



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

2º TERMO ADITIVO AO CONTRATO DE CONCESSÃO DA RUMO MALHA OESTE

SEGUNDO TERMO ADITIVO AO CONTRATO DE CONCESSÃO QUE ENTRE SI CELEBRAM A UNIÃO, POR INTERMÉDIO DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT, E A EMPRESA RUMO MALHA OESTE S.A., PARA A EXPLORAÇÃO E DESENVOLVIMENTO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE CARGAS NA MALHA OESTE, COM A INTERVENIÊNCIA DA EMPRESA RUMO S.A.

A **União**, por intermédio da **Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT**, Autarquia Federal Especial, criada pela Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 04.898.488/0001-77, com sede em Brasília, Distrito Federal, no Setor de Clubes Esportivos Sul SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8, CEP 70200-003, doravante denominada **ANTT**, neste ato representada por seu Diretor-Geral em exercício, Sr. Alexandre Porto Mendes de Souza, brasileiro, casado, engenheiro eletricitista, portador do RG 1497952 SSP/DF, inscrito no CPF 788.737.111-20, nomeado por Decreto de 8 de janeiro de 2020, publicado no Diário Oficial da União de 9 de janeiro de 2020, e designado para exercer o encargo de substituto do Diretor-Geral pela Portaria nº 45, de 11 de fevereiro de 2021, publicada no Diário Oficial da União de 12 de fevereiro de 2021, e de outro lado a sociedade empresária **Rumo Malha Oeste S.A. - RMO**, inscrita no CGC/MF sob o nº 39.115.514/0001-28, com sede em São Paulo, Estado de São Paulo, na Avenida Brigadeiro Faria Lima, 4.100, 3º andar, sala nº 05, Itaim Bibi, CEP 04.538-132, doravante denominada **Concessionária**, neste ato representada por seu Diretor-Presidente, Sr. João Alberto Fernandez de Abreu, portador do RG 008.942.013-7 DIC/RJ, inscrito no CPF/ME 006.334.767-90, e seu Vice-Presidente de Custos, Sr. Eduardo Pellegrina Filho, portador do RG 4.863.956-4 SSP/SP, inscrito no CPF 757.678.218-87, com a interveniência da **Rumo S.A.**, inscrita no CGC/MF sob o nº 02.387.241/0001-60, com sede em Curitiba, Estado do Paraná, na Rua Emílio Bertolini, 100, Cajuru, CEP 82.920-030, doravante denominada **Controladora**, neste ato representada por seu Diretor-Presidente, Sr. João Alberto Fernandez de Abreu, portador do RG 008.942.013-7 DIC/RJ, inscrito no CPF/ME 006.334.767-90, e seu Vice-Presidente de Custos, Sr. Eduardo Pellegrina Filho, portador do RG 4.863.956-4 SSP/SP, inscrito no CPF 757.678.218-87, celebram o presente **2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão Original**, nos termos das Cláusulas a seguir:

CLÁUSULA PRIMEIRA - DAS DISPOSIÇÕES INICIAIS

1.1 - DAS DEFINIÇÕES

Para os fins do presente **2º Termo Aditivo**, as seguintes definições aplicam-se às respectivas

expressões, sem prejuízo de outras aqui estabelecidas:

- (i) **Acordo:** instrumento jurídico e seus anexos, a ser celebrado entre a União, a ANTT e a **Concessionária**, em um prazo de até 180 (cento e oitenta) dias, contados a partir do início da vigência deste **2º Termo Aditivo**, e que tem por objeto a solução dos conflitos discutidos em processos administrativos e judiciais em decorrência da **Concessão**, existentes até o início da vigência deste **2º Termo Aditivo**.
- (ii) **ANTT:** Agência Nacional de Transportes Terrestres.
- (iii) **Base de Ativos:** cada um dos ativos provenientes do **Contrato de Concessão Original** e deste **2º Termo Aditivo**, considerados indispensáveis à prestação do serviço.
- (iv) **Base de Passivos:** cada um dos passivos, patrimoniais e ambientais, gerados durante a execução do **Contrato de Concessão Original** e deste **2º Termo Aditivo**.
- (v) **Bens da Concessão:** os bens necessários à prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas associado à exploração de infraestrutura da malha ferroviária concedida, cuja posse, guarda, manutenção, conservação e vigilância são de responsabilidade da **Concessionária**.
- (vi) **Bens Reversíveis:** os bens arrendados e demais **Bens da Concessão** indispensáveis à continuidade da prestação dos serviços relacionados à **Concessão**, nos termos da regulamentação específica da ANTT, e que serão revertidos à União por ocasião da extinção da **Concessão**.
- (vii) **Concessão:** é a outorga para a prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas associado à exploração da infraestrutura ferroviária na **Malha Oeste**, nos termos do **Contrato de Concessão Original**, deste **2º Termo Aditivo** e da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.
- (viii) **Concessionária:** A Rumo Malha Oeste S.A. - RMO.
- (ix) **Contrato de Arrendamento:** o Contrato de Arrendamento 037/96 de bens vinculados à prestação do serviço público de transporte ferroviário de cargas na **Malha Oeste**, celebrado entre a Rede Ferroviária Federal S/A. (posteriormente sucedida pelo DNIT) e a Ferrovia Novoeste S/A. (posteriormente sucedida pela atual Concessionária), datado de 27 de julho de 1996 e o Contrato de Arrendamento 047/98 de bens vinculados à prestação do serviço público de transporte ferroviário de cargas na **Malha Paulista**, celebrado entre a Rede Ferroviária Federal S/A. (posteriormente sucedida pelo DNIT) e a Ferrobán Bandeirantes S/A. (posteriormente sucedida pela Rumo Malha Paulista), datado de 30 de dezembro de 1998, especificamente para o trecho compreendido entre Mairinque (SP) e Bauru (SP) a que se refere a Resolução ANTT nº 1.010, de 28 de junho de 2005, e seus respectivos aditivos.
- (x) **Contrato de Concessão Original** ou **Contrato:** o Contrato de Concessão para exploração e desenvolvimento do serviço público de transporte ferroviário de cargas na **Malha Oeste**, com seus respectivos aditivos, datado de 01 de julho de 1996, originalmente celebrado entre a União, por intermédio do Ministério dos Transportes, posteriormente sucedido pela ANTT, na qualidade de **Poder Concedente**, e a Ferrovia Novoeste S.A., posteriormente sucedida pela Rumo Malha Oeste S.A. - RMO.
- (xi) **Controladora:** A Rumo S.A.
- (xii) **CPPI:** Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República.
- (xiii) **DOU:** Diário Oficial da União.
- (xiv) **Ferrovia** ou **Malha Oeste:** todas as instalações, obras de arte, infraestruturas, superestruturas, ramais, sistemas de sinalização, edificações e demais bens e serviços que sejam necessários à disponibilização do trecho denominado **Malha Oeste** para o transporte ferroviário, incluído o trecho compreendido entre Mairinque (SP) e Bauru (SP) a que se refere a Resolução ANTT nº 1.010, de 28 de

- junho de 2005, conforme termos e condições do **Contrato de Concessão Original** e seus respectivos Anexos, e regulamentação da ANTT.
- (xv) **Garantia de Execução:** a garantia que a **Concessionária** deverá manter em favor da ANTT, para assegurar o fiel cumprimento das obrigações contratuais.
- (xvi) **IPCA:** Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo, divulgado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, que será o índice utilizado na composição do **IRT**, devendo ser substituído por outro que venha a ser criado em seu lugar na hipótese de sua extinção.
- (xvii) **IPCA_i:** significa o número-índice do **IPCA** de dois meses anteriores à data-base de reajuste da Tabela Tarifária.
- (xviii) **IPCA₀:** significa o número-índice do **IPCA** de março de 2021.
- (xix) **IRT:** índice de reajustamento para atualização monetária do valor da **Tabela Tarifária** e de outras variáveis definidas neste **Contrato**, calculado com base na variação do **IPCA** entre março de 2021 e dois meses anteriores à data-base de reajuste da **Tabela Tarifária**, conforme a seguinte fórmula: **IRT = IPCA_i/IPCA₀**.
- (xx) **Malha Paulista:** todas as instalações, obras de arte, infraestruturas, superestruturas, ramais, sistemas de sinalização, edificações e demais bens e serviços que sejam necessários à disponibilização do trecho denominado **Malha Paulista** para o transporte ferroviário, conforme termos e condições do respectivo Contrato de Concessão e Anexos, e regulamentação da ANTT.
- (xxi) **Futuro Contratado:** Sociedade de Propósito Específico - SPE que vier a vencer o novo certame licitatório para concessão da **Malha Oeste**;
- (xxii) **Investimentos Essenciais:** investimentos constantes do **Contrato de Concessão Original** e mantidos neste **2º Termo Aditivo**, nos termos de sua Cláusula Quarta.
- (xxiii) **MINFRA:** Ministério da Infraestrutura.
- (xxiv) **Novo Contrato de Concessão:** o instrumento jurídico de outorga de concessão que vier a ser celebrado entre a ANTT e o **Futuro Contrato**, para a prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas associado à exploração da infraestrutura ferroviária, e que contemple integral ou parcialmente a **Malha Oeste**.
- (xxv) **Partes:** A **Concessionária** e a ANTT.
- (xxvi) **Poder Concedente:** a União, neste ato representada pela ANTT.
- (xxvii) **Termo Aditivo:** o presente 2º aditivo ao **Contrato de Concessão Original**, celebrado entre o **Poder Concedente** e a **Concessionária**, com a interveniência da **Controladora**.
- (xxviii) **Termo de Arrolamento e Transferência de Bens:** documento assinado pela ANTT e pela **Concessionária**, que formaliza a transferência dos **Bens Reversíveis** ao **Poder Concedente** e a permissão de uso e acesso aos ativos, instalações e equipamentos da **Concessão**, por ocasião de sua extinção.
- (xxix) **Tabela Tarifária:** relação de mercadorias, faixas quilométricas e valores constantes do Anexo 1, que mediante a aplicação de fórmula própria, permite o cálculo da **Tarifa de Referência**.
- (xxx) **Tarifa de Referência:** é o limite máximo da tarifa de transporte que poderá ser exigido pela **Concessionária**, medida em R\$/unidade de carga, calculada de acordo com fórmula constante do Anexo 1.

CLÁUSULA SEGUNDA - DO OBJETO E PRAZO

O presente **2º Termo Aditivo** tem por objeto estabelecer as condições de prestação do serviço público de transporte ferroviário de cargas associado à exploração da infraestrutura ferroviária previstas no **Contrato de Concessão Original** e mantidas neste **2º Termo Aditivo**, e as obrigações assumidas pelas partes por ocasião da qualificação da **Malha Oeste** para fins de relicitação, por meio do Decreto nº 10.633, de 18 de fevereiro de 2021, nos termos da Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017 e do Decreto nº 9.957, de 6 de agosto de 2019.

§ 1º O termo final de vigência deste **2º Termo Aditivo** é de 24 (vinte e quatro) meses, contados da publicação do Decreto nº 10.633, de 18 de fevereiro de 2021.

§ 2º Excepcionalmente, caso a **ANTT** não consiga promover a relicitação da **Malha Oeste** no prazo a que se refere o art. 20, § 1º da Lei 13.448, de 5 de junho de 2017, o prazo descrito no parágrafo primeiro desta Cláusula poderá ser prorrogado por igual período, mediante deliberação do **CPPI** e anuência expressa da **Concessionária**.

CLÁUSULA TERCEIRA - DAS CONDIÇÕES DE PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS

Durante o período de vigência deste **2º Termo Aditivo**, a **Concessionária** deverá manter a prestação dos serviços de transporte ferroviário de cargas aos usuários dependentes, de acordo com o disposto nos contratos de transporte, nos termos da regulamentação específica da **ANTT**.

Parágrafo único. O disposto no *caput* desta cláusula não desobriga a **Concessionária**, durante a vigência deste **2º Termo Aditivo** do dever de prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas a eventual interessado que não seja registrado como usuário dependente, observada a legislação aplicável e regulamentação específica da **ANTT**.

CLÁUSULA QUARTA - DAS OBRIGAÇÕES DE INVESTIMENTO

Durante a vigência do presente **2º Termo Aditivo**, a **Concessionária** deverá prover os **Investimentos Essenciais**, necessários ao atingimento das metas de produção e de segurança, e à manutenção dos **Bens da Concessão**, nos termos da regulamentação específica da **ANTT**.

Parágrafo único. Para fins de aferição do cumprimento de metas de produção por trecho nos anos de vigência deste **2º Termo Aditivo**, independentemente da data de início e término de sua vigência, serão considerados os volumes constantes nos contratos de transporte celebrados entre a **Concessionária** e os usuários dependentes, as produções de transporte decorrentes destes contratos, em tonelada quilômetro útil, e os trechos para os quais foram pactuadas metas de produção para a **Concessionária**.

CLÁUSULA QUINTA - DO ACESSO ÀS INFORMAÇÕES RELEVANTES

Durante a vigência do presente **2º Termo Aditivo**, fica garantido o acesso, pela **ANTT** e pelo **MINFRA**, às informações relevantes sobre a concessão da **Malha Oeste**, incluídas as informações relacionadas às condições comerciais e financeiras da **Concessionária**.

