“Concluída com Ressalvas”**. Nesse caso, as pendências a serem sanadas deverão constar do Relatório.

No caso de intervenções concluídas com ressalvas, bem como no caso das intervenções não concluídas, a COFER deverá estender o seu acompanhamento até que as pendências sejam resolvidas.

No caso de intervenções concluídas, o Relatório será o documento emitido pela COFER com o objetivo de atestar que o projeto específico do Plano de Investimento foi concluído e que atende aos objetivos para os quais foi proposto.

Os riscos inerentes à assimetria de informações, a que se submetem as fiscalizações da GECOF, são minimizados pela auditoria realizada sobre as informações prestadas pela Concessionária, Subconcessionária e Autorizatória.

Além disso, no caso das intervenções concluídas, também contribui para a minimização dos riscos o relatório com laudo técnico a ser apresentado pela Concessionária, Subconcessionária e Autorizatória, necessariamente firmado por seu profissional técnico responsável, com adequado registro de ART/RRT.

Naturalmente, os servidores responsáveis pela emissão do Relatório ficam isentos de qualquer responsabilidade sobre informações equivocadas prestadas pela Concessionária, Subconcessionária e Autorizatória, eventuais inconformidades com os requisitos de projeto ou quanto às Especificações Técnicas Mínimas estabelecidas no Caderno de Obrigações ou Contrato de Adesão, ou ainda outras ocorrências, devendo ser adotadas as medidas sancionadoras previstas, em caso de constatação de quaisquer destas irregularidades.

Dessa forma, importa destacar que, embora o Relatório de Fiscalização cumpra a função de confirmar que determinada intervenção foi concluída, repise-se que cabe exclusivamente à Concessionária, Subconcessionária e Autorizatória, a responsabilidade técnica e objetiva pela execução e conclusão de suas obras e instalações em conformidade com o Caderno de Obrigações, Contrato de Adesão e/ou projeto autorizado, e em obediência às normas técnicas e Especificações Técnicas Mínimas, assim como por qualquer irregularidade ou desvio de veracidade das informações.

Será admitida a simplificação desta metodologia, à critério da COPAF/GECOF, desde que devidamente justificada, em virtude das características do investimento, bem como para empreendimentos com data de conclusão anterior à data de publicação desta metodologia.

Em todos os casos, reserva-se à Concessionária, Subconcessionária e Autorizatória ante ao caso concreto, o direito de declarar inaplicável determinado requisito estipulado pela

metodologia de análise do Relatório de Fiscalização da ANTT. Esta declaração será analisada pela COFER, a quem caberá julgar a relevância e acatar ou não a justificativa.

Por fim, o Relatório deverá ser assinado por todos os envolvidos em sua redação, e deverá ser incluído no SAFF. Destaca-se que o Relatório deverá se limitar ao ateste da conclusão das intervenções, sem adentrar no mérito das justificativas apresentadas para os descumprimentos. A COFER deverá analisar e dar tratamento às recomendações nele contidas.

7.4.7. Rotina de Procedimentos Após a Emissão do Relatório da Conclusão de Intervenções

Concluído o Relatório, o processo correspondente deverá ser tramitado para a GECOF, para fins de conhecimento e encaminhamento à COPAF, que consolidará as informações e as divulgará à sociedade por meio do sítio eletrônico da ANTT.

No caso de não conclusão de intervenções, a GECOF/COPAF instaurará o procedimento de averiguações preliminares (PAP), em processo apartado, conforme os ditames da Resolução nº 5.083/2016, previamente à eventual instauração de processo administrativo simplificado.

O PAP terá como documento inicial o Ofício, a ser assinado e encaminhado pela Gerência, contendo a síntese da análise da conclusão das intervenções, e requerendo da Concessionária, Subconcessionária e Autorizatória, as justificativas, contrarrazões e complementações de informações julgadas pertinentes, que de fato possam comprovar excludente de responsabilidade e/ou modificar o entendimento de não conclusão da intervenção. Deverá ser anexada uma cópia do relatório à minuta do ofício, para que a Concessionária tenha ciência da fundamentação que levou a ANTT a considerar que as intervenções não foram concluídas.

Após a resposta da Concessionária, Subconcessionária e Autorizatória, a COPAF poderá fazer nova solicitação de documentos e/ou providenciar fiscalizações complementares, com apoio da COFER. Também poderão ser solicitados à COFER subsídios.

No caso de alegação de fatores externos e supervenientes, a análise deverá avaliar, entre outros aspectos, a eventual omissão ou negligência da Concessionária, Subconcessionária e Autorizatória, considerando a matriz de responsabilidades estabelecida no contrato. O procedimento deverá ser conclusivo quanto à responsabilidade da Concessionária, Subconcessionária e Autorizatória, pelo não cumprimento das obrigações, bem como quanto à eventual alteração de entendimento quanto à não conclusão dos investimentos. Para subsidiar a análise e conclusão, poderá haver diligências a outras áreas da SUFER, conforme a necessidade.

Restando o entendimento de responsabilidade da Concessionária, Subconcessionária e Autorizatória, a COFER deverá ser comunicada para instaurar processo administrativo simplificado para apuração das penalidades eventualmente cabíveis.

A COPAF deverá manter atualizado o controle do status dos investimentos obrigatórios e de forma conclusiva com respeito à efetiva conclusão dos investimentos no prazo definido nos novos contratos e nos contratos de Adesão. Tal controle deverá ser utilizado para subsidiar a Gerência de Fiscalização Econômico- Financeira – GEFEF por ocasião das revisões ordinárias, para fins de eventual acréscimo à outorga.

7.5. Acompanhamento dos investimentos dos Grupos C e D

Considerando a escassez de recursos, as inspeções nos investimentos dos Grupos **A** e **B** terão prioridade sobre os Grupos **C** e **D**.

Desse modo, as inspeções dos Grupos **C** e **D** serão realizadas, preferencialmente, em conjunto com as demais inspeções programadas no PAF de VP, PAAR, Ativos e dos Grupos **A** e **B**. Todavia, caso haja necessidade, a critério da COFER, também poderão ser realizadas inspeções nos Grupos **C** e **D** de forma eventual, para a verificação ou consecução de algum objetivo específico.

Para os investimentos dos Grupos **C** e **D**, caberá à COFER definir o grau de simplificação do processo descrito neste Manual, para consecução de um acompanhamento eficiente e eficaz, em virtude das características dos projetos.

Destaca-se que, nem tudo aquilo que faz menção ao processo de acompanhamento dos investimentos dos Grupos **A** e **B** se aplicará às obras dos Grupos **C** e **D**, em função da pontualidade e aleatoriedade das ações inerentes a estas obras.

As fontes de informação abrangem dados e informações enviados pela Concessionária, Subconcessionária e Autorizatória coletados em campo, bem como as informações dos processos autorizativos da GEPEF/SUFER, abrangendo os requisitos do projeto, objeto, objetivo e suas características técnicas essenciais.

Caso a equipe de fiscalização constate que determinado investimento dos Grupos **C** e **D** tenha o potencial de inserir risco ao patrimônio ou à operação, deverá ser feito o devido registro no Relatório e deverão ser adotadas as medidas julgadas pertinentes.

7.6. Fiscalização para Abertura ao Tráfego

A abertura ao tráfego de qualquer trecho ferroviário dependerá de prévia e expressa autorização do Poder Concedente, conforme preconiza o art. 3º, §1º, do Regulamento dos Transportes Ferroviários, aprovado pelo Decreto nº 1832/1996.

Diante disso, a liberação ao tráfego de trens para novas linhas deve se dar conforme a Instrução de Serviço SUFER nº 001, de 08/06/2018, ou outra que vier a substituí-la, devendo-se, de forma objetiva, verificar as condições operacionais e de segurança.

A fiscalização será realizada mediante solicitação da Concessionária, Subconcessionária e Autorizatória, feita com a necessária antecedência, a fim de possibilitar programação de equipe de fiscais, que procurará atender, na medida do possível, na data solicitada. A fiscalização para abertura ao tráfego poderá ser realizada em conjunto com a fiscalização para verificação da conclusão de obras.

Antes da fiscalização, a COFER deverá solicitar à Concessionária, Subconcessionária e Autorizatória a documentação necessária para possibilitar a preparação da equipe de fiscais. Considera-se pertinente o fornecimento preliminar da seguinte documentação:

- a) Arquivo eletrônico kmz, contendo o georreferenciamento do eixo da linha construída;
- b) Projeto operacional adotado visando verificar a adequação das obras e a capacidade da via com a Velocidade Média de Percurso (VMP) em cada trecho para o atendimento da demanda;
- c) Informação das codificações numéricas para os índices NA e NB pretendida pela Concessionária, Subconcessionária e Autorizatória, para a definição da Classe da Ferrovia de Cargas, em cada um de seus trechos, bem como a Tonelada Bruta por ano pretendida no primeiro horizonte do projeto após a abertura do tráfego em regime normal, como estabelece o Item 4.2 – Classificação da Norma Brasileira ABNT NBR 16387/2020;
- d) Comprovação, por resultados de leitura e análises de gráficos de carro controle e de outros levantamentos necessários, dos parâmetros obrigatórios e opcionais para definição das faixas de velocidade, inclusive no período de funcionamento em regime de comissionamento, como estabelecidos pelas Tabelas 3 e 5 do Item 4.3 – LIMITES dados pela Norma ABNT NBR 16387/2020 para bitola carregada;
- e) Previsão do período total necessário para cumprimento do regime de comissionamento, inclusive com memória de cálculo, informando a tonelada bruta transportada, o trem tipo e o número total de trens, dentre outros dados considerados para o cálculo;
- f) Informação da Velocidade Restrita pretendida pela Concessionária, Subconcessionária e Autorizatória, por segmento e outras restrições operacionais necessárias à segurança, no período necessário ao cumprimento do regime de comissionamento da via;
- g) A Notificação de Conclusão, acompanhada das informações e documentos específicos já citados no item 1.4.2, somente para o caso de fiscalização conjunta para verificação da conclusão de intervenção obrigatória;
- h) Todos os elementos de classificação das linhas, suas tolerâncias, VMA pretendida e suas restrições localizadas, por trecho, com base na Norma ABNT NBR 16387/2020;

- i) Relatório da última inspeção em trilhos com ultrassom realizada no trecho em referência, informando também o período da realização, que deverá estar de acordo com o estabelecido na Norma ABNT NBR 16845/2020;
- j) Gráficos e relatórios relativos à última inspeção com carro controle realizada no trecho em referência, informando também o período da realização, que deverá estar de acordo com o estabelecido na Norma ABNT NBR 16387/2020;
- k) Relação das mercadorias a serem transportadas, identificando os produtos perigosos, se for o caso;
- l) Avaliação da Concessionária, Subconcessionária ou Autorizatória quanto ao cumprimento das condições mínimas para abertura ao tráfego em novos trechos de infraestrutura ferroviária federal, descritas na tabela do Anexo à Instrução de Serviço SUFER/ANTT nº 001, de 08/07/2018;
- m) Outras que a COFER julgar necessárias, conforme as características de cada obra.

Deverá se solicitar à Concessionária, Subconcessionária e Autorizatória a disponibilização de auto de linha e acompanhamento de prepostos aptos a prestarem todos os esclarecimentos necessários sobre a obra, devendo ser percorrido todo o trecho objeto da solicitação de liberação ao tráfego.

Durante a fiscalização, os fiscais avaliarão, de forma amostral, a compatibilidade entre a situação constatada em campo e as informações constantes dos relatórios, documentos e outras informações prestadas pela Concessionária, Subconcessionária e Autorizatória, ou de outros documentos disponíveis. Além das verificações constantes do item 1.4.4, deverá ainda ser observada a existência de eventuais irregularidades que possam colocar em risco a segurança das operações, eventuais descumprimentos à IS nº 001/2018, e outros pontos entendidos como cabíveis pela equipe de fiscalização.

Diante do apurado pela fiscalização, mediante análise da documentação apresentada e verificações feitas na fiscalização, e em consonância com a IS nº 001/2018 da SUFER, três desdobramentos são possíveis:

- 1) **Recomendação pela liberação ao tráfego sem ressalvas:** quando não for detectada pendência ou desconformidade.
- 2) **Recomendação pela liberação ao tráfego com ressalvas:** quando se identificar que foram atendidas todas as condições descritas como restritivas na IS nº 001/2018, porém alguma condição descrita como não restritiva não foi atendida, bem como se identificar a necessidade de correção de pendências de pouca relevância, vistas como passíveis de correção nas atividades de manutenção e conserva, e que não representem

descumprimento de normas, nem risco à segurança operacional, pessoal ou ambiental.

- 3) **Recomendação pela não liberação ao tráfego:** quando se identificar que uma condição considerada restritiva na IS nº 001/2018 não foi atendida, bem como quando forem identificadas pendências relevantes nas obras, que possam representar risco à segurança ou descumprimento de normas.

Cabe ressaltar que a liberação ao tráfego de trens será feita inicialmente em regime de comissionamento, com velocidade restrita e com outras restrições operacionais, caso necessário, exceto se houver solicitação expressa da Concessionária, Subconcessionária e Autorizatória, com a devida comprovação da desnecessidade de restrições.

A liberação do tráfego em regime normal poderá ser requisitada pela Concessionária, Subconcessionária e Autorizatória após o devido cumprimento do regime de comissionamento, com a comprovação da estabilidade da correção geométrica, da compatibilidade da classe da via aos parâmetros limites estabelecidos em contrato e/ou na Norma ABNT NBR 16387/2020 e do cumprimento de outras eventuais condicionantes porventura existentes.

Para a determinação da Velocidade Máxima Autorizada - VMA, tanto para o período relativo ao regime de comissionamento, quanto após o fim deste, deverá a Concessionária, Subconcessionária e Autorizatória apresentar memória de cálculo, indicando todos os elementos utilizados para os cálculos, de forma a demonstrar a viabilidade e a segurança das operações na VMA pretendida.

7.7. Divisão de atribuições

7.7.1. Atribuições da Equipe de Fiscalização

- a) Analisar o RAPI e a notificação de conclusão de obra;
- b) Analisar eventuais informações adicionais prestadas pela Concessionária, Subconcessionária e Autorizatória, identificando possíveis problemas ou situações que carecem de providências;
- c) Analisar a suficiência das providências e/ou justificativas apresentadas pela Concessionária, Subconcessionária e Autorizatória diante das solicitações da ANTT;
- d) Formular outras questões de fiscalização julgadas pertinentes para alcance do objetivo do acompanhamento dos investimentos;
- e) Definir critérios apropriados para avaliar as questões de fiscalização a serem investigadas;
- f) Realizar as inspeções conforme PAF, ou eventualmente, quando necessário, a fim de verificar a fidedignidade da documentação apresentada pela Concessionária, Subconcessionária e Autorizatória e outras verificações necessárias ao acompanhamento

dos investimentos;

- g) Elaborar os seus Relatórios de Fiscalização, com fundamento nas análises dos relatórios e de outros documentos e informações fornecidos pela Concessionária, Subconcessionária e Autorizatória, bem como nas suas verificações em campo;
- h) Avaliar possíveis irregularidades constatadas;
- i) Assegurar que as conclusões da fiscalização estejam baseadas em informações e verificações e em evidências (RAPI, relatórios de fiscalização, contrato, legislação, etc.), de forma que o processo administrativo disponha de todas as informações necessárias à adequada apreciação das propostas de encaminhamento;
- j) Lavrar auto de infração, quando cabível.

