



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DDB

RELATORIA: DDB

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 59/2022

OBJETO: 1ª REVISÃO ORDINÁRIA DO 2º TERMO ADITIVO AO CONTRATO DE CONCESSÃO DA RUMO MALHA PAULISTA S.A. E PROPOSTA DE 4º TERMO ADITIVO

ORIGEM: SUFER

PROCESSO (S): 50500.049426/2021-31

PROPOSIÇÃO PRG: PARECER N. 00119/2022/PF-ANTT/PGF/AGU

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

1. DO OBJETO

1.1. Tratam os presentes autos da 1ª Revisão Ordinária do 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão (Termo Aditivo) da Rumo Malha Paulista S.A. (RMP), nos termos da sua Cláusula 19.2.1, no intuito de revisar o valor de outorga.

1.2. Adicionalmente, os autos tratam também do 4º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão, o qual tem o propósito de corrigir erro material constatado na fórmula de aplicação do Acréscimo à Outorga, alterar Investimentos com Prazo Determinado, e incluir parâmetros para o cálculo da tarifa máxima para o transporte das mercadorias Contêiner Cheio de 53 pés e Contêiner Vazio de 53 pés na tabela Tarifária.

2. DOS FATOS

2.1. O presente processo foi instaurado no dia 2/6/2021 por meio do DESPACHO COCEF (SEI 6687960) exarado pela Coordenação de Cobrança e Equilíbrio Econômico-Financeira da Gerência de Fiscalização Econômico-Financeira (COCEF/GEFEEF). Este tratou de discriminar um deslocamento temporal e uma supressão de investimento que deveriam ser considerados no acréscimo à outorga na 1ª Revisão Ordinária do 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da RMP.

2.2. Em 15/2/2022, a COCEF/GEFEEF formalizou três despachos: DESPACHO COCEF (SEI 10029330), enviado à Gerência de Projetos Ferroviários; DESPACHO COCEF (SEI 10029751), enviado à Gerência de Controle e Fiscalização de Infraestrutura e Serviços; e DESPACHO COCEF (SEI 10039909), enviado à Gerência de Regulação Ferroviária.

2.3. O primeiro Despacho (SEI 10029330) questionou sobre a utilização do valor de Recursos para Desenvolvimento Tecnológico (RDT) e de Recursos de Preservação da Memória Ferroviária (RPMF), previstos no 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão, conforme cláusulas 16.1 e 17.1. O segundo Despacho (SEI 10029751) questionou se a RMP deixou de cumprir com algum dos Investimentos com Prazo Determinado, cujo prazo de conclusão, definido no Caderno de Obrigações, fosse de um ano, contado a partir do início da vigência do 2º termo Aditivo. Por fim, o terceiro Despacho (SEI 10039909) solicitou informações sobre a produção de transporte realizada pela RMP em sua própria malha e na malha de terceiros e e sobre a produção de transporte realizada por terceiros na malha da RMP, ambas relativas ao período entre 28/5/2020 e 27/5/2021.

2.4. No dia 16/2/2022, a Gerência de Regulação Ferroviária exarou o DESPACHO COAME (SEI 10051855) atendendo parcialmente as informações sobre produção de transporte solicitadas pela COCEF/GEFEEF. Posteriormente, nos dias 4 e 7/4/2022, a Gerência juntou aos autos o DESPACHO COAME (SEI 10666397) e o DESPACHO COAME (SEI 10727841) complementando o Despacho inicial com as informações pendentes.

2.5. No dia 17/2/2022, a Gerência de Projetos Ferroviários informou, por meio do DESPACHO GEPEF (SEI 10066955), que a Concessionária não teria realizado, "até o presente momento, a destinação de nenhum valor referente aos RDT e RPMF, nos termos previstos no contrato de concessão".

2.6. No dia 18/2/2022, a Gerência de Controle e Fiscalização de Infraestrutura e Serviços listou os investimentos que não foram concluídos nos prazos fixados no Contrato, conforme DESPACHO COPAF (SEI 10084501).

2.7. Foi elaborada, então, em 29/4/2022, a NOTA TÉCNICA 2417/2022/COCEF/GEFEEF/SUFER/DIR (SEI 1013832), acompanhada da respectiva Planilha de Apuração da 1ª Revisão Ordinária RMP (SEI 11027844) e da Planilha de Cálculo da Tarifa de Contêiner de 53 pés (SEI 11030911), consolidando a proposta para fins da 1ª Revisão Ordinária do 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da Rumo Malha Paulista S.A. Concluiu, ao final, recomendando à Diretoria-Colegiada a aprovação da revisão, cujo resultado é o Acréscimo à Outorga do montante de R\$ 2.504.184,27 (dois milhões, quinhentos e quatro mil cento e oitenta e quatro reais e vinte e sete centavos) a preços de março de 2020, a ser acrescido às parcelas de nº 9 à de nº 155.

2.8. Propôs-se também a formalização do 4º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da Rumo Malha Paulista S/A, o qual altera a Cláusula 4.1.1 (xxix) do Anexo 1, a Cláusula 4.1.3 (ix) do Anexo 1, o Anexo 3 e o Anexo 4, todos constantes do 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da Rumo Malha Paulista S/A.

2.9. O proposta foi então submetida à análise da Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT) e encaminhada para a Concessionária para a devida ciência, conforme OFÍCIO SEI N° 13079/2022/COCEF/GEFEF/SUFER/DIR-ANTT (SEI 11087945).

2.10. A RMP, no dia 6/5/2022, juntou aos autos a Carta 0381/GREG/2022 (SEI1211739) manifestando concordância com a proposta.

2.11. Em 16/5/2022, a PF-ANTT exarou o Parecer 00119/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 11370244) concluindo pela "inexistência de óbices jurídico-formais ao procedimento do feito e consequente análise meritória por parte da Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT".

2.12. Foi então elaborado o RELATÓRIO À DIRETORIA 217 (SEI1371456) propondo à Diretoria Colegiada a mesma conclusão da referida NOTA TÉCNICA 2417/2022/COCEF/GEFEF/SUFER/DIR (SEI 11013832). Os autos foram encaminhados à Diretoria com o alerta de que a publicação dos Atos Administrativos propostos deveria ocorrer até o dia 28/5/2022.

