



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DDB

RELATORIA: DDB

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 115/2020

OBJETO: CONCESSIONÁRIA RUMO MALHA SUL S/A - PROPOSTA DE DETALHAMENTO DE INADIMPLEMENTO CONTRATUAL E FIXAÇÃO DE PRAZO PARA CORREÇÃO DOS DESCUMPRIMENTOS DAS OBRIGAÇÕES CONTRATUAIS RELATIVAS À CONCESSÃO DA MALHA SUL

ORIGEM: SUFER

PROCESSO (S): 50501.295844/2018-93

PROPOSIÇÃO ~~PR~~PARECER n. 01927/2017/PF-ANTT/PGF/AGU, PARECER n. 01050/2019/PF-ANTT/PGF/AGU, PARECER n. 00233/2020/PF-ANTT/PGF/AGU

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

1. DO OBJETO

1.1. Trata-se de procedimento instaurado com o objetivo de apurar os descumprimentos das obrigações contratuais relativas à concessão da Malha Sul, sob administração da concessionária Rumo Malha Sul S.A., e fixar prazo para as correções, para fins do disposto no art. 38, §§ 2º e 3º, da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

2. DOS FATOS

2.1. No dia 15 de março de 2017, a Superintendência de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas (Sufer) solicitou abertura de procedimento de averiguações preliminares para apuração de indícios de infração praticados pela Concessionária América Latina Logística - Malha Sul S/A.

2.2. Iniciado o procedimento, a Sufer, conforme consta nos autos do Processo Administrativo nº 50500.158156/2017-72, encaminhou comunicações às suas gerências e à Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT,), requerendo algumas informações, a saber:

Documento SUFER	Informação requerida	Documento de resposta	Resumo resposta
Memorando nº 061/2017/SUFER	solicitada à Procuradoria Federal junto à ANTT a relação de todos os processos judiciais em desfavor da União quanto à concessionária.	Não consta nos autos.	Não consta nos autos.
Memorando nº 065/2017/SUFER	solicitada à Gerof a situação das metas de produção e acidentes e a relação e situação dos processos relativos à reclamação de usuários da Malha Sul	Nota Técnica nº 53/2017/GEROF/SUFER (não consta nos autos)	Informação consta na Nota Técnica nº 16/2017/SUFER/ANTT: "Em resposta ao Memorando nº 066/SUFER, a GEROF enviou a Nota Técnica nº 53/2017/GEROF/SUFER (autos apensos), no qual informa haver um único descumprimento relativo às metas de segurança que pode ensejar alguma sanção em desfavor da Rumo Malha Sul S/A. No tocante às reclamações dos usuários informa terem sido instaurados outros 3 (três) Processos Administrativos Simplificados - PAS em 2017 para apurar eventual cometimento de infrações relativas às reclamações dos usuários".
Memorando nº 067/2017/SUFER	solicitada à Gpfer a manifestação, por meio de nota técnica, a situação dos trechos da Deliberação nº 124, de 6 de julho de 2011, que obrigou a recuperação	Memorando nº 54/2017/GPFER/SUFER, de 24 de abril de 2017.	Nota Técnica nº 66/GPFER/SUFER/2017, de 20 de abril de 2017 - "conclui-se que as condições de regularização da situação de trechos e ramais ferroviários subutilizados ou sem tráfego de carga, estabelecidas através da Deliberação nº 124, de 06/11/2011, não foram atendidas em nenhum dos trechos/lotes, com relação aos prazos das obras de recuperação estabelecidos através da

	recuperação deles, e quais, de fato, foram concluídos pela ALLMS		Deliberação nº 302, de 19/12/2012, conclui-se também que não houve atendimento em nenhum dos trechos/lotes.
Memorando nº 069/2017/SUFER	solicitada à Geafi a manifestação, por meio de nota técnica, acerca de eventual existência de débito relativo ao pagamento de parcelas de concessão e arrendamento, bem como eventual débito quanto ao não recolhimento das receitas alternativas da ALLMS	Memorando nº 042/2017/GEAFI/SUFER, de 28 de abril de 2017.	Receitas alternativas: Valor nominal (R\$ 424.100,05); Valor atualizado em abril de 2017 (R\$ 1.123.964,27); Parcelas de arrendamento: em 26 de abril de 2017, R\$ 55.733.998,93. "Exceção se deve ao valor de R\$ 46.843.300,73, de que trata o processo nº 5047449-46.2012.404.7000".
Memorando nº 063/2017/SUFER	solicitada à Gecof a manifestação, por meio de nota técnica, acerca dos trechos ferroviários sem tráfego de transportes, bem como o estado de conservação da malha ferroviária (todos os trechos) com base nos Relatórios de Fiscalização da concessão da Malha Sul	Memorando nº 175/2017/GECOF/SUFER, de 28 de abril de 2017.	Nota Técnica nº 001/2017/COFER-URRS: "Das observações efetuadas tem-se o retrato dos trechos da Malha Sul: da extensão total de 7.199 km, 3.024 km estão sem tráfego, o que representa 42% da Malha, e 4.175 km (58%) com tráfego. Dos trechos com tráfego, 1858 km (45%) foram classificados em estado ruim de conservação/manutenção, 553 km (13%) entre regular e ruim, 1.150 km (28%) como regular, 250 km (6%) entre bom e regular e apenas 364 km (9%) em bom estado. "Diante do exposto, verifica-se que a situação da malha ferroviária concedida à Rumo Malha Sul S.A. (nova denominação social da América Latina Logística Malha Sul S.A.) é preocupante. Não obstante as inúmeras determinações feitas ao longo dos últimos anos e os vários processos administrativos sancionadores instaurados por esta Gerência, a Concessionária segue descumprindo reiteradamente suas obrigações contratuais, causando graves prejuízos à União e à sociedade".
Memorando Circular nº 009/2017/SUFER	solicitados às Gerências todos os autos de infração desde o início da concessão da ALLMS e da ALLMO e o andamento dos respectivos processos administrativos	- Memorando nº 45/2017/GPFER/SUFER, de 3 de abril de 2017. - Memorando nº 47/2017/GEROF/SUFER/ANTT, de 10 de abril de 2017. - Memorando nº 033/2017/GEAFI/SUFER, de 10 de abril de 2017. - Memorando nº 163/2017/GECOF/SUFER, de 13 de abril de 2017.	- Gpfer: ALLMS (21 autos de infração, sendo 6 suspensos judicialmente e dois pagos); ALLMO (4 autos de infração, sendo 1 suspenso judicialmente); - Gerof: ALLMS (13 autos de infração, sendo um suspenso administrativamente; ALLMO (13 autos de infração, sendo um suspenso administrativamente e um em cobrança administrativa); - Geafi: ALLMS (88 autos de infração, sendo 67 suspensos judicialmente e 5 em cobrança administrativa); ALLMO (15 autos de infração, sendo 3 suspensos judicialmente); - Gecof: ALLMS (535 autos de infração, sendo 175 suspensos judicialmente, 44 em cobrança administrativa e um pago pela concessionária); ALLMO (125 autos de infração, sendo 27 suspensos judicialmente, 4 em cobrança administrativa e 3 pagos).
Memorando nº 093/2017/SUFER	Não consta nos autos.	Memorando nº 009/2017/COPAC/SUFER, de 4 de maio de 2017	- relação de processos judiciais em desfavor da União proposta pela Concessionária Rumo Malha Sul S.A.

2.3. Com base nessas informações, no dia 31 de julho de 2017, a Sufer emitiu a Nota Técnica nº 16/2017/SUFER/ANTT, apresentando manifestação circunstanciada e conclusiva ao Procedimento de Averiguações Preliminares. As conclusões foram as seguintes:

[...]

31. O estado geral de degradação da malha ferroviária apresentados pelos relatórios relacionados pela Nota Técnica nº 001/2017/COFER-URRS evidenciam o incontroverso e reiterado descumprimento da Clausula Nona, 9.1, inc. XIV do contrato celebrado entre a União e a Rumo Malha Sul S/A em 27/2/1997.

32. Diante dos fatos e argumentos delineados, bem como do acervo probatório carreado nos autos desse Procedimento de Averiguações Preliminares - PAP, essa GPFER conclui sua análise, em sede de cognição sumária, no sentido de que a Rumo Malha Sul S/A descumpriu diversas obrigações previstas no contrato de concessão, situação essa que, em tese, configura prática de infrações administrativas, nos termos da aludida avenca e da lei de regência das concessões.

[...]

34. Tais descumprimentos, na extensão apurada e sem prejuízo das demais hipóteses previstas na Lei nº 8.987/1995, aconselham a invocação do art. 38 da Lei Geral das Concessões e Permissões uma vez que os mesmos podem, mantida a "continuidade delitiva", converter-se em inexecução parcial do contrato.

[...]

63. Diante de todo exposto, esta SUFER decide por:

a) Instaurar Processo Administrativo para apuração de inadimplemento contratual tendo por objeto a apuração do cometimento contumaz das infrações administrativas por parte da concessionária Rumo Malha Sul S/A às disposições legais, regulamentares e contratuais. Cumpre dizer que essa ação encontra fundamento jurídico na Lei nº 8.987/1995, art. 38, § 3º c/c Contrato de Concessão, Cláusula Décima-quinta, §2º c/c Resolução ANTT nº 5.083/2016, Anexo, art. 19, inc. VI;

[...]

2.4. No dia 2 de agosto de 2017, os autos foram encaminhados pelo Gabinete do Diretor-Geral à Procuradoria Federal junto à ANTT para análise e manifestação. A PF-ANTT, por sua vez, emitiu o PARECER n. 01927/2017/PF-ANTT/PGF/AGU, de 11 de setembro de 2017, concluindo que:

[...]

24. Assim, diante dos graves apontamentos feitos pela SUFER, outra não pode ser a nossa conclusão além de recomendar que a Diretoria delibere por notificar a Concessionária Rumo Malha Sul S.A. dos vários descumprimentos contratuais que sobre ela recaem, dando-lhe prazo para sua correção, em cumprimento ao § 3º do art. 38 da Lei 8.987, de 1995, alertando-a para que, não os corrigindo, será instaurado procedimento para aplicação da penalidade prevista na alínea c e § 2º da Cláusula Décima-Quinta do Contrato de Concessão, sem prejuízo das demais cominações previstas e do prosseguimento dos respectivos procedimentos sancionatórios já instaurados.

25. Porém, vale repetir que, antes do encaminhamento à Diretoria, os autos merecem retornar à SUFER, a fim de que seja promovido o necessário detalhamento dos descumprimentos/falhas/transgressões imputadas à Concessionária, além de atribuído um prazo para ela os corrija. A futura deliberação da Diretoria, pois, deverá se fazer acompanhar desse documento.

[...]

2.5. No dia 22 de setembro de 2017, a Sufer expediu o Ofício nº 181/2017/SUFER ao Diretor Presidente da Rumo Malha Sul S/A, encaminhando a Nota Técnica nº 16/2017/SUFER/ANTT e o Parecer n. 01927/2017/PF-ANTT/PGF/AGU. Além disso, os documentos foram encaminhados à Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Portuária e Ferroviária (SeinfraPortoFerrovias) do Tribunal de Contas da União, por meio do Ofício nº 182/2017/SUFER, e à Coordenação da 3ª Câmara do Ministério Público Federal, por meio do Ofício nº 183/2017/SUFER.

2.6. No dia 3 de novembro de 2017, a concessionária Rumo Malha Sul S/A, por meio do documento de n. 50500.561219/2017-74, se manifestou acerca do teor da documentação lhe encaminhada. A conclusão foi no sentido de requerer o arquivamento do procedimento de averiguações preliminares ou, após o atendimento da recomendação da Procuradoria, que fosse oportunizada nova manifestação da concessionária. Em síntese, os pontos abordados na manifestação foram os seguintes:

- A Sufer não detalhou as irregularidades, como apontado pela Procuradoria Federal junto à ANTT, razão pela qual a manifestação apenas teve o condão de apresentar as medidas que a concessionária vem tomando, ao longo dos últimos anos, para retomar a capacidade operacional e a segurança da malha ferroviária concedida, bem como os projetos futuros que tem para a concessão;
- Após a fusão com a ALL, a Rumo verificou que a situação em que se encontrava a operação era muito pior do que se imaginava. Ademais, quando da gestão da ALL, a ANTT não instaurou processo para apurar as irregularidades e aplicar a sanção de caducidade, buscando agora aplicar à Rumo que está gerindo o negócio há pouco tempo e tem realizado expressivos esforços e investimentos, através dos quais obtém grandiosos resultados na recuperação da concessão e na reestruturação da malha ferroviária;
- Houve uma mudança significativa na produção de grãos no país, migrando boa parte da produção para o estado de Mato Grosso. Assim, alguns dos trechos que à época da construção da ferrovia podiam ser considerados como indispensáveis para a exploração do transporte ferroviário, já não mais apresentavam fluxo de tráfego suficiente para a exploração da atividade;
- Projetos futuros: dentre outros projetos possíveis, está a modernização da frota; melhoria da linha férrea; aumento da capacidade do corredor Serra do Paranaguá; a construção de 180km de linha férrea ligando o Norte do PR à fronteira do Mato Grosso do Sul; a modernização do trecho Engenheiro Bley - Guarapuava e a melhoria do raio de curva na saída da Ponte São João. O objetivo com isso é aumentar a capacidade, num cenário de médio/longo prazo, em 120%. Para que seja viável, é necessário que ocorra reunião com todos os *stakeholders* e a ANTT,

para que sejam discutidas as premissas necessárias para o desenvolvimento da Malha Sul, que está diretamente ligada à prorrogação do prazo de concessão, uma vez que “as atuais projeções financeiras da companhia apontam que a Malha Sul deve se tornar superavitária apenas de 2027 (atual período da concessão)”.

