

OFÍCIO Nº 627/2019/AESINT/GM

A Sua Excelência a Senhora  
Deputada **Soraya Santos**  
Primeira Secretária da Câmara dos Deputados

Brasília, 02 de maio de 2019.

<b>PRIMEIRA-SECRETARIA</b>	
Documento recebido nesta Secretaria sem a indicação ou aparência de tratar-se de conteúdo de caráter sigiloso nos termos do Decreto n. 7.645, de 14/11/2012, do Poder Executivo.	
Em 02 / 05 / 19	às 14 h 40
<i>[Assinatura]</i>	5-876
Servidor	Ponto

Assunto: **Requerimento de Informação nº 233/2019, de autoria do Deputado Marcelo Calero.**

Senhora Primeira-Secretária,

1. Reporto-me ao Ofício 1ª Sec/RI/E/nº 94/19, de 22 de março de 2019, o qual encaminha a cópia do requerimento de Informação nº 233/2019, de autoria do Deputado Marcelo Calero (PPS/RJ), apresentado em 13 de março de 2019, que requer informações sobre o Edital de Licitação 2/2018 da ANTT, referente à subconcessão da Ferrovia Norte-Sul, entre Porto Nacional/TO e Estrela D'Oeste/SP.
2. Em atenção as informações solicitadas, após manifestação da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, através do Nota Técnica nº 4/COPAC/SUFER/2019, datado de 08 de março de 2019, e do Ofício SEI nº 2333/2019/CORAN/GEROF/SUPER/DIR-ANTT, datado de 23 de abril de 2019, esclarecemos, complementarmente, o seguinte.
3. Apesar da resposta ser apresentada após a realização do Leilão, em 28 de março passado, ressaltamos que todos os pontos levantados foram devidamente analisados, discutidos e esclarecidos em tratativas que ocorreram previamente à realização da sessão pública de concessão.
4. Os estudos e toda a documentação técnica que subsidiou o processo de concessão foi amplamente discutido com a sociedade, por meio de consultas públicas, e exaustivamente discutido com todas as instâncias pertinentes, incluindo a aprovação

*[Assinatura]*

prévia do Tribunal de Contas da União – TCU (Acórdão nº 2195/2018-TCU-Plenário) e Protocolo de Entendimentos firmado com o Ministério Público Federal – MPF.

5. Os institutos do Direito de Passagem e do Tráfego Mútuo se encontram regulamentados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres, por meio da Resolução ANTT nº 3.695/2011, que poderá arbitrar os casos que se façam necessários.

6. Vale destacar que o referido processo de subconcessão em momento algum vedou qualquer iniciativa de implantação de um transporte ferroviário de passageiros, o que poderá ocorrer tão logo haja demanda que justifique e viabilidade econômica para a prestação desse serviço.

7. Por fim, vale destacar que o Governo buscou adotar as melhores práticas regulatórias, no sentido de oferecer um ambiente de segurança jurídica adequado e, principalmente, proporcionar plenas condições concorrenciais, sempre almejando o interesse público, o que, entendemos, foi evidenciado pelo próprio resultado do certame.

Atenciosamente,

  
**TARCÍSIO GOMES DE FREITAS**  
Ministro de Estado da Infraestrutura



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES  
GABINETE  
ASSESSORIA DE RELAÇÕES INSTITUCIONAIS E PARLAMENTAR

OFÍCIO SEI Nº 2540/2019/ASPAR/GAB/DIR-ANTT

Brasília, 25 de abril de 2019.

A Sua Senhoria o Senhor

**Gustavo Augusto Sabóia Vieira**

Chefe da Assessoria Especial de Assuntos Institucionais e Internacionais

Ministério da Infraestrutura

Esplanada dos Ministérios - Bloco R, 6º Andar

70.044-902 - Brasília - DF

Assunto: **Requerimento de Informação nº 233/2019, do Deputado Marcelo Calero.**

Referência: SEI nº 1508873 (Processo nº 50000.012452/2019-21)

Senhor Assessor,

1. Em atenção aos Ofícios nºs 117 e 388/2019/AESINT/GM, 15 de março de 2019 e 12 de abril de 2019, respectivamente, os quais encaminham o Requerimento de Informação nº 233/2019, de autoria do Deputado Marcelo Calero (PPS/RJ), que requer informações sobre o edital de licitação da ferrovia Norte-Sul, encaminhado Nota Técnica nº 04/COPAC/SUFER/2019 (SEI Nº 0199388), de 08 de março de 2019, Ofício nº 2333/2019/CORAN/GEROF/SUFER/DIR - ANTT, de 23 de abril de 2019, da Superintendência de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário de Carga - SUFER, com manifestação técnica desta Agência.

2. Desta forma, a ANTT se coloca à disposição para quaisquer outros esclarecimentos que se fizerem necessários.

Atenciosamente,



Documento assinado eletronicamente por **MARIA ALICE NASCIMENTO SOUZA, Assessor(a) Parlamentar**, em 25/04/2019, às 16:34, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [http://sei.antt.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **0203100** e o código CRC **F1B2DBB6**.

CADASTRO	
SEI:	
DATA:	/ /
NOME:	
COORD/ASSAD/GM/Minfra	





AGÊNCIA NACIONAL DE  
TRANSPORTES TERRESTRES

NOTA TÉCNICA Nº 4/2019

COPAC/SUFER

página 1 de 19

**AUTOR:** Fernando Formiga

**ASSUNTO:** Recomendação Ministério Público Federal – suspensão da licitação da FNSTC

**REFERÊNCIA:** Ofício nº 344/2019/ASSAD/GM

**DATA:** 08/03/2019.

Ao Superintendente de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas.

## I. OBJETO

1. O presente trabalho tem por objetivo subsidiar a manifestação desta Agência Reguladora, acerca das considerações apontadas na Recomendação encaminhada pelo Ministério Público Federal - MPF, por intermédio do Ofício em referência.
2. Versa a Recomendação em tela sobre o processo de licitação da Ferrovia Norte Sul - Tramo Central - FNSTC, pela qual requer o MPF, a suspensão do certame licitatório, consubstanciado pelo edital nº 2/2018 desta ANTT.

