



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DG

RELATORIA: Diretor-Geral

TERMO: Voto à Diretoria Colegiada

NÚMERO: 99/2020

OBJETO: Pleito de Reequilíbrio Econômico-Financeiro apresentado pela Subconcessionária Rumo Malha Central S/A

ORIGEM: SUFER

PROCESSO (S): 50500.074615/2020-61

PROPOSIÇÃO PF-ANTT: Parecer nº 00436/2020/PF-ANTT/PGF/AGU

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO - DIRETORIA COLEGIADA

1. DAS PRELIMINARES

1.1. Trata-se de pleito de reequilíbrio econômico-financeiro, apresentado pela subconcessionária de transporte ferroviário Rumo Malha Central S/A (RMC), CNPJ nº 33.572.408/0001-97.

2. DOS FATOS

2.1. Protocolado na Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), em 24 de julho de 2020, pleito de reequilíbrio econômico-financeiro (SEI nº 3809639) apresentado pela subconcessionária de transporte ferroviário Rumo Malha Central S/A (RMC). O referido pleito foi, após a devida e necessária confirmação da regularidade contratual da RMC (SEI nº 4055901), em atendimento ao disposto na Cláusula nº 12.3.i.h do Contrato de Subconcessão, tecnicamente analisado pela Superintendência de Transporte Ferroviário (SUFER), por meio da Nota Técnica nº 4179/2020/COCEF/GEFEEF/SUFER/DIR (SEI nº 4058718), e juridicamente analisado pela Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT), por meio do Parecer nº 00436/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 4215488).

2.2. Em seu pleito, a RMC destaca que a VALEC S/A, empresa pública legalmente concessionária do trecho ferroviário, conforme Lei nº 11.297, de 9 de maio de 2006, transferiu os bens da concessão por meio do Termo de Recebimento Provisório, assinado na mesma data de celebração do contrato de subconcessão, conforme previsto na Cláusula 3.1.(iii) do Contrato, contendo "[...] não conformidades (sic) com relação aos parâmetros técnicos da infraestrutura ferroviária, as quais não foram estimadas nos preços que compuseram a proposta na fase de licitação".

2.3. As inconformidades teriam ocorrido porque "[...] a VALEC deixou de promover os serviços de conservação sobre os bens da Ferrovia, conforme previsto contratualmente, transferindo-os em completa dissonância com os parâmetros técnicos do Apêndice B do Anexo 1 do Contrato". A consequência de tal fato, segundo o apontado pela RMC, é que "[...] se verá obrigada a incorrer em despesas para adequação dos bens a tais parâmetros, não previstas em sua proposta".

2.4. Portanto, veio a subconcessionária, perante a ANTT, submeter um pleito de reequilíbrio econômico-financeiro, com supedâneo na Cláusula 23.6 do Contrato de Subconcessão, que afirma que: "configurada a hipótese de desequilíbrio econômico-financeiro, caberá à ANTT instaurar processo administrativo com o objetivo de apurar o valor do reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato".

2.5. Para demonstrar as inconformidades identificadas, a RMC afirma haver contratado empresa especializada que "[...] constatou inúmeras ocorrências nos bens transferidos, classificadas como 'não conformidades' (sic) após serem confrontadas com os parâmetros técnicos previstos no Apêndice B do Anexo 1 do Contrato, que, supostamente, deveriam ser observados pela VALEC". As inconformidades citadas constam nos documentos SEI nº 3809643, 3809644, 3809645, 3809646, 3809647, 3809648, 3809649 e 3809650.

2.6. A subconcessionária sustenta que a obrigação de a Valec manter os bens transferidos, de forma a que atendessem os parâmetros técnicos do Apêndice B do Anexo 1 do Contrato de Subconcessão, adviria do Caderno de Engenharia, que seria parte integrante do Contrato de Subconcessão. Cita-se trecho do parágrafo nº 16 do pleito, que segundo palavras da subconcessionária, seria oriundo do Caderno de Engenharia:

"(...) Considerando que, por meio da Nota Técnica Conjunta nº 6/2018/CGOFA/DOU/SNTTA-MTPA, foi dada à VALEC o comando para que a mesma 'promova a conservação de todas as obras já realizadas pela Valec em toda a ferrovia objeto da futura subconcessão, bem como a devida guarda e vigilância de todo material adquirido pela Valec necessário ao empreendimento até que a subconcessionária assuma a responsabilidade pelos respectivos lotes".