2.7. No dia 29 de maio de 2018, por meio do Despacho nº 337, a Gpfer entendeu por encerrar a fase de averiguações preliminares e iniciar a fase do detalhamento dos descumprimentos, de modo a conferir à concessionária prazo para corrigir as falhas e transgressões apontadas e para o enquadramento, nos termos contratuais, em obediência ao art. 38, § 3º, da Lei nº 8.987/1995. Nesse sentido, foi também o Despacho nº 035/2018, de 18 de junho de 2018, da Copac.

2.8. No dia 11 de junho de 2018, a Copac endereçou o Ofício nº 037/2018/COPAC/SUFER ao Diretor Presidente da Rumo Malha Sul, por meio do qual declarou que a concessionária se encontrava irregular perante suas obrigações contratuais, discriminando os processos relacionados às irregularidades e informando que a validade dessa declaração era até 31 de agosto de 2018.

2.9. No dia 25 de junho de 2018, em atendimento ao Despacho nº 035/2018 da Copac, foi insaturado o Processo Administrativo nº 50501.295844/2018-93, com o objetivo de detalhar os descumprimentos contratuais da concessionária Rumo Malha Sul S/A.

2.10. No dia 13 de junho de 2019, a Gpfer emitiu a Nota Técnica SEI nº 1587/2019/COETI/GPFER/SUFER/DIR (0461623), detalhando o inadimplemento contratual relativo a questões financeiras, operacionais e recuperação de trechos/ramais, sugerindo prazo para correção, e propondo a revogação da Deliberação nº 302, de 19 de dezembro de 2012, que fixou prazo para que a ALLMS recuperasse alguns trechos da malha. A Nota Técnica sugeriu que a fixação dos prazos se desse por ato da Diretoria da ANTT, mediante prévia apreciação da PF-ANTT. Em resumo, as sugestões foram as seguintes:

Execução das seguintes medidas corretivas, dentro dos prazos fixados.

Relacionadas às infrações de natureza Financeira.

Quadro XIII. Proposta de prazos e medidas corretivas relacionados às infrações de natureza financeira

Processo	Descumprimento	Medida Corretiva	Prazo
50500.162438/2015-11	Inciso II do art. 1º, da Resolução 2.495/2007	Efetuar a transmissão das demonstrações financeiras pelo sistema SIREF, relativas ao ano de 2014	30 dias
50500.097963/2015-40	§ 3º da Cláusula Primeira do Contrato de Concessão assinado em 27/02/1997	Efetua os repasses sobre receitas alternativas advindas do Acordo de Serviços e Outros Pactos nº 016NN/GRCP/05 e nº 004NN/GRCP/05	60 dias
50500.097944/2015-13	§ 3º da Cláusula Primeira do Contrato de Concessão assinado em 27/02/1997	Efetuar os repasses sobre receitas alternativas advindas de 614 contratos de aluguel de imóveis arrendados	60 dias
50500.193492/2014-19	§ 3º da Cláusula Primeira do Contrato de Concessão assinado em 27/02/1997	Efetuar os repasses sobre receitas alternativas advindas do Contrato de Arrendamento de Bens e do Instrumento Particular de Cessão do Direito de Uso e Área e Outras Avenças	60 dias

Relacionadas às infrações de natureza Operacional.

Quadro XIV. Proposta de prazos e medidas corretivas relacionados às infrações de natureza operacional

Processo nº	Trecho/Local	Infração	Medida Corretiva	Prazo
50500.380227/2016-31	Malha Sul	A RMS deixou de informar acidentes ocorridos no estado do Rio Grande do Sul, ocorridos nas datas de 02/08/2016 e 06/08/2016.	Comunicar os acidentes ocorridos, conforme dispõe o processo em epígrafe, notadamente a Nota Técnica nº 048/2016/GECOF/SUFER, em conformidade com as exigências, parâmetros e critérios da Resolução ANTT nº 1.431/2006.	1 mês
50515.025172/2014-78	Presidente Prudente - Presidente Epitácio	Não manter a continuidade do serviço concedido, salvo interrupção emergencial causada por caso fortuito ou força maior, comunicando imediatamente a ocorrência de tais fatos à CONCEDENTE.	Restabelecer a continuidade do serviço concedido, observados os termos do processo em epígrafe, notadamente os Ofícios nº 148/2013/COFERSP/SUFER e nº 246/2014/COFERSP/SUFER, assim como as condições mínimas de segurança e regularidade do tráfego.	3 meses
50520.010657-2014-98	Santa Maria/RS - Cruz Alta/RS	A Concessionária deixou de "cumprir e fazer cumprir as normas aplicáveis à ferrovia", mais especificamente, incorreu no descumprimento da Resolução ANTT nº 2748/2008.	Enviar um Plano de Ataque de Obras, contendo o escopo das obras a serem realizadas, assim como cronograma de execução.	1 mês
			Realizar, junto às PNs do trecho em questão, todas as medidas e intervenções necessárias ao reestabelecimento da condição de segurança, em observância ao rol normativo técnico vigente.	3 meses
			Enviar um Plano de Ataque de Obras, contendo o escopo das obras a serem realizadas, assim	1 mês

50520.033894/2011-84	Guarapuava - Entre Rios	A concessionária deixou de cumprir notificação da ANTT para correção de deficiências, emitida por meio do Ofício nº 875/GEFER/SUCAR/2009.	como cronograma de execução. Reestabelecer as condições de segurança e regularidade de tráfego do trecho em questão, observadas a natureza e tipificação das deficiências apontadas pela fiscalização por ocasião do Ofício nº 875/GEFER/SUCAR/2009.	3 meses
50520.032622/2015-91	Bagé - Rio Grande	A Concessionária deixou de zelar pela integridade dos bens vinculados à Concessão, conforme as normas técnicas específicas.	Enviar um Plano de Ataque de Obras, contendo o escopo das obras a serem realizadas, assim como cronograma de execução.	1 mês
			Realizar todas as medidas e intervenções necessárias à manutenção da superestrutura de acordo com os parâmetros e condições mínimas exigidos pelos normativos pertinentes, destacadamente as NBR 5564/2011 e 7640/2014, observadas a natureza e tipificação das deficiências apontadas pela fiscalização por ocasião do Relatório nº 009/COFER/URRS/2015.	4 meses
50520.008646/2014-48	Lages - Roca Sales	Não cumprir e fazer cumprir, nos prazos determinados, as medidas de segurança e regularidade do tráfego exigidas pela ANTT.	Enviar um Plano de Ataque de Obras, contendo o escopo das obras a serem realizadas, assim como cronograma de execução.	1 mês
			Reestabelecer as condições de segurança e regularidade de tráfego do trecho em questão, observadas a natureza e tipificação das deficiências apontadas pela fiscalização por ocasião do Relatório nº 002/COFER/URRS/2014, assim como pelo Ofício nº 148/2013/GEFOP/SUFER (fls. 61-63), ambos constantes do processo em epígrafe.	4 meses
50515.003871/2015-48	Rubião Júnior - Presidente Epitácio	Não cumprir e fazer cumprir, nos prazos determinados, as medidas de segurança e regularidade do tráfego exigidas pela ANTT.	Enviar um Plano de Ataque de Obras, contendo o escopo das obras a serem realizadas, assim como cronograma de execução.	1 mês
			Reestabelecer as condições de segurança e regularidade de tráfego do trecho em questão, observadas a natureza e tipificação das deficiências apontadas pela fiscalização por ocasião do Ofício nº 207/2014/COFERSP/SUFER.	7 meses
50520.033894/2011-84	Guarapuava - Desvio Ribas	A Concessionária deixou de "cumprir e fazer cumprir as normas aplicáveis à ferrovia", mais especificamente, incorreu no descumprimento do art. 4º da Resolução ANTT nº 2748/2008.	Enviar um Plano de Ataque de Obras, contendo o escopo das obras a serem realizadas, assim como cronograma de execução.	1 mês
			Realizar todas as medidas e intervenções necessárias ao estrito atendimento do art. 4º da Resolução ANTT nº 2.748/2008.	9 meses

Quadro XV. Proposta de prazos e medidas corretivas relacionados à recuperação de trechos/ramais.

Trechos/ramais	Medida Corretiva	Prazo
Maringá - Cianorte	Enviar um Plano de Ataque de Obras, contendo o escopo das obras a serem realizadas, assim como cronograma de execução	1 mês
	Realizar todas as intervenções necessárias à capacitação da via de acordo com as premissas estipuladas no âmbito do processo nº 50500.074971/2011-94: "recuperação do trecho de forma a adequá-lo para a lotação mínima de 960 tb/trem (peso bruto dos vagões) e VMA de 30km/h"	6 meses
Santiago - Dilermando Aguiar	Enviar um Plano de Ataque de Obras, contendo o escopo das obras a serem realizadas, assim como cronograma de execução	1 mês
	Realizar todas as intervenções necessárias à capacitação da via de acordo com as premissas estipuladas no âmbito do processo nº 50500.074971/2011-94: "recuperação do trecho de forma a adequá-lo para a lotação mínima de 1280 tb/trem (peso bruto dos vagões) e VMA de 30km/h"	7 meses
Santiago - São	Enviar um Plano de Ataque de Obras, contendo o escopo das obras a serem realizadas, assim como cronograma de execução	1 mês
	Realizar todas as intervenções necessárias à capacitação da via de acordo com as	

Borja	premissas estipuladas no âmbito do processo nº 50500.074971/2011-94: "recuperação do trecho de forma a adequá-lo para a lotação mínima de 960 tb/trem (peso bruto dos vagões) e VMA de 30km/h"	12 meses
Marques dos Reis - Jaguariáiva - Joaquim Murtinho	Enviar um Plano de Ataque de Obras, contendo o escopo das obras a serem realizadas, assim como cronograma de execução	1 mês
	Realizar todas as intervenções necessárias à capacitação da via de acordo com as premissas estipuladas no âmbito do processo nº 50500.074971/2011-94: "recuperação do trecho de forma a adequá-lo para a lotação mínima de 1200 tb/trem (peso bruto dos vagões) e VMA de 30km/h"	9 meses
Passo Fundo - Cruz Alta	Enviar um Plano de Ataque de Obras, contendo o escopo das obras a serem realizadas, assim como cronograma de execução	1 mês
	Realizar todas as intervenções necessárias à capacitação da via de acordo com as premissas estipuladas no âmbito do processo nº 50500.074971/2011-94: "recuperação do trecho de forma a adequá-lo para a lotação mínima de 1200 tb/trem (peso bruto dos vagões) e VMA de 30km/h"	7 meses
Trechos/ramais	Correção	Prazo
Mafra - Porto União	Enviar um Plano de Ataque de Obras, contendo o escopo das obras a serem realizadas, assim como cronograma de execução	1 mês
	Realizar todas as intervenções necessárias à capacitação da via de acordo com as premissas estipuladas no âmbito do processo nº 50500.074971/2011-94: "recuperação do trecho de forma a adequá-lo para a lotação mínima de 960 tb/trem (peso bruto dos vagões) e VMA de 30km/h"	12 meses
Porto União - Passo Fundo	Enviar um Plano de Ataque de Obras, contendo o escopo das obras a serem realizadas, assim como cronograma de execução	1 mês
	Realizar todas as intervenções necessárias à capacitação da via de acordo com as premissas estipuladas no âmbito do processo nº 50500.074971/2011-94: "recuperação do trecho de forma a adequá-lo para a lotação mínima de 960 tb/trem (peso bruto dos vagões) e VMA de 30km/h"	18 meses
São Luiz Gonzaga - Santiago	Enviar um Plano de Ataque de Obras, contendo o escopo das obras a serem realizadas, assim como cronograma de execução	1 mês
	Realizar todas as intervenções necessárias à capacitação da via de acordo com as premissas estipuladas no âmbito do processo nº 50500.074971/2011-94: "recuperação do trecho de forma a adequá-lo para a lotação mínima de 1600 tb/trem (peso bruto dos vagões) e VMA de 30km/h"	5 meses
Ramal de Cachoeira do Sul	Enviar um Plano de Ataque de Obras, contendo o escopo das obras a serem realizadas, assim como cronograma de execução	1 mês
	Realizar todas as intervenções necessárias à capacitação da via de acordo com as premissas estipuladas no âmbito do processo nº 50500.074971/2011-94: "recuperação do trecho de forma a adequá-lo para a lotação mínima de 800 tb/trem (peso bruto dos vagões) e VMA de 30km/h"	2 meses
Santo Ângelo - Cerro Largo - São Luiz Gonzaga	Enviar um Plano de Ataque de Obras, contendo o escopo das obras a serem realizadas, assim como cronograma de execução	1 mês
	Realizar todas as intervenções necessárias à capacitação da via de acordo com as premissas estipuladas no âmbito do processo nº 50500.074971/2011-94: "recuperação do trecho de forma a adequá-lo para a lotação mínima de 1280 tb/trem (peso bruto dos vagões) e VMA de 30km/h"	2 meses
Entroncamento - Livramento	Enviar um Plano de Ataque de Obras, contendo o escopo das obras a serem realizadas, assim como cronograma de execução	1 mês
	Realizar todas as intervenções necessárias à capacitação da via de acordo com as premissas estipuladas no âmbito do processo nº 50500.074971/2011-94: "recuperação do trecho de forma a adequá-lo para a lotação mínima de 960 tb/trem (peso bruto dos vagões) e VMA de 30km/h"	2 meses

Revogação da Deliberação nº 302 de 19 de dezembro de 2012

Adicionalmente, recomenda-se a revogação da Deliberação nº 302/2012, em consonância com o exposto na Nota Técnica nº 132/GPFR/SUFER/2018, uma vez que a presente proposição estabelece prazo para a correção dos descumprimentos relacionados à recuperação dos trechos listados na referida deliberação, em estrito atendimento aos preceitos do já citado Parecer nº 01848/2018/PF-ANTT/PGF/AGU, retificado pela NOTA nº 00578/2018/PF-ANTT/PGF/AGU.