## II. CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES

3. Antes de apresentar as exposições desta Área Técnica acerca do assunto, importante destacar as ações que foram despendidas pelos diversos Entes públicos do setor, para o lançamento do edital de licitação da FNSTC.
4. O Tramo Central da Ferrovia Norte-Sul liga o Município de Porto Nacional/TO ao Município de Estrela D'Oeste/SP e foi construído pela empresa pública Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. - VALEC, com recursos do Orçamento Geral da União.
5. Esse trecho ferroviário foi incluído no programa PIL Ferrovias 2015, anunciado em 9 de junho de 2015, com intuito de outorgá-lo à iniciativa privada mediante procedimento licitatório de subconcessão.
6. No ano seguinte, para suceder o referido programa, foi criado o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), em 13 de setembro de 2016, por meio da Lei nº 13.334/2016, com o objetivo de ampliar e fortalecer a interação entre o Estado e a iniciativa privada, por meio da celebração de contratos de parceria para a execução de empreendimentos públicos de infraestrutura e de outras medidas de desestatização.
7. O Conselho do PPI, por meio da Resolução CPPI nº 2, de 13 de setembro de 2016, opinou favoravelmente e submeteu à deliberação do Presidente da República uma série de

empreendimentos públicos para execução por meio de contratos de parceria com a iniciativa privada, dentre os quais, a Ferrovia Norte-Sul Tramo Central.

8. Por seu turno, o Presidente da República, por meio do Decreto 8.916/2016, de 25 de novembro de 2016, acatou a indicação do Conselho do PPI e qualificou o referido trecho ferroviário como empreendimento a ser implantado em parceria com a iniciativa privada.

9. O Conselho do PPI, na qualidade de formulador de políticas públicas, publicou diretrizes e estratégicas a serem adotadas no processo de contratação de empreendimentos do PPI, por meio da Resolução CPPI nº 1, de 13 de setembro de 2016.

10. Todavia, para a precisa implementação da política de transportes, a ANTT solicitou ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MTPA – a definição de diretrizes mais específicas e detalhadas, conforme se afere do Ofício nº 151/2017/DG/ANTT.

11. Em resposta, o Ministério expediu o Ofício Conjunto nº 01/2017-SNTTA/SFP, que, por sua vez, encaminhou a Nota Informativa Conjunta nº 01/2017-DEOUT-SNTTA/DP-SFP, que fixou as diretrizes a serem adotadas pela Agência.

12. Posteriormente, o Ministério também expediu à Agência o Ofício nº 10/2017/DP-GPI/SFP, que, por sua vez, encaminhou a Nota Informativa Conjunta nº 17/2017/DP-GPI/SFP-MTPA, com instruções a serem adotadas pela VALEC para a conclusão de obras, serviços e passivos remanescentes do trecho de Porto Nacional/TO a Estrela D'Oeste/SP. Tais instruções ainda foram complementadas pelo Ofício nº 1/2018/DP - GPI/SFP.

13. Para a condução dos trabalhos necessários à realização do processo licitatório de subconcessão da FNSTC à iniciativa privada, o Diretor-Geral da ANTT instituiu Comissão de Outorga composta por quatro servidores, por meio da Portaria nº 365, de 18 de julho de 2017, publicada no Diário Oficial da União em 19 de julho de 2017.

14. No âmbito de suas atribuições, e à luz das estratégias e diretrizes fixadas pelos formuladores de políticas públicas, a ANTT elaborou as minutas de edital e de contrato de concessão da FNSTC, bem como os estudos técnicos correlatos que foram submetidos ao controle social.

15. Assim, foi realizada a Audiência Pública nº 007/2017, com sessões públicas em Goiânia/GO, no dia 20 de julho de 2017; em Palmas/TO, no dia 28 de julho de 2017; em Uberlândia/MG, no dia 01 de agosto de 2017; em São Paulo/SP, no dia 03 de agosto de 2017; e, por fim, em Brasília/DF, no dia 07 de agosto de 2017. O período para envio de contribuições foi de 27 de junho de 2017 a 11 de agosto de 2017.



16. As contribuições colhidas na Audiência Pública nº 007/2017 foram analisadas e, a partir delas, foi produzido um Relatório Final, aprovado pela Diretoria Colegiada, por meio da Deliberação ANTT nº 520, de 21 de dezembro de 2017. Nos termos da Deliberação, esta Superintendência finalística ficou incumbida de ajustar os estudos técnicos e documentos jurídicos, de modo a incorporar as contribuições aceitas oriundas do referido Processo de Participação e Controle Social.
17. Após o ajuste dos estudos técnicos e documentos jurídicos à luz das contribuições recebidas na Audiência Pública nº 007/2017, o processo foi novamente submetido à Diretoria para apreciação final, por meio do Relatório à Diretoria nº 007/2018/SUFER/ANTT, encaminhado por meio do Despacho nº 275/2018/SUFER.
18. Por fim, a Diretoria aprovou as minutas de Contrato e Edital e seus anexos, conforme Deliberação ANTT nº 87, de 16 de fevereiro de 2018, bem como seu encaminhamento ao Tribunal de Contas da União para competente análise.
19. Por meio da Deliberação ANTT nº 86, de 16 de fevereiro de 2018, a Agência propôs ao MTPA, nos termos do inciso III, do art. 24, da Lei nº 10.233/2001, o Plano de Outorga para a subconcessão do trecho ferroviário compreendido entre os Municípios de Porto Nacional/TO e Estrela d'Oeste/SP, integrante da EF-151, Ferrovia Norte-Sul.
20. A aprovação do modelo operacional e das condições gerais da outorga desse trecho ferroviário foi realizada pelo Ministro-Substituto dos Transportes, Portos e Aviação Civil por meio do Despacho nº 12, de 9 de março de 2018, publicado no Diário Oficial da União, em 12 de março de 2018.
21. Os documentos relativos ao processo de subconcessão da FNSTC foram protocolados no TCU pela ANTT no dia 16 de março de 2018. Todavia, a unidade técnica do Tribunal só considerou plenamente atendida a obrigação de envio das informações exigidas pela IN-TCU 27/1998 em 04 de junho de 2018, após o encaminhamento de complementações.
22. No TCU, o processo de subconcessão da Ferrovia Norte-Sul Tramo Central foi instruído pela Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Portuária e Ferroviária (SeinfraPortoFerrovia), segundo o rito da Instrução Normativa-TCU 27/1998.
23. Após a instrução técnica, o processo foi relatado pelo Ministro Bruno Dantas, que proferiu voto com determinações de ajustes a serem feitos pela ANTT previamente à publicação do edital de outorga.
24. Nesse sentido, foi proferido o Acórdão nº 2195/2018-TCU-Plenário.