Parágrafo único. A **Concessionária** manifesta seu consentimento expresso, nos termos do disposto no art. 1º, §3º, inciso V, da Lei Complementar nº 105, de 10 de janeiro de 2001, e no art. 14, §2º, inciso V, da Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, para que os seus financiadores ou garantidores forneçam diretamente à **ANTT**, sempre que solicitado, informações adicionais que subsidiem a avaliação das condições financeiras da **Concessionária**, incluídas aquelas consideradas sigilosas.

CLÁUSULA SEXTA - DO LEVANTAMENTO DAS BASES DE ATIVOS E PASSIVOS

A **Concessionária** deverá realizar levantamento detalhado da **Base de Ativos** e da **Base de Passivos**, nos termos estabelecidos nos Anexos 2 e 3 deste **2º Termo Aditivo**.

§ 1º O prazo para elaboração e apresentação dos relatórios do levantamento da **Base de Ativos** e da **Base de Passivos** será de 270 (duzentos e setenta) dias, improrrogáveis, contados da data de início da vigência deste **2º Termo Aditivo**.

§ 2º Os relatórios deverão ser elaborados por empresa(s) independente(s), conforme definido nos Anexos 2 e 3 deste **2º Termo Aditivo** e apresentados na data-base de setembro de 2021.

§ 3º Se a **Concessionária** apresentar os relatórios do levantamento da **Base de Ativos** e da **Base de Passivos** de forma incompleta ou em desacordo com o disposto neste **2º Termo Aditivo** ou nos Anexos 2 e 3, ficará sujeita à aplicação das sanções contratuais e administrativas cabíveis.

§ 4º No levantamento da **Base de Ativos** da **Malha Oeste**, deverão ser identificados cada um dos ativos que a compõem, nos termos do Anexo 2, bem como:

- (i) sua localização física;
- (ii) principais elementos constitutivos;
- (iii) justificativas de ordem técnica e comercial da aquisição;
- (iv) estado em que se encontra, acompanhado da correspondente demonstração fotográfica;
- (v) vinculação precisa a cada registro patrimonial dos Relatórios Auxiliares de Composição do Ativo Imobilizado e Intangível e do Imobilizado em Andamento, exigidos no Manual de Contabilidade da **ANTT**; e
- (vi) número do registro patrimonial e valor contábil residual na data-base de setembro de 2020, acompanhados dos Relatórios Auxiliares de Composição do Ativo Imobilizado e Intangível e do Imobilizado em Andamento, na mesma data-base, conforme disposto nos Capítulos 7.1 e 7.5 do Manual de Contabilidade da **ANTT**.

§ 5º Na apresentação do relatório da **Base de Ativos**, a **Concessionária** deverá excluir:

- (i) os ativos classificados como inservíveis, de difícil recuperação ou não encontrados, sem prejuízo da adoção das medidas administrativas aplicáveis;
- (ii) ativos que não sejam de propriedade da **Concessionária**;
- (iii) ativos não essenciais à prestação do serviço;
- (iv) encargos financeiros;
- (v) investimentos em ativos que não integrem os Relatórios Auxiliares de Composição do Ativo Imobilizado e Intangível e do Imobilizado em Andamento, exigidos neste **2º Termo Aditivo**; e
- (vi) investimentos em superestrutura da via permanente, inclusive aqueles registrados nas contas contábeis de 3º grau 1.2.3.01.06.001, 1.2.3.03.03.001 e 1.2.4.08.06.001.

§ 6º Na apresentação do relatório da **Base de Passivos**, a **Concessionária** deverá incluir a descrição de cada um dos passivos que a compõem, contendo, no mínimo, as seguintes informações:

- (i) sua localização física;
- (ii) principais elementos constitutivos;
- (iii) sua situação, sejam eles passivos relativos à infraestrutura ou superestrutura ferroviária, patrimoniais, faixa de domínio ou ambientais;
- (iv) estado em que se encontra, acompanhado da correspondente demonstração fotográfica; e

(v) memória de cálculo do custo de saneamento do passivo, nos termos do Anexo 3.

§ 7º A ANTT deverá aprovar o levantamento da **Base de Ativos** e da **Base de Passivos** apresentado pela **Concessionária**.

(i) Sempre que julgar conveniente, a ANTT poderá solicitar da **Concessionária** a apresentação de informações complementares;

(ii) A **Concessionária** deverá prestar as informações e realizar as adequações solicitadas no prazo fixado pela ANTT; e

(iii) A ANTT deverá avaliar se os bens que compõem a **Base de Ativos** são essenciais à prestação do serviço, nos termos da regulamentação específica da ANTT.

CLÁUSULA SÉTIMA - DA GARANTIA DE EXECUÇÃO

A **Garantia de Execução**, no montante de R\$ 150.000.000,00 (cento e cinquenta milhões de reais), deverá ser mantida durante todo o prazo deste **2º Termo Aditivo**, e até a lavratura do **Termo de Arrolamento e Transferência de Bens**, como garantia do fiel cumprimento pela **Concessionária** de suas obrigações contratuais, devendo promover as renovações e atualizações que forem necessárias.

§ 1º A **Garantia de Execução** será reajustada anualmente, com o mesmo índice e na mesma data em que se der o reajuste da **Tabela Tarifária**, de acordo com a fórmula **Garantia de Execução x IRT**.

§ 2º A **Concessionária** permanecerá responsável pelo cumprimento das obrigações contratuais, independentemente da utilização da **Garantia de Execução**.

§ 3º A **Garantia de Execução**, a critério da **Concessionária**, poderá ser prestada em uma das seguintes modalidades:

(i) caução, em dinheiro ou títulos da dívida pública;

(ii) fiança bancária; ou

(iii) seguro-garantia.

§ 4º Na hipótese de caução em títulos da dívida pública federal, serão aceitos, apenas, títulos emitidos sob a forma escritural, mediante registro em sistema centralizado de liquidação e de custódia autorizado pelo Banco Central do Brasil, e avaliados pelos seus valores econômicos, conforme definido pelo Ministério da Economia.

§ 5º As apólices de fiança bancária e seguro-garantia devem ser contratadas, respectivamente, com seguradoras e resseguradoras e com instituições financeiras de primeira linha, assim entendidas aquelas cuja classificação de risco, em escala nacional, esteja compreendida na categoria “grau de investimento” em pelo menos uma das seguintes agências: Fitch, Standard & Poor’s ou Moody’s.

§ 6º Qualquer modificação no conteúdo da carta de fiança ou apólice do seguro-garantia deve ser previamente submetida à aprovação da ANTT.

§ 7º Sem prejuízo das demais hipóteses previstas neste **2º Termo Aditivo** e na regulamentação, a **Garantia de Execução** poderá ser utilizada nos seguintes casos, salvo se decorrente de fato não imputável à **Concessionária**:

(i) quando a **Concessionária** não realizar os **Investimentos Essenciais** e a prestação dos serviços objeto da **Concessão**, ou executá-los em desconformidade com o estabelecido no **Contrato de Concessão Original** e neste **2º Termo Aditivo**;

(ii) quando a **Concessionária** não proceder ao pagamento das multas que lhe foram aplicadas e ao recolhimento das receitas alternativas que lhe forem exigidas, na forma do **Contrato de Concessão**

Original e deste 2º Termo Aditivo;

(iii) pela devolução dos **Bens Reversíveis** em desconformidade com as exigências estabelecidas no **Contrato de Concessão Original**, no **Contrato de Arrendamento** e neste **2º Termo Aditivo**;

(iv) quando a **Concessionária** não efetuar o pagamento de quaisquer outras indenizações ou obrigações pecuniárias de sua responsabilidade, decorrentes do **Contrato de Concessão Original**, do **Contrato de Arrendamento** e deste **2º Termo Aditivo**.

§ 8º A **Garantia de Execução** somente poderá ser executada, cumulativamente:

(i) após a apuração do inadimplemento de obrigação legal, contratual ou regulamentar, em decisão final em processo administrativo, com a devida notificação da **Concessionária**; e

(ii) após a devida notificação da **Concessionária** acerca da intenção da **ANTT** de executar a **Garantia de Execução**, com antecedência mínima 10 (dez) dias.

§ 9º Sempre que a **ANTT** utilizar a **Garantia de Execução**, a **Concessionária** deverá proceder à reposição do seu montante integral, no prazo de até 30 (trinta) dias, contados a partir da data de sua utilização, sendo que, durante este prazo, a **Concessionária** não estará eximida das responsabilidades que lhe são atribuídas pelo **Contrato**.

CLÁUSULA OITAVA - DA TRANSIÇÃO DA CONCESSÃO

A **Concessionária** deverá apresentar à **ANTT** plano de transição da **Concessão**, contendo, no mínimo, as seguintes informações, sem prejuízo da apresentação de informações adicionais posteriormente:

(i) a relação dos contratos celebrados pela **Concessionária** com terceiros;

(ii) o inventário de toda a documentação técnico-operacional referente à **Concessão**, incluindo procedimentos, manuais, planos de operação e manutenção, garantias, termos de cessão de uso, licenças e softwares;

(iii) a listagem de todos os processos judiciais e administrativos em curso nos quais a **Concessionária** figure como parte, bem como de eventuais procedimentos arbitrais;

(iv) a listagem dos recursos humanos lotados nas atividades de operação e manutenção ferroviária na **Malha Oeste**; e

(v) a programação de ações necessárias à assunção das atividades pelo **Futuro Contratado**, com respectivos prazos.

§ 1º O plano de transição da **Concessão** deverá ser apresentado à **ANTT** em até 180 (cento e oitenta) dias antes do prazo de vigência deste **2º Termo Aditivo** a que se refere o § 1º da Cláusula Segunda.

§ 2º Retornam ao Poder Concedente os **Bens Reversíveis**, mediante a assinatura de **Termo de Arrolamento e Transferência de Bens**.

§ 3º Durante o novo certame licitatório para concessão da **Malha Oeste**, a **Concessionária** deverá prestar todo o apoio necessário, às suas próprias expensas, em eventuais visitas técnicas a serem realizadas pelos interessados, conforme programação a ser definida pela **ANTT**, inclusive com a disponibilização de auto de linha ou veículo rodoferroviário, caso necessário, e de prepostos para acompanhamento das visitas e prestação das informações necessárias.

CLÁUSULA NONA - DOS DEVERES DA ANTT

Sem prejuízo de outras disposições previstas em lei, no **Contrato de Concessão Original** e neste **2º Termo Aditivo**, são deveres da **ANTT**:

- (i) fiscalizar os serviços prestados pela **Concessionária**, nos termos estabelecidos neste **2º Termo Aditivo**; e
- (ii) valer-se de empresa de auditoria independente contratada para acompanhar o processo de relicitação da **Malha Oeste**, o cumprimento das obrigações assumidas neste **2º Termo Aditivo**, as condições financeiras **Concessionária** e a apuração do valor de indenização devido entre as **Partes**.

CLÁUSULA DÉCIMA - DOS DEVERES DA CONCESSIONÁRIA

Sem prejuízo de outras disposições previstas em lei, no **Contrato de Concessão Original** e neste **2º Termo Aditivo**, são deveres da **Concessionária**:

- (i) prestar os serviços nas condições estabelecidas neste **2º Termo Aditivo**;
- (ii) observar o prazo de vigência deste **2º Termo Aditivo** para fins de celebração, prorrogação, renovação ou aditamento de contratos com terceiros, exceto se por motivo justificado e com autorização expressa da **ANTT**;
- (iii) realizar o levantamento da **Base de Ativos e Base de Passivos**, nos termos da Cláusula Sexta;
- (iv) manter, durante todo o prazo deste **2º Termo Aditivo**, a **Garantia de Execução** em favor da **ANTT**, nos termos da Cláusula Sétima;
- (v) apresentar à **ANTT** o plano de transição da **Concessão**, nos termos da Cláusula Oitava;
- (vi) comprovar, no prazo de 60 (sessenta) dias, contados da data de assinatura deste **2º Termo Aditivo**, a inexistência de regime de recuperação judicial, recuperação extrajudicial ou falência, para os fins do disposto no § 4º do art. 14 da Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017;
- (vii) não distribuir dividendos ou juros sobre capital próprio e não realizar operações que configurem remuneração dos acionistas, nos termos do disposto no §4º do art. 202 da Lei nº 6.404, de 15 dezembro de 1976;
- (viii) não reduzir seu capital social;
- (ix) não oferecer novas garantias em favor de terceiros, exceto se por motivo justificado e com autorização expressa da **ANTT**;
- (x) não alienar, ceder, transferir, dispor ou constituir ônus, penhor ou gravame sobre bens ou direitos vinculados ao **Contrato de Concessão Original**, exceto por motivo justificado e com autorização expressa da **ANTT**;
- (xi) não requerer falência, recuperação judicial ou extrajudicial; e
- (xii) retomar o pagamento das parcelas trimestrais vincendas de concessão e de arrendamento a que se referem o **Contrato de Concessão Original** e o **Contrato de Arrendamento**, respectivamente, em até 180 (cento e oitenta) dias, contados a partir da data de vigência deste **2º Termo Aditivo**.

CLÁUSULA DÉCIMA PRIMEIRA - DO PAGAMENTO DAS INDENIZAÇÕES

O valor devido entre as **Partes**, a título de indenização pela extinção da **Concessão**, será calculado pelo saldo dos investimentos vinculados a **Bens Reversíveis** não amortizados ou depreciados, nos termos do levantamento da **Base de Ativos** aprovado pela **ANTT**, descontados os valores mencionados no art. 11, incisos I e II do Decreto nº 9.957/2019, incluídas as eventuais receitas alternativas não recolhidas, e os valores constantes no levantamento da **Base de Passivos** aprovado pela **ANTT**.

