

na década de 90, principalmente em meados da década de 90, que é o decreto 1832, ele não traz a responsabilidade para administração pública federal de investigar acidentes. Diferentemente de alguns países. Normalmente, nos países principalmente europeus e países desenvolvidos, há um órgão autônomo encarregado de investigar acidentes, assim como ocorre no setor aéreo, hoje, no Brasil.

Em função da forma como o setor de transportes é organizado no Brasil, o marco regulatório feito pelo decreto 1832, ele não traz essa responsabilidade para a administração pública federal. Não é papel do Ministério dos Transportes, não é papel da Agência Nacional de Transportes Terrestres a investigação das causas do acidente. O que diz esse decreto 1832 é que cabe à concessionária efetuar um laudo de investigação e esses laudos são encaminhados ao poder concedente para fins de registro. Eu acho que isso é importante esclarecer. Muitas vezes nós somos questionados para fazer investigação e isso não é competência da ANTT, tampouco dos Ministérios dos Transportes. É assim que o setor de transportes ferroviários no país foi organizado. São baseadas com base nos laudos feitos pelas concessionárias e são encaminhados pela concessionária à ANTT por força dessa resolução 1431 da Agência.

A gente vê que grande parte dos acidentes ocorrem por conta de via permanente e outros deles também em função de abalroamentos e atropelamentos ao longo dos conflitos urbanos onde a ferrovia passa dentro dos grandes centros.

E aí uma distribuição deles em um gráfico de pizza.

**O SR. RICARDO MADALENA – PR** – Pela ordem, senhor presidente. Vocês aceitam laudo da concessão sem contestar ele? Você acabou de dizer isso agora há pouco, Alexandre.

**O SR. ALEXANDRE PORTO DE SOUZA** – Excelência, eu quis dizer que a forma como o setor de transportes foi organizado no Brasil, ele não traz essa responsabilidade de apuração da investigação do acidente, a causa da investigação, para o poder público.

**O SR. RICARDO MADALENA – PR** – Eu vou tornar a minha pergunta. Vocês não contestam o laudo? E esse laudo é aceito?

**O SR. ALEXANDRE PORTO DE SOUZA** – Nós recebemos esses laudos. Eles são analisados pela área técnica buscando conformidade dele quando a gente identifica uma questão que nos traz preocupação, a gente busca diligenciar a concessionária para que ela apresente novos elementos para que a gente tenha uma conclusão mais efetiva.

Mas respondendo de forma objetiva, deputado, não é papel do órgão técnico da ANTT fazer investigação desses acidentes. Nós recebemos, sim, os laudos por força da resolução 1431, quando nós encontramos algum problema nesse laudo, com evidência, a gente diligencia à concessionária e pede um esclarecimento maior, até que a gente tenha uma certeza que aquele laudo foi bem elaborado dentro das questões técnicas.

**O SR. RICARDO MADALENA – PR** – E vocês também recebem laudo da Polícia Civil ou Polícia Federal que é feito? Através dos órgãos estaduais ou federais? Para confrontar com o laudo da concessionária?

**O SR. ALEXANDRE PORTO DE SOUZA** – Nos casos mais graves isso acontece, mas não é uma rotina, não é um procedimento comum porque não está nas nossas resoluções, mas no caso, por exemplo, no caso de São José, por exemplo, que é um caso bastante emblemático, a gente abriu um processo administrativo e a gente recepcionou os laudos da Polícia Federal e da polícia do estado de São Paulo, da Polícia Civil, e foi aberto um processo administrativo específico para tratar esse assunto em função da gravidade que ele nos trouxe.

**O SR. RICARDO MADALENA – PR** – E os demais laudos, quando não tem acidentes com vítimas, não é praxe da ANTT receber esses laudos.

Se tem acidente com uma vítima, ou acidente ambiental, não é praxe da ANTT receber esses laudos?

**O SR. ALEXANDRE PORTO DE SOUZA** – Nós recebemos laudos de acidentes graves aqueles que têm danos ambientais é obrigação da concessionária fazer um laudo de investigação da causa desse acidente e encaminhar para Agência.