25. Para o cumprimento do aludido Acórdão, fez-se necessário diligenciar os formuladores de política pública, a saber: o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA) e a Secretaria de Projetos do PPI.
26. Foi expedido o Ofício nº 147/2018/SUFER, de 24 de setembro de 2018, requerendo a definição de diretrizes, bem como a atuação junto à Valec com vistas ao cumprimento das determinações constantes no Acórdão.
27. Em ato contínuo, expediu-se à Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos – SPPI, o Ofício nº 149/2018/SUFER, de 26 de setembro de 2018, solicitando definição de diretrizes, também com intuito de atender o Acórdão nº 2195/2018/TCU.
28. Em 05 de outubro de 2018, foi expedida a Nota Técnica Conjunta nº 7/2018/CGOFA/DOUT/SNTTA-MTPA, em resposta ao Ofício nº 147/2018/SUFER, a qual tem por objetivo reforçar as diretrizes necessárias à devida evolução do processo de subconcessão da malha ferroviária em comento.
29. Em 19 de outubro de 2018, a SPPI encaminhou a esta SUFER, o Ofício nº 173/2018/SPPI, recomendando que o MTPA seja consultado quanto à orientação acerca do prazo a ser observado entre a publicação do edital e a realização do leilão.
30. Desta feita, em 23 de outubro de 2018, esta SUFER expediu o Ofício nº 163/2018/SUFER, requerendo que o MTPA informasse o prazo a ser estipulado entre a publicação do edital e a realização do certame, recomendando o prazo de 120 dias, em atendimento ao item 9.4.1 do Acórdão.
31. Diante de todo o relato exposto, o trâmite processual seguiu rigorosamente a legislação que rege a matéria, conforme se verifica do arcabouço documental acostado aos autos do Processo nº 50500.123900/2018-07.

### III. DAS CONSIDERAÇÕES APONTADAS PELO MPF

32. De acordo com a Recomendação em comento, o d. *parquet* elenca uma série de considerações e ao final propõe a suspensão do certame licitatório.
33. Acerca do que foi apontado, existem distorções que, de forma objetiva, passo a expor:
34. Inicialmente, induz o MPF, que houve vícios no contrato de subconcessão da Ferrovia Norte Sul Tramo Norte - FNSTN, celebrado com a Ferrovia Norte Sul S.A. (SPE), que geraram passivos jurídicos e econômicos em desfavor da União, os quais, estariam se repetindo na proposta de subconcessão da FNSTC.



35. Os supostos vícios acima mencionados, dizem respeito ao estabelecimento de multas em desfavor da Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., em virtude de atrasos na entrega de trechos ferroviários, bem como a não correção de passivos ambientais e construtivos identificados na malha da FNSTN, que geraram penalidades e pedido de reequilíbrio econômico financeiro do contrato.

36. Imperioso notar, que as multas que estão sendo cobradas da Valec pela FNS S.A. por atraso na resolução de passivos ambientais e construtivos estão sendo consideradas irregulares pelo TCU (TC 014.907/2015-1), por terem sido definidas em documentos inábeis para criarem novo fato gerador e por não ter sido alterado o Contrato 33/07.

37. Feito esse relato, e par dessa discussão, no tocante ao primeiro considerando constante no item I.II da Recomendação, cabe esclarecer, que a gestão de riscos atinentes à passivos ambientais e invasões de faixas de domínios foram devidamente tratadas na minuta do futuro contrato de subconcessão da FNSTC, da seguinte forma:

*“4.4 As ações de compensação ambiental e plantio compensatório referentes aos trechos mencionados nas subcláusulas 4.2 e 4.3 permanecerão sob a responsabilidade da Interviente Subconcedente.*

*(...)*

*12.2 Direitos e Deveres da Interviente Subconcedente*

*(...)*

*(ii) Sem prejuízo de outras disposições previstas em lei, no Contrato e em seus Anexos, são deveres da Interviente Subconcedente:*

*(...)*

*(f) responsabilizar-se pelos encargos ambientais relacionados ao objeto do Contrato, cujo fato gerador seja anterior à Data de Assunção;*

*(g) executar as ações de compensação ambiental e plantio compensatório mencionadas na subcláusula 4.4;*

*(h) responsabilizar-se pelos passivos ambientais e ocupações na faixa de domínio, cujo fato gerador seja anterior à Data de Assunção;*

*27.1 Com exceção dos riscos expressamente alocados ao Poder Concedente na subcláusula 27.2, a Subconcessionária é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados à Subconcessão, inclusive, mas não se limitando, aos seguintes:*

*(...)*

*(v) Valor dos investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes de Desapropriações, instituição de servidões administrativas, imposição de limitações administrativas, ocupação provisória de bens imóveis, custos e encargos decorrentes do processo de licenciamento ambiental de operação e desocupações da faixa de domínio, observado o disposto na subcláusula 5.1;*

*(...)*



*(xiii) Correção, prevenção, remediação e gerenciamento do passivo ambiental, construtivo e por invasão de faixa de domínio relacionado à Ferrovia, cujo fato gerador seja anterior ou posterior à Data de Assunção;*

*(...)*

*(xv) responsabilidade civil, administrativa e criminal por danos ambientais decorrentes da prestação do serviço e execução do Contrato, e causados pela Subconcessionária;*

*(...)*

*27.2 A Subconcessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Subconcessionária, cuja responsabilidade é do Poder Concedente:*

*(...)*

*(viii) a execução das ações de compensação ambiental e plantio compensatório referentes aos trechos mencionados nas subcláusulas 4.2 e 4.3;*

*(...)*

*27.3 A Subconcessionária declara: (i) Ter pleno conhecimento da natureza e extensão dos riscos por ela assumidos no Contrato; e (ii) Ter levado tais riscos em consideração na formulação do seu plano de negócios."*

38. Nota-se, que a Valec será responsável pela execução das ações referentes às compensações ambientais e ao plantio compensatório, sem ônus para a futura subconcessionária.

39. Com relação às demais situações de natureza ambiental, nos termos dos dispositivos supratranscritos, caberá ao subconcessionário fazer a gestão.

40. Nesse horizonte, a Comissão de Outorga, por meio do Comunicado Relevante nº 05/2019, disponibilizou aos interessados o acesso aos projetos e laudos técnicos de ensaios entregues pela Valec à ANTT, o local e o período para obtenção das respectivas cópias.

41. Ademais, foi oportunizado também visitas aos segmentos ferroviários objeto da licitação, possibilitando assim, que os interessados pudessem realizar suas próprias medições.

42. Questão preponderante que necessita ser apontada, pois difere completamente do contrato do Tramo Norte, diz respeito exatamente à alocação de risco, e consequentemente ao equilíbrio econômico financeiro do contrato, haja vista que no caso da FNSTC, os passivos ambientais e construtivos anteriores ou posteriores à data de assunção, não serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, conforme assim assevera o contrato:

### **3 Bens da Subconcessão**

#### **3.1 Composição**

*(iii) A Subconcessionária, na data de assinatura do Contrato, assinará também o Termo de Recebimento Provisório.*

(...)