§ 1º O cálculo da indenização será certificado pela empresa de auditoria independente de que trata o inciso (ii) da Cláusula Nona.

§ 2º A **Concessionária** reconhece que os investimentos em **Bens da Concessão** realizados em momento posterior ao levantamento da **Base de Ativos**, ainda que em **Bens Reversíveis**, não serão considerados para fim de indenização pela extinção da **Concessão**.

§ 3º Na hipótese de indenização pela extinção da **Concessão** resultar em valor devido à **Concessionária**, as **Partes** convencionam que:

(i) o pagamento da indenização será realizado pelo **Futuro Contratado**, nos termos do inciso XV do art. 8º do Decreto nº 9.957/2019, conforme será previsto no edital da relicitação, constituindo condição para o início da vigência do **Novo Contrato de Concessão**, nos termos do art. 15, §3º, da Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017 e art. 11, §2º do Decreto nº 9.957, de 6 de agosto de 2019;

(ii) o valor será acrescido de juros de mora calculados à taxa referencial do Selic (Sistema Especial de Liquidação e Custódia), acumulada mensalmente, a partir do primeiro dia do mês subsequente ao da apuração, até o mês anterior ao do pagamento pelo **Futuro Contratado**, e de um por cento no mês do pagamento; e

(iii) o valor total ou parcial de indenização será pago diretamente aos financiadores, no limite do saldo do seu crédito na data de extinção da **Concessão**, circunstância que deverá constar no edital da relicitação.

§ 4º Na hipótese de indenização pela extinção da **Concessão** resultar em valor devido ao **Poder Concedente**, a **Concessionária** deverá efetuar o pagamento da indenização em até 30 (trinta) dias do trânsito em julgado administrativo.

(i) dentro do prazo assinalado para pagamento, a **Concessionária** poderá pleitear o parcelamento do valor devido ao **Poder Concedente**, nos termos da legislação aplicável;

(ii) o inadimplemento do pagamento resultará em multa de mora calculada à taxa de 0,33 % (trinta e três centésimos por cento), por dia de atraso, até o limite máximo de 20 % (vinte por cento), acrescido de juros de mora calculados à taxa referencial do Selic (Sistema Especial de Liquidação e Custódia), acumulada mensalmente, a partir do primeiro dia do mês subsequente ao vencimento do prazo até o mês anterior ao do pagamento, e de um por cento no mês do pagamento; e

(iii) a **Concessionária** reconhece que eventuais valores de indenização devidos ao **Poder Concedente** não poderão ser incluídos em programas de renegociação ou abatimento de débitos, tributários ou não, vigentes e que vierem a ser publicados, renunciando, desde já, a quaisquer pretensões nesse sentido.

§ 5º Para os fins do disposto no § 4º desta Cláusula, a **Controladora** se obriga, solidariamente com a **Concessionária**, em caráter irrevogável e irreatável, como responsável e principal pagadora de eventuais valores devidos à **ANTT** e à União, decorrentes da execução do **Contrato de Concessão Original**, do **Contrato de Arrendamento** e deste **2º Termo Aditivo**, nos termos dos artigos 897 e seguintes do Código Civil.

§ 6º A **Controladora** renuncia expressamente aos benefícios de ordem, direitos e faculdades de exoneração de qualquer natureza previstos nos artigos 333, parágrafo único, 364, 366, 827, 835, 837, 838 e 839 do Código Civil e dos artigos 130 e 794 do Código de Processo Civil.

§ 7º A **ANTT** poderá, a seu exclusivo critério, individualmente ou em conjunto, utilizar a **Garantia de Execução** e exigir da **Controladora** o pagamento do valor devido pela **Concessionária**, dispensada ordem de precedência ou subordinação.

CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA - DAS REUNIÕES DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA

A partir da celebração deste **2º Termo Aditivo**, fica facultado à **ANTT** o acompanhamento das reuniões do Conselho de Administração da **Concessionária**.

§ 1º A **Concessionária** deverá remeter à **ANTT** todas as convocações das reuniões previstas do Conselho de Administração, de modo a possibilitar sua respectiva participação.

§ 2º A **Concessionária** encaminhará à **ANTT**, via SEI, comunicado com antecedência mínima de 15 (quinze) dias da data da realização da reunião, bem como sua pauta, de modo a possibilitar a participação da **ANTT**, a ser custeada com recursos próprios.

CLÁUSULA DÉCIMA TERCEIRA - DAS PENALIDADES

O não cumprimento das obrigações estabelecidas no **Contrato de Concessão Original**, neste **2º Termo Aditivo** e na regulamentação específica da **ANTT** configura infração e ensejará a aplicação das penalidades previstas no **Contrato de Concessão Original**, assegurado o direito ao contraditório e à ampla defesa.

§ 1º A apuração de infrações e a aplicação de penalidades seguirá o rito do Processo Administrativo Simplificado, previsto nos artigos 81 a 87 da Resolução ANTT nº 5.083, de 27 de abril de 2016 ou outra que vier a substituí-la.

§ 2º A prática reiterada de infrações poderá ensejar a abertura de processo administrativo visando à desqualificação da relicitação da **Malha Oeste**.

§ 3º Serão consideradas graves, para fins de proposição de desqualificação da relicitação da **Malha Oeste**, as seguintes condutas da **Concessionária**:

- (i) não realizar o levantamento da **Base de Ativos e Base de Passivos**, ou realizá-lo em desacordo com os termos da Cláusula Sexta;
- (ii) não manter, durante todo o prazo deste **2º Termo Aditivo**, a **Garantia de Execução** em favor da **ANTT**, nos termos da Cláusula Sétima;
- (iii) não proceder à reposição do montante integral da **Garantia de Execução**, no prazo de 30 (trinta) dias, contados a partir da data de sua utilização por parte da **ANTT**, nos termos da Cláusula Sétima;
- (iv) transferir o controle da **Concessionária** sem prévia e expressa anuência da **ANTT**.
- (v) distribuir dividendos ou juros sobre capital próprio ou realizar operações que configurem remuneração dos acionistas, nos termos do art. 202, §4º da Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976;
- (vi) reduzir o capital social;
- (vii) ofertar novas garantias em favor de terceiros sem motivo justificado e autorização expressa da **ANTT**;
- (viii) alienar, ceder, transferir, dispor ou constituir ônus, penhor ou gravame sobre bens ou direitos vinculados ao **Contrato de Concessão Original** sem motivo justificado e autorização expressa da **ANTT**;
- (ix) requerer autofalência, decretar falência a pedido de terceiro, ajuizar pedido de recuperação judicial ou apresentar plano de recuperação extrajudicial; e
- (x) não retomar o pagamento das parcelas trimestrais de concessão e arrendamento a que se refere o inciso (xii) do *caput* da Cláusula Décima, nos termos e prazos assinalados.

§ 4º Constituem infrações sujeitas à imposição da penalidade de multa, no valor correspondente a 30.000 (trinta mil) vezes o valor básico unitário a que se refere o **Contrato de Concessão Original**, as

infrações graves a que se refere o §3º desta cláusula.

§ 5º Constituem infrações sujeitas à imposição da penalidade de multa, no valor correspondente a 10.000 (dez mil) vezes o valor básico unitário a que se refere o **Contrato de Concessão Original**, o descumprimento das demais obrigações previstas neste **2º Termo Aditivo** e em seus Anexos.

§ 6º A **ANTT** poderá propor a desqualificação da relicitação da **Malha Oeste** nos casos de infrações reiteradas ou de infrações graves a que se referem o §2º e o §3º desta cláusula ou se não houver a celebração do **Acordo** a que se refere o item 1.1, inciso (i) da Cláusula Primeira em até 180 (cento e oitenta) dias, improrrogáveis, contados a partir da data de vigência deste **2º Termo Aditivo**.

§ 7º Configuradas as hipóteses a que se refere o § 6º desta cláusula, a Superintendência Organizacional competente da **ANTT** deverá autuar processo administrativo específico para proposição de desqualificação da relicitação da **Malha Oeste**.

§ 8º Na hipótese do §7º desta cláusula, a Superintendência Organizacional competente da **ANTT** enviará notificação à **Concessionária**, acompanhada da documentação que fundamenta a proposta de desqualificação, para que a **Concessionária** exerça o contraditório e a ampla defesa, no prazo improrrogável de 15 (quinze) dias, contado do recebimento da notificação.

§ 9º As alegações da **Concessionária** serão analisadas pela Superintendência Organizacional competente da **ANTT**, sendo o processo posteriormente remetido para apreciação da Diretoria Colegiada, que decidirá em instância única sobre a proposição de desqualificação da relicitação da **Malha Oeste**.

CLÁUSULA DÉCIMA QUARTA - DO REAJUSTE

A aplicação da **Tabela Tarifária** do Anexo 1 terá início a partir da vigência deste **2º Termo Aditivo**.

§ 1º Até o início da vigência da **Tabela Tarifária** do Anexo 1, permanecerá em vigor a **Tabela Tarifária** decorrente do **Contrato de Concessão Original**.

§ 2º A **Concessionária** deverá disponibilizar em seu sítio eletrônico na Internet, de forma clara e acessível, a **Tabela Tarifária** vigente.

§ 3º A **Tabela Tarifária** terá o seu primeiro reajuste 12 (doze) meses contados a partir do início da vigência deste **2º Termo Aditivo**, dispensada a apresentação de pleito ou verificação de condição de regularidade da **Concessionária**.

§ 4º A data-base para os reajustes seguintes da **Tabela Tarifária** será a data do primeiro reajuste, de forma que nos anos posteriores os reajustes serão realizados sempre no mesmo dia e mês em que foi realizado o primeiro, dispensada a apresentação de pleito ou verificação de condição de regularidade da **Concessionária**.

§ 5º A aplicação da **Tabela Tarifária** reajustada será autorizada mediante a publicação de ato específico da **ANTT** no **DOU**.

CLÁUSULA DÉCIMA QUINTA - DA VIGÊNCIA

O presente **2º Termo Aditivo** entrará em vigor com a publicação de seu extrato no **DOU**, que se dará após a constituição da **Garantia de Execução**.

CLÁUSULA DÉCIMA SEXTA - DA EXTINÇÃO DA CONCESSÃO

A **Concessão** será extinta por ocasião da celebração do **Novo Contrato de Concessão** entre a **ANTT** e

o **Futuro Contratado**.

§ 1º A extinção da **Concessão** não impede que a **ANTT** promova a apuração de infrações, a aplicação de penalidades decorrentes de descumprimentos durante a sua vigência e a apuração de demais haveres e deveres decorrentes da **Concessão**.

§ 2º Após a extinção da **Concessão**, o processo de caducidade instaurado em desfavor da **Concessionária** deverá ser arquivado.

CLÁUSULA DÉCIMA SÉTIMA - DA REVOGAÇÃO DO 2º TERMO ADITIVO

O presente **2º Termo Aditivo** será automaticamente revogado, restabelecendo-se as obrigações previstas no Contrato de Concessão Original, nas seguintes hipóteses:

- (i) desqualificação da relicitação da **Malha Oeste** no âmbito do **CPPI**;
- (ii) não comprovação, pela **Concessionária**, de inexistência de regime de recuperação judicial, recuperação extrajudicial ou falência, para os fins do disposto no art. 14, §4º da Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, no prazo de até 60 (sessenta) dias, a contar da vigência deste **2º Termo Aditivo**; e
- (iii) ausência de interessados na segunda sessão para recebimento de propostas no processo de relicitação da **Malha Oeste**, observado o disposto no art. 20 da Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017.

Parágrafo único. A ocorrência das hipóteses previstas no caput desta cláusula implicará:

- (i) a retomada do processo de caducidade em desfavor da **Concessionária**;
- (ii) o reestabelecimento automático dos encargos, das obrigações e das condições vigentes antes da celebração do presente **2º Termo Aditivo**;
- (iii) a revogação automática do **Acordo**, da interveniência e solidariedade da **Controladora** previstos neste **2º Termo Aditivo** e das obrigações relacionadas à **Garantia de Execução**.

CLÁUSULA DÉCIMA OITAVA - DA ADERÊNCIA À RELICITAÇÃO

A **Concessionária** declara a sua aderência irrevogável e irretratável à relicitação da **Malha Oeste** e à posterior extinção amigável do **Contrato de Concessão Original**, nos termos da Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017 e do Decreto nº 9.957, de 6 de agosto de 2019.

CLÁUSULA DÉCIMA NONA - DA ARBITRAGEM

As controvérsias decorrentes do **Contrato de Concessão** e seus Anexos, incluídas as disposições deste **2º Termo Aditivo**, que não forem dirimidas amigavelmente entre as **Partes** e que versem sobre direitos patrimoniais disponíveis serão resolvidas por arbitragem, nos termos do Decreto nº 10.025, de 20 de setembro de 2019, ou legislação que venha a substituí-lo, da regulamentação específica da **ANTT** e, no que não conflitar com a presente cláusula, do regulamento da Câmara Arbitral indicada na forma do § 3º desta cláusula.

§ 1º Não serão submetidas à arbitragem questões relacionadas a direitos indisponíveis e outras hipóteses previstas em regulamentação específica da **ANTT**.

§ 2º A arbitragem será conduzida em Brasília, Distrito Federal, Brasil, utilizando-se a língua portuguesa como idioma oficial para a prática de todo e qualquer ato.