Nós recepcionamos esses laudos, fazemos uma análise técnica superficial em cima deles, no sentido de verificar se ele foi bem elaborado, se está com uma boa técnica e a partir dessa conclusão, ele é registrado em nossos sistemas para fins de estatística.

**O SR. RICARDO MADALENA – PR** – Vocês têm algum valor recolhido aos cofres da União das irregularidades do descumprimento dos contratos pelas concessionárias que vocês aplicam essas multas?

**O SR. ALEXANDRE PORTO DE SOUZA** – Deputado, nós temos uma base de dados de todas as multas aplicadas, a gente pode disponibilizar isso para a Comissão sem maiores problemas.

**O SR. RICARDO MADALENA – PR** – Eu vou repetir, Alexandre. Você tem ciência dos valores recolhidos aos cofres públicos de valores emitidos por multa da ANTT?

**O SR. ALEXANDRE PORTO DE SOUZA** – Sim, no caso da concessionária América Latina Logística. Nós temos mais de 500 autos de infração apurados. É um total de 165 milhões de multas aplicadas e nosso recolhimento efetivo aos cofres públicos a gente chega no patamar de 5%.

A gente chega em um patamar tão inferior em função da ação da concessionária de buscar o judiciário, obter decisões liminares, mas não obstante a esse baixo recolhimento, ela faz o depósito disso em juízo, isso fica depositado em juízo. E ao final do processo, no judiciário, é que é feita a análise de mérito, e caso a Agência tenha êxito nisso, esse valor é retornado para o poder público.

A gente tem esse baixo recolhimento em função das decisões liminares que o judiciário concede às concessionárias.

**O SR. RICARDO MADALENA – PR** – Outro assunto, Alexandre, você como homem público, você acha correto ter uma empresa com aproximadamente 170 milhões de laudo de infração e um recolhimento de 5% aos cofres públicos? Isso não lesa o patrimônio da União.

**O SR. ALEXANDRE PORTO DE SOUZA** – Excelência, apesar do baixo recolhimento, não quer dizer que ela não pagará essas multas. Haverá uma decisão judicial ao final do processo, que geralmente é moroso, ele demora cerca de sete anos, 10 anos na justiça federal. E se a gente obter êxito no mérito esse valor que já foi pago em juízo será revertido à União.

O que a gente tem nos preocupado é que essa política que foi feita em meados da década de 90, de obrigações e uma aplicação de penalidade, ela tem se mostrado pouco exitosa. O que a gente tem buscado fazer nos próximos contratos, em função das novas negociações com as concessionárias, é buscar mecanismos de incentivos econômicos e até reequilíbrio do contrato buscando aumentar o valor do arrendamento, do pagamento, porque essa prática de multa não tem se mostrado muito exitosa.

É uma experiência regulatória. Na época em que esses contratos foram assinados não havia sequer uma agência reguladora, os contratos foram assinados em 96, 97, e a ANTT foi criada em 2001. E eu acho que a experiência regulatória do recolhimento de multas, realmente, nos faz pensar em outros mecanismos regulatórios para buscar o efetivo cumprimento desses contratos.

**O SR. RICARDO MADALENA – PR** – Ok. A ANTT já fez algum estudo ou investigação comparativa entre os laudos da concessionária com os registros de ocorrência feitos pelos laudos dos bombeiros?

**O SR. ALEXANDRE PORTO DE SOUZA** – Como eu disse, nobre deputado, não é prática da agência esse tipo de situação. Quando nós somos demandados pelo Ministério Público, pelo Tribunal de Contas da União e até mesmo pela Polícia Federal, nós assim fazemos, tivemos um caso recente, em uma colisão entre um trem da MRS e ALL em Cubatão, e o Ministério Público pediu, sim, que a Agência fizesse um estudo como esse que você colocou, nós temos 180 dias para fazer esse trabalho. Mas não é prática esse tipo de situação. Ela acontece quando nós somos demandados pelos órgãos de controle, principalmente.

Na nossa administração pública, deputado, quando nós fomos organizados no setor de transportes, nós não temos na administração federal, hoje, um órgão capacitado tecnicamente de poder fazer uma investigação de todos os acidentes ferroviários e suas causas. A gente faz isso quando a gente é demandado pontualmente em situações específicas, como essa que aconteceu no caso aí desse acidente em Cubatão.