(d) a Subconcessionária não fará jus ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato com relação às inconformidades técnicas e aos vícios ocultos reclamados fora do prazo estipulado na subcláusula 3.1 (iii) (a).

(...)

(ix) Os passivos ambientais, construtivos, e por invasões na faixa de domínio anteriores ou posteriores à Data de Assunção e assim identificados não serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

**27.4** A Subconcessionária não fará jus ao reequilíbrio econômico-financeiro, nas hipóteses da subcláusula 27.1.

43. Desse modo, importante ressaltar, com exceção do contido no item 38 desta Nota, os eventuais reparos, prevenções ou remediações aos passivos relacionados às obras da FNSTC, sejam eles decorrentes de fatos geradores anteriores ou posteriores à data de assunção, **serão de responsabilidade da subconcessionária.**

44. Nesse sentido, entende-se que as questões atinentes aos passivos ambientais e de invasões de faixa de domínio foram tratadas e solucionadas de forma plena para a concessão do Tramo Central, não havendo margens para questionamentos futuros, e estão em consonância com as orientações do TCU.

45. Seguindo nas considerações da Recomendação, outra questão objurgada pelo MPF, é com relação ao modelo de exploração do transporte ferroviário, que atualmente é verticalizado, dando a entender que o modelo horizontal poderia ser uma melhor opção para a modelagem da subconcessão da FNSTC.

46. Sobre esse assunto, insta consignar, que a definição do modelo de exploração de ferroviárias é uma questão de política pública, com base em estudos técnicos, cabendo à União, por intermédio de seu Órgão formulador setorial, qual seja, o Ministério da Infraestrutura, a definição do modelo a ser empregado.

47. Outro ponto que merece ser abordado, diz respeito à velocidade da ferrovia. No tocante a esse tema, há uma inconformidade no entendimento do MPF, quando faz menção à Velocidade Média Comercial (VMC).

48. O estudo operacional da FNSTC contemplou a realização de simulações operacionais ferroviárias no trecho entre Porto Nacional (TO) e Estrela d'Oeste (SP), com o auxílio do software *Rail Traffic Controller* (RTC), a fim de verificar o desempenho de trens ao longo do traçado ferroviário, considerando as movimentações previstas para a malha férrea, provenientes do estudo de demanda.



49. Foi realizada a inserção de dados sobre as características do traçado ferroviário no software, como elevação da via, grau de curvatura, localização e comprimento útil dos pátios de cruzamento, velocidade máxima, entre outros.

50. Com o traçado ferroviário inserido e configurado, a próxima etapa contempla a definição dos trens-tipo a serem simulados. O trem-tipo é o trem padrão utilizado para o planejamento de transporte pela ferrovia. Ele pode ser definido como carregado ou vazio, sendo o trem-tipo carregado associado aos fluxos no sentido principal da ferrovia. Já o sentido oposto associa-se ao trem-tipo vazio, cujos vagões, na maioria das vezes, retornam vazios.

51. Após o cadastro dos trens no software, foram realizadas as simulações, a fim de se obter informações operacionais da ferrovia, dentre as quais se destacam o tempo de percurso, o consumo de combustível e a velocidade média.

52. Neste último ponto, cumpre notar, que não se deve confundir o conceito de Velocidade Média Comercial (VMC), com o de Velocidade Média de Percurso (VMP). Enquanto o primeiro considera não só os tempos de percurso dos trens, como também os tempos de carga e descarga nos terminais, bem como outras paradas decorrentes da operação ferroviária, o segundo considera tão somente os tempos dos trens em trânsito.

53. Sob esse aspecto, a modelagem utilizada para os estudos operacionais do Tramo Central levou em consideração o parâmetro de velocidade por VMP, tendo sido elaborada com base na simulação de dinâmica de trens, assistida por computador, realizada pela ANTT e apresentada no Anexo I, do Caderno de Estudos Operacionais.

54. Corroborando tal assertiva, verifica-se que o apêndice “C”, do caderno de obrigações, anexo I, do contrato de subconcessão, estabelece os indicadores para o acompanhamento da prestação do serviço de transporte ferroviário, trazendo como parâmetro a VMP, *in verbis*:

6. As premissas, valores de referência e demais parâmetros estipulados neste Apêndice, parte integrante do Caderno de Obrigações, são válidos para a avaliação da adequada prestação do serviço. Referem-se às Especificações Técnicas Mínimas para a prestação do serviço de transporte ferroviário: Índice de Acidentes Ferroviários Graves (IAFG); Velocidade Média de Percurso (VMP); e Idade Máxima da Frota de Locomotivas (IMFL).

(...)

6.6. A Velocidade Média de Percurso (VMP) consiste na relação entre a quantidade de trens formados durante o período de apuração, multiplicada pela distância percorrida em quilômetros e o somatório de tempos de trânsito, do ponto de origem ao ponto de destino, em horas. Tem como unidade de representação o km/h.

55. Essa matéria também foi objeto de apreciação do TCU no Acórdão 2195/2018, entendendo o Órgão de Controle que:

137. Complementarmente, nessa mesma resposta, conforme já descrito, a ANTT entendeu adequado substituir o parâmetro VMC pela VMP para o acompanhamento do contrato de concessão. Alegou que o acompanhamento da VMP se mostra mais adequado por estar inteiramente sob responsabilidade da concessionária e concluiu que as metas inicialmente estipuladas para VMC serão ajustadas para VMP das ferrovias com similaridade operacional à FNSTC. **Considera-se que a adoção da VMP é uma boa melhoria no indicador de desempenho por refletir unicamente as operações sob a responsabilidade da subconcessionária, portanto deixa-se de propor encaminhamentos.** (grifei)

56. Diante do exposto, acerca do parâmetro de velocidade, a preocupação do MPF já foi devidamente tratada por esta Agência Reguladora.

57. Com relação ao inventário dos bens da concessão, item III da Recomendação, cumpre registrar, que este ponto igualmente foi objeto de apreciação pelo Tribunal de Contas da União, que no âmbito do Acórdão nº 2195/2018, especificamente no item 9.3, determinou a realização do inventário previamente à celebração do contrato de subconcessão, *litteris*:

9.3. determinar à Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., com fulcro no art. 43, inc. I, da Lei 8.443/1992, c/c o art. 250, inc. II, do Regimento Interno do TCU, que realize, como condição prévia à celebração do contrato de subconcessão e à assunção da subconcessão, o levantamento e avaliação mínima, em termos de especificações técnicas e estado de conservação e operação, do conjunto de bens reversíveis a serem transferidos à futura subconcessionária, em nível de detalhe adequado à complexidade e padronização dos bens que serão transferidos, fazendo com que o levantamento conste no contrato e/ou anexos, em atenção aos princípios da segurança jurídica, do interesse público e da eficiência (Lei 9.784/1999, art. 2º, caput), c/c art. 2º, inc. II, da mesma Lei, e à luz das competências que lhe são dirigidas pelos art. 20, inc. II, alínea “b”, art. 24, incs. VIII e X, art. 25, incs. III e IV, art. 34-A, § 2º, inc. I, e art. 35, inc. I, da Lei 10.233/2001;

58. Dessa forma, em atendimento à determinação alhures, será disponibilizado, previamente à celebração do contrato, o inventário dos bens, com o levantamento detalhado em termos de especificações técnicas e estado de conservação, bem como de operação do conjunto de bens reversíveis a serem transferidos à futura subconcessionária, de maneira em que a declaração dos bens integre as avenças contratuais.