7.7.2. Atribuições do Coordenador da COFER

- a) Orientar as equipes de fiscalização quanto à vinculação aos padrões constantes deste Manual;
- b) Elaborar cronograma de fiscalização, acompanhar a execução e zelar pelo cumprimento dos prazos;
- c) Propor inspeções eventuais, quando julgar necessário;
- d) Revisar os relatórios e demais documentos desenvolvidos, discutindo com as equipes as irregularidades eventualmente constatadas e as propostas de encaminhamento;
- e) Manifestar-se por meio de despacho próprio acerca dos encaminhamentos sugeridos nos relatórios, PAS, ou outros, propondo diligências cabíveis e emitindo ofício com determinações e/ou recomendações, quando aplicável;
- f) Emitir ofícios para requisição de documentos e informações;
- g) Emitir notificação de autuação, quando cabível.

Importa destacar que se excluem do escopo de acompanhamento e providências da COFER as questões ambientais.

7.7.3. Atribuições do Coordenador da COPAF:

- a) Elaborar, com apoio das COFERs, o Plano Anual de Fiscalização, bem como acompanhar a sua execução;
- b) Propor às COFERs a realização de inspeções eventuais em virtude de demandas recebidas pela GECON;
- c) Consolidar e divulgar à sociedade as informações acerca da execução dos planos de investimentos previstos nos novos contratos;
- d) Orientar as COFERs quanto aos padrões a serem adotados.

8. FISCALIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS

8.1. Escopo da Fiscalização no Transporte Ferroviário de Passageiros

A Fiscalização do Transporte Ferroviário de Passageiros – TFP a cargo da ANTT tem como escopo a verificação de conformidade dos aspectos relativos à adequada prestação do serviço público Concedido ou Autorizado, como base nos princípios legais de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia e modicidade tarifária, elegendo-se como parâmetro de avaliação critérios de Proteção ao Usuário, Bagagens e Encomendas, Bilhetes e Comercialização, Higiene e Conforto, SAC e Ouvidoria e Atendimento ao Público, mesmo que ainda em ambiente histórico cultural ou comemorativo de suas instalações e equipamentos.

Assim, em linhas gerais, deverão ser verificadas questões relacionadas à identificação dos passageiros no embarque, sinalizações, risco de acidentes com passageiros, bagagens, bilhetes de passagem, bem como, gratuidades, benefícios, tarifas, condições de higiene e conforto, acessibilidade, cortesia na prestação do serviço, cumprimento do esquema operacional proposto e o acompanhamento das reclamações e/ou sugestões dos usuários, de forma que se alcance os objetivos das normas aplicáveis ao setor.

Ressalte-se que a fiscalização na prestação do serviço de TFP vinculado a um contrato de Concessão não objetiva adentrar aos aspectos técnicos relacionados à manutenção ou conservação da Via Permanente, do Material Rodante e à Operação dos trens de passageiros – cuja verificação deverá estar contemplada nos outros tipos de fiscalização realizados pela GECON, conforme este Manual.

De outro modo, a Autorização tem cabimento quando se está diante de transportes de finalidade turística, histórico-cultural e/ou comemorativa. O trem comemorativo visa atender um evento específico e isolado, ainda que realizado em 01 (um) dia ou mesmo em alguns dias, a depender da duração do evento. Já aquele de finalidade turística, histórico-cultural caracteriza-se por uma certa regularidade, eis que são passeios que em geral se realizam em quase todos os meses do ano, com maior ou menor frequência em razão da alta ou da baixa temporada dos serviços turísticos.

Esse tipo de prestação de serviço autorizado pela Agência contribui para a preservação do patrimônio histórico e da memória das ferrovias, fomentando a participação das empresas e demais agentes do setor, o que vai ao encontro das atribuições específicas que cabem à ANTT no que concerne ao Transporte Ferroviário de passageiros.

Desta forma, serão fiscalizados pela GECON todos os serviços de transporte ferroviário de passageiros a cargo da ANTT, ou seja, tanto os prestados pelos trens vinculados a Contratos de Concessão ou de Adesão (Autorizatórias) quando houver, como aqueles que são operados em razão

de autorização a título precário.

Assentadas as diferenças de prestação de serviço, dadas as especificidades acima elencadas, é forçoso concluir que o tratamento a ser dado pela fiscalização, no caso concreto, quando se está diante de uma delegação por meio de Contrato de Concessão ou de Adesão diverge daquele quando se depara com um serviço prestado por meio de autorização a título precário.

A título de exemplo prático das diferenças, tem-se que, enquanto no serviço concedido deve-se observar as regras tarifárias do preço de passagens trazidas no contrato de concessão, no serviço autorizado a título precário a tarifa é livremente regulada pelo mercado.

Além do que, a fiscalização deve sempre considerar as características peculiares de cada serviço, onde na modalidade concessão a finalidade, em regra, não é o lazer ou turismo, mas a locomoção em si; nos trens turísticos ou histórico-culturais tem-se que o atrativo principal é rememorar os antigos trajetos de trem de passageiros, a partir do uso de locomotivas dos idos de 1800, carros de passageiros e estações históricos, pouco importando o luxo e o conforto que a tecnologia atual possa propiciar. Atrelado a tudo isso, no caso dos trens comemorativos, há ainda que se considerar que pelas próprias características do evento os passageiros possam optar por viajar em pé dentro dos carros ao som de grupos folclóricos tradicionais da região.

Ressalte-se, porém, que o fato de se considerar as características peculiares de cada evento, nada se sobrepõe ao dever de observância das questões de segurança, que devem ser preservadas em quaisquer dos tipos de serviços, com vista à proteção de todas as pessoas afetadas pela prestação do serviço.

8.2. Prestação do Serviço de TFP por meio de Autorizações a Título Precário

São serviços autorizados mediante Decisão da SUFER - Superintendente de Transporte Ferroviário, por delegação de competência da Diretoria Colegiada nos termos da Resolução da ANTT nº 5.963/2022.

a) Trens Comemorativos

Quanto à prestação de serviço de Trem de Passageiros Comemorativos, por meio de autorização, a título precário, tem-se que a fiscalização dos aspectos técnicos relacionados à manutenção e conservação da Via Permanente, do Material Rodante e à Operação deve levar em consideração o Termo de Entendimento celebrado entre a Concessionária e a Operadora do Serviço, conforme prescrito na Resolução da ANTT nº 5.974/2022.

Durante a fiscalização, deverão ser observados critérios de prestação de serviços e segurança.

A inspeção para esse tipo de serviço deve ser presencial e sua frequência ocorrerá pelo

menos uma vez por evento, durante a sua realização, considerando as possibilidades de mobilização da equipe, a cargo da COFER responsável

b) Trens com Finalidade Turística e Histórico-Cultural

Para os trens com finalidade **Turística e Histórico-Cultural**, o instrumento hábil que deverá ser considerado para verificação de conformidade dos padrões técnicos relacionados à manutenção e conservação da Via Permanente, do Material Rodante e da Operação será o **Contrato Operacional Específico - COE** celebrado entre as partes, conforme a Resolução da ANTT nº 5.974/2022.

Recomenda-se que a frequência de inspeções para esse tipo de serviço ocorra pelo menos uma vez por ano, deve ser presencial, durante a realização do evento. Se houver mais de um trem com essas características na abrangência da COFER, alternar as inspeções, de modo que a cada ano seja inspecionada uma outorgada.

Em ambos os casos, o processo autorizativo é conduzido pela GEPEF, cabendo à GECOF apenas a fiscalização do serviço de transporte (prestação do serviço e segurança).

c) Prestação do Serviço de TFP Concedido ou Autorizado por Contrato de Adesão, quando houver (Autorizatórias)

Em linhas gerais, a prestação do serviço de trem de passageiros que decorre de um Contrato de Concessão ou Contrato de Adesão (**Autorizatórias**), quando houver, leva em consideração o fim social a ser alcançado por esse instrumento, de forma que se atenda a um maior número possível de usuários que dependem desse tipo de transporte para a sua locomoção entre pontos longínquos da Malha Concedida.

Atualmente, há apenas 02 (dois) trens cuja operação se dá em razão de Concessão, a saber: o trem de passageiros da Estrada de Ferro Carajás - EFC, que interliga São Luís/MA à Parauapebas/PA, e o da Estrada de Ferro Vitória a Minas – EFVM, ligando Belo Horizonte/MG à Vitória/ES.

Ressalte-se que para as outorgas por Contrato de Adesão, quando houver (**Autorizatórias**), a instituição legal de gratuidades ou de descontos somente pode ser realizada por meio de lei que preveja recursos orçamentários específicos para seu custeio, conforme prevê a Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021, o que não afeta o direito de a operadora ferroviária conceder esses benefícios conforme sua conveniência.

É recomendável que a frequência de inspeções para esse tipo de serviço também deve ser presencial e ocorra pelo menos uma vez por ano, considerando os períodos de maior demanda de transporte. Se houver mais de um trem com essas características, em Outorgadas diferentes, alternar as inspeções, de modo que seja inspecionada uma outorgada por ano.

8.3. Etapas da Fiscalização da Operação do TFP

8.3.1. Da Análise da Fundamentação Legal

Previamente à inspeção, recomenda-se uma consulta à fundamentação legal, regulamentar e normativa aplicável ao TFP, que é a forma de melhor aferir se o serviço está sendo prestado de forma adequada. Tomando-se por serviço adequado o disposto no Capítulo II da Lei nº 8.987/95.

De forma bem pragmática, a aferição da adequada prestação do serviço terá como ponto de partida o Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996, Regulamento dos Transportes Ferroviários - RTF, naquilo que se refere ao transporte ferroviário de passageiros, seja ele delegado por meio de Contrato de Concessão ou autorizado mediante decisão do Superintendente de Transporte Ferroviário - SUFER, por delegação de competência da Diretoria Colegiada nos termos da Resolução da ANTT nº 5.963/2022, ou outorgado por meio de Contrato de Adesão (**Autorizatórias**). E, mais especificamente, as Resoluções da ANTT aplicáveis a esse fim, notadamente, a Resolução nº 5.974, de 21 de março de 2022, e dos Contratos de Concessão da EFC e EFVM.

A fundamentação legal, regulamentar e normativa no que concerne à prestação dos serviços de transporte ferroviário de passageiros está disposta no Apêndice A deste manual.

Em regra, o planejamento e o acompanhamento desse tipo de fiscalização em nada diverge daquilo que já se tem como procedimento usual para os demais tipos de inspeção a cargo da SUFER.

8.3.2. Do Monitoramento do Serviço de Transporte Ferroviário de Passageiros

Este procedimento se aplica a todo os tipos de TFP acima discriminados.

Para a preparação e realização da inspeção, em consonância com o previsto no Decreto 1.832/96, Art.4º, deverão ser requisitadas as informações abaixo discriminadas, especificamente para os trechos objeto da inspeção, sem prejuízo de outras que a fiscalização julgar conveniente.

- I. Dados relativos às estações ferroviárias, pontos de parada e ponto de venda de passagens com as seguintes informações:
 - a) Tabela com a posição quilométrica (km+m) e/ou georreferenciada, endereço;
 - b) Estado de conservação, obras de manutenção/conservação previstas ou em andamento (estações/pontos de parada);
 - c) Tabela com horário de funcionamento (estações/pontos de venda);
 - d) Periodicidade da limpeza das estações (tabela).

- II. Dados relativos à prestação do serviço de trem de passageiros, em geral, resposta a alguns questionamentos, onde se façam presentes as seguintes informações:
- a) Ocorrência ou não de demandas judiciais individuais e/ou coletivas recentes relativas à prestação do serviço, notadamente, quanto aos direitos da Pessoa com Deficiência, Jovens, Idosos e outros que venham a ser criados por lei. Em caso positivo, prestar um resumo das informações atuais (tabela) acerca dos processos e/ou providências tomadas para atender à solicitação do órgão jurisdicional ou ministerial, etc.;
 - b) Quadro tarifário atual;
 - c) Total de Passageiros transportados no ano anterior (gráfico e/ou tabela);
 - d) Demanda de Passageiros no período solicitado (gráfico e/ou tabela);
 - e) Quais as regras adotadas para franquias de peso das bagagens, acomodação e vinculação ao passageiro;
 - f) De que forma a Concessionária atua para garantir a segurança dos passageiros no embarque/desembarque em suas estações, especialmente, no horário noturno;
 - g) Forma e controle de extravio e furto de bagagens;
 - h) Regras adotadas no caso de restituição de quantia paga, e no caso de solicitação de remarcação ou cancelamento;
 - i) Planilha ou relatório que comprove, especificamente, o atendimento às regras de gratuidades/descontos legais na prestação do serviço no período solicitado;
 - j) Se houve interrupção de viagens no período solicitado, elencar as medidas adotadas para transportar o passageiro ao seu destino;
 - k) Se houve atraso do trem na parada ou no percurso no período solicitado, elencar as datas e os motivos;
 - l) Se houve registro de suspensão dos serviços, ainda que pontual, no período solicitado, indicar o motivo, a data de paralisação e de restabelecimento da prestação;
 - m) A metodologia de monitoramento das condições da via permanente e do material rodante visando garantir a segurança da operação do TFP.

8.3.3. Da Execução da Fiscalização

Na fase de execução da inspeção, a Ficha de Fiscalização Transporte Ferroviário de

Passageiros – TFP, Apêndice C14 – Roteiro para Fiscalização TFP, em modelo de quesitos a serem respondidos pela equipe técnica da ANTT, é bastante útil para o fim pretendido em uma inspeção desse tipo, ou seja, a constatação da adequada ou inadequada prestação do serviço por parte da operadora do trem de passageiros.

Em caso de constatação de irregularidades passíveis de autuação, a fundamentação legal, contratual e/ou normativa encontra-se no Apêndice B, na tabela intitulada Principais Infrações Transporte Ferroviário de Passageiros.

O Relatório da Inspeção deve seguir o Modelo recentemente aprovado pela GECOF, apresentado no Apêndice E.

9. FISCALIZAÇÃO REMOTA

Define-se como Fiscalização Remota ferroviária a atividade de fiscalização realizada sem a necessidade de deslocamento de servidores que, por meio de técnicas de auditoria, tais como: análise documental, confirmação externa, indagação, recálculo, reexecução, procedimentos analíticos e outros processos de avaliação, buscam obter um diagnóstico sobre a situação em que se encontram a prestação do serviço, a operação, a manutenção e conserva de bens pela Concessionária, Subconcessionária e Autorizatórias.

As inspeções remotas caracterizam-se pela economicidade, celeridade e equivalência às inspeções presenciais, considerando-se a observância de indicadores e provas documentais que possibilitam analisar com assertividade as obrigações contratuais das Concessionárias Subconcessionárias e Autorizatórias. Diante das limitações de recursos humanos, físicos e financeiros, torna-se ainda mais interessante a sua utilização como instrumento de fiscalização, em consonância com a metodologia de atuação responsiva, sem prejuízo de que as fiscalizações presenciais sejam feitas sempre que se julgar necessário, seja de forma regular ou como complementação da Fiscalização Remota, com o objetivo de amostragem ou verificação.