2.11. No dia 13 de junho de 2019, o Superintendente emitiu o Relatório à Diretoria nº 498/2019 (0533323), ratificando os encaminhamentos da Nota Técnica SEI nº 1587/2019/COETI/GPFR/SUFER/DIR (0461623).

2.12. No dia 25 de junho de 2019, os autos foram distribuídos mediante sorteio ao Diretor Marcelo Vinaud, que, por meio do Despacho 0717404) de 8 de julho de 2019, encaminhou os autos à Procuradoria Federal junto à ANTT para manifestação quanto aos seguintes pontos:

[...]

Em que pese o referido Relatório dispensar da Procuradoria Federal Especializada junto à ANTT no presente caso, sob o fundamento de que matéria idêntica já teria sido analisada por meio do Parecer nº 01848/2018/PF-ANTT/PGF/AGU, no âmbito do processo nº 50500.226358/2014-10, esta Diretoria solicita que esse órgão jurídico confirme se o entendimento fixado no referido Parecer se aplica ao objeto deste processo. Além disso, solicitamos a análise da higidez jurídica da proposta de revogação da Deliberação ANTT nº 302/2012 conforme citado no item 45 do referido relatório, bem como da minuta de Deliberação apresentada pela área técnica (SEI N° 0534555).

[...] (grifo acrescentado)

2.13. A PFANTT exarou o PARECER n. 01050/2019/PF-ANTT/PGF/AGU (0935094), de 17 de julho de 2019, no seguinte sentido:

[...]

4. Inicialmente, respondendo à primeira indagação da Assessoria, é preciso esclarecer que a semelhança de situações apontada com a matéria analisada pelo PARECER N° 01848/2018/PF-ANTT/PGF/AGU, no âmbito do processo N° 50500.226358/2014-10, não dispensaria, por si só, o direito de consulta assegurado à Diretoria da ANTT e consequente assessoramento jurídico que é

devido por esta Procuradoria Federal, nos termos do inciso I, do art. 3º, do Regimento Interno da PF/ANTT, bem assim pelo inciso II, do art 17 e art. 18 c/c inciso IV, do art. 11, todos da Lei Complementar n. 11, de 10/02/1993.

5. Daí porque, a análise jurídica ora apresentada será específica para a hipótese em apreço, embora possa conter considerações que teriam sido utilizadas na referida manifestação jurídica.

[...]

11. Assim, **entendo acertada a minuta de Deliberação de fls. 39, ao detalhar, em seus Anexos, os descumprimentos das obrigações contratuais, fixando prazo para as correções (art. 3º) que, caso desatendidos, resultará na instauração do competente processo administrativo sancionatório (inciso III, do art. 2º).**

[...]

13. Respondendo ao segundo questionamento da Assessoria, **parece-me equivocada a proposta de revogação da Deliberação ANTT n. 302/2012** posto que trata-se do ato administrativo que teria sido inobservado e que fundamenta, inclusive, a proposta de Deliberação em apreço. Vale dizer, a Deliberação n. 302/2012 constitui prova material de que a Concessionária descumpriu anterior determinação da ANTT, devendo por isso mesmo ser mantida a fim de que possa instruir, se for o caso, eventual processo administrativo sancionador.

14. Ressalvo, todavia, que em procedimento semelhante, o Senhor Procurador-Geral manifestou-se favoravelmente à revogação de ato normativo equivalente, consoante se vê o DESPACHO N. 00199/2018/PFANTT/PGF/AGU (Anexo).

[...]

15. Concluindo, considero que a proposta de Deliberação de fls. 39 e Anexos encontra amparo no § 2º, do art. 38, da Lei n. 8.987/1995, devendo ser suprimida a revogação proposta no art. 4º, da Minuta, ressalvado o entendimento contrário do Senhor Procurador- Geral (Anexo).

[...]

2.14. No dia 30 de julho de 2019, foi emitido o Despacho n. 10961/2019/PF-ANTT/PGF/AGU, aprovando o Parecer, mas tecendo as seguintes considerações:

[...]

15. Para além de um preciosismo doutrinário acerca das formas de extinção do ato administrativo, considerando que a revogação de um ato pressupõe ausência de conveniência ou oportunidade em sua manutenção, nos preocupa a interpretação que poderia ser eventualmente empregada à revogação da Deliberação ANTT nº 302, de 2012. Entendemos que a determinação de recuperação dos trechos permanece sendo conveniente para a Agência, e que a ineficácia do seu cumprimento pelo prazo outrora estipulado foi inclusive considerada como motivação para a edição de uma nova Deliberação, tal qual ora proposto.

16. Nessa trilha, sobre a revogação da Deliberação ANTT nº 302, de 2012, considerando a alteração da Chefia dessa Procuradoria, submeto proposta de revisão de entendimento jurídico que vinha sendo adotado desde o DESPACHO DE APROVAÇÃO PARCIAL n. 00199/2018/PF-ANTT/PGF/AGU.

[...]

20. Pelo exposto, sugiro aprovação do PARECER n. 01050/2019/PF-ANTT/PGF/AGU, quando recomenda a supressão do art. 4º da minuta de Deliberação SEI 0534555, agregando ao mesmo a fundamentação contida na NOTA n. 00578/2018/PF-ANTT/PGF/AGU, na NOTA n. 00600/2018/PF-ANTT/PGF/AGU e no presente despacho. Em substituição à proposta apresentada de revogação daquela Deliberação, sugiro orientar a SUFER para inserir a ineficácia daquela Deliberação como fundamento para edição da minuta de Deliberação que ora se propõe.

21. Acrescento também recomendação de alerta à SUFER no tocante à interpretação dada à NOTA n. 00031/2019/PF-ANTT/PGF/AGU, no item 33 do RELATÓRIO À DIRETORIA SEI Nº 498/2019, deixando expresso que, havendo determinação judicial no sentido de se suspender a exigibilidade de créditos dessa Agência, não poderá haver sua inscrição em dívida ativa.

[...]

2.15. No dia 26 de agosto de 2019, a concessionária Rumo Malha Sul S/A ingressou com petição intercorrente, sob o número 50500.370619/2019-34, solicitando, em síntese, dilação de prazo de quatro meses para apresentar os estudos referentes à averiguação preliminar para apuração de indícios de eventual descumprimento do Contrato de Concessão. Por meio do Despacho (1169380), a Superintendência encaminhou à Diretoria para apreciação juntamente com o Processo nº 50501.295844/2018-93. Segue trechos do documento da concessionária:

[...]

Com todos estes estudos e novos horizontes, a empresa necessita efetuar um estudo de demanda conjunto, para entender qual o caminho eficiente para a utilização, ampliação e revitalização da Malha Sul dentro desse contexto mais amplo de integração das malhas e mudança de perfil. Além dos estudos de demanda, são necessárias avaliações de dimensionamento de CAPEX para cada uma dessas intervenções, modelos operacionais, estimativas de custos operacionais, em suma, todos os elementos necessários para aferir a exequibilidade técnica e econômica de cada um dos empreendimentos.

Com isto, será possível ter uma fotografia da realidade, possibilidades para o futuro, tamanho dos investimentos necessários e principais desafios. Desta forma, a RMS passaria a ter a ampla visibilidade dos novos negócios e oportunidades criadas pela nova malha. As intervenções na Malha Sul, que devem ser objeto de estudo antes da tomada de decisão neste processo administrativo, devem considerar esse cenário futuro, com alocação eficiente de recursos para melhor atender a demanda que surgirá com a integração das malhas ferroviárias.

[...]

A superveniência de decisão da Diretoria Colegiada da d. Agência que venha, hipoteticamente, impor a recuperação de trechos atualmente sem tráfego, sem a avaliação e o cotejo criterioso da conveniência de cada um desses projetos, poderia gerar prejuízo irreparável à operação ferroviária no sul do Brasil.

O racional dos investimentos tem que ser almejado tanto pelo concessionário, que vem nos últimos anos empreendendo esforços para recuperar a malha e apresenta disposição para iniciar ciclo de investimentos de expansão, como pelo regulador, que não pode se furtrar à discussão de remodelação do ativo, à luz inclusive do disposto na Lei 13.448/2017.

Reitere-se que a configuração da Malha Sul foi concebida há um século, quando a dinâmica da produção era completamente distinta. Perpetuar, irracionalmente, essa configuração, sem empreender esforços para avaliar os novos investimentos que parecem fazer sentido, é destruir valor. E eventualmente condenar a Malha Sul a ter configuração completamente inadequada à economia contemporânea da região.

Nesse sentido, a RMS vem, por meio desta, respeitosamente **requerer o prazo de 04 (quatro) meses** para apresentar os estudos a que faz referência à presente manifestação, de forma a subsidiar a melhor decisão desta d. Agência e permitir um novo ciclo de incremento da qualidade, da eficiência e de expansão do ativo, em benefício da União.

[...] (grifo do original)

2.16. No dia 30 de agosto de 2019, por meio do Despacho (1193325), o Diretor Marcelo Vinaud devolveu os autos à Sufer para que se manifestasse acerca do teor do documento da concessionária.

2.17. No dia 17 de setembro de 2019, a Sufer emitiu o Ofício SEI nº 12340/2019/SUFER/DIR-ANTT (1361500), por meio do qual informou ao Gerente de Regulação da concessionária Rumo Malha Sul S/A a concessão da ampliação do prazo:

[...]

5. Em face das razões apresentadas, requereu a concessão de **um prazo de 04 (quatro) meses** para comprovar suas alegações, bem como apresentar os estudos referenciados.

6. Sobre o pedido alhures, entende esta Autarquia pela possibilidade da concessão do prazo requerido, entretanto, **DEVE a Concessionária incluir nesses estudos**, as ações necessárias, de forma pormenorizada e com o devido cronograma, para cada irregularidade identificada no item 8.1., da Nota Técnica nº 1587 (cópia anexa).

[...] (grifos do original)

2.18. No dia 20 de setembro de 2019, a concessionária protocolou a Carta nº 0941/GREG/2019 (1424670), informando o seguinte:

[...]

Note-se que em sua manifestação a RMS requereu dilação de prazo de 04 (quatro) meses para apresentar os estudos sobre os projetos acima relacionados e a ANTT, em resposta, deferiu o prazo mas acresceu significativamente o escopo da entrega.

Diante de todo o exposto, a Concessionária vem, por meio da presente, reafirmar seu compromisso em entregar, no prazo de 04 (quatro) meses os estudos, como se comprometeu por meio da manifestação presente na Carta nº. 0941/GREG/2019, bem como, respeitosamente, requer prazo adicional de 01 (um) mês para entrega do material referente ao item 8.1., da Nota Técnica nº 1587.

[...] (grifos do original)

2.19. No dia 25 de setembro de 2019, A Sufer redigiu o Ofício SEI nº 12922/2019/SUFER/DIR-ANTT (1446553), informando à concessionária que foi deferido a ampliação do prazo para entrega do material referente ao item 8.1, da Nota Técnica nº 1587.

2.20. Adotadas essas providências, foi emitido o Despacho (1446908), restituindo os autos ao Diretor Marcelo Vinaud, para que fossem revisadas as ações que foram propostas ou, se de acordo, restituísse os autos à Sufer para acompanhamento da apresentação dos referidos estudos.

2.21. No dia 3 de outubro de 2019, o Diretor Marcelo Vinaud solicitou o cancelamento de distribuição do processo em virtude do prazo concedido à concessionária para apresentação dos estudos, conforme consta no Despacho (1524375). O pedido foi apreciado e aprovado na 831ª Reunião de Diretoria, realizada em 15 de outubro de 2019.