59. Não obstante, o regramento atualmente disposto na minuta de contrato já caminha nessa direção, conforme subcláusula 1.1 e alínea (a), inciso iii, subcláusula 3.1, quando assim reza:



“(zz) Termo de Recebimento Provisório: documento assinado pela ANTT, Interviente Subconcedente e Subconcessionária, **com o inventário realizado pela Interviente Subconcedente acerca dos bens vinculados à Concessão e existentes a serem transferidos**, com o estado de conservação, operação e especificações técnicas, e que formaliza a permissão de uso e acesso aos ativos, instalações e equipamentos da Subconcessão. (grifei)

(...)

(iii) A Subconcessionária, na data de assinatura do Contrato, assinará também o Termo de Recebimento Provisório.

(a) com a Data de Assunção, será iniciada a contagem do prazo de 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias para que a Subconcessionária reclame formalmente à ANTT sobre eventuais inconformidades técnicas ou vícios ocultos que acometam os bens da Ferrovia cuja posse foi a ela transferida pela Interviente Subconcedente, nos termos do Anexo 5.”

60. Outrossim, antes da assinatura do contrato, o ganhador do certame receberá o inventário dos bens que serão transferidos ao subconcessionário, a fim de que ele possa empregá-los plenamente na execução do objeto contratual.

61. Atrelado a essas ações, salutar enaltecer, que tanto na fase de apuração de eventuais inconformidades pela subconcessionária, como na elaboração do termo de recebimento definitivo, há a participação efetiva da ANTT, a qual cabe a avaliação dos eventuais vícios apontados, sendo desta Autarquia a última palavra.

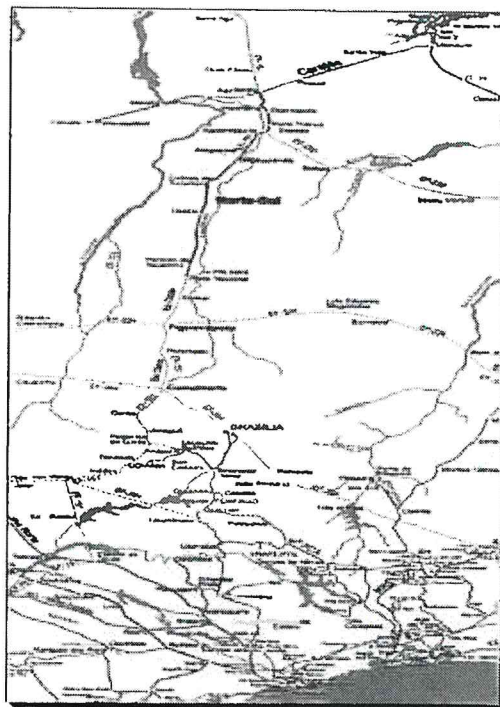
62. Todo procedimento de contestação do inventário dos bens então disciplinados no Anexo 5 do contrato de subconcessão.

63. Assim, diferentemente do que faz crer o Ministério Público, o inventário dos bens não se dará unicamente de forma *a posteriori*, pelo contrário, será disponibilizado previamente a assinatura do contrato, haverá o período de avaliação e contestação pela empresa e, somente após a manifestação do Regulador, é que será editado o documento definitivo.

64. Próximo item da Recomendação a ser abordado (IV), diz respeito ao direito de passagem.

65. Conforme amplamente detalhado nos estudos realizados pela ANTT, mais precisamente no caderno de demanda, identificou-se que parte das cargas a serem transportadas destinam-se ao Porto de Itaqui (MA) e ao Porto de Santo (SP). Para isto, é necessário que os trens da FNSTC trafeguem por trechos ferroviários administrados por outras empresas, visando complementar a operação de transporte ferroviário.





Mapa da FNSTC e suas conexões com outras ferrovias

66. É possível identificar as seguintes conexões da FNSTC com outras ferrovias:
- Conexão 1:** Estrada de Ferro Carajás - EFC, em Açailândia/MA, para acesso ao Porto de Itaqui e futura conexão com o trecho Açailândia/MA a Barcarena/MA;
  - Conexão 2:** Rumo Malha Paulista em Estrela D'Oeste/SP, possibilitando acesso ao Porto de Santos;
  - Conexão 3:** Ferrovia Norte Sul S.A em Porto Nacional (TO);
  - Conexão 4:** Ferrovia Transnordestina Logística S.A. – FTL; e
  - Conexão 5:** MRS Logística S.A.
67. Nesse sentido, para garantir o efetivo compartilhamento da infraestrutura ferroviária, foram adotadas diversas medidas regulatórias, principalmente, para disciplinar o direito de passagem e o tráfego mútuo entre as empresas reguladas.
68. O Direito de Passagem é uma modalidade de compartilhamento de infraestrutura ferroviária.
69. Segundo os ditames da Lei nº 10.233/2001, cabe à ANTT, como atribuições específicas pertinentes ao transporte ferroviário, regulamentar e coordenar a atuação dos concessionários, disciplinando o Tráfego Mútuo e o Direito de Passagem, vejamos:

“(…) Art. 25. Cabe à ANTT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Ferroviário:

(...)

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

70. O Tráfego Mútuo e o Direito de Passagem encontram-se regulamentados por meio da Resolução ANTT nº 3.695/2011.

71. À luz da Norma alhures, o direito de passagem é a operação em que uma concessionária, para deslocar a carga de um ponto a outro da malha ferroviária federal, utiliza, mediante pagamento, a via permanente e sistema de licenciamento de trens de outra concessionária.

72. Já o tráfego mútuo, é a operação em que uma concessionária compartilha com outra concessionária, mediante pagamento, via permanente e recursos operacionais para prosseguir ou encerrar a prestação de serviço público de transporte ferroviário de cargas.

73. Registra-se, do ponto de vista operacional, que o compartilhamento por meio de direito de passagem se mostra mais eficiente, na medida em que não há o desacoplamento da composição do material rodante, o que permite, v.g., ganhos de eficiência de *transit time*, melhorando a interoperabilidade entre as malhas.