As técnicas a serem empregadas, bem como alguns exemplos práticos de aplicação, são adiante descritas.

9.1. Análise Documental

A análise documental, em uma fiscalização remota, visa comprovar fatos e procedimentos por meio de documentos que indiquem a prestação de serviço adequado e que possam dispensar a Concessionária, Subconcessionária ou Autorizatórias (quando houver), de uma fiscalização presencial.

Para os novos contratos de Concessão, a análise documental será feita por meio dos RAA. Por outro lado, para os antigos contratos, será solicitado às Concessionárias ou Subconcessionárias o envio de documentação com dados e informações afetos à prestação do serviço, à conserva e manutenção da via permanente, do material rodante e dos demais bens vinculados à Concessão ou Contrato de Adesão nos casos de Autorizatórias, quando for o caso.

Também devem ser requisitados às Concessionárias, Subconcessionária e Autorizatórias (quando houver) outros aspectos operacionais e de segurança, além de comprovações sobre a execução de reparos que lhe tenham sido notificados por fiscalizações da ANTT em inspeções de anos anteriores.

A documentação enviada pelas Concessionárias, Subconcessionárias e Autorizatórias (quando houver) deverá conter a identificação e a assinatura dos responsáveis técnicos pelos dados e informações fornecidos, que podem abranger, por exemplo, os seguintes elementos:

- Prospecções de trilhos, fixações, dormentes e lastro;
- Relatório de serviços e quantidades de materiais, programados e efetivamente realizados, na manutenção e conserva da superestrutura, infraestrutura e em sua faixa de domínio;
- Relatórios de inspeção de ultrassom de trilhos com validade para o ano em curso;
- Relatórios e gráficos de vagão instrumentado ou carro controle para o ano em curso;
- Dados da viagem do trem que transportou o vagão instrumentado;
- Efetivo de pessoal alocado na manutenção da via permanente e suas respectivas localizações das sedes;
- Cadastro dos equipamentos de via permanente e suas respectivas sedes e abrangência de área de atuação;
- Boletins de Via Permanente, contendo as Velocidades Máximas Autorizadas (VMAs), velocidades restritas em áreas de risco, restrições de velocidades vigentes na data da prestação da informação;
- Relatório do Plano de Redução de *backlog* de material rodante e via permanente;
- Relatórios e documentos que demonstrem a realização de atividades de vigilância patrimonial e rondas, inclusive nas Autorizatárias, quando couber.
- Relação de locais com ameaças ou invasões da faixa de domínio e as medidas promovidas necessárias à proteção dos bens arrendados contra atos de turbação ou esbulho, tais como: notificações extrajudiciais e iniciais das ações de reintegração de posse ou das ações demolitórias, inclusive nas Autorizatárias, quando couber;
- Gráficos de trens escolhidos mediante amostragem indicada pela Fiscalização da ANTT;
- Relatórios fotográficos datados e georreferenciados com detalhamento de obras e outros serviços de conserva e manutenção, para comprovação dos serviços realizados.

Os relatórios a serem apresentados pela Concessionária, Subconcessionária e Autorizatárias devem concluir sobre três abordagens:

A primeira, com relação à Classificação da Via dada pela Norma Técnica ABNT NBR 16387/2020, com base no demonstrado pelos resultados do carro ou vagão controle em função do estado em que se encontra a conserva de sua via permanente. A segunda, sobre as demonstrações em relatório descritivo, com detalhamento quilométrico, georreferenciado e fotográfico, quanto a execução do plano de manutenção da Concessionária, Subconcessionária e Autorizatárias, abordando a sanidade e funcionalidade do lastro, limpeza da plataforma e ausência de enraizamento nas banquetas laterais, estabilidade de taludes, funcionamento adequado dos dispositivos de drenagem, de vedação da faixa de domínio, ações contra invasões, segurança e

observação de posturas municipais em transposições urbanas.

Por fim, a terceira abordagem deve abranger o registro geral de ocorrências na via, com datas e suas causas, incluindo os quase acidentes, ocorridos no trecho sob fiscalização, bem como informação sobre a sede e localização das equipes de apoio. A obtenção de dados e informações, também, poderá ocorrer mediante o acesso remoto aos sistemas das Concessionárias, Subconcessionária e Autorizatárias, de modo a consultar informações sobre a circulação de trens, rotas, VMAs, e restrições de velocidades, dentre outros.

9.2. Verificação de Indícios por Fontes Externas

Consiste na obtenção de dados e informações em fontes externas às Concessionárias, Subconcessionária e Autorizatárias servindo para a verificação de indícios de inconsistências ou omissões, com relação às informações delas obtidas.

Essa técnica pode ser utilizada, por exemplo, para verificar eventual subnotificação à ANTT de acidentes pelas Concessionárias, Subconcessionária e Autorizatárias, visto que tais registros são atos declaratórios e têm grande relevância na lógica regulatória adotada nos Contratos, que preveem metas de redução de acidentes. Podem ser utilizadas as seguintes fontes:

- Consultas a sítios eletrônicos ou sistemas de informação oficiais, caso existam, de registro de acidentes de trânsito que envolvem a participação de um veículo ferroviário (abalroamentos), que normalmente ocorrem em passagens em nível.
- Pesquisa por matérias veiculadas pela imprensa referentes à ocorrência de acidentes ferroviários, bem como à paralisação do tráfego.

Além da subnotificação de acidentes, a técnica de verificação de indícios por fontes externas também poderá ser utilizada como auxílio a quaisquer outras atividades de fiscalização, como a utilização de imagens de satélite para a verificação de invasões ou execução não autorizada de obras na faixa de domínio.

9.3. Indagação

A indagação, escrita ou oral, consiste na formulação de perguntas com a finalidade de obter informações, dados e explicações que contribuam efetivamente para o alcance dos objetivos do trabalho de fiscalização. Normalmente, é utilizada para obter informações complementares ou para compreender fatos que não puderam ser esclarecidos por meio de outras técnicas.

A indagação poderá ser feita aos prepostos das Concessionárias, Subconcessionária e Autorizatárias, por meio de envio de e-mails, chamadas telefônicas, videoconferências e outros.

A técnica de indagação também poderá ser utilizada com terceiros, como, por exemplo:

- Usuários da ferrovia, com intuito de verificar se o serviço prestado é adequado;

- Prefeituras Municipais e órgãos de trânsito, a fim de verificar tratativas de regularização de passagens em nível;
- Órgãos policiais, a fim de confirmar dados sobre eventuais acidentes ferroviários envolvendo terceiros, tais como atropelamentos e abalroamentos.

9.4. Verificação dos Parâmetros e Cálculos

Consiste na verificação de eventuais falhas nos parâmetros utilizados ou nos cálculos efetuados pela própria Concessionária, Subconcessionária e Autorizatórias, ou por terceiros.

Alguns exemplos da aplicação das técnicas verificação dos parâmetros e cálculos são:

- Conferência dos cálculos apresentados juntamente com as prospecções, tais como: taxa de dormentes inservíveis, taxa de defeitos e percentuais de atendimento de normas;
- Verificação, onde couber, de análises feitas pelas Concessionárias, Subconcessionária e Autorizatórias com os dados de prospecções, vagão instrumentado ou carro controle e ultrassom;
- Verificação, onde couber, dos percentuais de atendimento e parâmetros de geometria de via aos limites estabelecidos em contratos ou normas.

9.5. Procedimentos Analíticos

Os procedimentos analíticos constituem uma técnica por meio da qual o fiscal avalia informações mediante comparação com parâmetros ou expectativas identificados ou desenvolvidos pelo próprio fiscal, como análises de consistência, análises de tendência e comparações.

Alguns exemplos de aplicação dessa técnica são:

- Análise de consistência de dados e informações enviados pelas Concessionárias, Subconcessionária e Autorizatórias, por meio da comparação com os dados coletados em inspeções anteriores, bem como com o banco de dados do Sistema de Acompanhamento e Fiscalização do Transporte Ferroviário (SAFF);
- Comparação dos dados de planejamento com os dados de resultado;
- Análise de tendência, por meio da análise da evolução da série histórica do quantitativo de irregularidades, acidentes, restrições de velocidade.

9.6. Avaliação Comparativa (Benchmarking)

A técnica de avaliação comparativa (*benchmarking*) consiste em comparar alguns aspectos do desempenho de uma Concessionária, Subconcessionária e Autorizatórias com os de outras

outorgas ou organização, ou mesmo com outra área da própria Concessionária, Subconcessionária e Autorizatórias, cujo desempenho positivo possa ser considerado uma referência.

Se aplicável, alguns exemplos de utilização dessa técnica são: a comparação entre ações de prevenção e mitigação de acidentes ferroviários; da aplicação de materiais e a realização de serviços entre diferentes trechos de uma Concessionária, Subconcessionária e Autorizatórias, ou entre Concessionárias, Subconcessionárias e Autorizatórias diferentes; e dos aspectos operacionais, como o tempo de percurso, velocidade comercial e tempo de carregamento e descarregamento em terminais, entre outros.

10. PROCESSO DE FISCALIZAÇÃO

O processo de fiscalização pode ser dividido em três etapas, as quais serão abordadas a seguir:

10.1. Planejamento

Nesta etapa, deve ser feita uma análise preliminar das características do trecho a ser fiscalizado. Para isso, deve-se solicitar previamente das Concessionárias, Subconcessionária e Autorizatórias, uma série de informações. Algumas delas, relativas a toda a malha, por serem de maior complexidade e/ou com poucas variações ou atualizações no decorrer do período, devem ser solicitadas no início do ano. Já outras, mais específicas e com maior incidência de variações ou atualizações, devem ser solicitadas quando da comunicação da fiscalização à Concessionária, Subconcessionária e Autorizatórias com antecedência mínima de 15 dias.

a) Informações da Concessão, Subconcessão e Autorização (no que couber):

- Inventário atualizado dos bens imóveis operacionais arrendados do anexo II do contrato de arrendamento ou no Contrato de Adesão (quando houver cessão ou arrendamento de bens da união), tais como Terrenos, Estações, Oficinas, Postos de Manutenção de locomotivas e vagões, Depósitos, Armazéns, etc.;
- A classificação de cada trecho de via em função da densidade de tráfego, devendo ser informado também os parâmetros utilizados no cálculo;
- Regulamento Operacional Ferroviário atualizado, caso tenha havido alguma alteração no ano anterior ou no ano em curso;
- Relação de todos os vagões utilizados no transporte de produtos perigosos, informando os que são dotados de detector de descarrilamento e/ou engate double-shelf;
- Modernização e melhorias executadas na frota de material rodante, visando o aumento da segurança e produtividade, bem como novas aquisições;

- Relação contendo todas as PNs existentes no trecho, em planilha eletrônica, conforme modelo abaixo:

Município	UF	Pátios adjacentes		Posição Quilométrica	Nome da Via rodoviária	Tipo de pavimentação	Urbana / Rural	Clandestina / Oficial	Tipo de Sinalização Existente	Prazo para regularização
		Anterior	Posterior							

b) Informações a serem solicitadas quando da comunicação da fiscalização, específicas de material rodante:

- Inventário de vagões e locomotivas, preferencialmente em planilha eletrônica, constando os seguintes dados:
 - ✓ Identificação do material rodante;
 - ✓ Vagão: série e número;
 - ✓ Locomotiva: modelo e número;
 - ✓ Alteração de capacidade: material rodante que teve seu projeto original modificado, se houver.
- Situação:
 - ✓ **Em operação** (material rodante em uso e/ou apto para o transporte);
 - ✓ **Imobilizado** (material rodante estacionado – devido à ausência de demanda de carga específica – e imobilizado simples COM previsão de execução dos serviços necessários à sua manutenção ou recuperação);
 - ✓ **Abandonado, canibalizado ou sucateado** (material rodante imobilizado em pátios ou oficinas, SEM previsão de execução dos serviços necessários à sua recuperação);
 - ✓ **Acidentado** (material rodante acidentado, imobilizado ou não, COM ou SEM previsão de execução dos serviços necessários à sua recuperação).
- Para o material rodante em situação “Em Operação”:
 - ✓ Trecho onde o material rodante se encontra em operação;
 - ✓ Data da última revisão e previsão da próxima intervenção programada dentro do plano de manutenção adotado pela Concessionária, Subconcessionária e Autorizatórias;
 - ✓ Data do último trem em que o veículo foi utilizado no serviço de transporte ferroviário de cargas.
- Para o material rodante classificado nas demais situações:
 - ✓ Local onde o material rodante se encontra estacionado/depositado;

- ✓ Data da última manutenção realizada;
 - ✓ Data do último trem em que o veículo foi utilizado no serviço de transporte ferroviário de cargas;
 - ✓ Se está estacionado “Em via” (identificar pátio/linha do pátio) ou depositado “Fora de via” (identificar o local).
- Para o material rodante com a identificação de alteração de capacidade:
 - ✓ Data da alteração;
 - ✓ Houve mudança no desempenho (aumento ou limitação)? Sim/Não (Documento de autorização para a alteração).
- c) Informações a serem solicitadas quando da comunicação da fiscalização, específicas dos trechos:**
- ✓ Relatórios/laudos da última inspeção realizada pelo carro controle;
 - ✓ Relatórios/laudos da última inspeção ultrassônica em trilhos realizada pela Concessionária, Subconcessionária e Autorizatórias;
 - ✓ Relatórios da última prospecção na via permanente (infra e superestrutura) realizada pela Concessionária, Subconcessionária e Autorizatórias;
 - ✓ Boletim de Restrições e de VMA (velocidades máximas autorizadas), atualizados;
 - ✓ Efetivo de pessoal alocado na manutenção da via permanente, discriminando por setor/trecho (Residência de VP, Supervisão de VP, etc.), próprios e terceirizados, com quantidades por cargo;
 - ✓ Relatório resumo contendo locais e quantitativos de aplicação de dormentes e trilhos no ano (previsto e real até a data e previsto até o final do ano corrente);
 - ✓ Relação contendo tipos e locais de manutenção e conservação em execução na via permanente;
 - ✓ Relação das obras de recuperação, restauração, adequação ou investimentos em execução na via permanente ou previstos para o ano corrente, informando o local, os serviços e benefícios estimados ou avaliados;
 - ✓ Relação dos trechos onde circulam trens com vagões de produtos perigosos;
 - ✓ Relação contendo a posição quilométrica dos detectores de descarrilamentos instalados na via permanente, que estejam em funcionamento;
 - ✓ Efetivo de pessoal alocado aos serviços em cada oficina, posto de abastecimento e posto de manutenção, com quantidades por cargo, discriminando os próprios e terceiros;

- ✓ Caso necessário, devendo ser analisado para cada fiscalização a necessidade, croquis e (ou) layouts de pátios e terminais a serem inspecionados com os detalhamentos necessários, tais como: comprimento útil das vias, localização de instalações de carga e/ou descarga, edificações, oficinas ou postos de manutenção de material rodante, postos de abastecimento, estações ferroviárias, além de outros documentos considerados importantes para os trabalhos de fiscalização;
- ✓ Frequência de trens, por trecho, conforme tabela abaixo:

Segmento	Trem-Tipo	Frequência de Trens (nº de trens/dia)

- ✓ Relação contendo as invasões da faixa de domínio atualmente existentes, e se for o caso, as informações acerca das ações de Reintegração de Posse das áreas invadidas, utilizando o modelo abaixo para apresentação dos dados, bem como cópias das iniciais de cada processo, inclusive das Autorizatárias, quando couber:

Local (posição Km)	Tipo de invasão	Nome do réu	RG	CPF/CNPJ	Nº do processo	Status do processo

d) Outras Providências:

O Ofício a ser enviado à Concessionária, Subconcessionária ou Autorizatória, objeto da fiscalização deverá ser expedido pelo Coordenador de Fiscalização Ferroviária - COFER de cada Unidade Regional, cujo trecho esteja sob a sua área geográfica de abrangência.