2.13. No dia 17/5/2022, os autos foram, por meio de sorteio eletrônico, distribuídos a esta DDB.

2.14. É o relatório.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. Conforme já exposto, os presentes autos tratam, basicamente, de dois objetos, quais sejam:

- I. 1ª Revisão Ordinária do 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da Rumo Malha Paulista S.A., nos termos da sua Cláusula 19.2.1, com o propósito de revisar o valor de outorga.
- II. 4º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão, com o objetivo de:
 - a. Corrigir erro material constatado na fórmula de aplicação do Acréscimo à Outorga;
 - b. Alterar Investimentos com Prazo Determinado; e
 - c. Incluir parâmetros para o cálculo da tarifa máxima para o transporte das mercadorias Contêiner Cheio de 53 pés e Contêiner Vazio de 53 pés na tabela Tarifária.

3.2. A presente análise processual, portanto, será estruturada em seções tratando de cada tema, sendo a primeira seção dedicada à correção na fórmula de apuração do Acréscimo à Outorga; a segunda, à alteração dos Investimentos com Prazo Determinado; a terceira, à inclusão de parâmetros para o cálculo da tarifa máxima para o transporte das mercadorias Contêiner Cheio de 53 pés e Contêiner Vazio de 53 pés na tabela Tarifária; e a quarta seção, à Revisão Ordinária.

I. 4º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão - Correção da fórmula de aplicação do Acréscimo à Outorga

3.3. O 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da Rumo Malha Paulista S.A., o qual substituiu integralmente os termos e condições previstos no Contrato de Concessão original de 1998, tem como objeto a outorga para a prestação do serviço público de transporte ferroviário de cargas associado à exploração da infraestrutura ferroviária na Malha Paulista. Por meio deste, o prazo da concessão foi prorrogado por 30 anos, contado a partir de 01 de janeiro de 2029.

3.4. Como contrapartida à prorrogação do prazo do Contrato de Concessão Original por 30 anos, foi definida uma contraprestação pecuniária, a título de Valor de Outorga, a ser paga pela Concessionária à ANTT durante a vigência da Concessão. Conforme a Cláusula 18.1.1 do Termo Aditivo, a Concessionária deve pagar 155 parcelas trimestrais de R\$ 88.930.000,00 ao Poder Concedente.

3.5. Tal montante, no entanto, deve ser revisto anualmente em sede de Revisão Ordinária, nos termos da Cláusula 19.2.1 do 2º Termo Aditivo, ocasião em que deverá ser calculado o Acréscimo à Outorga:

19.2. Revisão Ordinária

19.2.1 É a revisão do Valor de Outorga, calculada anualmente mediante a aplicação do Acréscimo à Outorga, nos termos do Anexo 3.

3.6. Tal revisão tem o propósito de, ao alterar o Valor de Outorga, manter o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão em função de: a) atrasos, alteração de prazos ou supressão dos Investimentos Com Prazo Determinado; b) não utilização dos Recursos para Desenvolvimento Tecnológico ou dos Recursos para a Preservação da Memória Ferroviária; e c) compartilhamento de receitas com o Poder Concedente.

3.7. Conforme o Anexo 3 ao 2º Termo Aditivo, o Acréscimo à Outorga é calculado com base nas informações do Relatório de Acompanhamento Anual - RAA, do Caderno de Obrigações, mediante a aplicação da seguinte fórmula:

$$A_{t+2} = AI_{t+2} + AR_{t+2} + AC_{t+2}$$

3.8. Onde:

t: ano estabelecido para a conclusão dos Investimentos com Prazo Determinado, ou para a utilização do recurso para desenvolvimento tecnológico e do recurso para a preservação da memória ferroviária, ou para compartilhamento com o Poder Concedente das receitas que excederem àquelas previstas na modelagem econômico-financeira, contado da publicação, no DOU, do extrato do 2º Termo Aditivo;

A_{t+2} : total de Acréscimo à Outorga, a ser exigido da Concessionária a partir do ano "t+2", pelo prazo remanescente do Contrato de Concessão;

AI_{t+2} : Acréscimo à Outorga a ser exigido da Concessionária a partir do ano "t+2", pelo prazo remanescente do Contrato de Concessão, em decorrência dos Investimentos com Prazo Determinado não concluídos no ano "t";

AR_{t+2} : Acréscimo à Outorga a ser exigido da Concessionária a partir do ano "t+2", pelo prazo remanescente do Contrato de Concessão, em decorrência da não utilização do recurso para desenvolvimento tecnológico, e do recurso para a preservação da memória ferroviária, previstos para o ano "t"; e

AC_{t+2} : Acréscimo à Outorga a ser exigido da Concessionária no primeiro trimestre do ano "t+2", em decorrência do compartilhamento de receitas com o Poder Concedente relativas ao ano "t".

3.9. Em seguida, o Anexo detalha cada termo da fórmula para definir o A_{t+2} . Os termos AI_{t+2} e AR_{t+2} , que apuram, respectivamente, os montantes a serem acrescidos ao Valor de Outorga em função dos atrasos, alterações de prazos e supressão de Investimentos com Prazo Determinado e os montantes a serem acrescidos em função da não utilização dos recursos RDT e RPF, são definidos da seguinte forma:

$$AI_{t+2} = \left[\sum_{i=1}^n \left(\frac{V_{i,t}}{1,1104^t} - \frac{V'_{i,t}}{1,1104^x} \right) * 1,1104^{t+1} \right] * \left[\frac{(1,0265^{z-1}) * 0,0265}{1,0265^z - 1} \right]$$

$$AR_{t+2} = \frac{R_t}{IRT_t} * 1,1104 * \left[\frac{(1,0265^{z-1}) * 0,0265}{1,0265^z - 1} \right]$$

3.10. Conforme explica a área técnica, as primeiras partes de cada uma das fórmulas são utilizadas para a inserção dos valores de Investimentos com Prazo Determinado, RDT e VPMF, tal como disposto no 2º Termo Aditivo.

3.11. As segundas partes de cada fórmula, idênticas em ambas, tratam da divisão dos montantes apurados nos primeiros termos entre as parcelas trimestrais remanescentes do Valor de Outorga. O valor 1,0265 é a taxa efetiva anual de 11,04% trimestralizada e o valor 'z' se refere à quantidade de parcelas trimestrais remanescentes do Valor de Outorga.