74. Sob este aspecto, importante registrar que nos termos do art. 3º da referida norma, o Direito de Passagem pode ser realizado como forma de garantir que uma concessionária possa receber ou entregar cargas na malha de outra concessionária, *in verbis*:

“(...) Art. 3º O compartilhamento de infraestrutura ferroviária ou de recursos operacionais dar-se-á mediante tráfego mútuo ou, na sua impossibilidade, mediante direito de passagem.

§ 1º O compartilhamento, na modalidade de direito de passagem, poderá ser feito de forma a garantir que uma concessionária possa receber ou entregar cargas na malha de outra concessionária.”

75. Nesse sentido, a Resolução determina que o compartilhamento da infraestrutura ferroviária ou de recursos operacionais deverá ser regido por um Contrato Operacional Específico – COE, que é um instrumento de natureza comercial e operacional, a ser firmado entre as concessionárias, por meio de livre negociação entre as partes. Nesse instrumento contratual são estabelecidos os direitos e as obrigações das partes, observados os aspectos técnicos, econômicos e de segurança do respectivo trecho ferroviário.



76. No caso de não haver o acordo, as partes podem pedir o arbitramento da questão junto à ANTT, nos termos do art. 14 da Resolução 3.695/2011, vejamos:

“(…) Art. 14. Na existência de conflito quanto às questões associadas aos investimentos para expansão da capacidade, compartilhamento de infraestrutura ferroviária ou de recursos operacionais, as concessionárias ou os usuários de transporte de cargas que se sentirem prejudicados poderão requerer a atuação da ANTT para resolução da questão, em especial:

I - na impossibilidade de acordo comercial entre cedente e requerente para o compartilhamento de infraestrutura e/ou de recursos operacionais;”

77. Imperioso enaltecer, que a FNSTC tem forte dependência das malhas ferroviárias vizinhas, o que necessita, conseqüentemente, de acordos operacionais/comerciais sólidos, e de mecanismos regulatórios efetivos, com vistas a minimizar possíveis conflitos na celebração do COE.

78. Nesse contexto, para o sucesso da concessão, é necessário realmente garantir o exercício de passagem, de modo que a demanda projetada para a ferrovia possa de fato ser concretizada.

79. Dessa forma, foram celebrados aditivos contratuais previamente a realização da licitação, cujo objetivo é trazer maior credibilidade ao certame, na medida em que já existe uma obrigação de compartilhamento de infraestrutura pelas concessionárias adjacentes, que dará maior segurança jurídica nas relações comerciais.

80. Nos referidos termos aditivos, foram estabelecidas as tarifas tarifas-tetos para o direito de passagem, que seguirão os mesmos moldes de reajuste e revisão tarifária previstos contratualmente.

81. Ademais, garantiu-se também, a capacidade para a futura subconcessionária nos primeiros 5 (cinco) anos de concessão. O limite do período de 5 (cinco) anos decorreu, entre outras razões, em face das contribuições advindas ao longo da Audiência Pública nº 007/2017, em que se questionou uma intervenção excessiva do órgão regulador, fixando as quantidades ao longo de todo o prazo da subconcessão.

82. Com a delimitação do prazo alhures, buscou-se assegurar que, em determinado momento, nos 5 (cinco) primeiros anos da subconcessão, a FNSTC tenha garantido os volumes previamente estabelecidos, de forma a permitir a período de *ramp-up* da nova infraestrutura. Após esse período, as empresas estão livres para pactuarem seus contratos, observando, obviamente, a arcabouço normativo vigente.

83. Assim, de acordo com as conclusões do relatório final da AP nº 007/2017, não se mostrou prudente interceder diretamente nessa relação entre particulares, estabelecendo a obrigação de as partes celebrarem Contrato Operacional Específico com cláusula *take-or-pay*.

84. Nessa esteira, os aditivos contratuais firmados trouxeram uma tarifa-teto referencial, única, independente da extensão percorrida. **Sendo assim, em ambos os sentidos, tanto para o mercado interno quanto externo, deverão as empresas respeitarem o teto tarifário estipulado pela ANTT.**

85. O entendimento da Área Técnica desta Agência Reguladora, é que o período de reserva de capacidade operacional estabelecido, qual seja, 5 (cinco), se revela adequado e aderente aos fins propostos, bem como, os parâmetros de tarifas-teto, mormente, origem/destino da carga, estão em plena consonância com o marco regulatório vigente, sobretudo, por assegurar a plenitude da livre negociação.

86. Arelado às ações supramencionadas, e aderente às melhores práticas regulatórias, estabeleceu-se contratualmente o instituto da dispersão tarifária. Tal mecanismo tem por finalidade evitar que certos usuários sejam afetados por comportamentos discriminatórios nos contratos a serem celebrados com o futuro subconcessionário do trecho a ser licitado.

87. Assim, a adoção de tal mecanismo surge como uma alternativa diante da ausência de outros meios de regulação econômica contratualmente previstos, a fim de que os ganhos de eficiência na prestação do serviço possam ser compartilhados com os usuários do sistema.

88. Nesse horizonte, também aos olhos do TCU (Acórdão 2195/2018), a solução adotada para garantir o compartilhamento da infraestrutura não é óbice ao prosseguimento da subconcessão, na medida em que se privilegiou a concretização do direito de passagem previamente ao certame licitatório.

215. Por tudo isso, a celebração de termos aditivos com as concessionárias adjacentes que, em última análise, poderão ser até unilaterais, à revelia dos contratados, parece solução aparentemente simplificada diante de problema de grande envergadura, o qual parece merecer mais atenção e uniformidade de tratamento por parte da Agência. Por outro lado, pode ser o início de uma regulação mais firme sobre o tema.

89. Adiante na apreciação do documento, concernente ao item V, da isonomia do certame licitatório, cabe destacar, que todo o processo seguiu regulamente seu trâmite normal, tendo sua documentação técnica submetida à consulta pública no período de 27 de junho de 2017 a 11 de



agosto de 2017, conforme Deliberação nº 134, de 8 de junho de 2017, da ANTT. Ainda, em 21 de dezembro de 2017, por meio da Deliberação nº 518, a Diretoria Colegiada da ANTT aprovou o Relatório da Audiência Pública nº 007/2017. Por fim, em 9 de março de 2018, foi aprovado, mediante o Despacho nº 9 do MTPA, o Plano de Outorga da EF-151 e, em 16 de março de 2018, os estudos técnicos revisados foram submetidos à apreciação do TCU.

90. No tocante às condições de participação no certame, a Nota Informativa Conjunta n.º 01/2017 – DEOUT-SNTTA/DPSFP/2017, estabeleceu as diretrizes para a realização da licitação.