Para tanto, deve ser adotado modelo padrão de Ofício, sendo certo que, em certos casos, particularmente nos que envolvam os limites geográficos das COFERs, os coordenadores poderão se articular de maneira que as fiscalizações sejam feitas em conjunto.

Para cada fiscalização deverá ser instaurado um processo administrativo, no qual serão apensados todos os documentos relacionados, como o Ofício de comunicação da fiscalização, o relatório, os eventuais Ofícios de notificação e determinação de correções, etc.

10.2. Execução

A etapa de execução da fiscalização consiste na verificação *in loco* da situação das Concessionárias, Subconcessionárias e Autorizatárias com relação ao cumprimento dos Contratos de Concessão, de Adesão e Arrendamento, bem como das normas e legislação pertinentes. Além disso, serve também para que os fiscais detenham o conhecimento do estado do trecho, das melhorias ou degradação ocorridas, das condições de funcionamento e das tecnologias adotadas.

Deverão ser verificadas para cada trecho, ou seja, para cada fiscalização programada, todas as questões que devem ser objeto das fiscalizações de campo a cargo da GECOF, conforme rol de itens antes descrito neste Manual.

A responsabilidade pela solução de irregularidades constatadas compete à Concessionária, Subconcessionária e Autorizatórias, cabendo ao inspetor apenas informar, de imediato ou ao término da fiscalização, suas principais observações sobre as condições fora de conformidade com os padrões de segurança da via.

Os relatórios deverão apresentar um diagnóstico da fiscalização. Não é suficiente apenas um resumo das deficiências constatadas - é preciso detectar principalmente quais as obrigações contratuais e legais não estão sendo cumpridas.

10.3. Providências Complementares

Independentemente do que for constatado no processo de fiscalização, após as averiguações levadas a efeito será necessária a elaboração de um relatório que descreva as atividades desenvolvidas.

Uma vez encontradas irregularidades passíveis de penalização, conforme escopo indicado pelas COFERs/COPAF/GECOF, deverá ser emitido o respectivo Auto de Infração. Para cada Auto de Infração deverá ser instaurado um processo administrativo.

É preciso sempre em mente o que dispõe a Resolução ANTT nº 5.083/2016, que disciplina, no âmbito da ANTT, o processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de penalidades decorrentes de condutas que infrinjam a legislação de transportes terrestres e os deveres estabelecidos nos editais de licitações, nos contratos de concessão, de Adesão, de permissão e de arrendamento e nos termos de outorga de autorização.

Importante ressaltar que, sem prejuízo das penalidades porventura aplicadas, deve ser oficializada determinação à Concessionária, Subconcessionária e Autorizatórias no sentido que sejam corrigidas as irregularidades que motivaram o auto de infração, conforme estabelecido no Art. 63 do Decreto 1.832/96 (RTF) e no Contrato de Concessão ou de Adesão.

A título de exemplo, quanto à existência de irregularidades referentes à conservação e uso do material rodante **arrendado**, sugere-se as seguintes providências:

- ✓ Solicitar à Concessionária, Subconcessionária e Autorizatórias (quando couber) a apresentação de documentos, de acordo com os casos:
- ✓ Em caso de material rodante em Operação com manutenção postergada: apresentar programa de atualização da manutenção de acordo com o plano da Concessionária Subconcessionária e Autorizatória;

- ✓ Em caso de material rodante “Imobilizado”: apresentar justificativa da imobilização e programa de atualização da manutenção de acordo com o plano da Concessionária, Subconcessionária e Autorizatórias nos casos de material aguardando manutenção;
- ✓ Em caso de material rodante abandonado, canibalizado ou sucateado: apresentar programa de recuperação ou Pedido de devolução;
- ✓ Em caso de material rodante acidentado: apresentar programa de recuperação, substituição ou indenização;
- ✓ Em caso de material rodante alterado: apresentar documentação que demonstre a ocorrência de limitação ou de aumento de desempenho e, caso a alteração não tenha sido autorizada, justificativa quanto aos motivos de não ter solicitado autorização da Agência.

11. IRREGULARIDADES PASSÍVEIS DE AUTUAÇÃO

Com o objetivo de facilitar o trabalho dos técnicos da GECOF responsáveis pela fiscalização e de buscar uma padronização de procedimentos com relação a possíveis irregularidades a serem identificadas por ocasião das inspeções programadas ou eventuais, foi elaborado pelas COFER/COPAF/GECOF um quadro contendo as irregularidades mais incidentes, com os respectivos enquadramentos para fins de aplicação de penalidades.

Cabe reiterar que as eventuais autuações deverão ser feitas por fiscalização, considerando-se toda a abrangência do trecho previsto para tal atividade. Deve-se levar em conta o conjunto das observações efetuadas no referido trecho, sendo que tais procedimentos devem se atentar aos princípios da indisponibilidade do interesse público, da legalidade e da razoabilidade e proporcionalidade, dentre outros.

Em caso de infração que já tenha sido autuada em fiscalização anterior, transitada em julgado, e seja reincidente em fiscalização posterior, a sanção correspondente deverá ser novamente aplicada.

Deverá ser instaurado um processo administrativo para cada Auto de Infração, com vistas a facilitar os procedimentos processuais de defesa e recurso.

12. CONSIDERAÇÕES GERAIS

No processo de elaboração desse manual, as concessionárias foram ouvidas, por meio da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários – ANTF, e algumas de suas observações e sugestões foram acolhidas por meio dessas considerações gerais.

Os Planos de Manutenção das Concessionárias, Subconcessionárias e Autorizatárias preveem os serviços a serem realizados e os materiais a serem utilizados nas atividades de manutenção ao longo de determinado período. Por meio dos Planos de Manutenção, os fiscais deverão procurar conhecer melhor as estratégias de manutenção e investimentos das Concessionárias, Subconcessionárias e Autorizatárias, que deverão ser levados em consideração na preparação da fiscalização. Em contrapartida as Concessionárias, Subconcessionárias e Autorizatárias deverão apresentar os Planos de Manutenção com periodicidade anual – ainda que possam ser revisados durante o exercício. Tais documentos deverão passar por uma padronização que atenda às necessidades da ANTT, e se estiverem aquém das necessidades de manutenção, os fiscais deverão solicitar as devidas adequações

Os fiscais deverão evitar, sempre que possível, a solicitação de informações repetidas ou que já tenham sido fornecidas pelas Concessionárias, Subconcessionárias e Autorizatárias na Declaração de Rede ou no SAFF. Todavia, caso sejam verificados indícios de inconsistências nos dados e informações da Declaração de Rede ou do SAFF, os fiscais deverão requerer esclarecimentos e, se for o caso, adotar as medidas cabíveis para a correção das irregularidades.

O pedido de informações à Concessionária, Subconcessionária e Autorizatárias deverá respeitar, sempre que possível, o prazo mínimo de 20 dias a contar do recebimento da demanda. Quando não for possível observar esse prazo, um prazo viável para ambas as partes deverá ser acertado com a Concessionária, subconcessionária e Autorizatárias.

Fiscalizações que impactem diretamente a operação deverão ser programadas com bom senso, de modo que não obstruam ou prejudiquem a exploração adequada da Concessão, Subconcessão e Autorizações, além do necessário para o estrito cumprimento do dever de fiscalização da ANTT.

Os prazos para realização de reparos em via permanente deverão ser propostos pelos COFERs, porém, é desejável que haja um acordo com a Concessionária, Subconcessionária e Autorizatária, com a possibilidade de que alguns prazos sejam revistos, principalmente aqueles que já estejam cobertos pelo Plano de Manutenção.

Um eventual pedido de celeridade de judicialização de Bens imóveis ocupados por terceiros deverá, inicialmente, consultar a Concessionária, Subconcessionária e Autorizatária (quando couber) quanto ao grau de dificuldade, considerando, quando for o caso, a morosidade

do levantamento histórico documental junto à RFFSA/DNIT.

Nas autuações, deve-se evitar a ocorrência de *bis in idem*, de modo que, em um mesmo procedimento fiscalizatório, não deve ser aplicada mais de uma sanção para uma mesma conduta infratora.

Ademais, em uma mesma fiscalização, os fiscais não podem fracionar o trecho objeto da diligência em subtrechos, estações ou bens arrendados (quando couber), tais como imóveis, vagões e locomotivas, e aplicar diversas notificações de infração para uma mesma conduta irregular.

Deve ficar claro que dispositivos de controle de velocidade (DCV) de uso rodoviário e fora da faixa de domínio não são itens cuja responsabilidade de execução seja da Concessionária, Subconcessionária e Autorizatória, embora ela deva tomar a iniciativa para garantir a segurança dos cruzamentos e de acionar os responsáveis pela manutenção e correção de irregularidades ou melhorias.

Nas PNs – observe-se que é inviável liberar o acesso a cadeirantes e, ao mesmo tempo, impedir a passagem de motociclistas. É possível colocar sinalização impeditiva, porém, coibir a passagem de motos só será possível se houver fiscalização e multa para os infratores, o que foge da competência da Concessionária, Subconcessionária e Autorizatória, bem como da ANTT.

13. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Encerra-se este trabalho observando que são esperados constantes aprimoramentos em seu conteúdo ao longo do tempo, não só em função da sempre crescente experiência adquirida pelas equipes de fiscalização, mas, também, pelos procedimentos que deverão ser incorporados em razão de novas regulamentações a serem implementadas.

APÊNDICE A: FUNDAMENTAÇÃO LEGAL, REGULAMENTAR E NORMATIVA

Visando propiciar um melhor embasamento para as atividades de fiscalização, é listada de modo exemplificativo neste apêndice a fundamentação legal, regulamentar e normativa referente à prestação dos serviços de transporte ferroviário, já considerando o processo de revisão e consolidação de atos, deflagrado pelo Decreto 10.139/2019.

Preceitos constitucionais aplicáveis.

1. Lei nº 8.069/1990: Estatuto da Criança e do Adolescente;
2. Lei nº 8.078/1990: Proteção do consumidor;
3. Lei nº 8.899/1994: Passe livre às pessoas portadoras de deficiência no sistema de transporte coletivo interestadual;
4. Lei nº 8.987/1995: Regime de Concessão e Permissão da Prestação de Serviços Públicos;
5. Lei nº 10.048/2000: Prioridade de atendimento às pessoas que especifica;
6. Lei nº 10.098/2000: Normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida;
7. Lei nº 10.233/2001: Cria a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT;
8. Lei nº 10.741/2003: Estatuto do Idoso;
9. Lei nº 10.871/2004: Criação de carreiras e organização de cargos efetivos das autarquias especiais denominadas Agências Reguladoras;
10. Lei nº 11.126/2005: Direito da pessoa com deficiência visual de ingressar e permanecer em ambientes de uso coletivo acompanhada de cão-guia;
11. Lei nº 13.146/2015: Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência);
12. Decreto nº 1.832/1996: Aprova o Regulamento dos Transportes Ferroviários – RTF;
13. Decreto nº 4.130/2002: Aprova o Regulamento da ANTT;
14. Decreto nº 5.296/04, de 02 de dezembro de 2004: Regulamenta as Leis nº 10.048/2000, prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e nº 10.098/2000, normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida;
15. Resolução ANTT nº 1.603/2006: Estabelece critérios e procedimentos para o acompanhamento do treinamento do pessoal operacional e administrativo, próprio ou de terceiros, das concessionárias de serviço público de transporte ferroviário de cargas e de passageiros;

16. Resolução ANTT nº 2.502/2007: Dispõe sobre o SAFF - Sistema de Acompanhamento e Fiscalização do Transporte Ferroviário, o CAFEN - Cadastro Ferroviário Nacional, o RIF - Registro de Informações de Fiscalização e o SIADE Sistema de Acompanhamento do Desempenho das Concessionárias de Serviços Públicos de Transportes Ferroviários, e dá outras providências;
17. Resolução ANTT nº 2.695/2008: Estabelece procedimentos a serem seguidos pelas concessionárias de serviços públicos de transporte ferroviários na obtenção de autorização da ANTT para execução de obras na malha objeto da Concessão;
18. Resolução ANTT nº 2.748/2008: Dispõe sobre os procedimentos a serem adotados pelas Concessionárias de Serviços Públicos de Transporte Ferroviário de Cargas, no transporte de produtos perigosos (incorporou a Resolução nº 1.573, de 10 de agosto de 2006, que foi revogada);
19. Resolução ANTT nº 3.535/2010: Fixa normas gerais sobre o Serviço de Atendimento ao Consumidor - SAC nos serviços de transporte ferroviário de passageiros ao longo do Sistema Nacional de Viação;
20. Resolução ANTT nº 3.795/2012: Determina às concessionárias de serviços de transporte ferroviário regular de passageiros e Autorizatórias de serviços de transporte ferroviário não regular de passageiros a fixação de cartaz, na forma prevista nesta Resolução;
21. Resolução ANTT nº 4.540/2014: Regulamenta as Taxas de Depreciação e de Amortização Anuais Para os Ativos das Concessionárias Verticais do Serviço Público de Transporte Ferroviário de Cargas e passageiros;
22. Resolução ANTT nº 4.624/2015: Regulamenta a contratação e a manutenção de seguros pelas Concessionárias de Prestação de Serviço Público de Transporte Ferroviário de Cargas associados à Exploração da Infraestrutura;
23. Resolução ANTT nº 5.083/2016 - Aprova o Regulamento disciplinando, no âmbito da ANTT, o processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de penalidades decorrentes de condutas que infrinjam a legislação de transportes terrestres e os deveres estabelecidos nos editais de licitações, nos contratos de concessão, de permissão e de arrendamento e nos termos de outorga de autorização;
24. Resolução ANTT nº 5.337/2017: Dispõe sobre a Metodologia para Cálculo do WACC Regulatório para aplicação em contratos de concessão ferroviária vigentes;
25. Resolução ANTT nº 5.443/2017: Estabelece procedimentos relativos ao Plano Trienal de Investimentos - PTI das concessionárias que exploram infraestrutura de transporte ferroviário de cargas, define a aplicação de penalidades e dá outras providências;