3.12. O termo de Compartilhamento de Receita - AC_{t+2} - constante da fórmula para definir o A_{t+2} , no entanto, apesar de integrar o acréscimo ao Valor de Outorga, que constituem parcelas trimestrais, não contém a expressão de divisão dos montantes apurados entre as parcelas trimestrais remanescentes do Valor de Outorga:

$$AC_{t+2} = S_t * 1,1104$$

3.13. De tal forma, segundo a área técnica, fica inviabilizada a aplicação da fórmula do Acréscimo à Outorga (A_{t+2}) constante no Anexo 3 ao Termo Aditivo:

4.11. Estas diferentes características entre as componentes AI_{t+2} e AR_{t+2} (divididas entre as parcelas restantes de pagamento do Valor de Outorga) e a componente AC_{t+2} (não dividida entre as parcelas restantes de pagamento do Valor de Outorga) inviabilizam a aplicação da fórmula do Acréscimo à Outorga (A_{t+2}). Pois, das três componentes da fórmula do Acréscimo à Outorga, duas (AI_{t+2} e AR_{t+2}) resultam em valores divididos em parcelas e a terceira (AC_{t+2}) traz como resultado um valor integral, sem divisão em parcelas. Se os somássemos, seria como se o valor integral apurado na fórmula do Compartilhamento de Receita fosse ser acrescido a cada parcela trimestral remanescente de pagamento do Valor de Outorga, o que, claramente, é um erro matemático.

3.14. A não divisão do montante apurado no termo de Compartilhamento de Receita entre as parcelas trimestrais remanescentes do Valor de Outorga, na prática, implica a consideração do montante integral apurado em todas as parcelas trimestrais, configurando uma multiplicidade de acréscimos impróprios.

3.15. Para a adequação da fórmula do Acréscimo à Outorga, propõe a área técnica que seja acrescida a expressão de divisão do montante apurado entre as parcelas trimestrais remanescentes do Valor de Outorga no termo de Compartilhamento de Receita - AC_{t+2} , de forma idêntica aos termos apresentados - fórmulas do AI_{t+2} e AR_{t+2} :

$$AC_{t+2} = S_t * 1,1104 * \left[\frac{(1,0265^{z-1}) * 0,0265}{1,0265^z - 1} \right]$$

3.16. A primeira parte da fórmula restaria idêntica ao já constante do Anexo 3 do 2º Termo

Aditivo, ou seja, a apuração em si do Compartilhamento de Receita está preservada, sendo apenas acrescentada a necessária divisão do montante apurado entre as parcelas trimestrais remanescentes do Valor de Outorga.

3.17. Observo, entretanto, que a própria conceituação dos termos da fórmula do Acréscimo à Outorga - A_{t+2} - já contém a imprecisão observada. Enquanto as definições dos termos AI_{t+2} e AR_{t+2} , já expostas, especificam que tais acréscimos ocorrem "a partir do ano 't+2', pelo prazo remanescente do Contrato de Concessão", em linha com o conceito de Valor de Outorga, que configura uma parcela trimestral, o termo AC_{t+2} seria um "Acréscimo à Outorga a ser exigido da Concessionária no primeiro trimestre do ano 't+2'". Tal valor, portanto, seria pago de uma só vez, não integrando, de fato, o montante do Valor de Outorga.

3.18. Nessa linha de entendimento, o termo AC_{t+2} , sendo cobrado somente uma vez a cada Revisão Ordinária, não deveria integrar a fórmula de Acréscimo à Outorga, que majora as parcelas trimestrais de Valor de Outorga.

3.19. Outra solução para o erro detectado pela área técnica que vislumbro, portanto, seria a exclusão do termo AC_{t+2} da fórmula do Acréscimo à Outorga, passando o Compartilhamento de Receitas a receber tratamento específico no Contrato. No entanto, tal solução demandaria uma alteração do Termo Aditivo em maior porte, revisando as cláusulas referentes a Valor de Outorga, a Acréscimo de Outorga e a Compartilhamento de Receitas com o Poder Concedente.

3.20. A alternativa proposta pela área técnica confere adequada solução de forma mais simplificada, sem demandar maior alteração na estrutura do Termo Aditivo.

3.21. A PF-ANTT, instada a se manifestar nos autos, rememorou que a SUFER, em sede do TC 009.032/2016-9, autuada com o objetivo de avaliar os atos e procedimentos relativos à celebração de termo aditivo para a prorrogação antecipada do contrato de concessão da Ferrovia Malha Paulista, já teria se manifestado pela higidez da fórmula ora em apreço. Recomendou assim a PF-ANTT o cotejo entre os argumentos então lançados perante o TCU e esses agora expostos evidenciando erro material na fórmula, para, caso necessário, retificar a posição externada perante o controle externo e evitar posicionamentos conflitantes.

3.22. Observei, de fato, que o processo no âmbito do TCU levantou possíveis inconsistências justamente no termo de Compartilhamento de Receita, quais sejam:

As possíveis inconsistências alertadas na peça 395 estão relacionadas ao: (i) não compartilhamento das receitas acessórias e alternativas, (ii) ao potencial uso impróprio do fator K para calcular o acréscimo do valor de outorga; e (iii) a deficiência na forma de utilização do fator de incentivo (FI).

3.23. Aventou, assim, o TCU, em suma, que o termo de Compartilhamento de Receitas não considera eventuais excessos de receitas acessórias, que o parâmetro utilizado para multiplicar a estimativa do excesso de receita operacional líquida gerada em cada modalidade pelo excesso de produção correspondente é falho e que haveria inconsistência no fator de incentivo que compara a produção realizada com a estimada.

3.24. A SUFER, por meio da NOTA TÉCNICA SEI 2036/2022/COAME/GEREF/SUFER/DIR (SEI [10689173](#)), apresentou seus esclarecimentos sobre os temas levantados pelo Tribunal de Contas da União, inclusive sobre o Compartilhamento de Receita.

3.25. Nenhum dos argumentos, portanto, reside no erro material aqui apontado. Ainda assim, a SUFER, conforme o DESPACHO COCEF ([SEI1373474](#)), propôs a comunicação da alteração proposta ao TCU no caso da aprovação do Termo Aditivo ora em discussão.

3.26. De tal maneira, em alinhamento com a área técnica, **reputo adequada a retificação da fórmula constante do parágrafo n° 6 do Anexo 3 ao 2° Termo Aditivo, que trata do Acréscimo à Outorga a ser exigido da Concessionária em decorrência do compartilhamento de receitas com o Poder Concedente, bem como entendo adequada a proposta de comunicação ao Tribunal de Contas da União da referida alteração.**

II. 4º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão - Alteração de Investimentos com Prazo Determinado

3.27. A Portaria 399, de 17/12/2015, do então Ministério dos Transportes - MT, atual Ministério da Infraestrutura - MINFRA, foi a primeira política pública emanada pela Poder Executivo para tratar das prorrogações dos contratos de concessão de ferrovias. O normativo estabeleceu as diretrizes que deveriam ser seguidas por esta ANTT em tais análises, destacando a necessidade de realização de novos investimentos visando ampliar a capacidade de transporte, aumentar a segurança e melhorar a qualidade e a eficiência da operação ferroviária:

Art. 1º - Estabelecer as diretrizes a serem seguidas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT para prorrogação dos contratos de concessão de ferrovias em decorrência de Novos Investimentos em Concessões Existentes no âmbito do Programa de Investimento em Logística - 2015.