91. A subconcessão da ferrovia será implementada sob a formatação de concessão comum, regida pelas Leis nº 13.334, de 13 de setembro de 2016; nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995; nº 9.074, de 07 de julho de 1995; nº 10.233, de 05 de junho de 2001; nº 9.491, de 09 de setembro de 1997 e, subsidiariamente, pela Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, e demais normas vigentes sobre a matéria. O prazo será de 30 anos, contados a partir da data de assunção. A licitação será realizada na modalidade de leilão com participação internacional, junto à Brasil, Bolsa, Balcão – B3 S.A., e o critério de julgamento será o de maior valor de outorga.

92. Salutar destacar, que estão sendo rigorosamente observados os princípios basilares constantes do art. 3º, da Lei nº 8.666/93, mormente, o da isonomia, que estabelece tratamento igual a todos os interessados, que é condição essencial para garantir competição ao certame.

93. Nessa linha, uma das principais medidas adotadas, foi justamente mitigar a assimetria de informações, possibilitando aos interessados o pleno acesso aos projetos e laudos técnicos de ensaios realizados pela Valec, franqueando, principalmente, a visita dos concorrentes aos segmentos ferroviários para que pudessem realizar suas próprias medições.

94. Ademais, adotou-se ações prévias direcionadas à interconexão das malhas ferroviárias, bem como à fixação de regras concernentes à política tarifária. Com isso, buscou-se garantir, por determinado período, as condições técnicas necessárias ao compartilhamento da infraestrutura, e um teto tarifário que remunerava de forma adequada a prestação do serviço.

95. Nesse sentido, o papel da ANTT como Entidade Reguladora, foi proporcionar igualdade de condições de acesso a uma nova empresa entrante no mercado, face a outras empresas verticalmente integradas que já operam no setor, a quais haverá forte interação operacional.

96. Desse modo, adotou-se as melhores práticas regulatórias, no sentido de oferecer um ambiente de segurança jurídica adequado e, principalmente, proporcionar plenas condições concorrenciais, sempre almejando o interesse público.



97. Com relação ao transporte ferroviário de passageiros, novamente, trata-se de questão de política pública, cabendo à União, por intermédio do Ministério da Infraestrutura, manifestar sobre o tema.

98. Por fim, quanto à alocação de riscos e passivos ambientais, a matéria já foi tratada neste estudo nos itens 37/44, onde ficou consignado que, com exceção dos riscos expressamente alocados ao Poder Concedente na subcláusula 27.2 do contrato, **a subconcessionária é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados à Subconcessão.**

99. Destarte, não há em que se falar em ofensa ao disposto no inciso II, do art.2º, da Lei 8.987/1995.

100. Ao fim das considerações, recomenda o MPF ao Diretor-Geral da ANTT:

*a) que suspenda a licitação da subconcessão da Ferrovia Norte Sul – Tramo Central enquanto não forem definidos e implementados mecanismos suficientes e adequados que garantam a efetividade do direito de passagem aos usuários que provêm da Ferrovia Norte-Sul – Tramo Central nas ferrovias adjacentes, em razão do risco de direcionamento decorrente do edital de licitação 2/2018 da ANTT que possibilita vantagem competitiva no certame aos concorrentes que viabilizam o acesso desses usuários aos portos, em afronta aos princípios da impessoalidade, moralidade e da proposta mais vantajosa para a Administração;*

101. Conforme salientado neste trabalho, as medidas adotadas pela ANTT para garantir o compartilhamento da infraestrutura ferroviária com as empresas adjacentes são efetivas, surgindo como uma alternativa diante da ausência de outros meios de regulação econômica contratualmente previstos, a fim de que os ganhos de eficiência na prestação do serviço possam ser compartilhados com os usuários do sistema.

102. Nessa perspectiva, não há elementos suficientes que justifiquem a suspensão do certame.

*b) que suspenda a licitação da subconcessão da Ferrovia Norte Sul – Tramo Central, até que tenha sido concluído levantamento prévio do inventário da concessão, especificando as características técnicas e o estado de conservação e operação do conjunto de bens cuja posse será transferida pela interveniente subconcedente à subconcessionária;*

103. Novamente, as razões apresentadas pelo MPF se mostram insubsistentes, na medida em que, previamente à assinatura do contrato de concessão, o ganhador do certame receberá o inventário dos bens que serão transferidos ao subconcessionário, e justamente com base nesse documento é que será assinado o termo de recebimento provisório.

104. Insta consignar também, que no prazo de 365 dias após a assunção, será feita uma reavaliação pela subconcessionária, com vistas a identificar eventuais inconformidades. Somente após esse processo, e com o aval da ANTT, é que será lavrado o termo de recebimento definitivo.

*c) que reavalie a possibilidade de atribuir ao subconcessionário a ser contemplado no certame licitatório da Ferrovia Norte Sul – Tramo Central, a responsabilidade pela conclusão das obras ainda não concluídas pela VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S.A;*

105. Atinente a esse último quesito, mais uma vez, trata-se de questão de política pública, na medida em que, por intermédio da Nota Técnica Conjunta nº 7/2018/CGOFA/DOUT/SNTTA-MTPA, o então Órgão Setorial de Transportes estabeleceu as diretrizes para a concessão da ferrovia, consignando que os lotes 2S, 5S e 5SA deveriam ser finalizados pela própria Valec e os demais (1S-1SA, 3S-3SA e 4S) seriam concluídos pela futura subconcessionária.

106. De acordo com o inciso I, do art. 20, da Lei nº 10.233/2001, um dos objetivos da ANTT é:

I - implementar, nas respectivas esferas de atuação, as políticas formuladas pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, pelo Ministério dos Transportes e pela Secretaria de Portos da Presidência da República, nas respectivas áreas de competência, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos nesta Lei;

107. Por sua vez, o CONIT, que é presidido pelo atual Ministério da Infraestrutura - MI, tem como atribuição, propor ao Presidente da República políticas nacionais de integração dos diferentes modos de transporte de pessoas e bens (art. 5º da Lei nº 10.233/2001), a saber:

- I – as políticas de desenvolvimento nacional, regional e urbano, de defesa nacional, de meio ambiente e de segurança das populações, formuladas pelas diversas esferas de governo;
- II – as diretrizes para a integração física e de objetivos dos sistemas viários e das operações de transporte sob jurisdição da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;
- III – a promoção da competitividade, para redução de custos, tarifas e fretes, e da descentralização, para melhoria da qualidade dos serviços prestados;
- IV – as políticas de apoio à expansão e ao desenvolvimento tecnológico da indústria de equipamentos e veículos de transporte;
- V – a necessidade da coordenação de atividades pertinentes ao Sistema Federal de Viação e atribuídas pela legislação vigente aos Ministérios dos Transportes,



da Defesa, da Justiça, das Cidades e à Secretaria Especial de Portos da Presidência da República;

108. Nesse contexto, o papel da ANTT é executar as políticas formuladas pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte e pelo MI.