§ 3º A arbitragem será conduzida por Câmara Arbitral que esteja credenciada junto à Advocacia-Geral da União, indicada conforme rito previsto na regulamentação específica da **ANTT**.

(i) Inexistente o credenciamento de que trata o § 3º desta cláusula, a **Parte** interessada deverá apresentar requerimento de arbitragem junto à Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional;

§ 5º Caso figure como requerente, a **Concessionária** deverá encaminhar à **ANTT** o requerimento de arbitragem apresentado à Câmara Arbitral, com cópia destinada à Procuradoria Federal junto à **ANTT**.

§ 6º Na hipótese de sentença arbitral condenatória que imponha obrigação pecuniária à União ou às suas autarquias, inclusive relativa a custas e despesas com procedimento arbitral, o pagamento ocorrerá, a exclusivo critério da **ANTT**, por meio de:

- (i) expedição de precatório ou de requisição de pequeno valor;
- (ii) compensação de haveres e deveres de natureza não tributária, incluídas as multas; ou
- (iii) atribuição do pagamento a terceiro, nas hipóteses admitidas na legislação brasileira.

§ 7º O Tribunal Arbitral condenará a **Parte** total ou parcialmente vencida ao pagamento de honorários advocatícios, nos termos do artigo 85 do Código de Processo Civil, ou legislação que venha a substituí-lo, excluído o ressarcimento, por quaisquer das Partes, de honorários contratuais.

§ 8º As **Partes** poderão, nos termos da legislação aplicável, requerer medidas cautelares ou de urgência, na forma prevista em regulamentação específica da **ANTT**, cessando sua eficácia se a arbitragem não for requerida no prazo estabelecido na regulamentação específica da **ANTT**, a contar da data de publicação da decisão.

CLÁUSULA VIGÉSIMA - DISPOSIÇÕES FINAIS

O presente **2º Termo Aditivo** não importa reconhecimento de culpa por parte da **Concessionária**, e, tampouco, da procedência de questões suscitadas pela **Concessionária**, especialmente quanto a eventuais desequilíbrios econômico-financeiros, modificação, renovação ou renúncia a qualquer direito das **Partes**, inclusive no que se refere às ações judiciais nº. 0018095-12.2000.4.02.5101 e nº. 0011143-17.2000.4.02.5101, ressalvadas as seguintes renúncias previstas na Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017 e no Decreto nº 9.957, de 6 de agosto de 2019:

- (i) renúncia ao prazo para a correção de falhas e transgressões e para o enquadramento previsto no §3º do art. 38 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995; e
- (ii) renúncia quanto à sua participação e de seus acionistas diretos ou indiretos no certame de relicitação ou no **Novo Contrato de Concessão** que contemple, integral ou parcialmente, o objeto do **Contrato de Concessão Original**, observado o disposto no art. 16 da Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017.

§ 1º A relicitação da **Malha Oeste** não resultará em qualquer espécie de responsabilidade para o **Poder Concedente** em relação a encargos, ônus, obrigações ou compromissos com terceiros ou com empregados da **Concessionária**, nos termos do art. 12 do Decreto nº 9.957, de 6 de agosto de 2019.

§ 2º Após a extinção da **Concessão**, não poderá ser feito qualquer pagamento aos acionistas, dissolução ou partilha do patrimônio da **Concessionária**, antes que a **ANTT** ateste que os **Bens Reversíveis** estão em situação de reversibilidade, ou sem que esteja cabalmente assegurado o pagamento das importâncias devidas à **ANTT** e à União, a título de indenização ou a qualquer outro título.

§ 3º A **Concessionária** se abstém de requerer o reequilíbrio econômico-financeiro da **Concessão** em virtude das obrigações assumidas neste **2º Termo Aditivo**.

CLÁUSULA VIGÉSIMA PRIMEIRA - DA RATIFICAÇÃO

Ficam mantidas e ratificadas em todos os seus termos, cláusulas e condições estabelecidas no **Contrato de Concessão Original** ora aditado que não tiverem sido retificadas ou alteradas pelo presente **2º Termo Aditivo**.

E, por assim estarem de acordo, as **Partes** assinam o presente **2º Termo Aditivo** em 3 (três) vias, de igual teor e forma, na presença das testemunhas abaixo indicadas.

Pelo **Poder Concedente**, a ANTT:

(assinado eletronicamente)
ALEXANDRE PORTO MENDES DE SOUZA
Diretor Geral
Em exercício

Pela **Concessionária**:

(assinado eletronicamente)
JOÃO ALBERTO FERNANDEZ DE ABREU
Diretor - Presidente

(assinado eletronicamente)
EDUARDO PELLEGRINA FILHO
Vice-Presidente de Custos

Pela **Controladora**:

(assinado eletronicamente)
JOÃO ALBERTO FERNANDEZ DE ABREU
Diretor - Presidente

(assinado eletronicamente)
EDUARDO PELLEGRINA FILHO
Vice-Presidente de Custos

Testemunhas:

(assinado eletronicamente)
MARCELO AMORELLI
CPF: 004.457.236-02

(assinado eletronicamente)
GILSON GONÇALVES DE MATOS
CPF: 024.955.841-60

ANEXO I

TABELA TARIFÁRIA

Observados os termos do **Contrato**, a **Tabela Tarifária** será reajustada anualmente pela **ANTT**, mediante o cálculo da sua Parcela Fixa e Parcela Variável, observada a seguinte fórmula:

$$PF_{n,k} = PF_n * IRT_k$$

Onde:

$PF_{n,k}$ = **Parcela Fixa** da mercadoria “n”, vigente no ano “k”; e

PF_n = **Parcela Fixa** da mercadoria “n”, constante da **Tabela Tarifária** do Anexo 4.

$$PV_{n,k} = PV_n * IRT_k$$

Onde:

$PV_{n,k}$ = **Parcela Variável** da mercadoria “n”, vigente no ano “k”;

PV_n = **Parcela Variável** da mercadoria “n”, constante da **Tabela Tarifária** do Anexo 4.

1) Tabela de Referência

Mercadoria	Parcela Fixa		Parcela Variável				Unidade
	Valor	Unidade	Faixa 1	Faixa 2	Faixa 3	Faixa 4	
			0-400 km	401-800 km	801-1600 km	acima de 1600 km	
Álcool	25,34	R\$/m ³	0,1773	0,1597	0,1419	0,1063	R\$/m ³ .km
Areia	20,27	R\$/t	0,3022	0,2720	0,2418	0,1814	R\$/t.km
Celulose	20,27	R\$/t	0,2178	0,1961	0,1744	0,1307	R\$/t.km
Demais produtos	29,07	R\$/t	0,2660	0,2394	0,2129	0,1597	R\$/t.km
Ferro Gusa	20,27	R\$/t	0,1870	0,1682	0,1496	0,1121	R\$/t.km
Minério de Ferro	20,27	R\$/t	0,1583	0,1423	0,1266	0,0950	R\$/t.km
Produtos Siderúrgicos	20,27	R\$/t	0,1953	0,1758	0,1562	0,1173	R\$/t.km
Soja	20,27	R\$/t	0,1907	0,1717	0,1527	0,1144	R\$/t.km

Fórmula de Cálculo para a Tabela de Referência:

$$T_{Ref} = PF + Dist \times PV;$$

Onde:

T_{Ref} = tarifa máxima a ser cobrada de uma unidade de carga da estação de origem à estação de destino;

PF = parcela fixa, em R\$ por unidade de carga;

PV = parcela variável, em R\$ por unidade de carga; e

$Dist$ = distância em quilômetros, da estação de origem à estação de destino.

ANEXO II

METODOLOGIA PARA LEVANTAMENTO DETALHADO DA BASE DE ATIVOS

1. DO OBJETO

1.1. Definir a metodologia de elaboração do levantamento detalhado da Base de Ativos, nos termos da Cláusula Sexta do 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão (2º Termo Aditivo).

2. DAS DIRETRIZES GERAIS

2.1. O levantamento detalhado da Base de Ativos consiste no levantamento físico e contábil dos ativos de que trata a Cláusula Sexta do 2º Termo Aditivo, em observância às disposições deste Anexo 2.

2.2. O levantamento detalhado da Base de Ativos deverá ser realizado por empresa de auditoria independente contratada pela Concessionária, com comprovada atuação em companhias de capital aberto e registrada junto à Comissão de Valores Mobiliários - CVM. A Concessionária deverá dar conhecimento da empresa de auditoria independente à ANTT.

2.3. O relatório do levantamento detalhado da Base de Ativos deverá permitir à ANTT confirmar a existência e o valor contábil de cada um dos ativos informados, bem como suas características.

2.4. Eventuais ajustes ou adaptações na metodologia ora estabelecida poderão ser propostas pela Concessionária durante o desenvolvimento dos trabalhos, desde que devidamente justificados, cabendo à ANTT a decisão final sobre o assunto.

3. DO LEVANTAMENTO DETALHADO DA BASE DE ATIVOS

3.1. Da indispensabilidade do ativo à prestação do serviço

3.1.1. Os ativos que não estiverem diretamente relacionados à prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas ou à exploração da infraestrutura não serão considerados essenciais à prestação desse serviço, deverão estar claramente assinalados no levantamento detalhado da Base de Ativos, e terão seus valores desconsiderados.

3.1.2. Incluem-se nos ativos não essenciais à prestação do serviço concedido, exemplificativamente, os bens administrativos, tais como móveis, utensílios, veículos não ferroviários, bens em estoque, edificações administrativas, benfeitorias realizadas nestas edificações, terrenos e máquinas e equipamentos não relacionados ao serviço concedido.

3.1.3. As diretrizes constantes na Resolução de Reversibilidade de Bens deverão ser consideradas para fins de caracterização dos ativos como essenciais à prestação do serviço concedido, caso a referida Resolução seja editada antes do prazo para apresentação do levantamento detalhado das Bases de Ativos e Passivos a que se refere a Cláusula Sexta do 2º Termo Aditivo.

3.2. Da Identificação dos Ativos

3.2.1. A identificação deverá conter descrição detalhada que permita a identificação inequívoca de cada um dos ativos, acompanhada do número do registro patrimonial atribuído pela Concessionária, do valor contábil na data-base de setembro de 2020 e de relatório fotográfico com no mínimo 04

(quatro) fotos atuais, registradas em ângulos diferentes.

3.2.2. Na hipótese de benfeitorias em bens arrendados, o número do registro patrimonial deverá ser acompanhado da indicação do Número do Bem Patrimonial – NBP beneficiado.

3.2.3. Peças e componentes, tais como truque, truque com rodas, rodeiro, motor de tração, motor diesel, compressor e gerador, quando agregados a outro bem móvel, estão dispensados de registro fotográfico, desde que indicado o número do registro patrimonial ou do Número do Bem Patrimonial – NBP do ativo subjacente.

3.2.4. Estão também dispensados do relatório fotográfico, os ativos não essenciais à prestação do serviço, de que tratam as subcláusulas 3.1.1 e 3.1.2.

3.2.5. Os ativos deverão conter justificativa de ordem técnica e comercial para a sua aquisição, demonstrando a indispensabilidade à prestação do serviço e aderência aos projetos, orçamentos e cronogramas pertinentes.

3.2.6. A identificação de ativos de infraestrutura e superestrutura deverá conter, também, a cidade, UF, posição quilométrica, trecho ferroviário e coordenadas geográficas em que se deu a intervenção, bem como, na hipótese de obra em andamento, o estágio de implantação em que se encontra.

3.3. **Dos Requisitos de Identificação por Tipo de Ativo e Conta Contábil**

3.3.1. Contas 1.2.3.01.07.001 (Locomotivas) e 1.2.3.01.07.002 (Vagões):

3.3.1.1. número de cadastro no Sistema de Acompanhamento e Fiscalização do Transporte Ferroviário - SAFF.

3.3.1.2. demonstrativo de propriedade, inclusive para vagões e locomotivas adquiridos através de contratos de leasing, comprovada a partir dos documentos fiscais, contratos de aquisição e registros contábeis;

3.3.1.3. na hipótese de peças e componentes, tais como truque, truque com rodas, rodeiro, motor de tração, motor diesel, compressor e gerador, indicar os respectivos vagões e locomotivas nos quais foram utilizados;

3.3.1.4. identificação do fabricante, capacidade nominal de produção, capacidade real de produção, vida útil total, vida útil remanescente, manual de instruções e termo de garantia; e

3.3.1.5. comprovação de que é um bem servível.

3.3.2. Contas 1.2.3.03.04.001 (Benfeitorias em Material Rodante de Terceiros - Locomotivas) e 1.2.3.03.04.002 (Benfeitorias em Material Rodante de Terceiros - Vagões):

3.3.2.1. número de cadastro no Sistema de Acompanhamento e Fiscalização do Transporte Ferroviário - SAFF.

3.3.2.2. descrição detalhada do bem arrendado que recebeu a benfeitoria, incluindo o NBP;

3.3.2.3. na hipótese de peças e componentes, tais como truque, truque com rodas, rodeiro, motor de tração, motor diesel, compressor e gerador, indicar os respectivos vagões e locomotivas nos quais foram utilizados;

3.3.2.4. identificação do fabricante, capacidade nominal de produção, capacidade real de produção, vida útil total, vida útil remanescente, manual de instruções e termo de garantia; e

3.3.2.5. comprovação de que é um bem servível.