§ 1º - Nos casos previstos no caput, a ANTT deverá considerar, especialmente, as seguintes diretrizes:

I - necessidade de realização imediata de novos investimentos na malha ferroviária concedida, visando:

- a) ampliar a capacidade de transporte da infraestrutura ferroviária concedida, quando necessário;
- b) aumentar a segurança do transporte ferroviário; e
- c) melhorar a qualidade da infraestrutura ferroviária concedida e a eficiência na operação ferroviária;

3.28. Posteriormente, foi editada a Lei 13.448, de 5/6/2017, a qual estabeleceu as diretrizes gerais para prorrogação dos contratos de ferrovias. Consta do referido diploma legal a previsão de inclusão de investimentos não previstos nos instrumentos originais, bem como o estabelecimento de

medidas para desestimular suas inexecuções:

Art. 5º A prorrogação contratual e a prorrogação antecipada do contrato de parceria nos setores rodoviário e ferroviário observarão as disposições dos respectivos instrumentos contratuais, balizando-se, adicionalmente, pelo disposto nesta Lei.

[...]

Art. 6º A prorrogação antecipada ocorrerá por meio da inclusão de investimentos não previstos no instrumento contratual vigente, observado o disposto no art. 3º desta Lei.

[...]

Art. 7º O termo aditivo de prorrogação do contrato de parceria deverá conter o respectivo cronograma dos investimentos obrigatórios previstos e incorporar mecanismos que desestimulem eventuais inexecuções ou atrasos de obrigações, como o desconto anual de reequilíbrio e o pagamento de adicional de outorga.

3.29. Foi evidenciada, assim, a diretriz de inclusão de investimentos nos procedimentos de prorrogação contratual de forma a ampliar a capacidade da malha ferroviária, aumentar a sua segurança, bem como aprimorar a qualidade e a eficiência da operação ferroviária.

3.30. O Termo Aditivo, dessa forma, estabeleceu um Caderno de Obrigações contemplando um Plano de Investimentos, um Plano de Recuperação de Trechos, as Especificações Técnicas Mínimas e as Obrigações Complementares, todos de cumprimento obrigatório pela Concessionária, com vistas a assegurar a adequada exploração da infraestrutura e prestação do serviço de transporte ferroviário, a preservação dos bens concedidos ou arrendados, bem como a redução e mitigação de impactos socioambientais.

3.31. Contido no Plano de Investimentos estão os Investimentos com Prazo Determinado - intervenções de natureza obrigatória que deverão ser concluídas pela Concessionária nos prazos e condições estabelecidas no Caderno de Obrigações - e os Investimentos Condicionados à Demanda - intervenções que deverão ser realizadas pela Concessionária para a adequação da capacidade operacional da Ferrovia à demanda por transporte ferroviário de cargas, de forma a manter o índice de Saturação da Ferrovia sempre abaixo de 90%.

3.32. Estão incluídas no Caderno de Obrigações, dentre os Investimentos com Prazo Determinado, 30 ampliações de Pátios de Cruzamento, com duplicação parcial de trechos ferroviários localizados na Linha Tronco, entre Rubinéia/SP e Itirapina/SP. Uma das ampliações trata de um Trecho Ferroviário compreendido entre os Pátio de Cruzamento de Matão e Bueno Andrade, com prazo de 1 ano para ser concluído a partir da assinatura do Termo Aditivo, devendo também a Concessionária desativar uma Passagem em Nível existente e implantar uma Passarela de Pedestres:

xxix. A Concessionária deverá duplicar, parcialmente, o Trecho Ferroviário compreendido entre os Pátios de Cruzamento de Matão (ZMA), localizado entre o Km 41,944 e 43,721, e Bueno Andrade (ZDZ), localizado entre o Km 23,396 e 25,332, no prazo de 01 (um) ano, contado a partir da assinatura deste 2º Termo Aditivo. A duplicação parcial consiste na ampliação de 1,645 km do Pátio de Cruzamento ZMA, de forma a apresentar uma extensão total de 3,422 km e na ampliação, de 2,946 km, do Pátio de Cruzamento ZDZ, de forma a apresentar uma extensão total de 4,882 km. A Concessionária deverá, ainda, desativar 1 (uma) PN existente no Km 24,592 e implantar 1 (uma) Passarela de Pedestres no Km 24,580. A estimativa de custo para todas estas intervenções é de R\$ 16.362.740,22 (dezesseis milhões, trezentos e sessenta e dois mil, setecentos e quarenta reais e vinte e dois centavos).

3.33. Conforme a NOTA TÉCNICA SEI 2306/2022/COETI/GEPEF/SUFER/DIR ([SEI02436](#)), as ampliações dos pátios de Bueno de Andrade e de Matão, denominadas pela área técnica como "obrigação principal", foram executadas adequadamente. No entanto, as "obrigações acessórias" - desativação da passagem em nível existente e implantação de passarela de pedestre - não foram executadas. Segundo a Concessionária, o Município de Araraquara teria se manifestado contrariamente ao fechamento da passagem em nível, fundamentando que esta seria a única passagem pavimentada de veículos existente para o outro lado do Distrito; e também à implantação da passarela de pedestre, a qual inviabilizaria o tráfego de veículos no local e descaracterizaria o projeto urbanístico do local.

3.34. O prefeito municipal informou ainda que está desenvolvendo outra concepção viária para que o acesso ao Distrito de Bueno de Andrada seja feito sem a passagem sobre os trilhos, o que permitirá o futuro fechamento da passagem em nível.

3.35. Concluiu a Concessionária que:

Assim, verifica-se que, a despeito das ações adotadas tempestivamente pela RMP para devido cumprimento das obrigações previstas pelo item 4.1.1, xxix Plano de Investimentos, por meio de tratativas junto ao Município desde a troca de Secretário de Obras em março de 2021, estas não puderam ser viabilizadas, até momento, por circunstâncias alheias à sua vontade e que impossibilitam a sua responsabilização, nos termos do item 1.2.1 do Caderno de Obrigações e da cláusula 4.9 do Contrato de Concessão.

3.36. A Sufer, então, considerou justificada a inexecução das "obrigações acessórias" pela Concessionária, arguindo que, sob o ponto de vista da funcionalidade do projeto, não haveria "prejuízo à operação dado que a obrigação principal (duplicação parcial da via) foi efetivamente cumprida, a despeito de as acessórias (desativação de uma PN e implantação de uma passarela de pedestres) não terem sido por impedimento pelo Município de Araraquara".