26. Resolução ANTT nº 5.746/2018: Dispõe sobre a exploração de projetos associados pelas concessionárias de serviço público de transporte ferroviário de cargas;
27. Resolução ANTT nº 5.831/2018: Regulamenta o estabelecimento, a Revisão e a Apuração das Metas de Produção e das Metas de Segurança das Concessionárias que exploram a Infraestrutura e o Serviço Público de Transporte Ferroviário de Cargas;
28. Resolução Conselho Nacional de Justiça - CNJ nº 295/2019: Dispõe sobre autorização de viagem nacional para crianças e adolescentes;
29. Resolução ANTT nº 5.888/2020: Aprova o Regimento Interno da ANTT ;
30. Resolução ANTT nº 5.902/2020: Estabelece procedimentos para comunicação pelas concessionárias e subconcessionárias da ocorrência de acidentes ferroviários e de interrupções temporárias de tráfego em infraestrutura ferroviária federal concedida;
31. Resolução ANTT nº 5.943/2021: Dispõe sobre operações de direito de passagem e de tráfego mútuo no Subsistema Ferroviário Federal;
32. Resolução ANTT nº 5.944/2021: Dispõe sobre a prestação do serviço público de transporte ferroviário de cargas aos usuários;
33. Resolução ANTT nº 5.945/2021: Estabelece procedimentos relativos às solicitações de suspensão e supressão de serviços de transporte ferroviário e de desativação de trechos no âmbito das concessões ferroviárias;
34. Resolução ANTT nº 5.973/2022: Altera atos normativos editados pela ANTT que tratam do transporte ferroviário de passageiros;
35. Resolução ANTT nº 5.974/2022: Dispõe sobre o Transporte Ferroviário de Passageiros regulado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT;
36. Resolução ANTT nº 5.976/2022: Aprova o Regimento Interno da Agência Nacional de Transportes Terrestres;
37. Resolução ANTT nº 5.977/2022: Estrutura organizacional da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT;
38. Deliberação ANTT nº 985/2019: Homologa o Sistema Referencial de Custos Ferroviários - SICFER, como sistema referencial de custos ferroviários oficial no âmbito desta Agência, a ser observado nos estudos e análises de projetos e investimentos ferroviários;
39. Portaria SUFER nº 144/2020: Detalha os procedimentos relativos à Resolução ANTT nº 5.902, de 21 de julho de 2020, no que tange à comunicação de acidentes ferroviários e de interrupções temporárias do tráfego;
40. Portaria SUFER nº 97/2021: Estabelece as disposições regulamentares necessárias ao requerimento de Declaração de Utilidade Pública - DUP referente a projetos e investimentos

realizados no âmbito das concessões ferroviárias, conforme prevê o art. 13 da Resolução nº 5.819, de 10 de maio de 2018;

41. Portaria SUFER nº 98/2021: Estabelece procedimentos para a análise e a autorização de projetos no âmbito das concessões ferroviárias;
42. Portaria SUFER nº 99/2021: Dispõe acerca dos procedimentos a serem seguidos quando da elaboração e do envio à Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT do Plano Trienal de Investimentos – PTI no âmbito das concessionárias ferroviárias;
43. Instrução de Serviço SUFER/ANTT nº 001/2018: Disciplina a atuação da Superintendência na abertura ao tráfego em novos trechos da infraestrutura ferroviária federal, prevista no art. 3º, § 1º, do Regulamento dos Transportes Ferroviários - RTF, aprovado pelo Decreto nº 1.832, de 04/03/1996;
44. Lei nº 14.273/2021: Estabelece a Lei das Ferrovias; altera o decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, e as Leis nº 6.015, de 31 de dezembro de 1973, 9.074, de 7 de julho de 1995, 9.636, de 15 de maio de 1998, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.257, de 10 de julho de 2001, 10.636, de 30 de dezembro de 2002, 12.815, de 5 de junho de 2013, 12.379, de 6 de janeiro de 2011, e 13.448, de 5 de junho de 2017; e revoga a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973.

Obs.: Necessita de revisão quanto às alterações implementadas pela ANTT em parte da fundamentação legal, regulamentar e normativa acima mencionada.

APÊNDICE B: TABELA DE INFRAÇÕES COM OS RESPECTIVOS ENQUADRAMENTOS

Fiscalização do Transporte Ferroviário

PRINCIPAIS INFRAÇÕES - CONTRATOS DE ARRENDAMENTO			
DESCRIÇÃO DA INFRAÇÃO	ENQUADRAMENTO		
	Cláusula	Parágrafo	Inciso
Instituir cessão, total ou parcial, do Contrato de Arrendamento, a qualquer título, sem prévia autorização.	Primeira	3º	-
Se exonerar das responsabilidades decorrentes deste contrato, transferindo-as a terceiros.	Quarta	-	I
Não facilitar e prestar todo o apoio necessário aos encarregados da fiscalização, destinada a verificação das condições de uso, a qualquer tempo, as instalações e equipamentos e o transporte gratuito em sua malha, quando em serviço.	Quarta	-	II
Não manter as condições de segurança operacional e responsabilizar-se pela conservação e manutenção adequadas dos bens objeto deste contrato, de acordo com as normas técnicas específicas e os manuais e instruções fornecidos pelos fabricantes.	Quarta	-	III
Não responder por todo e qualquer dano ou prejuízo causado à própria Arrendadora ou a terceiros, decorrente do uso dos bens objeto do presente contrato.	Quarta	-	IV
Não devolver à Arrendadora qualquer bem arrendado que venha a ser desvinculado da prestação do serviço concedido ao longo do prazo da Concessão, sucateado ou não excetuada a sucata da superestrutura da Via Permanente das linhas em operação.	Quarta	-	V
Não manter atualizados os inventários dos bens operacionais arrendados que integram o Anexo II do Contrato de Arrendamento.	Quarta	-	VII
Não colocar à disposição da Arrendadora área adequada e necessária para o depósito do material rodante arrendado que venha a ser desvinculado, bem como para os materiais sucateados, com exceção daqueles pertencentes à superestrutura da Via Permanente que venham a ser substituídos pela arrendatária, os quais serão de sua propriedade, até que a Arrendadora providencie sua retirada, no prazo máximo de 12 (doze) meses, a partir da comunicação da desvinculação do bem.	Quarta	-	VIII
Não se abster de descaracterizar os imóveis arrendados e de invocar quaisquer privilégios sobre os mesmos.	Quarta	-	IX
Não promover medidas necessárias, inclusive judiciais, à proteção dos bens arrendados contra ameaça ou ato de turbulação ou esbulho que vier a sofrer, dando conhecimento à ANTT.	Quarta	-	X
Não substituir, no caso de destruição de algum dos bens arrendados, por outro nas mesmas condições de conservação, mantida sua condição de bem arrendado, ou ressarcir a Arrendadora, no valor do bem antes da destruição.	Quarta	-	XII

PRINCIPAIS INFRAÇÕES - CONTRATOS DE CONCESSÃO				
DESCRIÇÃO DA INFRAÇÃO	ENQUADRAMENTO			Observações
	Cláusula	Item	Inciso	
Não manter em dia o inventário dos bens vinculados à Concessão.	Nona	9.1	I	Cláusula Décima Segunda, Item 12.1 para TLSA; Cláusula Décima, Item 10.1 para VALEC. Não se aplica à subconcessão da FNS.
Não prestar contas da gestão do serviço à Concedente e aos usuários.	Nona	9.1	II	Cláusula Décima Segunda, Item 12.1 para TLSA; Cláusula Décima, Item 10.1 para VALEC; Cláusula Décima Primeira, Item 11.2 para Subconcessionária da FNS.
Não manter programas de treinamento de pessoal e de busca permanente de qualidade na prestação do serviço adequado.	Nona	9.1	III	Cláusula Décima Segunda, Item 12.1 para TLSA; Cláusula Décima, Item 10.1 para VALEC; Cláusula Décima Primeira, Item 11.2 para Subconcessionária da FNS.
Não manter pessoal técnico e administrativo, próprio ou de terceiros, legalmente habilitado e em número suficiente para a prestação do serviço adequado.	Nona	9.1	IV	Cláusula Décima Segunda, Item 12.1 para TLSA; Cláusula Décima, Item 10.1 para VALEC
Não adotar as medidas necessárias e ações adequadas para evitar ou corrigir danos ao meio ambiente causados pelo empreendimento, observada a legislação aplicável e as recomendações da Concedente específicas para o setor de transporte ferroviário.	Nona	9.1	V	Cláusula Décima Segunda, Item 12.1 para TLSA; Cláusula Décima, Item 10.1 para VALEC; Cláusula Décima Primeira, Item 11.2 para Subconcessionária da FNS. Para RMO, a obrigação é apenas "Cumprir e fazer cumprir a legislação de proteção ambiental".
Não prestar serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, sem qualquer tipo de discriminação e sem incorrer em abuso do poder econômico, não atendendo as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.	Nona	9.1	VIII	Apenas o Contrato da RMO possui previsão de penalidade para essa infração.
Não cumprir e fazer cumprir as normas aplicáveis à ferrovia.	Nona	9.1	IX	Inciso VIII para FTC; Cláusula Décima Segunda, Item 12.1 para TLSA; Cláusula Décima, Item 10.1 para VALEC; Cláusula Décima Primeira, Item 11.2 para Subconcessionária da FNS.

PRINCIPAIS INFRAÇÕES - CONTRATOS DE CONCESSÃO				
DESCRIÇÃO DA INFRAÇÃO	ENQUADRAMENTO			Observações
	Cláusula	Item	Inciso	
Não promover a reposição de bens e equipamentos vinculados à CONCESSÃO, bem como a aquisição de novos bens, de forma a assegurar prestação de serviço adequado.	Nona	9.1	X	Inciso IX para FTC; Cláusula Décima Segunda, Item 12.1 para TLSA; Cláusula Décima, Item 10.1 para VALEC; Cláusula Décima Primeira, Item 11.2 para Subconcessionária da FNS.
Não zelar pela integridade dos bens vinculados à CONCESSÃO, conforme normas técnicas específicas, mantendo-os em perfeitas condições de funcionamento e conservação, até a sua transferência à CONCEDENTE ou a nova CONCESSIONÁRIA	Nona	9.1	XIV	Inciso XIII para FTC; Cláusula Décima Segunda, Item 12.1 para TLSA; Cláusula Décima, Item 10.1 para VALEC; Cláusula Décima Primeira, Item 11.2 para Subconcessionária da FNS.
Não fornecer informações aos órgãos governamentais competentes nos prazos estabelecidos.	Nona	9.1	XV	Inciso XIV para FTC; Cláusula Décima Segunda, Item 12.1 pra TLSA; Cláusula Décima, Item 10.1 para VALEC; Cláusula Décima Primeira, Item 11.2 para Subconcessionária da FNS.
Não prestar todo o apoio necessário aos encarregados da fiscalização da CONCEDENTE, garantindo-lhes livre acesso, em qualquer época, às obras, aos equipamentos e às instalações vinculadas à CONCESSÃO, bem assim o exame de todos os assentamentos gráficos, registros e documentos contábeis, demais documentos e sistemas de informações, concernentes à prestação dos serviços concedidos	Nona	9.1	XIX	Inciso XVIII para FTC, FTL; Cláusula Décima Segunda, Item 12.1, Inciso XVIII para TLSA; Cláusula Décima, Item 10.1, XVIII para VALEC; Cláusula Décima Primeira, Item 11.2 para Subconcessionária da FNS.
Não 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	Nona	9.1	XXIV	Inciso XXIII para FTC; Cláusula Décima Segunda, Item 12.1 para TLSA; Cláusula Décima, Item 10.1, XXIII para VALEC; Cláusula Décima Primeira, Item 11.2 para Subconcessionária da FNS; Sem previsão de penalidade para RMP, EFC, EFVM, FCA e MRS.

PRINCIPAIS INFRAÇÕES - REGULAMENTO DOS TRANSPORTES FERROVIÁRIOS (Decreto 1.832/1996)			
DESCRIÇÃO DA INFRAÇÃO	ENQUADRAMENTO		
	Artigo	Parágrafo	Inciso
Desativar ou erradicar trechos Ferroviários integrantes do Subsistema Ferroviário Federal, comprovadamente antieconômicos e verificado o atendimento da demanda por outra modalidade de transporte, sem aviso prévio e/ou expressa autorização do Poder Executivo Federal.	3º	-	-
Promover a abertura de tráfego de qualquer trecho ferroviário sem prévia e expressa autorização do Poder Concedente.	3º	1º	-
Autorizar sem conhecimento prévio do Poder Concedente, a construção e o uso de desvios e ramais particulares.	3º	2º	-
Não cumprir e/ou fazer cumprir, nos prazos determinados, as medidas de segurança e regularidade do tráfego que forem exigidas.	4º	-	I
Impedir a travessia de suas linhas por outras vias, anterior ou posteriormente estabelecidas, devendo os pontos de cruzamento ser fixados pela Administração Ferroviária, tendo em vista a segurança do tráfego e observadas as normas e a legislação vigentes.	10	-	-
Não promover a travessia, preferencialmente em níveis diferentes, e/ou não eliminar as passagens de nível existentes.	10	1º	-
Deixar isoladas, sem possibilidade de acesso, partes do terreno atravessado por suas linhas.	10	3º	-
Não assumir todos os encargos decorrentes da construção e manutenção das obras e instalações necessárias ao cruzamento, bem como pela segurança da circulação no local, quando responsável pela execução da via mais recente.	10	4º	-
Não implantar dispositivos de proteção e segurança ao longo de suas faixas de domínio.	12	-	-
Não manter a via permanente, o material rodante, os equipamentos e as instalações em adequadas condições de operação e de segurança, e/ ou não estar aparelhada para atuar em situações de emergência, decorrentes da prestação do serviço de transporte ferroviário.	13	-	-
Não comunicar à ANTT no prazo máximo de 24 horas, com indicação das providências adotadas para seu restabelecimento, quando houver interrupção do tráfego, em decorrência de acidentes graves, caso fortuito ou força maior.	14	-	-

PRINCIPAIS INFRAÇÕES - REGULAMENTO DOS TRANSPORTES FERROVIÁRIOS (Decreto 1.832/1996)			
DESCRIÇÃO DA INFRAÇÃO	ENQUADRAMENTO		
	Artigo	Parágrafo	Inciso
Não manter cadastro de acidentes que ocorram nas respectivas linhas, oficinas e demais dependências, com indicação das causas prováveis e das providências adotadas, inclusive as de caráter preventivo.	15	-	-
Não adotar as medidas de natureza técnica, administrativa, de segurança e educativa destinadas a preservar o patrimônio da empresa.	54	-	I
Não adotar as medidas de natureza técnica, administrativa, de segurança e educativa para garantir a regularidade e normalidade do tráfego.	54	-	II
Não adotar as medidas de natureza técnica, administrativa, de segurança e educativa para garantir a integridade dos passageiros e dos bens que lhe forem confiados.	54	-	III
Não adotar as medidas de natureza técnica, administrativa, de segurança e educativa para prevenir acidentes.	54	-	IV
Não adotar as medidas de natureza técnica, administrativa, de segurança e educativa para garantir a manutenção da ordem em suas dependências.	54	-	V
Não adotar as medidas de natureza técnica, administrativa, de segurança e educativa para garantir o cumprimento dos direitos e deveres do usuário.	54	-	VI
Não providenciar socorro imediato às vítimas, em caso de conflito ou acidente, e/ou não dar conhecimento do fato à autoridade policial competente, na forma da lei.	56	-	-

Destaca-se que ainda há as infrações previstas na Resolução ANTT nº 2.748/2008, alterada pela Resolução ANTT nº 5.946/2021. Para os novos contratos, deverá se observar as disposições referentes às infrações neles contidas.