2.7. Prossegue afirmando que não haveria sido possível, "[...] durante a fase de licitação, prever as condições em que os bens da Concessão seriam transferidos, de modo que, com o objetivo de trazer segurança aos licitantes na elaboração de suas propostas, que contemplariam custos projetados com manutenção, o próprio Contrato tratou de prever que caberia à VALEC mantê-los em conformidade aos parâmetros técnicos do Apêndice B até sua total transferência ao subconcessionário do serviço". O mesmo entendimento está expresso mais à frente, quando a subconcessionária

reafirma que: "a RMC não só não poderia, como sequer deveria prever as não conformidades (sic) nos bens a ela transferidos".

2.8. Por fim, a subconcessionária pleiteia que seja instaurado processo administrativo para "apuração das desconformidades e do valor do desequilíbrio, nos termos da Cláusula 23.6 do Contrato para que, ao final, seja realizado, de forma concomitante, o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, nos termos da Cláusula 23.7 (i) do Contrato".

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. A área técnica da ANTT, ao analisar o pedido da RMC, à luz dos regramentos legais, regulamentares e contratuais vigentes, inicialmente, discorreu sobre como se daria o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, em sendo o pleito da RMC acatado. Apresentou a SUFER, no Relatório à Diretoria (SEI nº4221488), que o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato se dá segundo o previsto na Cláusula 23.3:

"23.3 Revisão Extraordinária

(i) É o reequilíbrio econômico-financeiro da Subconcessão, na ocorrência de risco cuja responsabilidade foi atribuída ao Poder Concedente, nos termos da subcláusula 27.2.

(ii) A revisão extraordinária se dará por meio da elaboração de Fluxo de Caixa Marginal, nos termos do Anexo 3".

Como se lê na Cláusula 23.3.(i), o reequilíbrio econômico-financeiro ocorre quando se materializa algum risco atribuído ao poder concedente. Estes riscos estão descritos, em rol exaustivo, na Cláusula 27.2:

"27 Alocação de Riscos

[...]

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

(i) Decisão arbitral, judicial ou administrativa ou qualquer ação que impeça ou impossibilite a Subconcessionária de cobrar a Tarifa de Transporte, ou de reajustar a Tabela Tarifária de acordo com o estabelecido no Contrato, exceto nos casos em que a Subconcessionária tenha dado causa à decisão;

(ii) Descumprimento, pela ANTT, de suas obrigações contratuais ou regulamentares, incluindo, mas não se limitando, ao descumprimento de prazos aplicáveis à ANTT previstos neste Contrato e na legislação aplicável;

(iii) Caso Fortuito ou Força Maior;

(iv) Alterações na legislação e regulamentação, inclusive acerca de criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos, que alterem o equilíbrio econômico-financeiro da Subconcessão, excetuada a legislação dos impostos que incidam sobre a renda;

(v) Alterações no Caderno de Obrigações ou de qualquer obrigação ou encargo estabelecido no Contrato ou em seus Anexos, por iniciativa da ANTT;

(vi) Mudança nas Especificações Técnicas Mínimas em decorrência de novas exigências de procedimentos de segurança ou operação por solicitação da ANTT ou decorrentes de nova legislação ou regulamentação públicas brasileiras;

(vii) Valor dos investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes de desapropriações, de que trata a subcláusula 5.1(v);

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

(ix) Realização de Investimentos Adicionais por solicitação ou determinação da ANTT".

3.2. Mencionados pela RUMO em seu pleito, o Caderno de Engenharia e o Apêndice B do Anexo 1 do Contrato de Subconcessão foram devidamente apresentados pela SUFER, em sua Nota Técnica.