3.37. A área técnica, então, sugeriu a supressão de tais intervenções do Caderno de Obrigações e a devida correção da estimativa de custo contida no documento, passando de R\$ 16.362.740,22 para R\$ 14.979.582,14, tendo em vista a estimativa de CAPEX das "obras acessórias" não executadas em R\$ 1.383.158,08, considerando a data-base de março de 2020. A redação proposta, portanto, ficaria da seguinte forma:

xxix. A Concessionária deverá duplicar, parcialmente, o Trecho Ferroviário compreendido entre os Pátios de Cruzamento de Matão (ZMA), localizado entre o km 41,944 e 43,721, e Bueno Andrade (ZDZ), localizado entre os km 23,396 e 25,332, no prazo de 1 (um) ano, contado a partir da assinatura do 2º Termo Aditivo. A duplicação parcial consiste na ampliação de 1,645

km do **Pátio de Cruzamento ZMA**, de forma a apresentar uma extensão total de 3,422 km e na ampliação, de 2,946 km, do **Pátio de Cruzamento ZDZ**, de forma a apresentar uma extensão total de 4,882 km. A estimativa de custo para todas estas intervenções é de R\$ 14.979.582,14 (quatorze milhões, novecentos e setenta e nove mil quinhentos e oitenta e dois reais e quatorze centavos).

3.38. Também sugere a área técnica a retificação do Investimento com Prazo Determinado relacionado no item 4.1.3 - ix do Caderno de Obrigações, uma vez que foi constatado erro material na localização geográfica de tal investimento:

2. O referido dispositivo contratual estabelece que a Concessionária deverá implantar no km 62,204 uma passagem superior (PS), bem como uma ponte rodoviária. Todavia, identificou-se que essas obras serão realizadas, em verdade, no km 62,820, a fim de permitir a eliminação da passagem em nível com a Avenida São Francisco de Assis, localizada justamente no km 62,820.

3. Há a previsão de execução de duas obras de arte no mesmo quilômetro ferroviário pelo seguinte motivo: no trecho em questão, a ferrovia foi implantada paralelamente ao Ribeirão Jacuba, mas a uma distância de cerca de 100 m deste. Assim, serão necessárias duas obras de arte destinadas ao fluxo rodoviário: (i) a passagem superior sobre a ferrovia e (ii) a ponte rodoviária sobre o Ribeirão Jacuba.

3.39. A área técnica, assim, propôs a correção da indicação quilométrica das referidas obras de arte, nos seguintes termos:

ix. A Concessionária deverá implantar a segunda **Linha Férrea**, no prazo de 05 (cinco) anos, contados a partir da assinatura do 2º **Termo Aditivo**, entre os **Pátios de Cruzamento** de Sumaré (ZSU) e Hortolândia (ZHO), localizados no Km 62,056 e 67,420, respectivamente, com extensão total de 5,364 km. A Concessionária deverá ainda ampliar 1 (uma) **PI** localizada no Km 63,569, duplicar 1 (uma) **Ponte Ferroviária** localizada no Km 66,510, implantar 02 (duas) **PSs** no Km 62,820 e 66,688 e implantar 1 (uma) **Ponte Rodoviária** sobre o Ribeirão Jacuba no acesso viário localizado do Km 62,820. A estimativa de custo para todas estas intervenções é de R\$ 27.306.672,57 (vinte e sete milhões, trezentos e seis mil, seiscentos e setenta e dois reais e cinquenta e sete centavos).

3.40. **A retificação da localização da passagem superior e da ponte rodoviária se mostra medida adequada e necessária, tendo em vista a incorreção dos posicionamentos constantes no Caderno de Obrigações.**

3.41. **A supressão de investimento, por sua vez, também deve ser, no meu entendimento, acatada, considerando as questões locais apontadas anteriormente. Ressalto, no entanto, que as supressões de investimentos, especialmente aqueles voltados para a solução de conflitos urbanos, devem ser medidas excepcionais, justificando-se apenas em situações pontuais, como a ora colocada.**

3.42. De tal maneira, em acordo com a área técnica, **considero adequadas as alterações propostas ao Caderno de Obrigações constante do Anexo 1 ao 2º Termo Aditivo.**

III. 4º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão - Inclusão de parâmetros para o cálculo da tarifa máxima para o transporte das mercadorias Contêiner Cheio de 53 pés e Contêiner Vazio de 53 pés na tabela Tarifária

3.43. A Concessionária Rumo Malha Paulista solicitou, por meio da Carta 1121/GREG/2020 (SEI4293829), protocolada no dia 19/10/2020, atualização de sua Tabela Tarifária para contemplar contêineres de 53 pés. O pleito foi tratado no âmbito do processo administrativo 50500.107686/2020-58.

3.44. Conforme a Nota Técnica 2308/2021/COCEF/GEFEEF/SUFER/DIR (S6202723), a unidade técnica estimou, por meio de um modelo linear generalizado, o padrão de comportamento tarifário da Concessionária em contêineres de 53 pés comparativamente aos contêineres de 40. Para tanto, foram utilizados dados de preços praticados pela RMP disponíveis no Sistema de Acompanhamento e Fiscalização do Transporte Ferroviário - SAFF.

3.45. A área técnica concluiu então que a tarifa de referência para a mercadoria Contêiner Cheio de 53 Pés seria 5,62% maior que a tarifa de referência para Contêiner Cheio de 40 Pés e que a tarifa de referência para a mercadoria Contêiner Vazio de 53 Pés seria 2,02% maior que a tarifa de referência para Contêiner Vazio de 40 pés:

3.23 Como há diferença de importância relativa do tamanho do contêiner na tarifa por quilômetro com relação a distância do fluxo, para que se pudesse chegar a um percentual único de incremento, optou-se por aplicar o incremento tarifário estimado pelo modelo na média das distâncias dos fluxos coletados do SAFF, que é 1237,7 km para os 178 fluxos usados no modelo. Para essa quilometragem, em contêineres cheios, o modelo prevê um incremento de

$$\frac{Y_{\text{estimado}}(53 \text{ pés, cheio, } 1237,7 \text{ km})}{/0,4885} = 1,0562 \quad (5,62\%)$$

nas tarifas teto de 53 pés com relação às de 40 pés.

3.24 Enquanto que em contêineres vazios o modelo prevê um incremento de

$$\frac{Y_{\text{estimado}}(53 \text{ pés, vazio, } 1237,7 \text{ km})}{/0,1817} = 1,0202 \quad (2,02\%)$$

nas tarifas teto de 53 pés com relação às de 40 pés.