**O SR. RICARDO MADALENA – PR** – Pode continuar sua explanação, depois eu tenho umas perguntas a fazer.

**O SR. ALEXANDRE PORTO DE SOUZA** – Ok. Só aquela questão da classificação dos acidentes graves e não graves.

O índice ao longo dos anos, do número de ocorrência ao longo dos anos. E depois as causas. As principais causas do acidente. Diferentemente da ALL malha oeste, no caso aqui da malha paulista, grande parte é interferência de terceiros, diga-se de passagem, é o abalroamentos nas passagens de nível principalmente, porque a malha paulista, realmente, ela passa por grandes centros urbanos ao longo do estado de São Paulo.

Aqui a gente encerra nessa apresentação. Nós temos um relatório no site da Agência, onde nós temos as estatísticas de acidentes para todas as concessões, não só as concessões do estado, que operam aqui no estado de São Paulo, mas para todo o país, isso está disponível no site da Agência. Eu deixei gravado aqui uma cópia aqui na área de trabalho do computador. E trouxe também, como foi pedido pelo convite que me foi ofertado, de trazer a cópia dos contratos da ALL malha paulista e malha sul, eu deixo aqui com o presidente da Casa. E também trago, deputado, todos os laudos de acidentes recepcionados pela Agência em 2014, como uma forma transparente da Agência de tratar esse assunto, apesar de todas as fragilidades que nós temos na administração pública.

E caso vocês queiram mais informações, estamos à disposição dos senhores. Eu represento uma unidade técnica da Agência, sou um servidor de carreira e nós temos o maior interesse em poder contribuir com dados, informações, nessa comissão.

**O SR. PRESIDENTE DELEGADO OLIM – PP** – Primeiramente eu queria agradecer. Foi muito útil. O senhor deputado tem perguntas para fazer?

**O SR. RICARDO MADALENA – PR** – Sim.

**O SR. PRESIDENTE DELEGADO OLIM – PP** – E eu só queria agradecer a sua presença mais uma vez. Agora os deputados que quiserem fazer pergunta, está à disposição.

**O SR. RICARDO MADALENA – PR** – Nós temos o nosso filme para poder passar? Acho que foi a primeira ou segunda reunião nossa. Que o número de acidente não está de acordo com o que o senhor Alexandre está falando.

Eu vou fazendo as perguntas, se puder ir até a sala de reuniões da CPI para buscar.

**O SR. ALEXANDRE PORTO DE SOUZA** – Senhor presidente e nobres deputados, nós temos um sistema na Agência chamado de Sistema de Acompanhamento de Fiscalização do Transporte Ferroviário, é um sistema que tem o cadastro de todos os acidentes ocorridos, e o módulo de apuração de metas. E é um sistema público, caso vocês queiram ter acesso a esse sistema, essas informações, não temos problema nenhum em passar um login e senha para que esta Comissão possa analisar esses dados. Não só esses dados, como os laudos e relatórios de fiscalização da Agência. São informações que nós teremos o maior prazer de compartilhar com os nobres deputados.

**O SR. RICARDO MADALENA – PR** – A Agência recebe todos os acidentes, mas ela não investiga nenhum, pelo que entendi.

**O SR. ALEXANDRE PORTO DE SOUZA** – Nós recebemos o laudo, verificamos se ele está adequado com o que a regulamentação exige, se ele está conforme essa regulamentação, ele é registrado para as nossas estatísticas.

**O SR. RICARDO MADALENA – PR** – Entendi.

**O SR. ALEXANDRE PORTO DE SOUZA** – Caso os deputados ou membros dessa Comissão queiram o acesso ao sistema, nós temos o maior prazer em disponibilizar login e senha onde será possível analisar todas as estatísticas desde 2006 até 2014, é quando a Agência se estruturou por meio de um sistema informatizado e vocês podem consultar não só informações de acidentes como produção, dados operacionais, velocidade dos trens, é um sistema muito rico, e é público, e aqueles que quiserem acesso, por favor...