3.3.3. Conta 1.2.3.03.02.001 (Benfeitorias em Infraestrutura de Terceiros):

- 3.3.3.1. demonstração de que as benfeitorias foram realizadas na infraestrutura ferroviária da malha concedida;
 - 3.3.3.2. indicar o ato autorizativo emitido pela ANTT; e
 - 3.3.3.3. na ausência de ato autorizativo, apresentar o respectivo projeto de engenharia.
 - 3.3.4. Conta 1.2.3.05.01.001 (Ativo imobilizado em andamento):
 - 3.3.4.1. demonstração de que o projeto foi ou está sendo implantado na infraestrutura ferroviária da malha concedida;
 - 3.3.4.2. relatório de execução do projeto, contendo, no mínimo, descrição detalhada dos materiais, equipamentos e serviços adquiridos e respectivos valores contábeis registrados, cujo valor total do projeto deverá convergir àquele mencionado no Relatório Auxiliar do Imobilizado em Andamento, de que trata a Cláusula Sexta, § 4º do 2º Termo Aditivo.
 - 3.3.4.3. indicar o ato autorizativo emitido pela ANTT; e
 - 3.3.4.4. na ausência de ato autorizativo, apresentar o respectivo projeto de engenharia.
 - 3.3.5. Contas 1.2.3.01.08.001 e 1.2.3.01.08.999 (Máquinas e Equipamentos):
 - 3.3.5.1. demonstrativo de propriedade, comprovada a partir dos documentos fiscais, contratos de aquisição e registros contábeis;
 - 3.3.5.2. identificação do fabricante, capacidade nominal de produção, capacidade real de produção, vida útil total, vida útil remanescente, manual de instruções e termo de garantia; e
 - 3.3.5.3. comprovação de que é um bem servível.
 - 3.3.6. Contas 1.2.3.01.09.001 (Instalações, Edifícios e Dependências):
 - 3.3.6.1. indicar o ato autorizativo emitido pela ANTT;
 - 3.3.6.2. na ausência de ato autorizativo, apresentar o respectivo projeto de engenharia;
 - 3.3.6.3. apresentar cópia da escritura ou certidão de ônus do imóvel que comprove a titularidade da Concessionária; e
 - 3.3.6.4. informar o número de cadastro do imóvel na secretaria de fazenda do município ou do Distrito Federal.
 - 3.3.7. Conta 1.2.3.03.01.001 (Benfeitorias em Imóveis de Terceiros):
 - 3.3.7.1. descrição detalhada do bem arrendado que recebeu a benfeitoria, incluindo o NBP;
 - 3.3.7.2. indicar o ato autorizativo emitido pela ANTT; e
 - 3.3.7.3. na ausência de ato autorizativo, apresentar o respectivo projeto de engenharia.
 - 3.3.8. Demais Contas:
 - 3.3.8.1. Proceder a identificação dos ativos conforme especificado no item 3.2.1 e 3.2.5.
- 3.4. **Da Exclusão de Ativos**
- 3.4.1. Na apresentação do relatório do levantamento detalhado da Base de Ativos, deverão ser identificados, para fins de exclusão, cada um dos ativos constantes com alguma das seguintes características:
 - 3.4.1.1. classificados como inservíveis, de difícil recuperação ou não encontrados;

- 3.4.1.2. constituídos após setembro de 2021;
 - 3.4.1.3. que não sejam de propriedade da Concessionária;
 - 3.4.1.4. não relacionados à prestação do serviço de transporte ferroviário associado à exploração da infraestrutura;
 - 3.4.1.5. não essenciais à prestação do serviço concedido, nos termos indicados na Seção 3.1 deste Anexo 2;
 - 3.4.1.6. benfeitorias em bens de terceiros que não integrem o Contrato de Arrendamento, tais como aquelas realizadas em malha ferroviária ou material rodante de outras concessionárias ou de usuários, ou em bens alugados;
 - 3.4.1.7. investimentos em superestrutura registrados no imobilizado em andamento;
 - 3.4.1.8. investimentos em ativos que não integrem os Relatórios Auxiliares de Composição do Ativo Imobilizado e Intangível e do Imobilizado em Andamento, exigidos neste 2º Termo Aditivo; e
 - 3.4.1.9. investimentos em superestrutura da via permanente, inclusive aqueles registrados nas contas contábeis de 3º grau 1.2.3.01.06.001, 1.2.3.03.03.001 e 1.2.4.08.06.001.
- 3.4.2. Para a caracterização dos vagões e locomotivas da RMO como inservíveis ou de difícil recuperação, deverá ser utilizada a metodologia de identificação dos passivos em material rodante.

ANEXO III

METODOLOGIA PARA ELABORAÇÃO DO INVENTÁRIO DA BASE DE PASSIVOS

4. DO OBJETO

4.1. Definir a metodologia de elaboração do levantamento detalhado da Base de Passivos, nos termos da Cláusula Sexta do 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da Rumo Malha Oeste (**2º Termo Aditivo**), e do estabelecimento de parâmetros necessários aos documentos a serem entregues à ANTT, para fins de validação, por intermédio de levantamento detalhado dos passivos, patrimoniais e ambientais, gerados durante a execução do Contrato de Concessão.

4.2. São considerados passivos ferroviários os descumprimentos contratuais e legais perpetrados pela Concessionária, por ação ou omissão, e que resultam em danos ao patrimônio público arrendado, ao meio ambiente, ou afetam negativamente a prestação do serviço concedido impedindo o seu uso com segurança, ainda que de forma indireta.

4.3. Nos termos das Cláusulas Primeira e Sexta do 2º Termo Aditivo, a Base de Passivos consiste na valoração dos serviços e materiais necessários para a correção de cada um dos passivos patrimoniais e ambientais gerados durante a execução do Contrato de Concessão em razão da degradação do patrimônio público arrendado.

4.4. Os passivos a serem apurados nesse levantamento estão compreendidos ao longo de toda a malha integrante da Concessão e devem se referir à infraestrutura e superestrutura, edificações, equipamentos, vagões e locomotivas, passivos ambientais e passivos relativos a invasões de faixa de domínio e demais terrenos arrendados.

5. DAS DIRETRIZES GERAIS

5.1. O presente documento assenta a obrigação da Concessionária pela identificação e quantificação dos reparos que se mostrarem necessários para o restabelecimento das condições ideais da malha concedida, dos bens arrendados e do meio ambiente.

5.2. O levantamento detalhado da Base de Passivos deverá ser realizado por empresa independente especializada, contratada pela Concessionária. A empresa deverá ter experiência em estudos e projetos atinentes às disciplinas que envolvem os levantamentos. A Concessionária deverá dar conhecimento da empresa independente especializada à ANTT.

5.3. O levantamento da Base de Passivos deverá ser acompanhado de Anotação de Responsabilidade Técnica, de profissional(is) habilitado(s), sobre todo o trabalho realizado.

5.4. Compete à Concessionária, se for o caso, a demonstração documental de eventual ausência de responsabilidade sobre passivos preexistentes à assinatura do Contrato de Concessão Original.

5.5. A demonstração documental poderá se dar por meio de arquivos históricos da RFFSA, arquivos eletrônicos, matérias de jornais, não se limitando a estes.

5.6. Para os passivos demonstrados como anteriores à assinatura do Contrato de Concessão, a Concessionária poderá, de comum acordo com a ANTT, responsabilizar-se pela solução dos problemas, ressaltando-se a eventual necessidade de reequilíbrio do Contrato.

5.7. Eventuais ajustes ou adaptações na metodologia ora estabelecida poderão ser propostas pela Concessionária durante o desenvolvimento dos trabalhos de levantamento dos passivos, desde que devidamente justificados, cabendo à ANTT a decisão final sobre o assunto, tendo-se como objetivo a avaliação dos danos causados ao patrimônio arrendado e ao meio ambiente, e o valor de sua indenização, fazendo-se necessário o levantamento das características dos bens e dos trechos, assim como vistorias nos locais e registros das condições de tais bens.

5.8. As inspeções devem descrever detalhadamente todas as características, tipo e estado de funcionalidade e condição em que se encontram todos os bens e os componentes de cada segmento dos trechos, contemplando:

- a) A completa caracterização e estado de conservação da via detalhando as seções de trilhos-TRs encontrados, ano de laminação, quando possível, os tipos de dormentes nas vias e nas OAE's, fixações, drenagens, lastro restante, ausência de itens;
- b) A condição enraizamento do subleito e a consequente perda de capacidade de suporte, erosões / fugas de aterro, danos a infra e superestrutura da via e suas localizações;
- c) Furto de bens ferroviários e caracterizações;
- d) O estado de conservação de todas as partes de OAE's e sinais de danos e riscos estruturais;
- e) As Passagens em Nível - PN's existentes, calçadas laterais à via, ausência ou retirada dos seus componentes, as obras rodoviárias executadas interferentes com a via, mesmo dentro dos perímetros urbanos, aterramento da via ou utilização de seu leito ferroviário para outros fins;
- f) As invasões de terceiros ou exploração da faixa de domínio da ferrovia, inclusive por plantações ou outro tipo de uso, cercamento, edificações, retirada da grade de trilhos, dormentes, escavações de taludes e danos na plataforma;
- g) As edificações operacionais e condição de suas classificações de conservação, necessidade de reparos, demolidas, imóveis não encontrados com informações

precisas a respeito de suas localidades, o material rodante, o meio ambiente, as áreas degradadas e suas recuperações, inclusive de assoreamentos e erosões;

h) O Relatório Fotográfico das inspeções, caracterizando as diferentes situações encontradas em cada um dos bens, entre outros;

i) Fichas de inspeção individualizadas de cada bem. No caso de bens imóveis e bens móveis, adotar os modelos anexos à Instrução Normativa nº 31/DNIT/SEDE, de 21 de outubro de 2020, ou norma que a venha substituí-la, conforme fichas de inspeção disponibilizados no sítio oficial do DNIT: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/central-de-conteudos/atos-normativos/tipo/instrucaonormativa/2020/anexos/fichas-de-inspecao>;

j) A avaliação de Danos e a Estimativa do Valor de Ressarcimento com base nos serviços, peças e materiais necessários à completa recuperação patrimonial, além de valor de ressarcimento relativo ao uso indevido de terrenos concessionados, referentes às áreas invadidas por terceiros.

5.9. Após a apuração dos passivos, o valor referente aos passivos de todas as categorias será contabilizado, para fins de cálculo da indenização devida pela extinção da Concessão.

5.10. **Todos os valores envolvidos no cálculo dos passivos, para todas as categorias, deverão ser apresentados na data base de setembro de 2021.**

DA INFRA E SUPERESTRUTURA DOS TRECHOS FERROVIÁRIOS

6. DA METODOLOGIA PARA AVALIAÇÃO DA INFRA E SUPERESTRUTURA FERROVIÁRIAS

6.1. A presente metodologia de apuração da indenização se aplica à via permanente de toda a Malha Oeste, devendo os relatórios ser apresentados por trechos, com a descrição detalhada dos seus subtrechos, identificação de estaqueamento, incluindo as extensões de vias secundárias em pátios, terminais, estações e outras, inclusive seus AMVs.

6.2. A subdivisão de cada um dos trechos se dará em componentes de superestrutura (trilhos, dormentes, fixações, lastro e aparelhos de mudança de via) e infraestrutura (sistemas de drenagem, plataforma, cortes, aterros, obras de arte especiais e sinalização ferroviária).

6.3. Os trabalhos de inspeção e de quantificação da indenização devida para um trecho ferroviário devem ser elaborados considerando o objetivo de levar a ferrovia a voltar a apresentar condições apropriadas à operação de transporte ferroviário de cargas, de forma a se garantir a operação ferroviária com segurança, tendo como referência a Instrução Normativa nº 31/DNIT/SEDE, de 21 de outubro de 2020, sem prejuízo de eventuais adequações, desde devidamente justificadas, observando o que segue:

6.4. A questão principal para equacionamento da estimativa do ressarcimento não se constitui simplesmente em se estimar o valor que corresponde à obra de recuperação estradal no pressuposto da retomada do tráfego no trecho em condições normais de circulação de trens, mas sim a de determinar qual situação inicial de operacionalidade do trecho deve-se tomar como referência para o estabelecimento do ressarcimento dos bens inexistentes ou inservíveis.

6.5. A estimativa de custos relacionada à recomposição da via permanente deve considerar materiais em disponibilidade no mercado fornecedor ferroviário atual, tendo em vista que alguns materiais, como por exemplo, trilhos TR-37 e TR-45, não são mais encontrados no mercado regular de fornecimento, assim como, do ponto de vista estrutural, não seriam mais adequados às condições de

tráfego equivalentes aos trechos operacionais da própria Arrendatária, no patamar de assegurar condições mínimas de segurança ao fluxo operacional.

6.6. Dessa forma, é necessário considerar a vocação operacional dos trechos em questão, de acordo com o perfil da operação ferroviária que se tinha anteriormente. Ou seja, deve-se buscar, com esta atividade, considerar patamares compatíveis com a vocação de cada trecho.

6.7. Outrossim, tendo em vista que, se a manutenção da via permanente tivesse sido realizada para garantir a trafegabilidade do trecho, esses componentes teriam sido gradualmente substituídos por outros comercialmente viáveis, como trilhos de perfil TR-57 ou superior, ou de padrão de utilização mais atual, como a implantação da fixação elástica, podendo-se, por conseguinte, adotar o mesmo raciocínio para os demais componentes como dormentes, altura e especificação do lastro, aparelhos de mudança de via, dentre outros.