Para as Autorizatórias, deverão ser observados, além das condições estabelecidas no Contrato de Adesão, os demais dispositivos previstos na regulamentação específica para o transporte ferroviário de cargas e de passageiros.

PRINCIPAIS INFRAÇÕES - TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS				
Fato Gerador	Descrição do Fato Gerador	Enquadramento	Aplicabilidade	Penalidade
PROTEÇÃO AO USUÁRIO	Falta de identificação dos passageiros no embarque (em particular, menores de idade)	Contrato de Concessão/ Resolução da ANTT nº 5.974/2022 / Lei nº 8069/90 – Estatuto da Criança e do adolescente/ Resolução do CNJ nº 295 de 2019	Concessionárias	Contrato de Concessão
	Falta ou deficiência nas sinalizações (em especial sobre áreas de acesso restrito)	Art. 35 e 54 do Decreto nº 1832/96 - RTF	Concessionárias Autorizatórias (quando houver)	RTF
	Carros com portas abertas (não se aplica às portas de ligação entre os carros)	Art. 46 do Decreto nº 1832/96 - RTF	Concessionárias Autorizatórias (quando houver)	RTF
	Passageiros em local inadequado (passageiros parados entre carros)	Art. 47 do Decreto nº 1832/96 - RTF	Concessionárias Autorizatórias (quando houver)	RTF
	Falta ou falha na fixação de equipamentos (risco de causar ferimentos aos passageiros)	Art. 35 do Decreto nº 1832/96 - RTF	Concessionárias Autorizatórias (quando houver)	RTF

PRINCIPAIS INFRAÇÕES - TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS				
Fato Gerador	Descrição do Fato Gerador	Enquadramento	Aplicabilidade	Penalidade
BAGAGENS E ENCOMENDAS	Acomodação das bagagens em local inadequado (nos corredores ou com perigo de queda)	Art. 54 do Decreto nº 1832/96 - RTF	Concessionárias	RTF
	Descumprimento das regras para franquia de peso	Art. 50 do Decreto nº 1832/96 - RTF	Concessionárias	RTF
	Falta de vinculação ao passageiro	Art. 54 do Decreto nº 1832/96 - RTF	Concessionárias	RTF
BILHETES E COMERCIALIZAÇÃO	Descumprimento da regra de restituição de importância paga	Art. 45 do Decreto nº 1832/96 - RTF / Resolução da ANTT nº 5.974/2022	Concessionárias Autorizatórias (quando houver)	RTF
	Desrespeito às regras de gratuidade/descontos	Contrato de Concessão / Portaria GM n.º 261/2012 e 410/2014 do MT / Resolução da ANTT nº 5.974/2022 / Art. 42 do Decreto nº 1.832/96 - RTF	Concessionárias	Contrato de Concessão ou Resolução da ANTT nº 5.974/2022 ou RTF
	Desrespeito à tarifa autorizada	Contrato de Concessão	Concessionárias	Contrato de Concessão

PRINCIPAIS INFRAÇÕES - TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS				
Fato Gerador	Descrição do Fato Gerador	Enquadramento	Aplicabilidade	Penalidade
HIGIENE E CONFORTO	Falta de limpeza adequada nas estações (inclusive banheiros)	Art. 35 do Decreto nº 1832/96 - RTF	Concessionárias Autorizatórias (quando houver)	RTF
	Falta de limpeza adequada nos carros (inclusive banheiros)	Art. 35 do Decreto nº 1832/96 - RTF	Concessionárias Autorizatórias (quando houver)	RTF
	Falta de conforto mínimo nas estações	Art. 35 do Decreto nº 1832/96 - RTF	Concessionárias Autorizatórias (quando houver)	RTF
	Falta de conforto mínimo nos carros	Art. 35 do Decreto nº 1832/96 - RTF	Concessionárias Autorizatórias (quando houver)	RTF
SAC E OUVIDORIA	Falta ou deficiência de informações sobre a Ouvidoria da ANTT	Art. 1º ou 2º da Resolução nº 3.795/12	Concessionárias Autorizatórias (quando houver)	Resolução nº 3.795/12
	Falta ou deficiência de informações sobre o SAC	Art. 9 da Resolução nº 3.535/10	Concessionárias Autorizatórias (quando houver)	Resolução nº 3.535/10

PRINCIPAIS INFRAÇÕES - TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS				
Fato Gerador	Descrição do Fato Gerador	Enquadramento	Aplicabilidade	Penalidade
ATENDIMENTO AO PÚBLICO	Tratamento ríspido, grosseiro ou desatento	Contrato de Concessão/ Lei nº 8.987/1995	Concessionárias	Contrato de Concessão
	Falta ou deficiência de Informações (inclusive sobre o RTF)	Art. 37 ou 38 ou 68 do Decreto nº 1832/96 - RTF	Concessionárias	RTF
	Não transportar o passageiro ao destino, em condições compatíveis, no caso de interrupção de viagem.	Art. 44 do Decreto nº 1832/96 - RTF / Resolução da ANTT nº 5.974/2022	Concessionárias/Autorizatórias	RTF
	Falta ou deficiência para acesso de pessoas com mobilidade reduzida	Art. 35 do Decreto nº 1832/96 – RTF /Decreto nº 5.296/2004 / Lei nº 13.146/2014	Concessionárias/Autorizatórias	RTF
	Atraso na partida ou no percurso	Contrato de Concessão / Resolução da ANTT nº 5.974/2022	Concessionárias	Contrato de Concessão
	Não cumprimento de parada prevista	Contrato de Concessão	Concessionárias	Contrato de Concessão
	Falta ou deficiência nos serviços de lanches e/ou refeições	Art. 39 do Decreto nº 1832/96 - RTF	Concessionárias	RTF

APÊNDICE C: MODELOS AUXILIARES PARA A FISCALIZAÇÃO

(Necessita ajustes na identificação do outorgado, quando necessário)

		APÊNDICE C1 - FICHA DE INSPEÇÃO DE BENS IMÓVEIS-EDIFICAÇÃO							DATA:		
CONCESSIONÁRIA:						RESPONSÁVEIS:					
DESCRIÇÃO (ANEXO II):						TRECHO:					
NBP:			COORDENADAS:								
ITEM	ÓTIMO	MUITO BOM	BOM	INTERMÉDIO	REGULAR	DEFICIENTE	MAU	MUITO MAU	DEMOLIÇÃO		
(1) CONDIÇÕES FÍSICAS	() Aparentemente novo	() Aparenta reparo há menos de 2 anos	() Aparenta reparação geral e substancial entre 2 a 5 anos		() Aparenta reparação há mais de 5 anos						
(2) PINTURA	-	() Requer leve demão	() Requer pintura interna e externa								
(3) IMPERMEABILIZAÇÃO	-	-	-	-	-	() Requer reparo pontual da impermeabilização	() Requer reparo importante da impermeabilização	() Requer refazimento geral da impermeabilização	-		
(4) INST. HIDRÁULICAS	-	-	-		() Requer revisão	() Requer reparo ou substituição pontual de peças	() Requer substituição importante de peças	() Requer substituição geral	-		
(5) INST. ELÉTRICAS	-	-	-	-	() Requer revisão	() Requer reparo ou substituição pontual de peças	() Requer substituição importante de peças	() Requer substituição geral	-		
(6) PISOS E REVESTIMENTOS	-	-	-	-	-	() Requer substituição ou reparo pontual	() Requer substituição ou reparo importante	() Requer substituição ou reparo geral	-		

Fiscalização do Transporte Ferroviário

(7) ALVENARIA	-	-	() Fissuras superficiais pontuais	() Fissuras e trincas superficiais importantes	() Fissuras e trincas superficiais generalizadas	() Fissuras profundas	() Requer substituição pontual de panos de alvenaria	() Requer substituição importante dos panos de alvenaria	() Em ruínas
(8) SISTEMA ESTRUTURAL	-	-	-	-	-	() Requer recuperação pontual	() Requer recuperação importante	() Requer recuperação geral	() Em ruínas
(9) COBERTURA	-	-	-	-	-	() Requer substituição pontual de telhas	() Requer reparos importantes	() Requer substituição geral	() Ausente
1 A edificação receberá a avaliação mais gravosa que for avaliada nos itens 3 a 9. Os itens 1 e 2 são complementares à avaliação. 2 Considera-se que um dano “pontual” é aquele que atinge até 30% da edificação, um dano “importante” é aquele que atinge de 30% a 70% da edificação, e um dano “geral” é aquele que atinge mais de 70% da edificação. 3 REVISÃO DO SISTEMA HIDRÁULICO - Para o fiscal da ANTT a necessidade de revisão hidráulica seria identificada testando basicamente os pontos de saída de água (torneiras e descargas) e verificando visualmente se há indícios de canos rompidos (infiltração), danos visíveis em conexões de canos com caixas d’água, esgoto ou descargas e ralos. Ou danos físicos em encanamentos, paredes e ralos que denotem problemas hidráulicos. 4 REVISÃO DO SISTEMA ELÉTRICO: Para o fiscal da ANTT a necessidade de revisão elétrica seria identificada testando interruptores e tomadas e identificando visualmente a deterioração, rompimento ou desconexão de alguma parte elétrica. 5 Se a edificação estiver sem cobertura, considera-se que está demolida.									

Fiscalização do Transporte Ferroviário

		APÊNDICE C2 FICHA DE INSPEÇÃO DE BENS OPERACIONAIS – LOCOMOTIVAS					DATA:	
CONCESSIONÁRIA		NO DA LOCO	MODELO		ARRENDADA	PÁTIO		PREFIXO
SITUAÇÃO OPERACIONAL		EM OPERAÇÃO	IMOBILIZADO		EM MANUTENÇÃO	AGUARDANDO REFORMA		ALTERAÇÃO?
						Sucateada ()	Acidentada ()	() Sim () Não
DISPOSITIVO		INCONFORMIDADE			OBSERVAÇÕES			
		Não existe	Defeito Geral	Defeito Parcial				
CABINE E COMPARTIMENTOS								
GERADOR								
MOTOR DIESEL								
MOTORES TRAÇÃO								
TAMQUE DE COMBUSTÍVEL								
ENGATES								
TRUQUES								
SISTEMA DE FREIOS								
FOTOGRAFIA PRINCIPAL								

Fiscalização do Transporte Ferroviário

		APÊNDICE C3 - FICHA DE INSPEÇÃO DE BENS OPERACIONAIS-VAGÕES					DATA:	
CONCESSIONÁRIA		Nº DO VAGÃO	SÉRIE		ARRENDADO	PÁTIO		PREFIXO
SITUAÇÃO OPERACIONAL		EM OPERAÇÃO	IMOBILIZADO		EM MANUTENÇÃO	AGUARDANDO REFORMA		ALTERAÇÃO?
						Sucateada ()	Acidentada ()	() Sim () Não
DISPOSITIVO		INCONFORMIDADE			OBSERVAÇÕES			
		Não existe	Defeito Geral	Defeito Parcial				
SUPERESTRUTURA								
APARELHO DE COQUE								
TRUQUES								
SISTEMA DE FREIO								
FOTOGRAFIAS PRINCIPAIS								
RESPONSÁVEIS		NOME					MATRÍCULA	
FISCAL ANTT 01								
FISCAL ANTT 02								
CONCESSIONÁRIA								



APÊNDICE C4 - FICHA DE SITUAÇÃO GERAL DE VAGÕES IMOBILIZADOS (SIMPLIFICADA)

CONCESSIONÁRIA:

LOCALIZAÇÃO:

DATA:

ITEM	SÉRIE	NÚMERO	ESTADO GERAL	VIABILIDADE RECUPERAÇÃO		PROPRIETÁRIO	SITUAÇÃO	Arquivo/ Foto Nº	ITEM	SÉRIE	NÚMERO	ESTADO GERAL	VIABILIDADE RECUPERAÇÃO		PROPRIETÁRIO	SITUAÇÃO	Arquivo/ Foto Nº
				S	N								S	N			
1									31								
2									32								
3									33								
4									34								
5									35								
6									36								
7									37								
8									38								
9									39								
10									40								
11									41								
12									42								
13									43								
14									44								
15									45								
16									46								
17									47								
18									48								
19									49								
20									50								
21									51								
22									52								
23									53								
24									54								
25									55								
26									56								
27									57								
28									58								
29									59								
30									60								

Legendas	Cód. Situação	1-Imobilizado		2-Acidentado		3-Fora da via		4-Em operação		5-Sucateado		6-Em manutenção		7-Outros	
	Cód. Propriet.	1-Concessionária		2-RFFSA		3-Arendado		4-Tercweiros		5-Outras Concessionárias					
	Cód. Avarias	B-Bom	Reg-Regular	R-Ruim	P- Péssimo	Responsável									



APÊNDICE C5 - FICHA DE INSPEÇÃO DE VIA PERMANENTE

RESPONSÁVEIS:

CONCESSIONÁRIA:

ROTA:

**ROTADEPRODUTOS
PERIGOSOS?**

5

Z

TRECHO / KM:

DATA:

INFRAESTRUTURA								
FOTOS	KM							
		1.1 DRENAGEM DEFICIENTE						
		1.2 EROÇÃO NO TALUDE DE CORTE						
		1.3 EROÇÃO NO TALUDE E ATERRO						
		1.4 ÁGUA RETIDA NA PLATAFORMA						
		1.5 BOMBEAMENTO						
		1.6 MATO/GLAHOS EM EXCESSO						
		1.7 INVASÃO (INFORMAR TIPO)						
		1.8 PN SEM SINALIZAÇÃO						
		1.9 PN ASSOREADA						
		2.1 LASTRO CONTAMINADO						
		2.2 LASTRO INSUFICIENTE						
		2.3 FUGA DE LASTRO						
		3.1 DORMENTE INSERV. TX ALTA						
		3.2 DORMENTE INSERV. SEQ.						
		3.3 FIXAÇÃO INSUF. INSERV. SEQ.						
		4.1 TRILHO PATINADO						
		4.2 TRILHO ACHATADO						
		4.3 TRILHO DESGAST. FINO						
		4.4 TRILHO CORRUGADO						
		4.5 TRILHO DEFEITUOSO						
		4.6 SOLDA DEFEITUOSA						
		5.1 NIVELAMENTO PRECÁRIO						
		5.2 ALINHAMENTO PRECÁRIO						
		5.3 FLAMBAGEM						
		5.4 CAMINHAMENTO						
		6.1 JUNTA LAQUEADA						
		6.2 JUNTA DESNIVELADA						
		6.3 JUNTA DEFEIT. / DEFORMADA						
		6.4 JUNTA ABERTA						
		6.5 JUNTA DESLIGADA						
		6.6 FALTA DE PARAFUSO						
		6.7 TALA FRATURADA						
		6.8 TACO DE TRILHO						
		7.1 AGULHA QUEBRADA						
		7.2 JACARÉ DESGATADO / QUEBRADO						
		8.1 VESTÍGIOS DE ACIDENTE						
		8.2 DETECT. DE DESCARRILAMENTO						

	APÊNDICE C6 - FICHA DE INSPEÇÃO EM CCO		RESPONSÁVEIS:	
CONCESSIONÁRIA:		LOCAL:	DATA:	
ÁREA DE ABRANGÊNCIA				
QUADRO DE PESSOAL NO CCO POR ATIVIDADE E DESCRIÇÃO DAS ATIVIDADES				
SETORES E ATIVIDADES POR SETOR: Controle de tráfego e licenciamento e trens: Controle da manutenção do material rodante e de tração: Controle de operações em Pátios e Terminais: Controle de equipagens				
SISTEMAS UTILIZADOS Licenciamento de trens e controle de tráfego: Controle de gráfico: Sistema de apoio ao planejamento, programação e circulação de trens: Sistema de gerenciamento de ocorrências ferroviárias:				
TIPOS DE CONTATO CCO/TREM:				
Nº DE TRENS DIÁRIOS CONTROLADOS, TOTAL E POR DESPACHADOR:				
TOTAL		POR DESPACHADOR:		
ROTINA OPERACIONAL PARA DISTRIBUIÇÃO E PRIORIZAÇÃO DE VAÕES E FORMAÇÃO DE TRENS (PROGRAMAÇÃO):				
CONTROLE DE ENVIO DE LOCOS E VAGÕES PARA MANUTENÇÃO PREVENTIVA E CORRETIVA:				
INVESTIMENTOS REALIZADOS E PERÍODO:				
INDICADORES DE DESEMPENHO DO CCO:				
RELACIONAMENTOS COM CLIENTES:				
APLICAÇÃO DO PLANO DE EMERGÊNCIA E REGISTRO DE ACIDENTES				
SOLICITAR RELAÇÃO DE ACIDENTES E RELATÓRIOS DE PRODUÇÃO DO ÚLTIMO ANO, MÊS A MÊS, EMITIDOS PELO SISTEMA DA CONCESSIONÁRIA.				