2.22. No dia 17 de janeiro de 2020, a concessionária protocolou a Carta nº 0097/GREG/2020 (2475975), por meio do Processo nº 50500.005450/2020-88, apresentando os estudos sobre os investimentos que projeta para a Malha Sul no curto e médio prazo, no entanto, conforme havia sido deferido, não apresentou na oportunidade as informações relativas ao item 8.1, da Nota Técnica nº 1587. Os estudos possuem a seguinte estrutura: caderno de introdução (2475976); caderno de caracterização (2475979); caderno de demanda (2475980); caderno de estudos operacionais (2475982); caderno de projetos de investimento (2475985); caderno de estudo de engenharia (2475992). Consta na Carta nº 0097/GREG/2020 (2475975) as seguintes considerações, em síntese:

- **Necessidade de avaliação dos investimentos mais aderentes ao interesse público frente ao contexto atual da malha sul** – os estudos se referem apenas aos investimentos mapeados pela concessionária que maximizam o retorno econômico e social a todos os envolvidos na prestação dos serviços. Sustenta essa necessidade no fato de que o uso da malha mudou drasticamente devido a fatos históricos. Assim, entende que a administração da ferrovia deve ser dinâmica e atentar às alterações que ocorrem na economia, na ferrovia e ao seu redor ao longo do tempo, razão pela qual entende ser necessário avaliar todas as variáveis envolvidas no transporte ferroviário, de modo a analisar a atratividade trecho a trecho, sem o apego da manutenção do trecho atual da ferrovia. Por fim, mencionou que não se pretende esgotar todos os investimentos necessários, que serão percebidos por meio de realização de plano de negócios completo, em conjunto com a ANTT, após a realização de um estudo abrangente de toda a malha atual, considerando inclusive as perspectivas para o seu futuro a médio e longo prazo.
- **Os projetos previstos para a malha sul** – investimentos na ordem de R\$ 10,3 bilhões na Malha Sul, sendo R\$ 8 bilhões destinados à via permanente e R\$ 2,3 bilhões em material rodante. Os projetos foram baseados na desestatização da Ferroeste, na subconcessão da Ferrovia Norte e Sul, na prorrogação antecipada da concessão da Malha Paulista, no acordo comercial entre o Mercosul e a União Europeia, anunciado em julho de 2018 em Bruxelas, e na expansão do Porto de São Francisco. Os estudos não realizaram uma avaliação completa de toda a malha, incluindo os corredores atualmente operacionais e os impactos das intervenções propostas sobre eles. Também não foi abordada a análise de projeção econômico-financeira dos projetos, com o cálculo do prazo de amortização de cada investimento ou deles todos em conjunto. Os projetos são estes:

- **Projeto Tronco Sul** - intervenções desde Uruguaiana até Iperó;
- **Projeto Oeste do Paraná** - novo traçado entre a Oeste e a Central do Paraná, quanto a extensão da Ferroeste até Mato Grosso do Sul;
- **Projeto São Francisco do Sul** - remodelagem operacional no atendimento da ligação ao Porto de São Francisco do Sul, com intervenções entre o Pátio de Engenheiro Bley até Mafra e entre Mafra até o Porto de São Francisco do Sul;
- **Projeto Apucarana/Londrina** - capacitação da infra e superestrutura ferroviária do trecho;
- **Projeto São Luiz Gonzaga** - retomada de tráfego no trecho São Luiz Gonzaga até Dilermando Aguiar; e
- **Projeto Entroncamento** - duplicação do entroncamento ferroviário entre os pátios de E. Ozório de Almeida e Eng. Bley.

2.23. No dia 17 de fevereiro de 2020, a concessionária protocolou na Agência a Carta nº 264/GREG/2020, complementando a Carta nº 097/GREG/2020 com a proposição de avaliação dos trechos que integram o Ofício SEI nº 12340/2019/SUFER/DIR-ANTT. A Carta foi dividida em duas partes, sendo a primeira relacionada à ratificação das informações contidas na Carta nº 097/GREG/2020 e a segunda à complementação ao atendimento do item 8.1 da Nota Técnica nº 1587/2019, com apresentação de informações sobre as irregularidades de natureza financeira, operacional e de recuperação de trechos/ramais e proposta de desativação de trechos, como se observará abaixo. O detalhamento dos estudos consta no Caderno de Caracterização (2723414), no Caderno de Demanda (2723416), no Caderno de Engenharia (2723419) e no Caderno de Viabilidade (2723423). Segue o resumo das informações apresentadas quanto às irregularidades:

- **Irregularidades de natureza financeira** - uma das pendências já foi sanada e, para as demais, há alguma pendência judicial que compromete a sua exigibilidade imediata. Não obstante, se colocou à disposição para realizar eventual transação entre as partes, de modo que as receitas alternativas componham a base de passivos a serem compensadas pelos investimentos propostos na Carta nº 097/2020 e eventuais outros investimentos que venham a ser identificados após a realização de um plano de negócios;
- **Irregularidades de natureza operacional** - com relação à comunicação de acidentes ocorridos entre 2 de agosto de 2016 e 6 de agosto de 2016, a concessionária prestou as informações. Quanto aos trechos ferroviários, mencionou que uma parcela dos trechos contidos no ofício já foi contemplada nos investimentos propostos pela concessionária, que ultrapassam as medidas corretivas propostas pela Agência. Quanto aos demais trechos, foram apresentadas informações e proposta de desativação, conforme descrito abaixo:

Trechos relacionados às infrações de natureza operacional			
Processo	Trecho	1a Entrega (Carta 097/2020)	2a Entrega
50500.380227/2016-31	Malha Sul		Apresentação de informações
50515.025172/2014-78	Pres.Prudente - Pres. Epitácio		Proposta de desativação
50520.010657-2014-98	Santa Maria/RS - Cruz Alta/RS		Apresentação de informações
50520.033894/2011-84	Guarapuava - Entre Rios	Trecho contemplado no Programa de Ações: Projeto "Oeste do Paraná"	
50520.032622/2015-91	Bagé - Rio Grande		Apresentação de informações
50520.008646/2014-48	Lages - Roca Sales	Trecho contemplado no Programa de Ações: Projeto "Tronco Sul"	
50515.003871/2015-48	Rubião Junior - Pre. Epitácio		Proposta de desativação
50520.033894/2011-84	Guarapuava - Desvio Ribas	Trecho contemplado no Programa de Ações: Projeto "Oeste do Paraná"	

- Trecho Bagé-Rio Grande - Das 407 irregularidades, 270 já foram resolvidas, restando 137. Dessas 137, 43 tratam de sinalização de passagem em nível e, embora a responsabilidade seja de terceiros, realizou 25 intervenções, priorizando locais com maior volume. Há também 6 irregularidades que a concessionária não conseguiu identificar o problema. Sobraram 88 irregularidades que ainda pendem de intervenção da concessionária e serão definitivamente endereçadas até o fim do ano de 2021;
- Trecho Santa Maria/RS - Cruz Alta/RS - a concessionária projeta a realização de investimentos em dormentes, trilho, lastro e AMVs entre os anos de 2020 e 2023;
- Trechos Guarapuava - Desvio Ribas, Guarapuava - Entre Rios e Lages - Roca Sales - as medidas corretivas estão contempladas nos projetos propostos pela concessionária;
- Trechos Presidente Prudente - Presidente Epitácio e Rubião Junior - Presidente Epitácio - propõe a desativação dos trechos, em virtude de sua inviabilidade econômica.

- **Irregularidades relacionadas à recuperação de trechos/ramais** - menciona que uma parcela deles já foi abrangida nos projetos previstos na Carta nº 097/2020, que ultrapassam, em muito, as medidas corretivas propostas pela Agência. Para os demais, propõe a desativação dos trechos, informando que foi apresentada uma estimativa do valor devido em razão da indenização decorrente (2723423). A seguir, seguem o resumo da proposta e a lista de trechos a serem desativados:

Trechos relacionados às obrigações de recuperação de trechos/ramais			
Processo	Trecho	1a Entrega (Carta 097/2020)	2a Entrega
50500.074971/2011-94	Maringá - Cianorte		Proposta de Desativação
50500.074971/2011-94	Santiago - Dilermando Aguiar	Trecho contemplado no Programa de Ações Projeto "São Luiz Gonzaga - Santiago"	
50500.074971/2011-94	Santiago - São Borja		Proposta de Desativação
50500.074971/2011-94	Marques dos Reis - Jaguariaiva - Joaquim Murtinho		Proposta de Desativação
50500.074971/2011-94	Passo Fundo - Cruz Alta		Proposta de Desativação
50500.074971/2011-94	Mafra - Porto União		Proposta de Desativação
50500.074971/2011-94	Porto União - Passo Fundo		Proposta de Desativação
50500.074971/2011-94	São Luiz Gonzaga - Santiago	Trecho contemplado no Programa de Ações Projeto "São Luiz Gonzaga - Santiago"	
50500.074971/2011-94	Ramal Cachoeira do Sul		Proposta de Desativação
50500.074971/2011-94	Santo Ângelo - Cerro Largo - São Luiz Gonzaga		Proposta de Desativação
50500.074971/2011-94	Entroncamento - Livramento		Proposta de Desativação

Item	Trecho ⁴	Trecho ⁵	UF
1	-	Rubião Junior - Pres. Prudente	SP
2	-	Pres. Prudente - Pres. Epitácio	SP
3	Maringá – Cianorte	Maringá - Cianorte	PR
4	Marques dos Reis – Jaguariaiva - Joaquim Murtinho	Marques dos Reis - J. Murtinho (Raul de Mesquita)	PR
5	Mafra – Porto União	Mafra - Marcelino Ramos	SC/RS
6	Porto União – Passo Fundo	Marcelino Ramos - Passo Fundo	RS
7	Santo Ângelo – Cerro Largo - São Luiz Gonzaga	Santo Ângelo - São Luiz Gonzaga	RS
8	Santiago – São Borja	São Borja - Santiago	RS
9	Ramal Cachoeira do Sul	Ramal Cachoeira	RS
10	Passo Fundo – Cruz Alta	Cruz Alta - São Bento	RS
11		São Bento - Passo Fundo	RS
12	Entroncamento – Livramento	Santana - Entroncamento	RS

2.24. No dia 20 de março de 2020, por meio do Despacho (3081238), os estudos foram encaminhados às Gerências da Sufer, para que cada unidade se manifestasse a respeito dos pontos que lhe fossem concernentes, levando em consideração algumas premissas, a saber:

[...]

- Uma vez que este processo tem por objeto específico o detalhamento dos graves inadimplementos contratuais praticados de forma contumaz pela RMS, devem ser avaliados a efetiva viabilidade técnica, jurídica, regulatória e financeira dos projetos e investimentos propostos, como medida para restabelecer e revitalizar o transporte de cargas na malha Sul, de modo a justificar o eventual sobrestamento ou arquivamento do feito, cuja continuidade poderá vir a resultar na recomendação de caducidade da concessão;
- Deve se dar especial atenção aos questionamentos apresentados pela Concessionária em face às medidas corretivas e respectivos prazos, recomendados pela área técnica, constantes no item 8.1 da Nota Técnica SEI nº 1587/2019/COETI/GPFER/SUFER/DIR;
- Como se trata de questão que envolve de forma preponderante investimentos na concessão, entende-se que a condução das análises deverá ser coordenada pela GPFER que, com a efetiva participação das demais gerências naquilo que lhes couber, deverá elaborar, ao final das análises necessárias, nota técnica conjunta de modo a subsidiar manifestação por parte da SUFER, acerca da vantagem de acatar a proposta de investimentos da RMS, frente ao interesse público envolvido;
- Ainda no tocante ao interesse público deve ser apreciada, de maneira bem cuidadosa, a proposta de se priorizar a recuperação e revitalização de determinados trechos ferroviários, em detrimento de outros segmentos cuja desativação fora proposta;
- Com relação à proposta de desativação e devolução de trechos, deverão ser rigorosamente observadas às disposições do Título VI da Resolução ANTT nº 44/2002, que estabelece os procedimentos relativos às solicitações de desativação de trechos pelas concessionárias, além dos procedimentos relativos à desvinculação e desincorporação dos ativos ferroviários localizados nos

trechos em questão; e

f) A título sugestivo e sem prejuízo de eventual redistribuição posterior, entende-se que os assuntos podem ser assim direcionados: i) os cadernos de introdução e de caracterização devem ser conhecidos e analisados por todas as gerências; ii) os cadernos de demanda, de investimentos, de estudos operacionais e de engenharia devem ser apreciados pela GPFER, com eventual auxílio das demais unidades; iii) a documentação relativa aos inadimplementos de natureza financeira e operacional, devem ser avaliados pela GEAFI e GECOF, respectivamente; e iv) sempre que necessário, as COFER/RS deverá ser instada a se manifestar, na medida em que conhecesse de perto as particularidades e os problemas da malha concedida, sobretudo no que toca à proposta de desativação e devolução de trechos ferroviários.

[...]

2.25. No dia 14 de abril de 2020, a Coordenação de Estudos Técnicos de Infraestrutura Ferroviária – Coeti, vinculada à Gpfer, deu as seguintes diretrizes de análise no Despacho (3225522) à Geafi e à Gecof:

[...]