6.8. Deverão ser consideradas as seguintes premissas gerais para a estimativa do ressarcimento:

- a) Recomposição da via permanente em padrões de garantia de tráfego regular e segurança ao transporte;
- b) Manutenção das características geométricas horizontais e verticais do traçado original, não se promovendo correção de raios ou rampas;
- c) Recomposição da infraestrutura da via permanente às condições da geometria transversal original, onde for constatado desmoronamento, solapamento do terrapleno e drenagem insuficiente ou inexistente;
- d) Não intervenção no subleito com fins de recuperação da capacidade de suporte, compensando-se com uma superestrutura mais resistente a eventuais adensamentos do corpo estradal;
- e) Manutenção das obras de arte especiais em estado de conservação classificadas de ruim a regular e reconstrução das inexistentes, considerando-se que apresentam resistência estrutural para o tráfego de trem tipo pré-estabelecido.
- f) Substituição de todos os trilhos TR-45, TR-37 ou TR-32, independente do estado de conservação, por trilhos de perfil TR-57;
- g) Retirada, para substituição, dos materiais da superestrutura existente, classificados como ruins ou péssimos, tais como trilhos, dormentes, fixações rígidas e aparelhos de mudança de via;
- h) Dormentes em bom ou regular estado de conservação poderão ser reutilizados e o lastro não contaminado, reciclado e reaplicado na via;
- i) Desmatamento e limpeza das áreas da via permanente abandonadas e tomadas pela vegetação;
- j) Recomposição dos taludes de cortes e aterros;
- k) Regularização do leito da via permanente. Não se considera nesta estrutura a construção de sublastro;
- l) Construção de valetas de proteção de cortes e aterros;
- m) Recomposição de todo o sistema de drenagem da via permanente ao longo de todo o trecho;
- n) Montagem e lançamento da nova grade composta por trilhos, dormentes, fixações elásticas e lastro;

o) Fechamento da faixa de domínio com cerca de 4 fios;

p) Implantação de cruzamentos em nível sinalizados nas regiões das estações e mais dois não sinalizados entre estes;

6.9. Não serão considerados os custos de mobilização, desmobilização e implantação de canteiros de obras.

6.10. DA SUPERESTRUTURA

A. Dos Trilhos:

1. A Concessionária deverá definir o parâmetro mínimo aceitável de desgaste para considerar o trilho como servível, de acordo com o perfil, segundo as normas e bibliografia técnica consideradas no inventário.
2. A quantificação de trilhos inservíveis deverá ser realizada por meio de prospecção visual ou por equipamento específico capaz de determinar os defeitos em trilhos, conforme classificação.
3. Caso no momento do levantamento a superestrutura esteja completamente encoberta por materiais que impossibilitem a visualização dos trilhos, estes deverão ser considerados como inservíveis para efeitos de apuração, salvo se a Concessionária optar por realizar a desobstrução necessária à perfeita prospecção.
4. Caso pretenda a RMO considerar o aproveitamento de material, deverá realizar a quantificação por meio de prospecção visual ou por equipamento específico capaz de determinar aceitabilidade do trilho como servível, providenciando a marcação deles para a apuração da quantidade individualizada.
5. A quantificação final da necessidade de substituição de trilhos, incluindo material e serviço, será dada pela soma da extensão de todos os segmentos classificados como inservíveis ou inexistentes, de ambas as fileiras de trilhos, incluindo as linhas de desvio, e a totalização consolidada por trecho e tipo de perfil.

B. Dormentes:

1. Consideram-se como inservíveis os dormentes que apresentarem-se deteriorados, rachados, sem condições de pregação, quebrados, queimados, com afundamento de placa, decapitados ou fraturados.
2. Dormentes completamente encobertos, impossibilitando a sua visualização, deverão ser considerados como inservíveis para efeitos de apuração, salvo se a Concessionária optar por realizar a desobstrução necessária à perfeita prospecção.
3. Caso pretenda a RMO considerar o aproveitamento de material, deverá realizar a quantificação por meio de prospecção visual ou por equipamento específico capaz de determinar a aceitabilidade, providenciando a marcação deles para a apuração da quantidade individualizada.
4. A quantificação de dormentes inservíveis ou ausentes deverá ser realizada por meio de prospecção visual ou por equipamento específico capaz de determinar as situações acima indicadas.
5. A quantificação final da necessidade de substituição ou reposição de dormentes, incluindo material e serviço, será dada por trecho, considerando a soma de todos os dormentes classificados como inservíveis”, com totalização consolidada por tipo (material e bitola) de dormente.

C. Fixações

1. São considerados conjuntos de fixações inservíveis aqueles que não desempenhem a sua função por ausência ou desgaste de seus componentes.
2. A caracterização de um conjunto de fixação como inservível se dará quando:
3. O conjunto estiver ausente;
4. O conjunto não estiver preso firmemente ao dormente ou aos trilhos por falha de seus elementos; ou
5. O conjunto possuir elementos quebrados, defeituosos ou faltantes.
6. Conjuntos de fixações completamente encobertos, impossibilitando a sua visualização, deverão ser considerados como inservíveis para efeitos de apuração, salvo se a Concessionária optar por realizar a desobstrução necessária à perfeita prospecção.
7. A inspeção das fixações deverá ser realizada por meio de prospecção visual e deverá ser realizada a cada unidade de conjunto de fixação do trecho analisado, devendo ser classificado como inservível ou ausente se enquadrado nos parâmetros apresentados acima.
8. Caso o inventário da RMO considere que algumas das fixações estejam em condições de reemprego, deverá comprovar que: a) Os dispositivos não estão ausentes no todo ou em parte ao longo dos trechos e em suas vias secundárias; b) O conjunto promove fixação adequada e firme dos trilhos aos dormentes, garantindo a estabilidade da via em condições de variação térmica máxima da região; c) Que garantem as funcionalidades das juntas em modernidade da técnica exigida; d) O conjunto possui todos os elementos íntegros, sem defeitos ou deformados ou faltantes; e) As fixações encontram-se compatíveis com as talas de junção existentes, os comprimentos das barras de trilhos e as variações térmicas de cada uma das regiões; e f) Que as extremidades das barras de trilhos não estejam deformadas e quebradas por batidas repetidas das rodas do material rodante em razão de desregulagem da abertura.
9. A quantificação de fixações para reemprego pelo levantamento, caso seja esta a opção da Concessionária, deverá ser realizada por meio de prospecção visual em cada unidade de conjunto de fixação do trecho analisado, classificando cada peça como de reemprego, se enquadrado nos parâmetros de eficiência apresentados acima.
10. A quantificação final da necessidade de substituição ou reposição, incluindo material e serviço, será dada considerando a soma de todos os conjuntos de fixações classificados como “inservível”, e a totalização consolidada por tipo de fixação (rígida com prego de linha, rígida com tirefond, ou elástica: pandrol, deenik, geo, fast clip, dentre outros).

D. Lastro

1. O lastro será classificado como inservível quando apresentar altura e conformação física incompatível com a seção de projeto para o trecho, bem como quando apresentar perda de suas propriedades drenantes e/ou estruturais, ou elevada produção de finos por insuficiência de índices máximos de abrasão e, portanto, não obedecendo a característica técnica exigível e de granulométrica estabelecida em norma específica da ABNT.
2. Lastros contaminados, colmatados por bombeamentos, imersos em águas, ou com sedimentos retidos por assoreamento, acarretarão sua classificação como inservível para efeitos de apuração.
3. Lastros encobertos por vegetação, impossibilitando a sua visualização, ou tomados pelo enraizamento da vegetação intensa também deverão ser considerados como inservíveis.
4. A quantificação de lastro inservível deverá ser realizada por meio de prospecção visual ou por equipamento específico capaz de determinar as suas condições físicas.

5. Deverá ser informado o percentual de lastro classificado como inservível com as respectivas classificações.
6. A quantificação final da necessidade de reposição de lastro, incluindo material e serviço, será dada por trecho, considerando a soma de todos os segmentos classificados como “inservível” ou “ausente”, em metros e metros cúbicos.
7. Caso pretenda o levantamento da RMO considerar algum segmento de via com lastro adequado para permanecer em serviço, deverá comprovar que não estejam contaminados, colmatados os seus grãos, encobertos por solos, sedimentos e vegetação, estejam adequados em altura e ombros, com granulometria em respeito à norma técnica, de resistência a abrasão e de segurança dos transportes.
8. A quantificação de lastro reaproveitado deverá ser realizada por meio de prospecção e ensaios que comprovem o atendimento às exigências da Norma Técnica aplicável e a segurança dos transportes.

E. Aparelhos de mudança de via – AMV

1. A quantificação de AMV deverá ser realizada por meio de prospecção visual em cada derivação de vias existentes no trecho analisado, mesmo que inexistentes os AMV's nestes locais. Deverá ser registrada uma ficha de inspeção com todos os dados do AMV, tipo do trilho, abertura, comprimento das agulhas, a sua posição geográfica, a posição relativa em função do pátio (inferior ou superior no sentido da quilometragem), posição no número da linha desviada relativamente à Linha Principal (número do desvio par à direita e número do desvio ímpar à esquerda). Nesta ocasião, a inspeção promoverá a operação manual do AMV que deverá mostrar facilidade, sem travamento de qualquer de suas partes móveis.
2. A classificação como inservível ou ausente, naquilo que couber, obedecerá às mesmas condições apresentadas para trilhos, acrescidas dos defeitos significativos em seus componentes específicos que impossibilitem sua utilização completa e segura.
3. Também os AMV's cobertos por sedimentos e vegetação ou com oxidação das partes móveis, e em especial das placas gêmeas e máquina de chave e agulhas, serão classificados como inservíveis.
4. A quantificação final da necessidade de substituição ou reposição, incluindo material e serviço, será dada pela soma de todos os AMVs no trecho classificados como “inservível” ou “ausente”, com totalização consolidada por tipo (abertura, bitola, perfil) de aparelho.

6.11. DA INFRAESTRUTURA

A. Sistemas de drenagem

1. Os sistemas de drenagem, como bueiros tubulares e celulares, bocas e alas, sarjetas, valetas, canaletas e outros com ou sem revestimento, passagens de fauna, drenos e demais dispositivos de proteção do corpo estradal contra deflúvios, águas de superfície e profundas serão classificados como inservíveis quando não desempenharem adequadamente a sua função de escoamento dos deflúvios de chuvas intensas da região, por deterioração, defeitos, falhas ou desgastes em suas estruturas, causando perda ou deficiência em suas capacidades drenantes.
2. Também serão considerados inservíveis as drenagens inexistentes ou ausentes ao longo da extensão das plataformas e taludes quando a situação local não se demonstrar adequada à preservação da integridade da superestrutura e da infraestrutura ferroviária sem esta proteção.
3. Sistemas de drenagem encobertos, impossibilitando a sua visualização, deverão ser considerados

como inservíveis, para efeitos de apuração, salvo se a Concessionária optar por realizar a desobstrução necessária à perfeita prospecção.

4. A inspeção dos sistemas de drenagem deverá ser realizada por meio de prospecção visual e em cada unidade de sistema de drenagem do trecho analisado, devendo ser registrada a posição quilométrica, geográfica, as dimensões, os tipos de revestimento, características gerais, funções e classificado como “inservível” se enquadrado nos parâmetros apresentados anteriormente.
5. A quantificação final da necessidade de substituição ou reposição, incluindo material e serviço, será dada pela soma de todos os sistemas de drenagem classificados como “inservível” ou “ausente”, com totalização de acordo com o tipo e a unidade de medição de cada dispositivo.

B. Plataforma, cortes e aterros

1. As plataformas, cortes ou aterros serão classificados como irregulares quando apresentarem erosões ou qualquer outro tipo de defeito ou falha, em especial aqueles que comprometam ou possam vir a comprometer a integridade da infraestrutura e da superestrutura ferroviária.
2. A inspeção de plataformas, cortes ou aterros deverá ser realizada por meio de prospecção visual e deverá ser feita em toda a extensão de plataforma e a cada unidade de corte ou aterro do trecho analisado, devendo ser registrada a posição quilométrica, geográfica, as dimensões, os tipos de revestimento, características gerais, e classificada em “regular” ou “irregular”, de acordo com o seu estado aparente de conservação e seu risco presumido à integridade da infraestrutura e superestrutura ferroviária, bem como o consequente comprometimento à segurança do transporte ferroviário de cargas.
3. Caso a opção da RMO for a de reaproveitamento parcial da plataforma existente, em trechos específicos em que se demonstre apenas visualmente a sua sanidade e bom funcionamento, a Concessionária deverá identificá-los e quantificá-los.
4. A quantificação final da necessidade de substituição ou reparação de plataformas, cortes e aterros será dada pela soma no trecho de todos aqueles que obtiverem a classificação “irregular” no âmbito do trecho analisado, englobando os danos que tiverem ocorrido, com totalização de acordo com o tipo de serviço.
5. Erosões em taludes de cortes e aterros ou em saídas d’água, bueiros, áreas de empréstimo, bota-fora ou áreas degradadas em geral devem ser tratados no item relativo ao Passivo Ambiental.