		APÊNDICE C7-FICHA DE INSPEÇÃO EM PÁTIO					RESPONSÁVEIS:	
CONCESSIONÁRIA:				PÁTIO:		MUNICÍPIO:		DATA:
INSTALAÇÕES FIXAS	OP/NOP	ACESIBILIDADE	LOCALIZAÇÃO	INVASÕES	MODIFICAÇÕES	OBSERVAÇÕES/ RECOMENDAÇÕES		
ALTERAÇÃO LAY-OUT DO PÁTIO:								
ESTADO DA VP:								
CONTROLE DA VEGETAÇÃO/ LIMPEZA:				DRENAGEM:				
FORMAÇÃO DE TRENS (QUANT./DIA):								
CHEGADA DE TRENS (QUANT./DIA):								
TRENS QUE PASSAM P/ DIA IMPORT.:								
TRENS QUE PASSAM P/ DIA EXPORT.:								
CIRCUL. PROD. PERIGOSOS?								
INVESTIM. REALIZAÇÕES E PREVISTOS (QUAIS E QUANDO):								
TESTES ANTES DA PARTIDA DO TREM:								
CARGAS								
PRODUTOS CARREG.	CLIENTE	VAG./DIA	PESO/VG	CAPAC. LINHAS	CAP. ESTOCAGEM	TEMPO CARGA P/VG	SISTEMA CARREG./ QUEM OPERA/ MANOBRA	DESTINO
DESCARGA								
PRODUTOS DESCARREG.	CLIENTE	VAG./DIA	PESO/VG	CAPAC. LINHAS	CAP. ESTOCAGEM	TEMPO CARGA P/VG	SISTEMA DES./ QUEM OPERA/ MANOBRA	DESTINO
VERIFICAR CUMPRIMENTO RES. 2748: ENGASTES VAGÕES-TANQUE (ROTATIVOS OU NÃO), DETEC. DE DESCARRILAMENTO NOS VAGÕES-TANQUE, EOT, ALTURA DOS ENGASTES, ETC .								

		APÊNDICE C8 - FICHA DE INSPEÇÃO EM OFICINA DE VAGÕES - 1			RESPONSÁVEIS:	
CONCESSIONÁRIA:		OFICINA:			MUNICÍPIO:	DATA:
INSTALAÇÕES FIXAS		OP/NOP	DIMENSÕES	MODIFICAÇÕES	OBSERVAÇÕES/RECOMENDAÇÕES	
SETORES/Nº DE LINHAS/VALAS:						
ÁREA DE ABRANGÊNCIA:						
EQUIPAMENTOS DISPONÍVEIS (QUANT., CAPACIDADE/FUNÇÃO)						
FROTA DE VAGÕES ATENDIDA (QUANT. POR TIPO)						
Nº DE VAGÕES NA OFICINA (PREVENT./CORRET./AGUARDANDO/SEM RECUPERAÇÃO)						
MANUT. PREVENTIVAS (TIPOS E FREQUÊNCIA)						
MANUT. CORRETIVAS (TIPOS E FREQUÊNCIA)						
MANUT. PREDITIVAS (TIPOS E FREQUÊNCIA):						
INSPEÇÕES ROTINEIRAS (DETALHES)						
CONTROLE DE QUALIDADE:						
PRODUÇÃO MÉDIA NA OFICINA:						
METAS INTERNAS DA OFICINA:						
CAPACIDADE DE PRODUÇÃO MENSAL DA OFICINA:						
INVESTIMENTOS REALIZADOS (QUAIS E QUANDO):						
INVESTIMENTOS PREVISTOS (QUAIS E QUANDO):						
ALMOXARIFADO:						
CAPACIDADE ESTÁTICA DA OFICINA:						

	APÊNDICE C8- INSPEÇÃO EM OFICINA DE VAGÕES - 2		RESPONSÁVEIS:	
CONCESSIONÁRIA:		OFICINA:		MUNICÍPIO:
LABORATÓRIOS/ANÁLISES REALIZADAS:				
TRATAMENTO/SEGREGAÇÃO RESÍDUOS:				
LIMPEZA:				
ORGANIZAÇÃO:				
EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA:				
ATENDE VG PROD. PERIGOSOS?				
SOLICITAR DA CONCESSIONÁRIA: PRODUÇÃO EM REVISÕES (ANO ATUAL E ANTERIOR, REAL. E META)				
OBSERVAÇÕES GERAIS E RECOMENDAÇÕES				

		APÊNDICE C9 - FICHA DE INSPEÇÃO EM OFICINA DE LOCOMOTIVAS- 1			RESPONSÁVEIS:	
CONCESSIONÁRIA:			OFICINA:		MUNICÍPIO:	DATA:
INSTALAÇÕES FIXAS		OP/NOP	DIMENSÕES	MODIFICAÇÕES	OBSERVAÇÕES/RECOMENDAÇÕES	
SETORES/Nº DE LINHAS/VALAS:						
ÁREA DE ABRANGÊNCIA:						
EQUIPAMENTOS DISPONÍVEIS (QUANT., CAPACIDADE/FUNÇÃO)						
FROTA DE VAGÕES ATENDIDA (QUANT. POR TIPO)						
Nº DE VAGÕES NA OFICINA (PREVENT./CORRET./AGUARDANDO/SEM RECUPERAÇÃO)						
MANUT. PREVENTIVAS (TIPOS E FREQUÊNCIA)						
MANUT. CORRETIVAS (TIPOS E FREQUÊNCIA)						
MANUT. PREDITIVAS (TIPOS E FREQUÊNCIA):						
INSPEÇÕES ROTINEIRAS (DETALHES)						
CONTROLE DE QUALIDADE:						
PRODUÇÃO MÉDIA DA OFICINA:						
METAS INTERNAS DA OFICINA:						
CAPACIDADE DE PRODUÇÃO MENSAL DA OFICINA:						
INVESTIMENTOS REALIZADOS (QUAIS E QUANDO):						
INVESTIMENTOS PREVISTOS (QUAIS E QUANDO):						
ALMOXARIFADO:						

Fiscalização do Transporte Ferroviário

	APÊNDICE C9 - FICHA DE INSPEÇÃO EM OFICINA DE LOCOMOTIVAS- 2		RESPONSÁVEIS:	
CONCESSIONÁRIA:		OFICINA:		MUNICÍPIO:
CAPACIDADE ESTÁTICA DA OFICINA: LABORATÓRIOS/ANÁLISES REALIZADAS:				
TRATAMENTO/SEGREGAÇÃO RESÍDUOS:				
LIMPEZA:				
ORGANIZAÇÃO:				
EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA:				
SOLICITAR DA CONCESSIONÁRIA: PRODUÇÃO EM REVISÕES (ANO ATUAL E ANTERIOR, REAL. E META)				
OBSERVAÇÕES GERAIS E RECOMENDAÇÕES				

[illegible]

		APÊNDICE C11-FICHA DE INSPEÇÃO DE VIAGEM EM TREM		RESPONSÁVEIS:	
CONCESSIONÁRIA:				DATA:	FL 1 DE 4
DADOS O TRECHO					
KM INICIAL:			KM FINAL:		
VMA:					
DADOS DO TREM					
PREF. DO TREM:		HORA PART.:		HORA CHEG.:	
TRECHO:			PERCURSO ESTIMADO:		
LOCOS:					
VAGÕES (TIPOS, QUANT. E CARGA):					
TB TOTAL:			TU TOTAL:		
COMPRIMENTO:			CONDUÇÃO (MONO OU BI)		
TREM TIPO:					
TESTES REALIZADOS:					
DADOS DA EQUIPAGEM E CONDUÇÃO					
MAQUINISTA:					
HORAS DEJORNADA MÉDIA:					
HORAS DEJORNADA NO DIA:					
PORTA O ROF?					
PROCED. CASO DEFICIÊNCIA NA VP:					
PROCED. CASO DE PARADA INDESEJADA:					
TESTES DE EFICIÊNCIA (TIPOS):					
FORMAS DE CONDUÇÃO:					
UTILIZAÇÃO CORRETA DO APITO:					
ESTADOS DOS EQUIPAMENTOS DA LOCO COMANDANTE (Nº)					
COMPUT. BORDO	FREIO DINÂMICO	EOT	LIMPADOR PARABRISA	CERCA ELETRÔNICA	
VELOCIMETRO	KIT EMERG.	EPI	ILUMINAÇÃO INTERNA	AREEIROS	
HOMEM-MORTO	EXTINTORES	BANCOS	BUZINA E SINOS		
MANIP.ACELERAÇÃO	MANIP.FRENAGEM	BOTÕES	PORTAS/JANELAS		
PISOS	LIMPEZA	BANHEIRO	CABINE		
B = Bom R = Regular D = Deficiente N = Não existe					
Em caso de transporte de produtos perigosos, verificar com relação ao cumprimento das resoluções 2748 e 1573 (itens de emergência, equipamentos de segurança, existência de EOT, engates fixos, detectores de descarrilamento, etc ...).					

		APÊNDICE C11-FICHA DE INSPEÇÃO DE VIAGEM EM TREM		RESPONSÁVEIS:	
		CONCESSIONÁRIA:		DATA:	FL 2 DE 4
LICENCIAMENTO E COMUNICAÇÃO					
SISTEMA DE LICENCIAMENTO UTILIZADO E A SUA ABRANGÊNCIA NO TRECHO DA VIAGEM:					
SISTEMA DE COMUNICAÇÃO UTILIZADO E A SUA ABRANGÊNCIA NO TRECHO DA VIAGEM:					
ANOMALIAS OU FALHAS OBSERVADAS NOS SISTEMAS DE LICENCIAMENTO E COMUNICAÇÃO: NO CASO DE FALHA, QUAL O PROCEDIMENTO ADOTADO?					
A LOCOMOTIVA COMANDANTE UTILIZADA NA VIAGEM TEM COMPUTADOR DE BORDO (CBL):					
() SIM	O CBL APRESENTOU DEFICIÊNCIAS DE FUNCIONAMENTO NA VIAGEM?				
	NO CASO DE FALHA, QUAL O PROCEDIMENTO DE SEGURANÇA ADOTADO?				
() NÃO	PROCEDIMENTOS PARA OBEDIÊNCIA AO LICENCIAMENTO E ATENDIMENTO DAS RESTRIÇÕES OPERACIONAIS:				
O SISTEMA DE LICENCIAMENTO INTERAGE COM O COMPUTADOR DE BORDO DA LOCOMOTIVA?					
EXISTE A BORDO CÓPIA EM PAPEL DO BOLETIM DE RESTRIÇÕES OPERACIONAIS DA VIA PERMANENTE DO TRECHO?					
INFORMAÇÕES DISPONÍVEIS:					
NOS TRECHOS QUE TÊM TRÁFEGO EM DIREITO DE PASSAGEM O BOLETIM EM PAPEL É FORNECIDO PARA A CONCESSIONÁRIA					

	APÊNDICE C11 - FICHA DE INSPEÇÃO DE VIAGEM EM TREM	RESPONSÁVEIS:	
CONCESSIONÁRIA:		DATA:	FL 3 DE 4
SINALIZAÇÃO			
COMO É FEITA A SINALIZAÇÃO DO LICENCIAMENTO NA VIA? 			
COMO É FEITA A SINALIZAÇÃO DE SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO NA VIA? 			
COMO É FEITA A SINALIZAÇÃO DE RESTRIÇÕES PERMANENTES NA VIA INSERIDAS PELA FISCALIZAÇÃO DA ANTT OU PELA PRÓPRIA CONCESSIONÁRIA? 			
A VEDAÇÃO DAS AGULHAS DE AMVS É SINALIZADA? 			
SE O TRECHO TEM AMVS DE MOLA, ELES ESTÃO SINALIZADOS E COMO? 			
QUAIS AS FALHAS DE SINALIZAÇÃO OBSERVADAS NA INSPEÇÃO? 			
AS FALHAS DE SINALIZAÇÃO, INCLUSIVE DE ACIONAMENTO DE SINALIZAÇÃO ATIVA (SONORA) EM PNS SÃO COMUNICADAS PELO MAQUINISTA AO CCO; DE QUE FORMA (POR MACRO OU POR RÁDIO)? 			
EM TRECHOS COM DIREITO DE PASSAGEM, A SINALIZAÇÃO DE CAMPO DO LICENCIAMENTO É REFLETIDA NO COMPUTADOR DE BORDO DA LOCOMOTIVA? 			

	APÊNDICE C11-FICHA DE INSPEÇÃO DE VIAGEM EM TREM	RESPONSÁVEIS:	
CONCESSIONÁRIA:		DATA:	FL 4 DE 4
CONDUÇÃO			
OS PAINÉIS E DISPOSITIVOS DE CONDUÇÃO SÃO ADEQUADOS? 			
A VISIBILIDADE DO MAQUINISTA NA CABINE DA LOCOMOTIVA É ADEQUADA? 			
O MAQUINISTA ANOTA OU INFORMA POR RÁDIO AO CCO QUALQUER ANOMALIA GRAVE NA VIA PERMANENTE; QUAIS AS PROVIDÊNCIAS TOMADAS? 			
O CBL INDICA ALARME DE ACIONAR BUZINA NA APROXIMAÇÃO DE EVENTOS COMO EM PASSAGENS EM NÍVEL? 			
O CBL INDICA ALARME DE RESTRIÇÕES DE VELOCIDADE? 			
COMO FUNCIONA A PENALIZAÇÃO POR DESOBEDIÊNCIA A RESTRIÇÕES OPERACIONAIS REGISTRADAS NO CBL? 			
AS OPERAÇÕES NO SEGMENTO CONTAM COM LOCOMOTIVA DE AUXÍLIO (<i>HELPER</i>)? 			
A COMPOSIÇÃO UTILIZA O SISTEMA <i>LOCOTROL</i> PARA CONTROLE DE TRAÇÃO DISTRIBUÍDA EM MAIS DE UMA LOCOMOTIVA? 			
COMO É FEITA A COMUNICAÇÃO ENTRE A LOCOMOTIVA COMANDANTE E AS DEMAIS LOCOMOTIVAS? 			
EXISTE A LEITURA DO REGISTRO DA CONDUÇÃO (CAIXA PRETA) REALIZADA APÓS AS VIAGENS? 			
EXISTE CONDUÇÃO PADRÃO PARA O TRECHO? QUAL? 			