109. Essa condição ficou claramente assentada no Acórdão 2195/2018, quando o relator, em seu voto, assim destacou:

86. Apesar de todas as possíveis vantagens, tenho claro que tal decisão **compet** ao Poder Concedente, **melhor conhecedor do objeto que este órgão de controle externo, e que inexist**e parâmetro legal a ser imposto ao gestor por este Tribunal. De fato, cada opção trará consigo vantagens, desvantagens e os correspondentes riscos, conforme alguns julgados do TCU têm demonstrado, e esse exame deve ser realizado de forma fundamentada antes de se ultimar o leilão. (grifei)


88. Em resumo, o lote 4S foi incluído como serviço remanescente no âmbito da subconcessão e, para os lotes 5S e 5SA, optou-se por concluir os serviços remanescentes por meio dos contratos já firmados, uma vez que os serviços remanescentes eram da ordem de 4% e 13%, respectivamente, ou apenas 0,08% da Extensão Sul. Motivações complementares foram juntadas aos autos em sede de memorial (peça 96).

89. Por conseguinte, as opções adotadas pelo Poder Concedente dentro de seu espaço de discricionariedade estão razoavelmente fundamentadas, e devem ser respeitadas, sem prejuízo de se adotar a possível solução aventada pelo *Parquet* na forma de **recomendação** à Agência para, se julgar conveniente e oportuno tal encaminhamento, especifique, no edital de licitação e na minuta de contrato, que a subconcessionária se sub-rogará em todas as obrigações da subconcedente em relação às obras, concluídas ou inconclusas, inclusive quanto à obrigação de sanar eventuais vícios ou defeitos, excetuando-se os comprovadamente ocultos na data da assunção que tenham sido objeto de reclamação no prazo estipulado, que as tornem impróprias ao uso a que são destinadas, ou lhes diminuam o valor, abstendo-se de reivindicar indenizações ou reclamar abatimento no valor de outorga sob esse fundamento.

#### IV. PROPOSIÇÃO

110. Diante de todo o exposto, sob o prisma eminentemente técnico, opino pelo não acolhimento da Recomendação do MPF, estando convicta está Área Técnica, que todo procedimento está plenamente aderente à legislação que rege a matéria, sobretudo, está em consonância com as boas práticas regulatórias e com as orientações do TCU.

À apreciação superior.

  
**FERNANDO AUGUSTO FORMIGA**  
Coordenador de Processos Administrativos e Controle Externo



AGÊNCIA NACIONAL DE  
TRANSPORTES TERRESTRES

NOTA TÉCNICA Nº 4/2019

COPAC/SUFER

página 19 de 19

De acordo. Proceda-se nos termos propostos.

Brasília, 08 de março de 2019.

**ALEXANDRE PORTO MENDES DE SOUZA**

Superintendente de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES  
GERÊNCIA DE REGULAÇÃO E OUTORGAS FERROVIÁRIAS  
COORDENAÇÃO DE OUTORGAS E ATOS NORMATIVOS

OFÍCIO SEI Nº 2333/2019/CORAN/GEROF/SUFER/DIR-ANTT

Brasília, 23 de abril de 2019.

Ao Senhor  
ALEXANDRE PORTO  
Superintendente da  
Superintendência de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas - SUFER  
St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 Lote 10  
70200-003 – Brasília/DF

**Assunto: Resposta ao Requerimento de Informação nº 233/2019, de autoria do Deputado Federal Marcelo Calero - PPS/RJ, que "Requer informações ao Exmo. Ministro de Estado da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, sobre o edital de licitação da ferrovia Norte-Sul"**

*Referência:* Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 50500.313974/2019-14.

Senhor Superintendente,

1. Em resposta ao Requerimento de Informação nº 233/2019, de autoria do Deputado Marcelo Calero, que solicitou informações acerca (i) da escolha do modelo de exploração definido para a Subconcessão da Ferrovia Norte Sul no trecho entre Porto Nacional/TO e Estrela d'Oeste/SP, (ii) da ausência da previsão do transporte de passageiros e (iii) de eventual direcionamento do Edital, esta Coordenação de Outorgas e Atos Normativos - CORAN, vinculada à Gerência de Regulação e Outorgas ferroviárias - GEROF, vem informar o que se segue.
2. Inicialmente, destaca-se que apesar da resposta ser apresentada após a realização do Leilão, em virtude da data em que o protocolo chegou para manifestação desta unidade técnica, todos os pontos levantados foram devidamente esclarecidos em tratativas que ocorreram previamente à realização da sessão pública na B3, em 28 de março do corrente.
3. Isso porque esclarecimentos e recomendações sobre os mesmos assuntos levantados no Requerimento de Informação nº 233/2019 foram também apresentados pela 3ª Câmara de Coordenação e Revisão do Ministério Público Federal — 3ª CCR/MP ao Ministério da Infraestrutura — MINFRA e à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT. Em resposta à 3ª CCR/MP, o MINFRA expediu o Ofício nº 170/2019/GM/Minfra, de 14 de março de 2019.
4. Posteriormente, no âmbito do Protocolo de Entendimentos firmado entre MPF, Minfra, Secretaria de Governo - SeGov e a Secretaria do Programa de Parcerias de Investimentos – SPPI, de 22 de março de 2018, o MPF considerou os esclarecimentos prestados pelo MINFRA através do Ofício nº 170/2019/GM/Minfra como suficientes para fins de atendimento dos termos da Recomendação da 3ª CCR/MPF, conforme documento anexo a este expediente administrativo.

Atenciosamente,



**GILSON GONÇALVES DE MATOS**

Coordenador de Outorgas e Atos Normativos

De acordo. À SUFER.

**MARCELO AMORELLI**

Gerente de Regulação e Outorgas Ferroviárias



Documento assinado eletronicamente por **MARCELO JOSÉ BARBOSA AMORELLI**, Gerente, em 23/04/2019, às 15:00, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **GILSON GONÇALVES DE MATOS**, Coordenador(a), em 24/04/2019, às 09:50, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [http://sei.antt.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **0191543** e o código CRC **E3FB51D2**.

Referência: Processo nº 50500.313974/2019-14

SEI nº 0191543

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 Lote 10 - Telefone: Ouvidoria ANTT: 166

CEP 70200-003 Brasília/DF - [www.antt.gov.br](http://www.antt.gov.br)