C. Obras de Arte Especiais

1. As obras de arte especiais serão classificadas como irregulares quando apresentarem pelo menos uma das seguintes deficiências: desgastes excessivos ou defeitos, falhas, oxidação de estruturas metálicas, aparelhos de apoio danificados ou danos aparentes que comprometam a integridade física e a condição de uso prevista.
2. Deverá ser realizada inspeção em cada unidade obra-de-arte especial do trecho analisado, por meio de prospecção visual, devendo ser registrada sua posição quilométrica, geográfica, suas dimensões, características gerais, e classificação em “regular” ou “irregular”, de acordo com o seu estado aparente de conservação e seu risco presumido de comprometimento à segurança do transporte ferroviário de cargas.
3. Nos casos em que se fizer necessário, a obra de arte especial deverá ser submetida a inspeção técnica por profissional habilitado, nos termos das especificações técnicas do DNIT para esta atividade, sem detrimento da realização de testes e ensaios que atestem a resistência de concretos e suas capacidades estruturais.

4. A quantificação final da necessidade de substituição ou reparação de obras de arte especiais será dada pela soma de todas aquelas que obtiverem a classificação de “irregular” ou “ausente” no âmbito do trecho analisado.

D. Sinalização

1. A sinalização deve obedecer ao ROF - Regulamento de Operação Ferroviária aprovado pela Concessionária, às normas da RFFSA e FEPASA, bem como as normas da ABNT relativas ao assunto.
2. A sinalização será classificada como irregular quando apresentar defeitos, falhas e danos aparentes, desgastes excessivos, ausência ou quando não atender aos padrões técnicos e normas atuais, comprometendo a sua clara identificação e, por conseguinte, a segurança e fluidez do transporte ferroviário de cargas.
3. A sinalização será considerada ausente quando esta se mostrar necessária pelas normas acima indicadas e não estiver disponível no local de forma satisfatória.
4. A inspeção das sinalizações deverá ser realizada por meio de prospecção visual, ao longo das vias, principalmente quando determinado ponto do trecho, por determinação normativa, revelar a necessidade de sinalização, oportunidade em que deverá ser classificada em “regular”, “irregular” ou “ausente”, de acordo com o caso, bem como registrar a posição quilométrica, tipo de sinalização, descrição da irregularidade, dentre outras informações que se fizerem necessárias.
5. A quantificação final da necessidade de substituição, reposição ou instalação será dada pela soma de todas as ocorrências consideradas como “irregular” ou “ausente” no trecho analisado, com totalização de acordo com o tipo de sinalização.

6.12. DA ELABORAÇÃO DO RELATÓRIO FINAL DO PASSIVO DE INFRA E SUPERESTRUTURA DOS TRECHOS A SEREM DEVOLVIDOS

6.12.1. Com base nas informações obtidas na fase de prospecção do levantamento dos passivos, a Concessionária apresentará relatório final, em meio digital, dividido por trechos ferroviários, no qual apresentará o levantamento e diagnóstico da situação, bem como as características da superestrutura e da infraestrutura ferroviária existente, quantificando o montante a ser indenizado na Base de Passivos.

6.12.2. Para a validação e homologação dos relatórios de passivos na infra e superestrutura dos trechos ferroviários pela ANTT, a Concessionária deverá ainda apresentar proposta de indenização pelos danos causados representado por proposta orçamentária de todos os materiais e serviços do Plano de Intervenções e englobando seus custos diretos e indiretos, inclusive de canteiro central e BDI, além das fontes de material, distâncias de transporte e cronograma físico-financeiro da sua execução, com base nos custos unitários do SICRO ou SICFER.

6.13. CRITÉRIOS PARA A PRECIFICAÇÃO DOS SERVIÇOS DE REPAROS – INDENIZAÇÃO DOS PASSIVOS

6.13.1. Os procedimentos a serem adotados para a valoração da indenização referente aos passivos de infra e superestrutura terão como referência a Instrução Normativa nº 31/DNIT SEDE, de 21 de outubro de 2020, e anexos, sem prejuízo de adequações consideradas necessárias, e observando as premissas estabelecidas no item 6.1 a 6.9.

6.13.2. Subsidiariamente às fontes de custos unitários apontadas nos documentos acima, em observância ao Decreto nº 7.983, de 8 de abril de 2013, poderão ser utilizadas as tabelas referenciais do Sistema de Custos Referenciais Ferroviários – SICFER, e do Sistema Nacional de Pesquisa de Custos e

Índices da Construção Civil – SINAPI e, quando não houver, outro valor referencial já aceito pela ANTT em ocasião diversa.

DOS BENS IMÓVEIS

7. DA CONCEITUAÇÃO DE PASSIVOS REFERENTES A BENS IMÓVEIS

7.1. Trata-se dos bens arrendados, conforme elencados no Anexo II ao Contrato de Arrendamento nº 037/96 e seus respectivos Termos Aditivos, e no Anexo II do Contrato de Arrendamento nº 047/98 e seus respectivos Termos Aditivos, especificamente para o trecho compreendido entre Mairinque (SP) e Bauru (SP) a que se refere a Resolução ANTT nº 1.010, de 28 de junho de 2005, ao longo de toda a Malha Oeste.

7.2. O levantamento da Base de Passivos compreende os danos causados às edificações, sejam eles decorrentes de acidentes, descumprimentos contratuais perpetrados pela Concessionária ou outros, mesmo que preexistentes ou causados por terceiros.

7.3. A Concessionária RMO deverá realizar inspeções e vistorias em todos os bens imóveis, e apresentar o levantamento dos passivos e dos reparos necessários, por intermédio de relatórios circunstanciados de inspeção, levantamentos de campo e orçamentos da indenização dos passivos, que serão objeto de avaliação pela ANTT.

7.4. DA METODOLOGIA PARA AVALIAÇÃO DOS PASSIVOS EM BENS IMÓVEIS

7.4.1. Do levantamento das informações e vistoria das edificações

7.4.1.1. Para o levantamento do passivo de bens imóveis, deverão ser realizadas vistorias in loco em todas as edificações ainda incorporadas ao Anexo II do Contrato de Arrendamento nº 037/96 e ao Anexo II do Contrato de Arrendamento nº 047/98, especificamente para o trecho compreendido entre Mairinque (SP) e Bauru (SP) a que se refere a Resolução ANTT nº 1.010, de 28 de junho de 2005.

7.4.1.2. Nas vistorias, serão cadastradas, relatadas e feitos registros fotográficos das edificações em todas as suas partes, incluindo fachada, alvenarias e paredes, portas, janelas, telhados, coberturas, instalações elétricas, hidráulicas, terreno, acessos viários e outros, destacando-se os aspectos relevantes e característicos do seu padrão construtivo e estado de conservação e funcionamento de todas as suas partes no momento de realização do levantamento.

7.4.2. Das fichas de inspeção das edificações

7.4.2.1. Durante as vistorias, deverão ser preenchidas fichas de inspeção de campo individualizadas para cada uma das edificações, com todas as informações requeridas no modelo anexo à Instrução Normativa nº 31/DNIT/SEDE (Anexo XIX - FORM-CGPF-037).

7.5. DA PROPOSTA DE INDENIZAÇÃO

7.5.1. Ao final da fase de levantamento, deverá ser apresentado relatório técnico, em meio digital, contendo um resumo da situação das edificações com todos os danos verificados, pela metodologia do DNIT para esta finalidade.

7.5.2. O relatório técnico será acompanhado:

- a) das fichas de inspeção das edificações vistoriadas; e
- b) de relatório fotográfico das edificações.

7.5.3. A Concessionária deverá descrever e apresentar as irregularidades identificadas em cada um dos bens, devendo incluir proposta de indenização abrangendo todas as perdas e danos causados ao

patrimônio.

7.5.4. Bens Arrendados que não tenham sido localizados pelas vistorias em campo devem ser considerados demolidos ou perdidos para terceiros. A avaliação da indenização nestes casos se dará pela área total que constar da sua descrição pelo Anexo II do Contrato de Arrendamento original ou pelas plantas cadastrais da extinta FEPASA. Na comprovada falta desta informação, o Bem não localizado deverá ter sua descrição comparada com outros de mesma natureza e função para fins de sua avaliação dimensional devidamente justificadas.

7.5.5. O custo estimado de indenização será calculado conforme metodologia adotada pelo DNIT.

7.5.6. Em caso de edificação em ruínas ou condenada estruturalmente, a Concessionária deverá se responsabilizar pela demolição da edificação e limpeza da área, salvo nos casos de preservação da memória histórica e cultural, sendo que o valor a título de indenização será considerado no relatório final da Base de Passivos

7.5.7. As indenizações dos passivos em Bens Imóveis deverão estar incluídas nos relatórios técnicos à cargo da Concessionária, independente de quem seja a responsabilidade pelo dano causado.

7.5.8. Os cálculos do valor indenizatório das edificações operacionais devem ser demonstrados por relatório circunstanciado, e realizados de acordo com a metodologia e os parâmetros estabelecidos pelo DNIT, conforme Instrução Normativa nº 31/DNIT/SEDE, de 21 de outubro de 2020, à qual se deve incluir: Identificação do trecho, Relatório Fotográfico, Planilha de cálculo de depreciação e indenização, invasões na faixa de domínio com a estimativa de ressarcimento deste passivo.

7.5.9. As planilhas de custo para indenização, referentes aos imóveis, devem ser elaboradas utilizando-se como parâmetro o CUB (Custo Unitário Básico) disponibilizado pelo Sinduscon, com depreciação pelo método de Ross-Heidecke, tendo em vista a idade aparente e o estado de conservação dos imóveis.

DOS BENS MÓVEIS

8. DA CONCEITUAÇÃO DE PASSIVOS REFERENTES A BENS MÓVEIS

8.1. Compreende os danos causados ao material rodante e demais veículos e equipamentos arrendados à Concessionária, conforme elencados no Anexo II do Contrato de Arrendamento nº 037/96, sejam eles decorrentes de acidentes, descumprimentos contratuais perpetrados pela Concessionária, abandonos ou de qualquer natureza, mesmo que preexistentes à assinatura do Contrato de Concessão.

8.2. DA METODOLOGIA PARA AVALIAÇÃO DOS BENS MÓVEIS

8.2.1. Do levantamento das informações e inspeções

8.2.1.1. Para o levantamento deste passivo, deverão ser realizadas inspeções individualizadas em todos os Bens Móveis descritos no Anexo II do Contrato de Arrendamento nº 037/96, englobando vagões, locomotivas, guindastes de socorro, equipamentos de via, autos de linha, caminhões de serviço ou outros.

8.2.1.2. Devido ao grande número de bens existentes, a Concessionária deverá priorizar os bens sabidamente inservíveis, bem como àqueles que apresentam imobilização por longo período, a ser demonstrado por meio de informação extraída do sistema de controle de operações da empresa. Além destes, deverão ser levantados também os bens de uso considerado ineficiente e/ou comprometido em função de antiguidade e/ou obsolescência.

8.2.1.3. Nas inspeções, serão feitos registros fotográficos do bem móvel levantado, destacando-se os aspectos relevantes e característicos do seu estado de conservação, levando em consideração a metodologia utilizada pelo DNIT para apuração destes danos.

8.2.1.4. As inspeções devem ser realizadas visualmente e conter a localização geográfica do bem. Caso pretenda a RMO considerar o bem como “aproveitável”, deve caracterizar este atributo com emprego de equipamentos manuais para aferição de medidas de tolerância de desgastes, deformações e de detecção de trincas e fissuras, e abranger todas as suas partes e componentes fixos ou móveis que, neste segundo caso, deverão ser acionados e testados para comprovarem adequada funcionalidade da operação.

8.2.1.5. Os bens classificados com “aproveitáveis” ou de “reemprego” deverão ter todos os seus **Subsistemas Mecânicos e Estruturais** inspecionados e com integridade conferida, avaliada e ter sido acionado seu funcionamento pelas inspeções da RMO e devidamente comprovado, por profissional do setor, com registro de ART, no decorrer do levantamento dos passivos, de forma a concluir sobre seu estado de conservação e de funcionamento adequado ao uso a que se destina.

8.2.1.6. Na condição de “sucata”, o valor residual do bem é o peso em kg de todas as suas partes que devem ser informadas pelo Relatório do levantamento em conjunto com o valor do bem original em estado de novo e devidamente depreciado. A condição de “reemprego” exige testes de funcionamento e a completa orçamentação para todas as peças de reposição e os serviços de reparos necessários por oficina especializada para fins de indenização destes valores. Neste caso, deve o Relatório da RMO comprovar a viabilidade da recuperação do Bem por comparação entre os valores da venda como sucata versus as despesas com a sua recuperação transferidos ao DNIT e o seu valor de mercado como bem usado e recuperado para venda.

8.2.1.7. A classificação do bem como de reemprego dependerá de validação pelo DNIT em função da viabilidade comprovada para cada caso.

8.2.2. **Das fichas de inspeção e Relatório dos Passivos**

8.2.2.1. Durante as inspeções, deverão ser preenchidas fichas individualizadas para cada bem, com todas as informações requeridas nos modelos anexos à Instrução Normativa nº 31/DNIT/SEDE, conforme as categorias abaixo:

- a) Automóveis: ANEXO XIV – FORM-CGPF-008
- b) Vagão e Carro de Passageiro: ANEXO XV – FORM-CGPF-013
- c) Locomotivas: ANEXO XVI – FORM-CGPF-020
- d) Litorina e Auto de Linha: ANEXO XVII – FORM-CGPF-027-040
- e) Equipamentos e Materiais Diversos: ANEXO XX – FORM-CGPF-038
- f) Equipamentos Especiais de Via (Outros): ANEXO XXI: – FORM-CGPF-039

8.2.2.2. Ao final da fase de levantamento, deverá ser apresentado relatório técnico, em meio físico e digital, contendo um resumo da situação dos bens móveis, com o cálculo do valor da indenização dos passivos e danos verificados. O relatório será acompanhado:

- a) das fichas de inspeção dos bens; e
- b) de relatório fotográfico individualizado.