		APÊNDICE C12 - FICHA DE INSPEÇÃO DE PNs e PNPs						RESPONSÁVEIS:			
TRECHO:						DATA:		FOLHA:			
KM											
PN/PNP	N	NP	N	NP	N	NP	N	NP	N	NP	
Projeto											
SF – Apite											
SPN= Sinalização Ativa											
SPN=Placa A-41, Cruz de Santo André + Placa R-1 Pare ou Placa: Pare, Olhe, Escute (PNP).											
SH - Sinalização Horizontal											
SRV – Placa A-39 – PN sem Barreira											
SRV – Placa R-19 – Velocidade máxima											
SRV – Complementar – Placa R-6a: Proibido estacionar e Placa R-7: Proibido ultrapassar											
DCV – Dispositivo de Controle de Velocidade											
Separador de Fluxo Rodoviário Opostos											
CTR e GDTR											
Drenagem Ferroviária											
Drenagem Rodoviária											
Manutenção VP											
Passeio com Guarda Corpo =calçada para pedestre											
Regularização de Pavimentação Asfáltica											
Execução da PNP dentro da faixa de Domínio (Direcionador)											
Acesso/Calçadas e Rampas											
Faixa para pedestre ouombo faixa e Pintura do Símbolo Acessibilidade											
Iluminação nos dois lados											
Visibilidade											
Movimento de Circulação Rodoviária (Estimativa) Pequeno, Médio, Grande, Intenso.											
Observações das inspeções:											
CÓDIGOS DE PREENCHIMENTO: C=correto I=Inexistente, Insuficiente, Inadequado N.A.=Não se aplica											

Fiscalização do Transporte Ferroviário

	APÊNDICE C13 - FICHA DE INSPEÇÃO DE PN e PNP		DATA:
Trecho:	KM:	Tipo: () PN () PNP	
Ofício:	Data de início do PAAR:	Status:	
Deficiências / Acidentes			
Ações Pendentes			
Registros na Inspeção		Fotos:	
Cronograma de Providências			
Programado			
Início:	Conclusão:		
Realizado			
Início:	Conclusão:		

		APÊNDICE C14 – ROTEIRO PARA FISCALIZAÇÃO TFP Resposta afirmativa à QUESTÃO indica INCONFORMIDADE	
Concessionária: Autorizatória: Trem:			
Data:			
QUESTÃO	RESPOSTA	ENQUADRAMENTO	APLICAÇÃO
BILHETES E COMERCIALIZAÇÃO			
A regra de restituição de importância paga foi descumprida?	()	Art. 45 do Decreto nº 1832/96 – RTF. Resolução da ANTT nº 5.974/2022	Concessionárias Autorizatórias
As regras de gratuidade/descontos foram desrespeitadas?	()	Contrato de Concessão, Portaria GM n.º 261/2012 e 410/2014 do MT / Resolução da ANTT nº 5.974/2022 / Art. 42 do Decreto nº 1.832/96 - RTF	Concessionárias
Houve desrespeito à tarifa autorizada?	()	Contrato de Concessão	
PROTEÇÃO AO USUÁRIO			
Há falta de identificação dos passageiros no embarque (em particular, menores de idade)?	()	Contrato de Concessão, Resolução da ANTT nº 5.974/2022 / Lei nº 8069/90 – Estatuto da Criança e do adolescente/ Resolução do CNJ nº 295/2019	Concessionárias
Há falta ou deficiência na sinalização (em especial sobre áreas de acesso restrito)?	()	Art. 35 e 54 do Decreto nº 1832/96 - RTF	
Há falta ou falha na fixação de equipamentos (risco de causar ferimentos aos passageiros)?	()	Art. 35 do Decreto nº 1832/96 - RTF	
Os carros mantiveram as portas abertas após a partida (não se aplica às portas de ligação entre os carros)?	()	Art. 46 do Decreto nº 1832/96 - RTF	Concessionárias Autorizatórias
Os passageiros estão em local inadequado (passageiros parados entre carros)?	()	Art. 47 do Decreto nº 1832/96 - RTF	
BAGAGENS E ENCOMENDAS			
Há descumprimento das regras para franquia de peso?	()	Art. 50 do Decreto nº 1832/96 - RTF	
As bagagens estão acomodadas em local inadequado (nos corredores ou com perigo de queda)?	()	Art. 54 do Decreto nº 1832/96 - RTF	Concessionárias
Há falta de vinculação ao passageiro de sua respectiva bagagem?	()		

HIGIENE E CONFORTO			
A limpeza das estações é inadequada (inclusive banheiros)?	()	Art. 35 do Decreto nº 1832/96 - RTF	Concessionárias Autorizatórias
A limpeza dos carros é inadequada (inclusive banheiros)?	()		
Não há conforto mínimo nas estações?	()		
Não há conforto mínimo nos carros?	()		
SAC E OUVIDORIA			
Há falta ou deficiência de informações sobre a ouvidoria da ANTT?	()	Art. 1º ou/ 2º da Resolução nº 3.795/12	Concessionárias Autorizatórias
Há falta ou deficiência de informações sobre o SAC?		Art. 9 da Resolução nº 3.535/10	
ATENDIMENTO AO PÚBLICO			
O passageiro não foi transportado ao destino, em condições compatíveis, no caso de interrupção de viagem?	()	Art. 44 do Decreto nº 1.832/96 - RTF / Resolução da ANTT nº 5.974/2022	Concessionárias Autorizatórias
Há falta ou deficiência para acesso de pessoas com mobilidade reduzida?	()	Art. 35 do Decreto nº 1.832/96 – RTF /Decreto nº 5.296/2004 / Lei nº 13.146/2014	
O tratamento dispensado foi ríspido, grosseiro e/ou desatento?	()	Contrato de Concessão/ Lei nº 8.987/1995	Concessionárias
Houve atraso na partida ou no percurso?	()	Contrato de Concessão / Resolução da ANTT nº 5.974/2022	
Não foi (foram) cumprida(s) a(s) parada(s) prevista(s)?	()		
Há falta ou deficiência de Informações (inclusive sobre o RTF)?	()	Art. 37 ou 38 ou 68 do Decreto nº 1.832/96 - RTF	
Há falta ou deficiência nos serviços de lanches e/ou refeições?	()	Art. 39 do Decreto nº 1.832/96 - RTF	

APÊNDICE D: RELAÇÃO DE TRENS TURÍSTICOS E HISTÓRICOS-CULTURAIS AUTORIZADOS PELA ANTT

TRECHO	UF	EXTENSÃO	OPERADORA	CONCESSIONÁRIA (DETENTOR DO TRECHO)	Resolução Decisão
São João Del Rei a Tiradentes	MG	12 km	Ferrovía Centro Atlântica S.A - FCA	DNIT	Resolução Nº 468/2004
S. Lourenço a Soledade de Minas	MG	10 km	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF	DNIT	Resolução Nº 2675/2004
Passa Quatro a Coronel Fulgêncio	MG	10 km	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF	DNIT	Resolução Nº 2688/2004
Ouro Preto a Mariana	MG	18 km	Ferrovía Centro Atlântica S.A - FCA	DNIT	Resolução Nº 4433/2014 para a VALE
B. Gonçalves a Carlos Barbosa	RS	48 km	Empresa Giordani Ltda.	Rumo Malha Sul S.A.	Resolução Nº 484/2004
Tubarão a Imbituba/Urussanga	SC	159 km	Sociedade Amigos da Locomotiva a Vapor - Museu Ferroviário de Tubarão	Ferrovía Teresa Cristina S.A.	Resolução Nº 965/2004
Rio Negrinho a Rio Natal/Corupá	SC	59 km	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF	Rumo Malha Sul S.A.	Resolução Nº 1545/2004 Deliberação Nº 930
Piratuba a Marcelino Ramos	SC/ RS	26 km	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF	Rumo Malha Sul S.A.	Resolução Nº 1583/2004
Ponta Grossa	PR	505 km			Resolução Nº 2685/2004
Campo Grande a Indubrasil (km 859) a Corumbá (km 1.300)	MS	441 km			Resolução Nº 3045/2004

Fiscalização do Transporte Ferroviário					
Assis a Paraguaçu/Paulista/Quatá	SP	60 km			Resolução Nº 3045/2004
Paranapiacaba	SP	304 km			Resolução Nº 2892/2004
Rio Grande da Serra a Paranapiacaba	SP	12 km			Resolução Nº 3556/2004
Estação de Viana (km 613,7) a Estação de Araguaia (km 567,7)	ES	46 km			Resolução Nº 3374/2004
Morretes a Antonina	PR	17 km			Resolução Nº 1494/2004
Brás a Mooca	SP	3 km	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF	MRS Logística S.A.	Resolução Nº 1293/2004
Campinas a Jaguariúna	SP	25 km	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF	-	Resolução Nº 1549/2004
São José do Rio Preto a Eng. Schmitt	SP	10,5 Km	Pref.de São José do Rio Preto	Rumo Malha Paulista S.A.	Resolução Nº 2459/2004
Paraíba do Sul a Cavarú	RJ	14 km			Resolução Nº 508/2004
Rio Pardo a Cachoeira do Sul	RS	56 km			Resolução Nº 716/2004
Campo Grande a Corumbá	MS	45958km			Resolução Nº 509/2004
Montenegro a Guaporé / Estrela	RS	106 km			Resolução Nº 2922/2004
Guararema a Luis Carlos	SP	5,5 km	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF	MRS Logística S.A.	Resolução Nº 4688/2004
Curitiba a Morretes	PR	68 Km	Serra Verde Express Ltda.	Rumo Malha Sul S.A.	Resolução Nº 5315/2004

APÊNDICE E: MODELO DE RELATÓRIO DE FISCALIZAÇÃO – GECOF



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

**SUPERINTENDÊNCIA DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO – SUFER
GERÊNCIA DE CONTROLE E FISCALIZAÇÃO DE INFRAESTRUTURA E SERVIÇOS – GECOF
COORDENAÇÃO DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO DA UNIDADE REGIONAL DE XX – COFER/URXX**

Relatório nº XX/202X/COFER-URXX

**Concessionária XXX S.A.
Autorizatória XXX LTDA.**

Inspeção de xxx

Trecho YY a ZZ

Período: DD a DD/MM/AAAA

Equipe técnica:

Nome do fiscal 1
Cargo do fiscal 1

Nome do fiscal 2
Cargo do fiscal 2

1. Introdução

Em cumprimento ao disposto nos arts. 48 e 49 da Lei nº 14.273/2021, no art. 25 da Lei 10.233/2001 e no Contrato de Concessão/Subconcessão ou Resolução Autorizativa da ANTT nº xxxx/yyyy, a Coordenação de Transporte Ferroviário da Unidade Regional de XXX – COFER/URXX –, no âmbito de suas atribuições regimentais, realizou inspeção conforme detalhado a seguir.

A inspeção foi realizada nos moldes definidos pelo Manual de Fiscalização do Transporte Ferroviário, disponível no site da ANTT.

2. Dados da inspeção

Concessionária ou Subconcessionária ou Autorizatória	XXX S.A.
Trecho	YY a ZZ
Extensão	XX km
Bitola	Métrica, larga ou mista
Período da inspeção	DD a DD/MM/AAAA
Nº da inspeção	XX/202X/COFER-URXX
Programação:	☐ Programada/Regular ☐ Eventual
Tipo de inspeção	☐ Via Permanente e Faixa de Domínio ☐ Ativos ☐ Operacional ☐ PAAR ☐ Verificação de conclusão de investimentos ☐ Auditoria do RAA ☐ TFP
Modalidade de inspeção	☐ Presencial ☐ Remota
Motivo	☐ Inspeção prevista no PAF. ☐ Inspeção de verificação de conclusão de investimentos obrigatórios conforme solicitado via despacho COPAF nº xxxx, processo XXX; ☐ Apuração de denúncia encaminhada via processo SEI xxxxxxxx; ☐ Inspeção de trem comemorativo conforme solicitado no processo SEI xxxxxxxx ☐ Outro. Especificar:

3. Dados do objeto fiscalizado

Trecho inspecionado:	Xxx a Yyy
Mapa do trecho	
<i>Inserir um mapa do trecho. Pode-se utilizar a ferramenta GEO do SAFF ou outros mapas disponíveis.</i>	

4. Análise

XXXXXXXXXXXX

5. Indicadores

5.1. Na inspeção de **VIA PERMANENTE E PAAR**, apresentar os seguintes indicadores do trecho:

Indicador	Unidade	Valor apurado atual	Valor apurado em 2021	Valor apurado em 2020
Quantidade de acidentes com causa “via permanente” ocorridos no trecho nos últimos 5 anos fiscais dividido pela extensão do trecho. Utilizar o SAFF com fonte.	acidentes/km			
Quantidade de defeitos de ultrassom no trecho dividido pela extensão do trecho Utilizar os dados da concessionária como fonte.	defeitos/km			
Quantidade de defeitos de geometria no trecho dividido pela extensão do trecho Utilizar os dados de carro controle da concessionária como fonte.	defeitos/km			
Quantidade de segmentos em áreas de risco não adequados ao PAAR dividido pela quantidade	% de áreas de risco Não			

Fiscalização do Transporte Ferroviário

total de áreas de risco. Usar o Cronograma Simplificado da Concessionária como fonte	adequadas ao PAAR			
--	-------------------	--	--	--

5.2. Na inspeção de **ATIVOS**, apresentar os seguintes indicadores:

Indicador	Unidade	Valor apurado
Quantidade de edificações em estado abaixo de regular dividido pela quantidade total de edificações do trecho	Adimensional. Informar em "%".	
Quantidade de material rodante em estado "ruim" dividido pela quantidade total de material rodante	Adimensional. Informar em "%".	

5.3. Na inspeção **OPERACIONAL**, apresentar os seguintes indicadores:

Indicador	Unidade	Valor apurado
Capacidade vinculada dividida pela capacidade instalada. Fonte: Declaração de Rede.	Adimensional. Informar em "%".	
Velocidade Média Comercial (VMC) Fonte: Concessionária	Km/h	
MKBF – quilometragem média entre falhas de toda a frota da concessionária. Esse dado deverá ser solicitado à concessionária.	km	
Quantidade de acidentes com causa "material rodante" ocorridos em toda a malha da concessionária nos últimos 5 anos fiscais. Utilizar o SAFF como fonte.	nº de acidentes	

5.4. Na inspeção do **TFP**, apresentar os seguintes indicadores:

Indicador	Unidade	Valor apurado
Quantidade de Passageiros transportados anuais e/ou mensais. Fonte: Concessionária/Autorizatória	Nº de passageiros transportados	

6. Conclusão

XXXXXXXXXX

7. Anexos

XXXXXXXXXX