Nesta perspectiva, ante a vasta documentação apresentada pela RMS, cabe-nos avaliar se os argumentos e proposições apresentados estão compatíveis com as medidas apontadas pela Nota Técnica SEI nº 1587/2019/COETI/GPFER/SUFER/DIR.

Para tanto solicita-se que as áreas avaliem o seguinte:

i. A conformidade do cumprimento das medidas corretivas com relação as quais a Concessionária alega já ter tomado providências; e

ii. A compatibilidade técnico/operacional (principalmente em termos de escopo e prazos) entre as medidas corretivas propostas no âmbito da Nota Técnica SEI nº 1587/2019/COETI/GPFER/SUFER/DIR (SEI 0461623) e aquelas apresentadas pela RMS.

As análises deverão apresentar de forma justificada e conclusiva o posicionamento dessas Gerências com relação aos pontos supracitados. A data limite para retorno será dia 24/04/2020.

A divisão da análise deverá atender aos seguintes critérios:

i. À GEAFI caberá analisar as questões relacionadas às infrações de natureza Financeira, consolidadas no item 8.1.1. da Nota Técnica SEI nº 1587/2019/COETI/GPFER/SUFER/DIR (SEI 0461623).

ii. À GECOF caberá analisar as questões relacionadas às infrações de natureza Operacional e ao descumprimento da obrigação de recuperação de trechos/ramais da RMS, consolidadas nos itens 8.1.2. e 8.1.3. da Nota Técnica SEI nº 1587/2019/COETI/GPFER/SUFER/DIR (SEI 0461623).

No intuito de ganharmos agilidade nos trabalhos, sugere-se que a análise seja centralizada no conteúdo da Carta nº 264/GREG/2020 (SEI nº 2723402) e seus anexos, e que o Plano de Negócios submetido por meio da Carta 097/GREG/2020 (SEI nº 2475975) só seja consultado nos casos pontuais em que a primeira Carta lhe fizer referência. Ambas as Cartas citadas neste parágrafo constam do Processo nº 50500.005450/2020-88, apenso ao Volume II do presente processo.

[...]

2.26. No dia 22 de abril de 2020, a Coordenação de Fiscalização Econômico-Financeiro – Cofef, vinculada à Geafi, emitiu o Despacho (3264971), por meio do qual avaliou a questão atrelada às infrações de natureza financeira, confirmando o que a concessionária mencionou em seus documentos:

[...]

7. Como se nota do exposto, apenas para o PAS nº 50500.162438/2015-11 a RMS efetivamente comprovou o saneamento do inadimplemento constatado, sendo que para os demais processos (nºs 50500.097963/2015-40, 50500.097944/2015-13 e 50500.193492/2014-19), a Concessionária optou por recorrer ao provimento cautelar jurisdicional para obstar a exigibilidade e a cobrança dos débitos.

[...]

2.27. No dia 23 de abril de 2020, a Coordenação de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviários de Cargas da Unidade Regional do Rio Grande do Sul – URRS elaborou a Nota Técnica SEI nº 1756/2020/COFERRS/URRS (274211), que analisou as propostas de intervenção da concessionária apresentadas na Carta n. 264/GREG/2020 (2723402) frente ao Relatório de Inadimplências de natureza operacional e de recuperação de trechos listados nos itens 8.1.2 e 8.1.3 da Nota Técnica n. 1587/2019/COETI/GPFER/SUFER/DIR (0461623). A conclusão foi a seguinte:

[...]

5.1. Considerando todo o exposto tem-se que:

5.2. Dos itens citados, apenas no item 3.2.1 a **Concessionária já atendeu a medida corretiva indicada** na Nota Técnica n. 1587/2019/COETI/GPFER/SUFER/DIR (SEI 0461623).

5.3. A proposta da Concessionária, de devolução de trechos, para os itens 3.2.2, 3.2.7 e 4.2.1, por considerá-los anti-econômicos, ao retirar a disponibilidade do trecho para a prestação do serviço concedido, e com a aplicação de eventual indenização em investimentos da própria Concessionária, não é adequada ao interesse público e, portanto, **não compatível com a medida corretiva indicada** na Nota Técnica n. 1587/2019/COETI/GPFER/SUFER/DIR (SEI 0461623).

5.4. Há desproporcional e injustificada diferença de prazo nos cronogramas das medidas corretivas mencionadas no item 3.2.3 e 3.2.5, razão por que considera-se que **que a proposta não é compatível com a medida corretiva indicada** na Nota Técnica n. 1587/2019/COETI/GPFER/SUFER/DIR (SEI 0461623).

5.5. Para os itens 3.2.4; 3.2.6, 3.2.8, e 4.2.2, propostos para serem contemplados no "Projeto Oeste do Paraná" e "Projeto Tronco Sul", entende-se que foges ao escopo do presente processo, devendo ser avaliado à luz de processo de prorrogação antecipada do contrato, ao qual a Concessionária sequer é habilitada pelo elaborador de política pública. Assim, considera-se que **que a proposta não é compatível com a medida corretiva indicada** na Nota Técnica n. 1587/2019/COETI/GPFER/SUFER/DIR (SEI 0461623).

5.6. Quanto ao item 4.2.3, referente a projeto de recuperação dos trechos contemplando inclusive uma remodelagem operacional, considera-se que **a proposta é compatível com a medida corretiva indicada, desde mantidos os prazos definidos na Nota Técnica n. 1587/2019/COETI/GPFER/SUFER/DIR (SEI 0461623).**

[...] (grifos do original)

2.28. No dia 21 de maio de 2020, a Gpfer, por meio da Coeti, exarou a Nota Técnica SEI nº 2124/2020/COETI/GPFER/SUFER/DIR (36037), atualizando o detalhamento do inadimplemento

contratual à luz das análises técnicas referentes às propostas apresentadas pela concessionária Rumo Malha Sul S/A. De acordo com a manifestação técnica, a avaliação visou tão somente apurar os inadimplementos contratuais, não levando em consideração as discussões relacionadas a eventual processo de repactuação contratual. Assim, o objetivo foi verificar se as propostas quanto aos inadimplementos eram razoáveis. As conclusões foram estas:

- **Infrações relacionadas a questões financeiras** - Manutenção do prazo de 60 dias e medidas corretivas em relação às irregularidades, com exceção do Processo nº 50500.162438/2015-11, que foi excluído por já ter sido sanada a pendência. Não obstante, sugeriu, dadas as decisões judiciais, que a exigibilidade fosse consultada junto à PFANTT;
- **Infrações relacionadas a questões operacionais** - Exclusão do processo nº 50500.380227/2016-31 e, para os demais processos, entendeu-se que a concessionária apresentou propostas de soluções que extrapolam os prazos e medidas apresentados inicialmente pela ANTT, que impossibilita qualquer análise para compatibilização entre ambas as visões. Embora isso não tenha sido possível, concluiu que o objetivo do processo é apurar irregularidades que não podem ser perpetuadas. Além disso, sustentou que não deve ser avaliado neste processo a desativação de trechos. Assim, as propostas apresentadas pela concessionária não são compatíveis com a medida corretiva indicada na Nota Técnica n. 1587/2019/COETI/GPFER/SUFER/DIR (0461623), razão pela qual resolveu manter as medidas e prazos para correção;
- **Infração relacionadas a questões de recuperação de trechos/ramais** - Da mesma forma que nos tópicos anteriores, manteve os prazos e medidas previstas anteriormente, sustentando que não é razoável a concessionária propor prazos superiores aos já oferecidos pela área técnica e que não faz parte do escopo deste processo realizar desativação de trechos ou investimentos com o intuito de se efetivar uma repactuação contratual;
- **Revogação da Deliberação nº 302, de 19 de dezembro de 2012** - a Sufer entendeu pela necessidade de revogação da Deliberação, em face do contido no Decreto nº 10.139, de 28 de novembro de 2019 e na Portaria DG nº 138, de 17 de abril de 2020, visto que a revogação busca a simplificação de normativos e processos e a desburocratização da administração;
- **Demais disposições da Nota Técnica nº 1587/2019/COETI/GPFER/SUFER/DIR** - ratificou todos os demais aspectos abordados na manifestação técnica, notadamente os fundamentos utilizados, as análises realizadas e as considerações sobre o detalhamento e sobre o acompanhamento dos prazos e obrigações.

2.29. No dia 22 de maio de 2020, o Superintendente emitiu o Relatório à Diretoria nº 386/2020 (3440393) e a minuta de deliberação (3455464), propondo no Relatório o seguinte:

[...]

39. Encaminha-se à Diretoria Colegiada da ANTT, para deliberação, ouvida a PF-ANTT, da propostas de medidas corretivas, e seus respectivos prazos de execução, relacionados a inadimplementos incorridos pela Concessionária RMS S.A., com fundamento no § 3º do art. 38 da Lei nº 8.987/95, e nos autos do processo em referência.

40. Na oitiva à PF-ANTT solicita-se especialmente as considerações jurídicas sobre:

40.1. a exigibilidade das medidas corretivas e respectivos prazos dos processos constantes do Quadro I, à luz das considerações do Despacho COFEF N3264971, posto que o assunto se encontra judicializado.

40.2. a revogação da Deliberação ANTT nº 302/2012 em consonância com reiteradas manifestações das Áreas Técnicas, uma vez que a presente proposição estabelece prazo para a correção dos descumprimentos relacionados à recuperação dos trechos listados na Deliberação ANTT nº 302/2012.

[...] (grifo acrescentado)

2.30. Diante disso, no dia 25 de maio de 2020, por intermédio do Despacho (3473203), o processo foi encaminhado à Procuradoria Federal junto à ANTT, que emitiu o PARECER n. 00233/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (3606832), ratificado pelo Despacho de Aprovação nº 00138/2020/PF-ANTT/PGF/AGU, no seguinte sentido:

[...]

12. Primeiramente, quanto ao questionamento contido no item 40.1, acima transcrito, vejo que a Nota Técnica 2124 (doc. 3436037) registrou o seguinte:

[...]

23. Como conclusão parcial, entendo que as decisões judiciais apontadas não são óbice ao prosseguimento do presente processo administrativo, no sentido proposto pela SUFER.

24. Por fim, quanto ao questionamento contido no item 40.2, faço referência à análise promovida no PARECER n. 01050/2019/PF-ANTT/PGF/AGU, com fundamentos acrescentados pelo DESPACHO n. 10961/2019/PF-ANTT/PGF/AGU:

[...]

25. Entendo no mesmo sentido, que não se trata de hipótese de revogação do ato por não estar em discussão uma análise de conveniência/opportunidade da Administração, pois a Deliberação 302/2012 foi uma decisão da Diretoria Colegiada que fixou prazos para o cumprimento das obrigações e estes prazos foram descumpridos. Tal deliberação não mais produz efeitos, não fazendo sentido analisar a conveniência/opportunidade de sua manutenção.

26. A própria área técnica argumenta nesse sentido, de que os efeitos da Deliberação 302/2012 se exauriram no tempo:

[...]

Quanto ao dito acima, importa destacar que a Deliberação 302/2012 não constitui uma norma

jurídica, posto ser despida dos elementos de abstração e generalidade. Trata-se de decisão concreta, relativa a um contrato de concessão e a uma concessionária, não sendo cabível considerá-la no contexto da simplificação de normativos. Concluindo, entendo que a proposta pode ser alterada para, ao invés de revogar a Deliberação 302/2012, reconhecer seu descumprimento pela concessionária, o que serve, inclusive, como fundamento para a nova deliberação proposta, que fixa novos prazos.

[...]

2.31. No dia 19 de junho de 2020, o Gabinete do Diretor-Geral encaminhou o processo à Seger para inclusão na pauta de sorteio, o qual foi realizado no dia 25 de junho de 2020, quando o processo foi distribuído para esta Diretoria.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. A Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal de 1988. Seu Capítulo X dispõe sobre as hipóteses de extinção do contrato de concessão, estabelecendo, dentre outras, as regras relativas à declaração de caducidade da concessão. Já o Contrato tem previsão da declaração de caducidade nas Cláusulas Décima-Terceira, parágrafo 8º, e Décima-Quinta, parágrafo 2º. De acordo com as regras dispostas nesses diplomas legal e contratual, para que ocorra a abertura do processo administrativo ordinário para a declaração de caducidade, há necessidade de observância do seguinte rito processual:

- Abertura de processo administrativo para verificação de inadimplência da concessionária, assegurado o direito de ampla defesa;
- Comunicação detalhada à concessionária dos descumprimentos contratuais identificados no processo, dando-lhe prazo para corrigir as irregularidades apontadas e para o reenquadramento nos termos contratuais;
- Caso a concessionária não corrija as irregularidades apontadas, instaura-se processo administrativo ordinário, nos termos da Resolução nº 5.083, de 27 de abril de 2016, que dispõe sobre o processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de penalidades no âmbito da ANTT.