[...]

4.1. Diante de todo o exposto, propõe-se o encaminhamento da presente nota técnica à SUFER para aprovação das tarifas para o contêiner cheio de 53 pés em valores 5,62% maiores com relação aos contêineres cheios de 40 pés e em valores 2,02% maiores para contêineres vazios.

3.46. A Sufer, por meio da NOTA TÉCNICA SEI N° 2417/2022/COCEF/GEFEEF/SUFER/DIR (SEI 11013832), sugeriu a aplicação dos percentuais calculados sobre a Tabela Tarifária constante do Anexo 4 do 2º Termo Aditivo, obtendo a seguinte nova Tabela de Referência das Tarifas de Transporte:

Mercadoria	Parcela Fixa		Parcela Variável (R\$/unidade.km)			
	Valor	Unidade	Faixa 1	Faixa 2	Faixa 3	Faixa 4
			0-400 km	401-800 km	801-1600 km	Acima de 1600 km
Açúcar	14,20	R\$/t	0,1159	0,1042	0,0927	0,0694
Adbos e Fertilizantes	14,20	R\$/t	0,0951	0,0855	0,0762	0,0570
Álcool	17,74	R\$/m ³	0,1242	0,1117	0,0993	0,0744
Calcário Siderúrgico	14,20	R\$/t	0,0264	0,0236	0,0211	0,0158
Contêiner Cheio de 20 Pés	661,65	R\$/cont	0,9870	0,8884	0,7897	0,5922
Contêiner Cheio de 40 Pés	1326,33	R\$/cont	1,9519	1,7566	1,5614	1,1711
Contêiner Cheio de 53 Pés	1400,87	R\$/cont	2,0616	1,8553	1,6492	1,2369
Contêiner Vazio de 20 Pés	382,62	R\$/cont	0,4260	0,3834	0,3407	0,2555
Contêiner Vazio de 40 Pés	656,50	R\$/cont	0,6343	0,5710	0,5076	0,3806
Contêiner Vazio de 53 Pés	669,76	R\$/cont	0,6471	0,5825	0,5179	0,3883
Demais Produtos	20,35	R\$/t	0,1862	0,1675	0,1490	0,1117
Escória	14,20	R\$/t	0,1288	0,1159	0,1030	0,0772
Gasolina	19,08	R\$/m ³	0,1523	0,1370	0,1217	0,0913
Óleo Diesel	16,89	R\$/m ³	0,1316	0,1186	0,1054	0,0790
Produtos Siderúrgicos	14,20	R\$/t	0,1367	0,1231	0,1093	0,0820
Veículos	259,62	R\$/Vg	2,2088	1,9879	1,7671	1,3254

3.47. A inserção de nova mercadoria no escopo de operação de uma malha ferroviária mostra uma diversificação dos serviços oferecidos pela Concessionária e, no presente caso, um aumento de eficiência na sua operação ferroviária, visto que a RMP está possibilitando o transporte de maiores contêineres em sua malha ferroviária. Segundo a empresa, o contêiner de 53 pés suporta 27 toneladas de carga, mesmo peso suportado pelo contêiner de 40 pés. No entanto, como a metragem cúbica daquele é maior, possibilita-se o transporte de cargas leves e volumosas, como produtos de higiene pessoal, materiais de construção como tubos e conexões, bens de consumo e embalagens.

3.48. Por certo, tal inovação deve ser recepcionada pelo processo regulatório, inserindo a nova mercadoria na Tabela Tarifária da Concessionária. Assim, corroborando as avaliações técnicas, **entendo pelo cabimento da reforma, por meio de Termo Aditivo, da Tabela de Referência das Tarifas de Transporte constante do Anexo 4 ao 2º Termo Aditivo, de forma a inserir Contêiner Cheio de 53 Pés e Contêiner Vazio de 53 Pés no seu rol de mercadorias.**

IV. 1ª Revisão Ordinária do 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da Rumo Malha Paulista S.A.

3.49. Conforme já exposto, o 2º Termo Aditivo prevê uma Revisão Ordinária anual a fim de revisar o Valor de Outorga pago pela RMP ao Poder Concedente, que nos termos da Cláusula 19.2.1, se dá mediante a aplicação do Acréscimo à Outorga.

3.50. A forma de apuração do Acréscimo à Outorga, como exposto, está disposta no Anexo 3 ao 2º Termo Aditivo, e seu resultado se dá diretamente sobre o Valor de Outorga pago pela Concessionária ao Poder Concedente como contrapartida pecuniária pelo direito de exploração do serviço público de transporte ferroviário de cargas da Malha Paulista.

3.51. Os itens que devem compor a Revisão Ordinária e o Acréscimo à Outorga da RMP, todos referentes ao primeiro ano de execução do 2º Termo Aditivo - entre 28 de maio de 2020 e 27 de maio de 2021 -, são:

- Atraso, ou alteração dos prazos, ou supressão de obrigações estabelecidas no Plano de Investimentos com Prazo Determinado, discriminados no Anexo 1;
- Não utilização dos Recursos para Desenvolvimento Tecnológico (RDT), definidos na cláusula 16;
- Não utilização dos Recursos para a Preservação da Memória Ferroviária (RPMF), definidos na cláusula 17; e
- Compartilhamento de Receitas com o Poder Concedente, apurado conforme Anexo 11.

3.52. Esses integram a fórmula de aplicação do Acréscimo à Outorga, constante no consta no Anexo 3 do 2º Termo Aditivo, da seguinte forma:

$$A_{t+2} = A_{t+2} + AR_{t+2} + AC_{t+2}$$

3.53. Onde o termo A_{t+2} representa o Acréscimo à Outorga em um determinado ano, A_{t+2} refere-se aos Investimentos com Prazo Determinado, AR_{t+2} refere-se ao RDT e ao RPMF, e, por fim, o termo AC_{t+2} representa o Compartilhamento de Receita com o Poder Concedente, todos já apresentados neste Voto.