8.3. **DO CÁLCULO DA INDENIZAÇÃO DOS PASSIVOS**

8.3.1. A Concessionária deverá apresentar proposta de indenização pelos danos causados. O custo estimado de indenização será calculado conforme metodologia adotada pelo DNIT.

8.3.2. Em caso de bens móveis sucateados, a Concessionária deverá se responsabilizar pelo processamento e destinação da sucata, salvo nos casos de preservação da memória histórica e cultural.

DA FAIXA DE DOMÍNIO

9. DA CONCEITUAÇÃO DE PASSIVOS DE FAIXA DE DOMÍNIO

9.1. As invasões ocorridas nos imóveis arrendados à Concessionária equiparam-se às invasões na faixa de domínio para os fins deste termo, aí incluídos demais terrenos arrendados porventura invadidos. Para fins deste diagnóstico, serão considerados como passivos a serem indenizados todas as ocupações irregulares nos trechos objeto da Concessão.

9.2. Áreas degradadas na Faixa de domínio ou fora dela, serão tratados como Passivos Ambientais.

9.3. DA METODOLOGIA DE DIAGNÓSTICO DA FAIXA DE DOMÍNIO

9.3.1. A Concessionária deverá indicar a faixa de domínio constante das plantas cadastrais da extinta RFFSA e/ou FEPASA ao longo dos trechos a ela concedidos e em devolução e realizar, por imagens de satélite, registro superficial de toda a extensão das vias identificando as localizações das áreas invadidas.

9.3.2. A Concessionária deverá realizar inspeções in loco nas áreas em que forem identificadas a ocorrência de invasões na faixa de domínio, providenciar relatório fotográfico abrangente das áreas invadidas e registrar em Fichas de Inspeção, no mínimo, as seguintes informações para o seu Relatório:

- a) largura da faixa de domínio no local;
- b) tipo de invasão;
- c) posição geográfica e marco quilométrico do local invadido;
- d) se a área invadida está localizada em perímetro urbano;
- e) extensão da área invadida;
- f) quantidade de unidades presentes nas áreas invadidas;
- g) características construtivas;
- h) distância das invasões em relação ao trilho;
- i) identificação das edificações arrendadas invadidas, se for o caso, conforme consta no Anexo II do Contrato de Arrendamento;
- j) dados básicos de identificação dos ocupantes das edificações da área invadida, como nome e documento de identidade;
- k) medidas judiciais e extrajudiciais já adotadas pela Concessionária para o resguardo das áreas e edificações invadidas, as quais deverão ser comprovadas; e
- l) data estimada da ocorrência das invasões, com os documentos que embasem a estimativa, informando, em cada caso, se são anteriores ou posteriores à assinatura do Contrato de Concessão.

9.3.3. Da elaboração do relatório dos passivos da faixa de domínio

9.3.3.1. Com base nas informações obtidas, a Concessionária apresentará Relatório Final, em meio físico e digital, dividido por trechos ferroviários, no qual apresentará diagnóstico e características

das áreas invadidas e de seu entorno, das ocupações presentes nas áreas invadidas, dos seus ocupantes e conterà ainda:

- a) as imagens de satélites, evidenciando a localização das invasões em relação à linha férrea e às demais edificações vinculadas ao serviço concedido;
- b) relatório fotográfico, com todos os registros das invasões, e
- c) As fichas de inspeção.

9.4. **DA PROPOSTA DE INDENIZAÇÃO**

9.4.1. A Concessionária deverá apresentar proposta de indenização pelos passivos em sua faixa de domínio, calculada conforme metodologia adotada pelo DNIT.

PASSIVOS AMBIENTAIS

10. **DOS CONCEITOS AMBIENTAIS ADOTADOS**

10.1. Passivos Ambientais são as obrigações incorridas, dentro e fora da faixa de domínio, originadas pelo não atendimento às normativas de execução de obras, atividades de operação e à legislação ambiental vigente, bem como as causadas por terceiros e/ou processos naturais, desde que sempre com nexo de causalidade com a execução da atividade ferroviária, podendo acarretar dano ao bem concedido, à sociedade e ao meio ambiente.

10.2. Por remediação de áreas contaminadas entende-se a aplicação de técnicas em área contaminada, visando a remoção, contenção ou redução das concentrações dos contaminantes presentes, de modo a assegurar a reabilitação da área, com limites aceitáveis de riscos à saúde humana e ao meio ambiente.

10.3. Para os fins de levantamento dos passivos, consideram-se também como Passivo Ambiental os danos que decorram da paralisação das atividades de operação ferroviária ao longo dos anos e que resultam na degradação ambiental por ausência de manutenção e vigilância fazendo surgir erosões em taludes de cortes e aterros, assoreamentos de valas e canais, rios e reservatórios naturais de águas, áreas degradadas em geral que exigirão a contratação dos serviços de correção e proteção com alocação de mão-de-obra, equipamentos, materiais e demais recursos necessários à execução do objeto a ser contratado para recuperação e proteção de todas as ocorrências.

10.4. **DA METODOLOGIA DE DIAGNÓSTICO DOS PASSIVOS AMBIENTAIS**

10.4.1. No levantamento dos passivos ambientais, as análises e ensaios laboratoriais que venham a ser executados deverão ser comprovadamente realizados por laboratórios certificados.

10.4.2. A equipe responsável deverá ser composta por profissionais de diferentes campos do conhecimento, conforme a natureza do assunto, devendo constar a Anotação de Responsabilidade Técnica – ART para o trabalho realizado.

10.4.3. Os documentos elaborados deverão levar em consideração normas ABNT e demais legislações aplicáveis.

10.5. **DA FICHA DE CADASTRO DE PASSIVO AMBIENTAL**

10.5.1. Durante as vistorias, deverão ser preenchidas fichas de cadastro de campo individualizadas para cada um dos passivos.

10.5.2. A ficha de cadastro de passivo ambiental deverá ser preenchida individualmente para cada passivo ambiental identificado na malha ferroviária e deverá ser acompanhada de: croquis

esquemáticos, ou qualquer outro documento com imagem que represente a abrangência do passivo, a faixa de domínio e a superestrutura da ferrovia; relatório fotográfico, considerando os diferentes ângulos do passivo; bem como sua localização em relação à via.

10.5.3. Nas fichas de cadastro deverão constar, no mínimo, as seguintes informações:

- a) Identificação da Ferrovia: Trecho, Extensão e Municípios envolvidos
- b) Identificação do Passivo Ambiental: Ocorrência; Km; Coordenadas UTM; Distância da faixa de domínio para cada lado; Comprimento; Largura e Outros.
- c) Histórico da Ocorrência do Passivo: Com informações relativas ao agravamento da situação ao longo dos anos.
- d) Croquis
- e) Relatório Fotográfico
- f) Características do Passivo em relação à Ferrovia: Corte, Aterro, Drenagem, Canais de captação e deságue em bueiros e seus canais, Pontes e Viadutos, Passagens inferiores e superiores à via; Bota-fora, Áreas Degradadas, Superestrutura e Infraestrutura pública interferente, Faixa de domínio, Áreas adjacentes e outras.
- g) Materiais de Construção e Instalações: Caixa de empréstimo; Jazida; Pedreira; Instalações de britagem e usinas; Posto de abastecimento; Oficinas Mecânicas; Instalações Industriais; Usina de dormentes; Canteiro de obras e Caminhos de serviço.
- h) Tipo do passivo (lista não exaustiva):
 1. Relacionados ao solo: a) Erosão, b) Escorregamento de talude, c) Queda de barreira, d) Queda de blocos, e) Deslizamento, f) Recalque, g) Solos expostos, h) Assoreamento do lastro, i) Formação de poeira ()
 2. Relacionados à água: a) Inundação da plataforma, b) Inundação de área adjacente, c) Estagnação de água na plataforma, d) Assoreamento de cursos d'água, e) Poluição/contaminação das águas ()
 3. Relacionados à utilização da faixa de domínio: a) Interseção ou acesso inadequado, b) Uso inadequado da faixa de domínio, c) Invasão da faixa de domínio, d) Risco de acidentes, e) Conflito com trânsito de pedestres, f) Conflito com o transporte de passageiros, g) Risco a infraestruturas públicas, h) Conflito com fontes geradoras de tráfego, i) Conflito com passagem de gado
 4. Relacionados à poluição, resíduos e ruídos: a) Geração de ruídos, b) Poluição do ar, c) Poluição visual, d) Disposição inadequada de resíduos
 5. Relacionados à fauna e flora: a) Riscos a ecossistemas lindeiros, b) Conflitos com passagens de animais silvestres, c) Outros.
- i) Causas Associadas:
 1. À cobertura vegetal: a) Deficiente, b) Sem cobertura, c) Inadequada, d) Corte inadequado, e) Uso de queimadas, f) Ausência de roçadas ()
 2. À drenagem superficial: a) Inadequada, b) Insuficiente, c) Corte inadequado, d) Obstruída, e) Danificada ()
 3. Aos bueiros: a) Inexistentes, b) Insuficientes, c) Obstruídos, d)

- Danificados, e) Mal localizados, f) Inexistência de alas ()
4. Aos recursos hídricos: a) Localização de ferrovia em margem de rio, b) Corpos d'água acima da cota da ferrovia, c) Obstrução de cursos d'água, d) Água parada, e) Despejos de poluentes nas águas ()
 5. Ao Solo: a) Bota-Fora mal localizado, b) Inclinação do talude inadequada, c) Diferentes contatos litológicos, d) Solo saturado, e) Solo de baixo suporte, f) Descalçamento do talude, g) Material solto, h) Compactação inadequada, h) Conformação inadequada ()
 6. À geometria e segurança viária: a) Defeito na linha férrea, b) Deficiência da sinalização, c) Travessia de pedestre inadequada ou inexistente, d) Ausência de dispositivos de segurança viária, e) Inexistência de guarda corpo, f) Guarda corpo quebrado, g) Grande volume de tráfego, h) Rede de infraestrutura mal localizada, i) Uso inadequado da faixa de domínio, j) Inexistência de passa gado, k) Inexistência de cerca na faixa de domínio, l) Ações de vandalismo ()
 7. À Fauna: a) Inexistência de passagem de animais silvestres, b) Outros ()
 8. Outras condições: Relatar

j) Impactos Decorrentes:

1. Ao Meio Físico: a) Assoreamento de Cursos D'água, b) Contaminação de Recursos Hídricos, c) Alteração de Regimes Hídricos, d) Degradação da Paisagem, e) Poluição Sonora, f) Poluição do Solo, g) Poluição Visual, h) Poluição do ar e outros
2. Ao Meio Biótico: a) Invasão de Área de Preservação Permanente, b) Supressão de Mata Ciliar, c) Atropelamento de Animais Silvestres e outros.
3. Ao Meio Antrópico: a) Prejuízo a Lindeiros, b) Interferências em Infraestrutura, c) Prejuízo ao Patrimônio (ferrovia), d) Acidentes, e) Foco de Doenças Endêmicas e outros.

k) Comentários

10.5.4. O Relatório dos Passivos ambientais e intervenções objeto do levantamento da Base de Passivos na RMO é o conteúdo mínimo a ser apresentado, podendo ser acrescido de novos campos, caso seja necessário.

10.6. **DA ELABORAÇÃO DO RELATÓRIO DOS PASSIVOS AMBIENTAIS**

10.6.1. Após a fase de diagnóstico, deverá ser elaborado relatório técnico, com um resumo da situação encontrada na malha ferroviária que deverá conter, pelo menos: o mapeamento e dimensionamento dos passivos, as ações a serem empreendidas, os prazos e estimativas de valores para remediação do passivo ambiental.

10.6.2. O relatório deverá ser acompanhado das fichas de cadastro de passivo ambiental.

10.7. **DA PROPOSTA DE INDENIZAÇÃO**

10.7.1. A Concessionária deverá apresentar o cálculo da indenização pelos passivos ambientais, correspondendo às intervenções para saneamento das irregularidades apontadas nos estudos realizados.

10.7.2. Para a estimativa de custos deverão ser utilizadas as tabelas referenciais do Sistema de Custos Referenciais Ferroviários – SICFER, e do Sistema Nacional de Pesquisa de Custos e Índices da Construção Civil – SINAPI, além de pesquisa de preço de mercado, onde não houver as bases referenciais.

10.7.3. A validação e homologação do relatório final de levantamento de passivo ambiental pela Agência não isentam a Concessionária de suas obrigações legais relativas ao meio ambiente e da sujeição à fiscalização dos órgãos ambientais competentes.



Documento assinado eletronicamente por **ALEXANDRE PORTO MENDES DE SOUZA**, **Diretor Geral em Exercício**, em 19/05/2021, às 11:20, 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 **Joao Alberto Fernandez de Abreu**, **Usuário Externo**, em 19/05/2021, às 14:34, 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 **EDUARDO PELLEGRINA FILHO**, **Usuário Externo**, em 19/05/2021, às 14:42, 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**, **Superintendente Substituto(a)**, em 19/05/2021, às 14:45, 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 **MARCELO JOSÉ BARBOSA AMORELLI**, **Gerente**, em 19/05/2021, às 14:48, 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, informando o código verificador **6466502** e o código CRC **6EC3695E**.