3.2. Conforme consta nos autos, a Sufer abriu procedimento de averiguações preliminares para avaliar os indícios de infrações praticados pela concessionária, concluindo que foi evidenciado o descumprimento de diversas obrigações contratuais, sugerindo, assim, a abertura de processo administrativo ordinário para apurá-las. A Procuradoria Federal junto à ANTT, no entanto, entendeu que os autos deveriam ser restituídos à área técnica para que fosse promovido o necessário detalhamento dos descumprimentos contratuais imputados à Concessionária, além de atribuir prazo para ela os corrigisse.

3.3. Com isso, foi arquivado o processo de averiguações preliminares e instaurado o presente Processo Administrativo nº 50501.295844/2018-93, no qual foram arrolados os inadimplementos contratuais, sugerindo prazo para sua correção (Nota Técnica SEI nº 1587/2019/COETI/GPFER/SUFER/DIR), e conferindo prazo razoável à concessionária de se manifestar sobre a proposta da Sufer, o que foi feito em duas oportunidades (Carta nº 0097/GREG/2020 - 2475975 - e Carta nº 264/GREG/2020 -2723402 -). As manifestações da concessionária foram analisadas pela área técnica por meio da Nota Técnica SEI nº 2124/2020/COETI/GPFER/SUFER/DIR (3436037), da qual decorreu a recomendação de detalhamento de inadimplementos e fixação de prazos para correção previstos na minuta de deliberação (3455464).

3.4. Diante disso, percebe-se que a Sufer agiu de maneira escorregia antes de instaurar o processo administrativo ordinário, visto que, em estrita obediência aos preceitos contidos na Lei nº 8.987/1995 e no Contrato de Concessão, abriu o processo administrativo para verificar os inadimplementos da concessionária, oportunizou prazo para que ela exercesse seu direito de ampla defesa e, realizada essa etapa, propôs a edição de ato da Diretoria Colegiada, fixando prazo para que a concessionária corrija as transgressões apontadas.

3.5. Dessa forma, o ato sugerido pela área técnica, do ponto de vista formal, está apto a ser apreciado pela Diretoria Colegiada.

3.6. Ocorre que, no dia 5 de outubro de 2020, após os autos serem distribuídos a esta Diretoria, a concessionária protocolou perante à ANTT o requerimento de nº50500.102531/2020-25 (Carta nº 1065/GREG/2020), informando que realizou nova análise dos autos, após diversas reuniões técnicas internas e com a equipe técnica da Sufer, e chegou a uma alternativa aos prazos para correção de algumas das irregularidades relacionadas na Nota Técnica n. 1587/2019/COETI/GPFER/SUFER/DIR (461623). Em síntese, entendeu pela manutenção do prazo de 60 dias para correção das questões relacionadas a questões financeiras, mediante a apresentação de memória de cálculo atualizada para fins de recolhimento dos valores, e, para algumas das questões operacionais, prazo de, no máximo, 28 meses para a realização das intervenções. Além disso, se comprometeu a elaborar plano de trabalho no prazo de até 60 dias após a deliberação da Agência e a enviar à ANTT relatório trimestral para acompanhamento do andamento dos serviços. Vale citar alguns esclarecimentos feitos na Carta:

[...]

a. **Trecho Bagé - Rio Grande:** a proposta consiste em corrigir, em até 28 - vinte e oito - meses a partir da deliberação da ANTT, as deficiências apontadas pela Agência no processo 50520.032622/2015-91 que se referem, basicamente, a correções de lastro e trilho no trecho. O prazo de 28 - vinte e oito - meses se faz necessário, uma vez que existe a necessidade de aquisição e manipulação dos trilhos a serem implantados. É importante ressaltar que as correções de lastro serão executadas e entregues em conjunto com os trilhos, de forma a garantir a entrega completa do trecho, sem seccioná-lo, assegurando maior eficiência na aplicação dos recursos e menor grau de interrupção do transporte ferroviário. Ainda, é importante ressaltar que a RMS submeterá o

trecho aos equipamentos de aferição, como por exemplo ultrassom e carro controle, somente quando concluída a totalidade dos serviços relacionados acima, uma vez que é mais eficiente a sua realização com a grade completa, ou seja, com todos os elementos implantados, de forma a garantir a inspeção adequada;

b. Trecho Guarapuava – Desvio Ribas: para o trecho em questão, a proposta consiste em implantar a sinalização em 33 – trinta e três – passagens em nível, em até 12 – doze – meses. A despeito de o processo 50520.033894/2011-84 - que apontou as irregularidades a serem sanadas pela concessionária – apontar também a necessidade de adequação do trecho à Resolução ANTT nº 2.748/2008, é importante ressaltar que não há mais transporte de produto perigoso no referido trecho há pelo menos 3 – três – anos, conforme se pode observar no sistema SAFF/SIADE. Tanto assim o é, que na definição de metas de produção para o quinquênio 2018-2022 – também disponível no sistema SAFF/SIADE – não existe estabelecimento de meta pactuada de transporte de produto perigoso. Neste sentido, entende-se que não se faz necessária – nem razoável - a adequação do trecho à Resolução ANTT nº 2.748/2008;

c. Trecho Lages – Roca Sales: a proposta de intervenção para o trecho em questão, com o objetivo de sanar as irregularidades do processo 50520.008646/2014-48, consiste na revitalização, em até 28 – vinte e oito – meses de todo o trecho, contemplando a substituição de trilhos desgastados, redução do backlog de dormentes, redução de lastro contaminado e reforço do lastro. É importante ressaltar que, a despeito de o Ofício nº 148/2013/GECOF/SUFER, que deu origem ao processo em questão, apontar a necessidade de intervenção em diversos trechos, o processo de irregularidades, ao final, se debruça tão somente ao trecho Lages – Roca Sales, que será devidamente saneado pela RMS;

d. Santa Maria – Cruz Alta: para o trecho em questão, a proposta da concessionária consiste na revitalização, em até 28 – vinte e oito – meses, de todo o trecho, adequando-o à Resolução ANTT nº 2.748/2008. Com trabalhos de substituição de trilho, redução do backlog de dormentes, redução do lastro contaminado e reforço de lastro, a concessionária sanará as irregularidades contidas no processo 50520.010657/2014-98. É importante ressaltar que, assim como no trecho Bagé – Rio Grande, as correções de lastro serão executadas e entregues em conjunto com os trilhos, de forma a garantir a entrega completa do trecho, sem seccioná-lo, garantindo maior eficiência na aplicação dos recursos e menor grau de interrupção do transporte ferroviário. Ainda, é importante ressaltar que a RMS submeterá o trecho aos equipamentos de aferição, como por exemplo ultrassom e carro controle, somente quando concluída a totalidade dos serviços relacionados acima, uma vez que é mais eficiente a sua realização com a grade completa, ou seja, com todos os elementos implantados, de forma a garantir a inspeção adequada.

[...]

3.7. Posteriormente, protocolou a Carta nº 1090/GREG/2020, contida nos autos do Processo Administrativo nº 50500.106424/2020-76, com o intuito de abarcar os demais trechos apontados na Nota Técnica nº 2124/2020/COETI/GPFR/SUFER/DIR, conforme se observa abaixo:

[...]

Neste sentido, em complemento à carta em epígrafe, a RMS apresenta sua contraproposta – de caráter extraordinário, que somente é viável em um horizonte de longo prazo para amortização dos investimentos - para as demais intervenções indicadas pela ANTT, conforme descrito a seguir.

- **Trecho Guarapuava – Entre Rios:** para o trecho em questão, a RMS informa que, conforme já acostado aos autos por meio das Cartas nº 0097/GREG/2020 (SEI 2475975 - 50500.005450/2020-88) e 264/GREG/2020 (SEI 2723402 - 50500.005450/2020-88), existem projetos de longo prazo para modernização do segmento mas, que devido à extensão e o volume de investimentos necessários, bem como a natural conexão com outros projetos para a região Oeste do Paraná – como por exemplo, a privatização da Ferroeste – a concessionária entende ser mais produtivo, eficiente e assertivo, realizar a modernização em projeto de longo prazo, com estudos de demanda, operacional e de engenharia, em eventual prorrogação antecipada do Contrato de Concessão da Malha Sul, considerando que a concessionária está apta, nos termos da Lei 13.448, de 2017;

- **Trecho São Luiz Gonzaga – Santiago – Dilermando:** conforme também acostado aos autos por meio das Cartas nº 0097/GREG/2020 (SEI 2475975 - 50500.005450/2020-88) e 264/GREG/2020 (SEI 2723402 - 50500.005450/2020-88), o trecho em questão está desativado. Para a sua eventual recuperação, assim como no trecho acima relacionado, a RMS entende ser mais produtivo, eficiente e assertivo, realizar a modernização em projeto de longo prazo, com estudos de demanda, operacional e de engenharia, em eventual prorrogação antecipada do Contrato de Concessão da Malha Sul, considerando que a concessionária está apta, nos termos da Lei 13.448, de 2017;

- **Trechos Presidente Prudente - Presidente Epitácio; Rubião Júnior - Presidente Epitácio; Maringá – Cianorte; Santiago - São Borja; Marques dos Reis - Jaguaíva - Joaquim Murtinho; Passo Fundo - Cruz Alta; Maíra - Porto União; Porto União - Passo Fundo; Ramal de Cachoeira do Sul; Santo Ângelo - Cerro Largo - São Luiz Gonzaga e Entroncamento - Livramento** para os trechos em questão - muitos deles já há algum tempo sem demanda ou com baixíssima demanda de transporte desde a concessão da Malha Sul - a proposta da concessionária é a realização dos estudos dispostos na Resolução ANTT nº 44 de 2002, com o objetivo de formalmente - considerando que na prática, não são operacionais - desvinculá-los da prestação do serviço público concedido, com indenização a ser considerada na modelagem econômico financeira no âmbito do processo de prorrogação antecipada do Contrato de Concessão da Rumo Malha Sul. Os trechos em questão podem apresentar, inclusive, potencial para o transporte de passageiros, para fins de transporte urbano ou turístico, parques lineares, entre outras soluções, de forma que o Ministério da Infraestrutura possa destiná-los da forma mais adequada, considerando a inexistência de demanda e vocação para o transporte ferroviário de cargas.

[...]

É importante reforçar que as **soluções** indicadas na presente manifestação são de caráter extraordinário, especialmente com relação aos trechos que demandam investimento, uma vez que **somente se justificam em um processo de prorrogação antecipada do Contrato de Concessão, pois dependem de longo prazo para a sua amortização.**

Ademais, observa-se que as definições acima listadas, deverão ser refinadas no desenvolvimento de Plano de Negócios em eventual processo de prorrogação antecipada, de forma **quando necessariamente os trechos indicados para devolução, por exemplo, de fato serão devolvidos** – uma vez que com o refinamento dos estudos, pode-se chegar à conclusão de que o trecho é viável e tem potencial para a prestação do serviço público de transporte ferroviário de cargas – e vice-versa.

Neste sentido, **tão logo haja a qualificação da concessionária para fins da prorrogação antecipada de seu Contrato de Concessão e com o recebimento do Termo de Referência a ser encaminhado pela ANTT, os estudos serão devidamente elaborados e apresentados para a definição de soluções cabíveis.**

[...] (grifo acrescentado)

3.8. Ao analisar os autos, identifiquei que a concessionária, não só nessa documentação,

mas desde agosto de 2019, com a Carta nº 0941/GREG/2019, passou a tratar as infrações que lhe foram imputadas em três blocos distintos, a saber:

1. **Primeiro bloco: investimentos disruptivos**, no qual a Concessionária propõe investimentos que ultrapassam o escopo do proposto pela Sufer, mas que só faria sentido de se fazer no caso de uma prorrogação antecipada do Contrato de Concessão;
2. **Segundo bloco: desativação de trechos**, no qual a Concessionária propõe a devolução de trechos no caso de uma prorrogação antecipada do Contrato de Concessão; e
3. **Terceiro bloco: intervenções para correção de irregularidades**, no qual a Concessionária propõe investimentos em trechos operacionais com vista a atender medidas corretivas pendentes com a fiscalização da ANTT, independentemente de uma eventual prorrogação antecipada do Contrato de Concessão.

3.9. A Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, que estabelece diretrizes gerais para prorrogação e relicitação dos contratos de parceria nos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário da administração pública federal, dispõe, no art. 2º, que a prorrogação antecipada somente se dará mediante prévia e específica qualificação no Programa de Parcerias de Investimento - PPI. Ademais, conforme se observa nos dispositivos abaixo, é possível, do ponto de vista jurídico, que, uma vez qualificada a prorrogação antecipada, sejam realizados novos investimentos na concessão, bem como a realização de desativação de alguns trechos:

[...]

Art. 3º O ministério ou a agência reguladora, na condição de órgão ou de entidade competente, adotará no contrato prorrogado ou relicitado as melhores práticas regulatórias, **incorporando novas tecnologias e serviços e, conforme o caso, novos investimentos.**

[...]

Art. 8º Caberá ao órgão ou à entidade competente, após a qualificação referida no art. 2º desta Lei, realizar estudo técnico prévio que fundamente a vantagem da prorrogação do contrato de parceria em relação à realização de nova licitação para o empreendimento.