3.54. Quanto aos Investimentos com Prazo Determinado - A_{t+2} -, o anexo 3 apresenta o seguinte detalhamento para seu cálculo:

$$AI_{t+2} = \left[\sum_{i=1}^n \left(\frac{V_{i,t}}{1,1104^t} - \frac{V'_{i,t}}{1,1104^x} \right) * 1,1104^{t+1} \right] * \left[\frac{(1,0265^{z-1}) * 0,0265}{1,0265^z - 1} \right]$$

3.55. Onde:

t: ano em que deveria ter sido concluído o Investimento com Prazo Determinado "i", contado da publicação, no DOU, do extrato de Termo Aditivo;
i: cada um dos Investimentos com Prazo Determinado que deveriam ter sido e não foram concluídos no ano "t";
n: total de Investimentos com Prazo Determinado que deveriam ter sido e não foram concluídos no ano "t";
x: novo ano em que deverá ser concluído o Investimento com Prazo Determinado "i", conforme definido pela ANTT; ou 0, em caso de supressão do investimento "i";
V_{i,t}: valor do Investimento com Prazo Determinado "i" constante no Caderno de Obrigações ou autorizado pela ANTT, conforme o caso;
V'_{i,t}: igual a V_{i,t}, em caso de alteração do prazo para conclusão do Investimento com Prazo Determinado "i"; ou igual 0, em caso de supressão do investimento "i";
z: prazo remanescente da Concessão, a partir de t+2, medido em trimestres; e
AI_{t+2}: Acréscimo à Outorga a ser exigido da Concessionária a partir do ano "t+2", pelo prazo remanescente do Contrato de Concessão, pelos "n" Investimentos com Prazo Determinado não concluídos no ano "t".

3.56. Como bem observou a área técnica, a fórmula confere tratamento diferenciado nos casos de supressão e atraso de investimento. No caso de atraso, o Valor da Outorga é atualizado pelo deslocamento do investimento no tempo, considerando a taxa de juros determinada, enquanto que, no caso de supressão, todo o valor do investimento recai sobre o Valor de Outorga.

3.57. A Sufer, então, levantou um total de oito Investimentos com Prazo Determinado deslocados do ano 1 para o ano 2 da Concessão, tendo em vista os atrasos em suas conclusões. De tal forma, o deslocamento temporal de um ano para suas realizações, à taxa contratual de 11,04%, deverá integrar o Acréscimo à Outorga.

3.58. Há também, conforme já exposto neste Voto, uma parcela de um Investimento com Prazo Determinado suprimido. A parcela suprimida, de valor de R\$ 1.383.158,08, foi integralmente considerada para a apuração do Acréscimo à Outorga.

3.59. O quadro abaixo apresenta o detalhamento dos investimentos atrasados e suprimidos, especificando, na coluna 'VPL', o valor resultante da aplicação do primeiro termo da fórmula, e, na última linha, o valor a ser dividido entre as parcelas de outorga:

Ordem	Cláusula Anexo 1	Valor	Tipo	VPL
1	4.1.1 (xviii)	R\$ 25.601.664,52	Atraso	R\$ 2.292.336,50
2	4.1.1 (xxix)	R\$ 1.383.158,08	Supressão	R\$ 1.245.639,48
3	4.1.3 (iv)	R\$ 39.778.610,29	Atraso	R\$ 3.561.719,99
4	4.1.4 (i)	R\$ 278.885.402,14	Atraso	R\$ 24.971.000,85
5	4.1.6 (i)	R\$ 63.195.136,72	Atraso	R\$ 5.658.402,34
6	4.1.7 (i)	R\$ 38.837.873,58	Atraso	R\$ 3.477.487,77
7	4.1.8 - Tabela 6 ID 3	R\$ 1.475.718,28	Atraso	R\$ 132.133,71
8	4.1.8 - Tabela 6 ID 4	R\$ 2.486.409,06	Atraso	R\$ 222.629,52
9	4.1.8 - Tabela 6 ID 6	R\$ 2.485.110,72	Atraso	R\$ 222.513,27
Σ VPL				R\$ 41.783.863,43
Σ VPL * (1,1104) ²				R\$ 51.519.008,89
AI ₃				R\$ 1.360.259,50

3.60. O montante, portanto, de R\$ 51.519.008,89 deve ser dividido entre as parcelas trimestrais restantes de pagamento do Valor de Outorga (segundo termo da fórmula disposta na citação acima), resultando em um Acréscimo no Valor de Outorga de R\$ 1.360.259,50, relativo, unicamente aos Investimentos com Prazo Determinado (AI₃) que tenham sofrido atraso, alteração dos prazos, ou supressão no ano 1 do 2º Termo Aditivo, a preços de março de 2020.

3.61. Ressalto que, conforme informado pela Sufer por meio do DESPACHO COPAF (SEI 10084501), foi constituído procedimento administrativo específico, Processo 50500.099289/2021-86, para a devida apuração da não execução de investimentos com prazo determinado para o ano 1, o qual pode culminar na instauração de processo administrativo simplificado com o propósito de verificar as penalidades eventualmente cabíveis.

3.62. Passando para o Acréscimo à Outorga em função dos valores não gastos de RDT e RPF - AR_{t+2}, o anexo 3 apresenta o seguinte detalhamento para seu cálculo:

$$AR_{t+2} = \frac{R_t}{IRT_t} * 1,1104 * \left[\frac{(1,0265^{z-1}) * 0,0265}{1,0265^z - 1} \right]$$

3.63. Onde:

t : ano em que deveriam ter sido utilizados o recurso para desenvolvimento tecnológico e o recurso para a preservação da memória, contado da publicação, no

DOU, do extrato de Termo Aditivo;
 IRT_t : índice de reajustamento para atualização monetária, conforme definido no Termo Aditivo, e correspondente ao ano "t";
 R_t : somatório do valor não utilizado do recurso para desenvolvimento tecnológico, e do recurso para a preservação da memória ferroviária, previstos para o ano "t";
z: prazo remanescente da Concessão, a partir de t+2, medido em trimestres; e
 AR_{t+2} : Acréscimo à Outorga a ser exigido da Concessionária a partir do ano "t+2", pelo prazo remanescente do Contrato de Concessão, pela não utilização do recurso para desenvolvimento tecnológico, e do recurso para a preservação da memória ferroviária, previstos para o ano "t".

3.64. Conforme a Sufer, a concessionária, no ano em análise, não destinou recursos a projetos e estudos que visem o desenvolvimento tecnológico - RDT -, nem a projetos que visem a preservação da memória ferroviária - RPF. Os valores previstos contratualmente para tais projetos e estudos, portanto, compuseram, em sua integralidade, a fórmula de cálculo, conforme detalhamento no quadro abaixo:

Recurso	Cláusula	Valor
RDT	16.1	R\$ 4.351.000,00
RPF	17.1	R\$ 2.176.000,00
$R_1 = RDT + RPF$		R\$ 4.351.000,00
$R_1 * 1,1104$		R\$ 7.247.580,80
AR_3		R\$ 191.358,31

3.65. Tal montante de R\$ 7.247.580,80, dividido entre as parcelas trimestrais restantes de pagamento do Valor de Outorga (segundo termo da fórmula disposta na citação acima), resulta em um Acréscimo no Valor de Outorga de R\$ 191.358,31, relativo, unicamente, à não utilização de recursos de RDT e RPF (AR_3) no ano 1 do 2º Termo Aditivo, a preços de março de 2020.

3.66. Finalmente, a apuração do Compartilhamento de Receita está definida no parágrafo nº 6 do Anexo 3 ao 2º Termo Aditivo, que previu o Compartilhamento de Receitas entre a concessionária e o poder concedente em um percentual da receita que superar o previsto no modelo econômico inicial. O termo é calculado da seguinte forma:

$$AC_{t+2} = S_t * 1,1104$$

3.67. Onde:

t: ano em que deveriam ser compartilhadas receitas com o Poder Concedente, contado da publicação, no DOU, do extrato de Termo Aditivo;
 S_t : valor do compartilhamento das receitas para o ano "t", nos termos do Anexo 11; e
 AC_{t+2} : Acréscimo à Outorga a ser exigido da Concessionária no primeiro trimestre do ano "t+2", em decorrência do compartilhamento de receitas com o Poder Concedente relativas ao ano "t".

3.68. No entanto, conforme já discorrido anteriormente, será acrescido à fórmula o termo que divide o montante apurado entre as parcelas restantes do Valor de Outorga, resultando na fórmula abaixo:

$$AC_{t+2} = S_t * 1,1104 * \left[\frac{(1,0265^{z-1}) * 0,0265}{1,0265^z - 1} \right]$$

3.69. O valor do compartilhamento das receitas para o ano "t" - S_t -, por sua vez, depende, em suma, da diferença entre a produção total prevista para o ano "t" e a produção efetiva, conforme fórmulas apresentadas no Anexo 11 do Termo Aditivo.

3.70. Seguindo as diretrizes do Anexo, a Sufer obteve os seguintes resultados, a preços de março de 2020, por modalidade de transporte, a título de Compartilhamento de Receita entre a RMP e o Poder Concedente:

Modalidade	Compartilhamento
Transporte Próprio	R\$ 19.799.202,70
Transporte Terceiros	R\$ 12.691.684,11
Total (S_t)	R\$ 32.490.886,81
$S_t * 1,1104$	R\$ 36.077.880,71
AC_3	R\$ 952.566,46

3.71. O montante de R\$ 36.077.880,71, dividido entre as parcelas trimestrais remanescentes, resulta em um Acréscimo no Valor de Outorga de R\$ 952.566,46, relativo tão somente ao Compartilhamento de Receita (AC_3) do ano 1 do 2º Termo Aditivo, a preços de março de 2020.

3.72. O resultado final do Acréscimo à Outorga corresponde à soma dos resultados das fórmulas AI_3 , AR_3 e AC_3 apuradas acima. Portanto, o Acréscimo à Outorga corresponde ao somatório dos seguintes valores:

$$A_3 = AI_3 + AR_3 + AC_3 = R\$ 1.360.259,50 + R\$ 191.358,31 + R\$ 952.566,46 = R\$ 2.504.184,27$$

3.73. O valor de Acréscimo à Outorga, a preços de março de 2020, deve ser, assim, acrescido às parcelas de Valor de Outorga de nº 9 à de nº 155 do 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da Rumo Malha Paulista S.A. Na ocasião de efetiva cobrança de cada parcela, os valores devem ser devidamente reajustados pelo índice de reajustamento para atualização monetária do valor da Tabela Tarifária - IRT.

3.74. Assim, **corroborando as avaliações técnicas efetuadas, entendo pelo cabimento da proposta de 1ª Revisão Ordinária à Diretoria Colegiada, nos termos da conclusão da supracitada NOTA TÉCNICA SEI N° 2417/2022/COCEF/GEFEF/SUFER/DIR (SEI 113832), corroborada no RELATÓRIO À DIRETORIA 217 (SEI 11371456).**

3.75. Diante de todo o exposto, e considerando as manifestações técnicas e jurídicas citadas, cujos argumentos ora são adotados e passam a integrar este ato, nos termos do § 1º do art. 50 da Lei nº 9.784/1999, entendo que deve ser aprovada a 1ª Revisão Ordinária do 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da Rumo Malha Paulista S.A., conforme Cláusula 19.2.1, bem como a celebração de 4º Termo Aditivo ao ao Contrato de Concessão da Rumo Malha Paulista S.A. alterando a Cláusula 4.1.1 (xxix) do Anexo 1, a Cláusula 4.1.3 (ix) do Anexo 1, o item 6 do Anexo 3 e a Tabela de Referência das Tarifas de Transporte do Anexo 4.

3.76. Ressalto que a PF-ANTT concluiu pela inexistência de óbices jurídico-formais ao procedimento do feito, e que a Concessionária manifestou concordância com os termos do Termo Aditivo proposto, cuja minuta contendo as sugestões ora propostas inseri nos autos (SEI [11411616](#)).

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Diante do exposto, considerando as manifestações técnicas e jurídicas contidas nos autos e as considerações da presente análise, conforme MINUTA DE DELIBERAÇÃO DDB (SEI 11411606), VOTO no sentido de:

- a. Aprovar, conforme Cláusula 19.2.1 do 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da Rumo Malha Paulista S.A., a 1ª Revisão Ordinária do Valor de Outorga, cujo resultado é o Acréscimo à Outorga de R\$ 2.504.184,27 (dois milhões, quinhentos e quatro mil, cento e oitenta e quatro reais e vinte e sete centavos) às parcelas trimestrais de nº 9 à nº 155, a preços de março de 2020;
- b. Aprovar a celebração de 4º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da Rumo Malha Paulista S.A. alterando a Cláusula 4.1.1 (xxix) do Anexo 1, a Cláusula 4.1.3 (ix) do Anexo 1, o item 6 do Anexo 3 e a Tabela de Referência das Tarifas de Transporte do Anexo 4, todos referentes ao 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão.

Brasília, 25 de maio de 2022.

(assinado eletronicamente)
DAVI FERREIRA GOMES BARRETO
DIRETOR



Documento assinado eletronicamente por **DAVI FERREIRA GOMES BARRETO, Diretor**, em 25/05/2022, às 15:40, 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 11411574 e o código CRC AA7DA62C.

Referência: Processo nº 50500.049426/2021-31

SEI nº 11411574

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 Lote 10 - Telefone Sede: 61 3410-1000 Ouvidoria ANTT: 166

CEP 70200-003 Brasília/DF - www.antt.gov.br