§ 1º Sem prejuízo da regulamentação do órgão ou da entidade competente, deverão constar do estudo técnico de que trata o **caput** deste artigo:

I - o programa dos novos investimentos, quando previstos;

II - as estimativas dos custos e das despesas operacionais;

III - as estimativas de demanda;

IV - a modelagem econômico-financeira;

V - as diretrizes ambientais, quando exigíveis, observado o cronograma de investimentos;

VI - as considerações sobre as principais questões jurídicas e regulatórias existentes;

VII - os valores devidos ao poder público pela prorrogação, quando for o caso.

§ 2º A formalização da prorrogação do contrato de parceria dependerá de avaliação prévia e favorável do órgão ou da entidade competente acerca da capacidade de o contratado garantir a continuidade e a adequação dos serviços.

[...]

Art. 25. O órgão ou a entidade competente é autorizado a promover alterações nos contratos de parceria no setor ferroviário a fim de solucionar questões operacionais e logísticas, inclusive por meio de prorrogações ou relicitações da totalidade ou de parte dos empreendimentos contratados.

§ 1º **O órgão ou a entidade competente poderá**, de comum acordo com os contratados, buscar soluções para todo o sistema e adotar **medidas diferenciadas por contrato ou por trecho ferroviário** que considerem a reconfiguração de malhas, admitida a previsão de investimentos pelos contratados em malha própria ou naquelas de interesse da administração pública.

§ 2º Para efeito do disposto no § 1º deste artigo, **admitir-se-ão, entre outras medidas**, observada a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos ajustes:

I - a incorporação da totalidade ou de partes resultantes de cisão de outros contratos de parceria;

II - a desafetação de bens vinculados à prestação dos serviços e a extinção dos serviços relacionados àqueles bens;

III - a utilização de trechos desincorporados para a prestação de serviços de transporte de curta distância por terceiros;

IV - o desmembramento de parte da faixa de domínio para entes federados que pretendam implantar o transporte ferroviário de passageiros.

§ 3º Nos termos e prazos definidos em ato do Poder Executivo, as partes promoverão a extinção dos contratos de arrendamento de bens vinculados aos contratos de parceria no setor ferroviário, preservando-se as obrigações financeiras pagas e a pagar dos contratos de arrendamento extintos na equação econômico-financeira dos contratos de parceria.

§ 4º Os bens operacionais e não operacionais relacionados aos contratos de arrendamento extintos serão transferidos de forma não onerosa ao contratado e integrarão o contrato de parceria adaptado, com exceção dos bens imóveis, que serão objeto de cessão de uso ao contratado, observado o disposto no § 2º deste artigo e sem prejuízo de outras obrigações.

§ 5º Ao contratado caberá gerir, substituir, dispor ou desfazer-se dos bens móveis operacionais e não operacionais já transferidos ou que venham a integrar os contratos de parceria nos termos do § 3º deste artigo, observadas as condições relativas à capacidade de transporte e à qualidade dos serviços pactuadas contratualmente.

§ 6º Ao final da vigência dos contratos de parceria, todos os bens móveis e imóveis necessários à execução dos serviços contratados e vinculados à disponibilização de capacidade, nos volumes e nas condições pactuadas entre as partes, serão revertidos à União, respeitado o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, cabendo indenização no caso da parcela não amortizada do investimento.

§ 7º O disposto no **inciso XVII do caput** e no **§ 4º, ambos do art. 82 da Lei nº 10.233, de 5 junho de 2001**, não se aplica às hipóteses previstas neste artigo.

[...]

Art. 27. Os contratos de parceria do setor ferroviário **poderão abranger a construção de novos trechos ou ramais ferroviários**, com a extensão necessária para atender polos geradores de carga, mediante requerimento do concessionário e anuência do poder concedente.

§ 1º Para os fins do disposto no **caput** deste artigo, exige-se a apresentação de estudo que demonstre a viabilidade técnico-econômico-financeira do projeto.

§ 2º O estudo mencionado no § 1º deste artigo deverá demonstrar, em relação ao novo trecho, a inexistência econômica de sua exploração segregada do contrato de parceria.

§ 3º Os investimentos realizados por conta e risco do contratado para a viabilização de novos trechos ou ramais ferroviários não gerarão indenização por ocasião do término do contrato.

[...]

Art. 30. São a União e os entes da administração pública federal indireta, em conjunto ou isoladamente, autorizados a compensar haveres e deveres de natureza não tributária, incluindo multas, com os respectivos contratados, no âmbito dos contratos nos setores rodoviário e ferroviário.

[...]

§ 4º O órgão ou a entidade competente realizará estudo técnico que fundamente a inclusão dos novos investimentos ou serviços a serem considerados, podendo valer-se para tanto de estudos técnicos realizados pelo respectivo parceiro contratado.

[...] (grifos acrescentados)

3.10. Como se observa, à luz da legislação, é possível que a ANTT promova, numa eventual prorrogação antecipada, alterações no contrato com o intuito também de solucionar questões operacionais e logísticas, cujo rol de medidas previsto no § 2º do art. 25 é exemplificativo. Em outras palavras, nada impede que as soluções operacionais aqui tratadas se deem na inclusão de novos investimentos ou na desativação de trechos ferroviários, como proposto pela concessionária, desde que cumpridas as normas atinentes à exploração de infraestrutura ferroviária federal.

3.11. Diante disso e considerando que o Governo Federal havia sinalizado a intenção de realizar a qualificação da prorrogação antecipada, como foi veiculado no jornal Valor Econômico em 13 de fevereiro de 2020 ([Link](#)), posteriormente confirmada pela Nota Técnica Conjunta nº 6/2020/CGPF/DTFER/SNTT (mencionada abaixo), resolvi restituir os autos à Sufer, por meio do Despacho (4230671), para que adotasse as seguintes providências, a saber:

- a) avaliar se as irregularidades mencionadas na Nota Técnica n. 1587/2019/COETI/GPFER/SUFER/DIR (SEI 0461623) e na Nota Técnica SEI nº 2124/2020/COETI/GPFER/SUFER/DIR (SEI 436037) serão corrigidas pelos investimentos apresentados pela concessionária em suas missivas, ainda que possuam um escopo diferente do proposto em suas manifestações técnicas;
- b) oficiar a concessionária para que junte aos autos manifestação, abdicando expressamente do direito do período de cura, de que trata o art. 38, § 3º, da Lei nº 8.987/1995, caso queira tratar dos trechos contidos no primeiro e no segundo blocos em um futuro processo de prorrogação antecipada do contrato de concessão;
- c) avaliar a nova proposta da concessionária quanto às intervenções do terceiro bloco, as quais deverão ser corrigidas independentemente de processo de prorrogação antecipada que vier a ser instaurado; e
- d) fazer os ajustes necessários no relatório à Diretoria e na minuta de Deliberação após a diligência contida nos itens "a" e "c", levando em consideração a manifestação jurídica contida no PARECER n. 00233/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (3606832), que não havia sido apreciada pela área técnica.

3.12. A Sufer, por sua vez, por meio do Relatório à Diretoria nº 671/2020 (4396516), retificado pelo Despacho (4430318), se manifestou no seguinte sentido:

[...]

Por todo o exposto, verifica-se que as Cartas nº 1065/GREG/2020 (216733,4216734) e 1090/GREG/2020 (4273659) e seus anexos, enviadas pela RMS S.A foram analisadas e a resposta a cada um dos itens do **Despacho DDB SEI nº 4230671**, segue informada.

Pelo **Item 12. a)** do **Despacho DDB SEI nº 4230671**, solicita-se a avaliação para saber se as irregularidades mencionadas na Nota Técnica n. 1587/2019/COETI (SEI 0461623) e na Nota Técnica SEI nº 2124/2020/COETI (436037) serão corrigidos pelos investimentos apresentados pela concessionária em suas missivas, ainda que possuam um escopo diferente do proposto em suas manifestações técnicas.

[...]

Também neste caso a RMS S.A não apresentou prazo, mas vinculou o pagamento das indenizações decorrentes das devoluções dos trechos à eventual prorrogação do Contrato de Concessão. Reforça-se ainda que a **Nota Técnica ANTT 5089(4394847)** conclui que **"as irregularidades relativas ao PRIMEIRO BLOCO e SEGUNDO BLOCO serão corrigidas pelos investimentos apresentados pela concessionária"**.

Por sua vez o **Despacho DDB SEI nº 4230671, Item 12. b)** que solicitava que se oficiasse a RMS S.A para que junte aos autos manifestação, abdicando expressamente do direito do período de cura, de que trata o art. 38, § 3º, da Lei nº 8.987/1995, caso queira tratar dos trechos contidos no primeiro e no segundo blocos em um futuro processo de prorrogação antecipada do contrato de concessão.

Em resposta ao Ofício SEI nº 19570/2020/SUFER/DIR-ANTT, (4311456), de 21 de outubro de 2020, a RMS S.A juntou aos autos a Carta nº 1135/GREG/2020 (SEI 385554), abdicando expressamente do direito do período de cura, de que trata o art. 38, § 3º, da Lei nº 8.987/1995.

Já o **Item 12. c)** do **Despacho DDB SEI nº 4230671**, solicita a manifestação da Área Técnica sobre as intervenções do **terceiro bloco**, as quais deverão ser corrigidas independentemente de processo de prorrogação antecipada que vier a ser instaurado.

Ao manifestar sobre as intervenções do **Terceiro Bloco** a Nota Técnica SEI nº 2124/2020/COETI (3436037), concluiu:

Considerando que a Concessionária esclareceu as justificativas para os prazos de execução dos investimentos referentes ao TERCEIRO BLOCO e que os mesmos deverão ser executados independentemente do processo de prorrogação antecipada que venha a ser instaurado,

entendemos que as irregularidades relativas ao TERCEIRO BLOCO serão corrigidas pelos investimentos apresentados pela Concessionária nas Cartas 1065/GREG/2020 e 1090/GREG/2020, os quais deverão ter o acompanhamento de execução pela SUFER, conforme tabela.

[...]

Por sua vez o **Despacho DDB SEI nº230671, Item 12. d)** solicita a realização de ajustes no detalhamento das medidas corretivas e os prazos dos descumprimentos de natureza financeira, tendo em vista a manifestação jurídica contida no Parecer n. 00233/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (3606832), que não foi apreciada pela área técnica, por ter sido emitida após a elaboração daqueles atos preparatórios.

Ao analisar as considerações da PF-ANTT a GEFEF concluiu pelo **Despacho COPSEI nº 4382135**, também concluiu que as decisões judiciais apontadas não são óbice ao prosseguimento do presente processo administrativo, sendo que se faz necessário contato da RMS S.A com a ANTT quando da quitação dos débitos de natureza financeira nos prazos estabelecidos no Quadro IV.

[...]

Por fim, o **Despacho DDB SEI nº230671, Item 12. d)** também solicita que sejam feitos os ajustes necessários no relatório à Diretoria e na minuta de Deliberação após a diligência contida nos itens "a" e "c", como decorrência lógica da análise das Cartas n. 1065/GREG/2020 (4216733,4216734) e 1090/GREG/2020 (4273659) e seus anexos, enviadas pela RMS S.A.

Ressalta-se que a última manifestação da SUFER foi feita pelo Relatório à Diretoria nº 386/202020 (SEI N°3440393), amparada na **Nota Técnica n. 1587/2019/COETI** (SEI 0461623) e na **Nota Técnica SEI n. 2124/2020/COETI**(3436037) que encaminhou proposta de detalhamento dos inadimplementos, bem como Minuta de Deliberação SEB455464 com sugestão de prazos para correção.

Por tais razões, segue nova Minuta de Deliberação SE4396522 com sugestão de prazos para correção das falhas e transgressões do **Terceiro Bloco** e para os descumprimentos de natureza financeira. Para o **Primeiro e Segundo Blocosa** Área Técnica informa que a RMS S.A não apresentou prazo, mas vinculou a realização das intervenções e devoluções à eventual prorrogação do Contrato de Concessão, como medida saneadora das falhas e transgressões.

Adicionalmente, tendo em vista a manifestação jurídica contida no **Parecer n. 00233/2020/PF-ANTT/PGF/AGU** (3606832), também foi excluída da Minuta de Deliberação a referência à revogação da Deliberação ANTT nº 302, de 19 de dezembro de 2012.

Diante de todo o exposto, fica evidente que a decisão quando à oportunidade e conveniência de se adotar a proposta original da SUFER ou discutir esta que ora se apresenta é de competência exclusiva da Diretoria Colegiada da ANTT, sendo que esta não deve ser entendida como uma retificação daquela mas, apenas como subsídios ao processo de decisão da Diretoria Colegiada, que ambas as propostas tem o condão de corrigir as falhas e transgressões observadas na concessão da RMS S/A.

Ressalta-se ainda que o pedido de eventual prorrogação do Contrato de Concessão da RMS S.A está sendo discutida nos autos dos **Processos nº 50500.050700/2020-34 e 50500.108797/2020-81** no âmbito do qual, salvo melhor juízo, cabe avaliação do escopo e os prazos para as intervenções e devoluções do **Primeiro e Segundo Blocos** caso assim entenda a Diretoria Colegiada.

Por fim, merece trazer aos autos a informação de que o **Ministério Público Federal** e o **Ministério da Infraestrutura** juntamente com a ANTT vem realizando reuniões sobre a eventual renovação do contrato de concessão da Rumo Malha Sul, conforme se depreende dos autos do **Processo nº 50500.102592/2020-92**. Nesse sentido o **Ministério Público Federal** tem manifestado que eventuais devoluções de trechos na malha sul devem ser avaliados não apenas sob aspectos econômicos mas também considerando o interesse público.

[...] (grifos do original)

3.13. Como se percebe, a Diretoria Colegiada está diante de duas alternativas possíveis, a saber:

- Detalhar, no ato a ser publicado, todos os inadimplementos contratuais, fixando prazo para correção, de modo que, caso não sejam cumpridas todas as diligências, seja instaurado o processo administrativo ordinário, nos termos do art. 38 da Lei nº 8.987/1995; ou
- Detalhar, no ato a ser publicado, os inadimplementos contratuais relacionados ao terceiro bloco e prazo para sua correção, determinando que o saneamento das irregularidades realizadas ao primeiro e segundo blocos seja avaliado no âmbito de eventual prorrogação antecipada do contrato. Nessa hipótese, caso não sejam cumpridas as diligências relativas terceiro bloco, será instaurado o processo administrativo ordinário, nos termos do art. 38 da Lei nº 8.987/1995 e, quanto às irregularidades relativas ao primeiro e segundo blocos, caso a prorrogação antecipada do contrato não seja qualificada no âmbito do PPI ou caso não ocorra a prorrogação antecipada, seria aberto imediatamente o processo administrativo ordinário, uma vez que a concessionária abriu mão do período de cura, conforme consta no documento (4385554).

3.14. No caso da primeira alternativa, conforme consignado nos autos, quando da administração da América Latina Logística Malha Sul S/A, foram publicadas a Deliberação nº 124, de 6 de julho de 2011, e a Deliberação nº 302, de 19 de dezembro de 2012, determinando a promoção da recuperação de trechos, as quais não lograram êxito. Além disso, a concessionária já apontou nos autos não ser viável a forma como foi proposta a solução das irregularidades pela Sufer, pois entende, em alguns casos, que os prazos não são razoáveis ou que faz mais sentido realizar a correção dentro de investimentos mais estruturais e aderentes à atual realidade do país ou, até mesmo, devolver alguns trechos economicamente deficitários ou que não atendam ao interesse público. Diante disso, caso seja adotada essa alternativa, há uma alta probabilidade de que sejam descumpridos os prazos estabelecidos pela área técnica, levando, não só a não solução dos problemas, mas a uma possível declaração de caducidade, que extinguirá o contrato de concessão e frustrará a prorrogação contratual almejada.

3.15. Já no caso da segunda alternativa, além de existir um menor risco de ela descumprir o

pactuado, pelo fato de estar abdicando do período de cura e por estar a proposta compatível com que a concessionária entende ser mais viável para a malha, há um menor risco de ser frustrada uma possível prorrogação antecipada do contrato, que, além de corrigir os inadimplementos apurados pela ANTT, trará, segundo consta nos autos, novos investimentos para a concessão, na ordem de aproximadamente R\$ 10.000.000.000,00 (dez bilhões de reais), que serão mais compatíveis com a realidade da malha, trazendo melhorias na infraestrutura e na logística de transporte.

3.16. Há de se levar em consideração que a Rumo S/A tem realizado vultosos investimentos no setor. Vale mencionar o lance de R\$ 2,7 bilhões oferecido em 28 de março de 2019 na licitação do Tramo Central da Ferrovia Norte Sul, que lhe sagrou vencedora, bem como a prorrogação antecipada do contrato da Malha Paulista, que prevê investimentos de mais de R\$ 6,0 bilhões e que resultou no pagamento de outorga à União da ordem de R\$ 2,8 bilhões.

3.17. Ademais, conforme consta nos autos do Processo Administrativo nº 50500.116057/2020-19, no dia 10 de novembro de 2020, a Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias - SFPP do Ministério da Infraestrutura enviou à ANTT o Ofício nº 631/2020/GAB - SFPP/SFPP (4465063), em que, tendo em vista a realização da 14ª Reunião do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos - CPPI, prevista para 2 de dezembro de 2020, solicita manifestação da Agência acerca da prorrogação do contrato de concessão da Rumo Malha Sul.

3.18. No dia 12 de novembro de 2020, a Sufer emitiu a Nota Técnica SEI nº 5279/2020/COAME/GEREF/SUFER/DIR (4479944), que concluiu o seguinte:

[...]

10. **Verifica-se que a Concessionária Rumo Malha Sul** cumpriu as metas de produção e segurança em todos os cinco anos anteriores à data da proposta de antecipação da prorrogação e, portanto, **cumpram as exigências estabelecidas no art. 6º parágrafo 2º inciso II da Lei 13.448/2017.**

[...] (grifo acrescentado)

3.19. Nesse mesmo dia, por meio do Ofício SEI nº 20975/2020/DG/DIR-ANTT (4484200), a Secretária da SFPP foi comunicada do atendimento dos requisitos previstos na Lei nº 13.448/2017, conforme e-mail (4487558 e 4487706).

3.20. A SFPP, por sua vez, emitiu a Nota Técnica Conjunta nº 6/2020/CGPF/DTFER/SNTT, propondo a qualificação da prorrogação antecipada do contrato de concessão da Malha Sul no âmbito do PPI, conforme se observa abaixo:

[...]

DA NECESSIDADE DE SE CRIAR UM AMBIENTE REGULATÓRIO FAVORÁVEL À REALIZAÇÃO DE INVESTIMENTOS

2.20. Não obstante os avanços obtidos pela concessão da malha da RFFSA, especialmente no que se refere ao aumento da produção de transporte e redução de acidentes, há de se destacar que inexistem, para as concessões ferroviárias outorgadas, a obrigatoriedade de realização de investimentos pré-definidos, a exemplo do que ocorre em outros setores de infraestrutura, sendo exigido, tão somente, o cumprimento das metas de produção e de segurança acordadas.

2.21. Some-se a isto o fato de que a assinatura do contrato ocorreu na segunda metade da década de 1990, com duração de 30 anos, e que os principais investimentos já foram realizados pelo parceiro privado no início da concessão. Nota-se que restam cerca de dez anos para o término do referido contrato, tempo insuficiente para a amortização de investimentos de maior relevância.

2.22. Assim, **sem a prorrogação antecipada desse contrato, a tendência é que esta concessão ferroviária, nos próximos anos, fique estagnada** com relação ao aporte de investimentos pela concessionária, especialmente no que se refere à ampliação dos serviços e expansão da malha ferroviária.

2.23. Assim, **destaca-se a oportunidade instituída pela Lei 13.448/2017, na qual foi estabelecido que as repactuações dos contratos de concessões ferroviárias deverão adotar as melhores práticas regulatórias, incorporando novas tecnologias e novos investimentos, com vistas à criar um ambiente regulatório favorável, com um contrato que adote as melhores práticas de regulação, e possibilitando a ampliação e modernização dessa ferrovia no curto prazo, gerando receitas que, caso não ocorra a prorrogação antecipada, muito provavelmente irão iniciar apenas após o término do atual contrato e início da vigência da nova concessão a ser licitada.**

[...]

2.35. A prorrogação antecipada do contrato de concessão da Malha Sul, mediante a realização imediata de investimentos vultosos na malha, **resultará na antecipação dos benefícios decorrentes de tais investimentos**, conforme pode ser verificado na Figura 2.

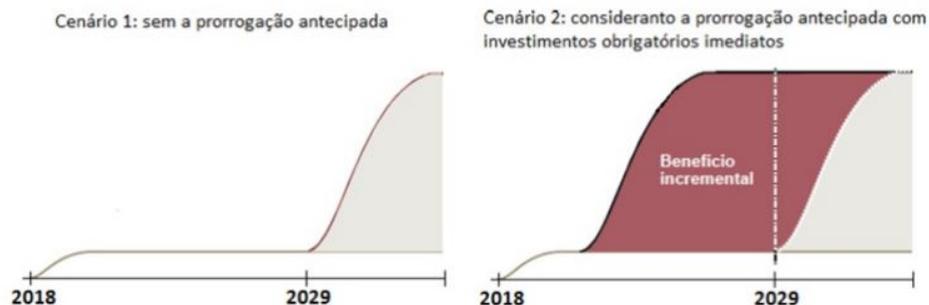


Figura 2: Antecipação dos benefícios esperados. (Elaboração: ANTT)

2.36. O cenário base consiste na manutenção do cenário atual, em que os investimentos serão realizados somente após o término do prazo contratual.

2.37. O segundo cenário consiste na prorrogação antecipada, mediante a realização de investimentos obrigatórios imediatos. Desta forma, **os benefícios que somente seriam percebidos ao término do contrato atual, mediante a realização de novo certame licitatório, são antecipados, conforme se depreende do cenário 2 da figura anterior, onde a área destacada**

representa o benefício incremental.

[...]

2.39. Com a prorrogação antecipada do contrato de concessão, mediante a realização de investimentos imediatos na malha, espera-se aumentar a participação da ferrovia na matriz de transporte regional e nacional, gerando um conjunto de benefícios econômicos e sociais. **São esperados os seguintes benefícios, dentre outros: I) redução na emissão de poluentes; II) redução de acidentes; III) redução do custo logístico; e IV) geração de emprego e renda.**

2.40. **Estima-se, inicialmente, em cerca de R\$ 10,3 bilhões o volume de investimentos gerados com a prorrogação antecipada** do contrato de concessão da Rumo Malha Sul S.A (valores prévios apresentados pela concessionária). Como exemplo do benefício de investimentos realizados, cita-se a prorrogação antecipada do contrato de concessão da Rumo Malha Paulista S.A., que prevê investimentos obrigatórios de R\$ 6,1 bilhões nos próximos anos, bem como resultou no pagamento de outorga à União da ordem de R\$ 2,8 bilhões.

2.41. **Estes investimentos aumentam a capacidade da ferrovia e portanto importam benefícios imediatos à sociedade.**

[...]

2.78. Destaca-se que a prorrogação antecipada da concessão da Malha Sulestá **alinhada às diretrizes governamentais para expansão da capacidade da malha ferroviária brasileira e do aumento da sua participação na matriz logística nacional**, de forma que devem ser adotadas medidas para viabilizar a priorização do empreendimento por parte do Governo Federal, tendo em vista a sua importância econômica para o setor ferroviário.

[...]

4.1. **Ante o exposto**, considerando a relevância do empreendimento e sua adequação às exigências da Lei nº 13.448/2017, **considera-se**, do ponto de vista técnico e de alinhamento às políticas públicas setoriais, **oportuna a qualificação do empreendimento de Prorrogação Antecipada do Contrato de Concessão da Malha Sul no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos - PPI.**

4.2. Propõe-se que o processo seja submetido à análise jurídica pela Consultoria Jurídica do Ministério da Infraestrutura, e posteriormente seja encaminhado ao Senhor Ministro de Estado da Infraestrutura, para avaliação de conveniência e oportunidade da referida inclusão, e posterior proposta de submissão ao Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos - PPI.

[...] (grifo acrescentado)

3.21. Portanto, o andamento do processo da prorrogação antecipada e os benefício que esse processo pode gerar, penso que, embora as duas alternativas sejam possíveis de serem adotadas, a segunda atenderá melhor ao interesse público. Importante repisar que, ao adotar essa opção, esta Agência não estará se furtando de exigir da concessionária o adimplemento de todas as suas obrigações contratuais. Em ambos os casos, seja na aplicação do disposto no art. 38 da Lei nº 8.987/1995, seja na aplicação do contido no art. 25 da Lei nº 13.448/2017, será oportunizado prazo para que a concessionária sane as pendências e, caso não as cumpra, será aberto processo administrativo ordinário para se declarar a caducidade da concessão, atendendo, assim, a determinação contida no § 3º do do art. 38 daquela Lei:

[...]

Art. 38. A inexecução total ou parcial do contrato acarretará, a critério do poder concedente, a declaração de caducidade da concessão ou a aplicação das sanções contratuais, respeitadas as disposições deste artigo, do art. 27, e as normas convencionadas entre as partes.

[...]

§ 3º **Não será instaurado processo administrativo de inadimplência antes de comunicados à concessionária, detalhadamente, os descumprimentos contratuais referidos no § 1º deste artigo, dando-lhe um prazo para corrigir as falhas e transgressões apontadas e para o enquadramento, nos termos contratuais.**

[...] (grifo acrescentado)

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Ante o exposto, considerando as manifestações técnica e jurídicas contidas nos autos, VOTO por aprovar a minuta de deliberação (4475315), que detalha os descumprimentos contratuais da Rumo Malha Sul S/A e fixa as providências a serem adotadas para cada caso.

Brasília, 24 de novembro de 2020.

(assinado eletronicamente)
DAVI FERREIRA GOMES BARRETO



Documento assinado eletronicamente por **DAVI FERREIRA GOMES BARRETO, Diretor**, em 24/11/2020, às 18:58, 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 4473267 e o código CRC 4A663290.