3.3. O Caderno de Engenharia foi um dos documentos técnicos, de cunho unicamente referencial, apresentados quando da realização da Audiência Pública nº 007/2017, que, por sua vez, tratou "[...] de colher subsídios, com vistas ao aprimoramento das Minutas de Edital, de Contrato e dos Estudos Técnicos que se prestarão a disciplinar as condições em que se dará a subconcessão, à iniciativa privada, do trecho ferroviário compreendido entre os municípios de Porto Nacional, no estado de Tocantins e Estrela d'Oeste, no estado de São Paulo, projeto integrante do Programa de Parcerias de Investimentos do Governo Federal".

3.4. O Caderno de Engenharia continha 2 (dois) volumes. No Volume I foram "[...] apresentadas as características técnicas dos trechos, bem como a descrição dos investimentos a serem contemplados na Subconcessão, necessários ao acréscimo da capacidade e segurança operacional da ferrovia". E no Volume II foi "[...] apresentada a memória de cálculo das quantidades e estimativa de custos para os investimentos previstos". Ambos os volumes do Caderno de Engenharia, bem como os demais documentos técnicos da Audiência Pública nº 007/2017, foram utilizados com o condão estrito de calcular o valor de outorga mínimo a ser exigido na licitação.

3.5. Por sua vez, o Anexo 1 ao Contrato de Subconcessão é o denominado Caderno de Obrigações, que, segundo a Cláusula 1.1.(i).f, é:

"1 Disposições Iniciais

1.1 Definições

(i) Para os fins do presente Contrato, as seguintes definições aplicam-se às respectivas expressões, sem prejuízo de outras aqui estabelecidas:

[...]

(f) Caderno de Obrigações: conjunto de obrigações constantes no Anexo deste Contrato, que abrangem o Plano de Investimentos, as Especificações Técnicas Mínimas, o Relatório de Acompanhamento Anual (RAA), e as Obrigações Complementares, em relação à exploração da infraestrutura ferroviária e à prestação do serviço de transporte ferroviário, e que deverão ser cumpridas pela Subconcessionária, bem como as obras sob responsabilidade da Interveniente Subconcedente".

3.6. Seu Apêndice B é o que trata, justamente, das Especificações Técnicas Mínimas a

serem mantidas pela subconcessionária ao longo de toda a relação contratual, conforme definido na Cláusula 1.1.(i).s:

"1 Disposições Iniciais

1.1 Definições

(i) Para os fins do presente Contrato, as seguintes definições aplicam-se às respectivas expressões, sem prejuízo de outras aqui estabelecidas:

[...]

(s) Especificações Técnicas Mínimas: parâmetros e indicadores técnicos mínimos obrigatórios para a exploração da infraestrutura ferroviária e prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas, nos termos do Caderno de Obrigações".

3.7. Estão englobados, nas Especificações Técnicas Mínimas, parâmetros para os seguintes itens da ferrovia, conforme o próprio Apêndice B do Anexo 1 ao Contrato de Subconcessão define:

"5. As premissas, valores de referência e demais parâmetros estipulados neste Apêndice, parte integrante do Caderno de Obrigações, são válidos para a avaliação da adequada exploração da infraestrutura. Referem-se aos Parâmetros Técnicos da Infraestrutura ferroviária, Parâmetros Técnicos da Superestrutura ferroviária; Parâmetros Técnicos das Passagens em Nível (PNs); e Parâmetros Técnicos das Instalações de Apoio".

3.8. A SUFER, em análise de mérito, avaliou não assistir razão à subconcessionária, afirmou que incumbia à Valec entregar os bens da concessão em completo acordo com os parâmetros técnicos exigidos no Contrato de Subconcessão - consoante parágrafo nº 18 do pleito apresentado. O Caderno de Engenharia, empregado pela Agência como referência para seus estudos e para a condução da Audiência Pública nº 007/2017, não integra o Contrato de Subconcessão, diferentemente do que foi afirmado pela RMC em seu texto, nos parágrafos nº 3 e nº 20, por exemplo. Ou seja, além de o trecho citado pela subconcessionária não demonstrar qualquer obrigação de a Valec entregar os bens em acordo com o previsto no Apêndice B do Anexo 1, tampouco o Caderno de Engenharia compõe o rol de documentos que regem a relação contratual entre a subconcessionária e o poder concedente. Quanto a isso, é muito claro o item 5.4 do Edital de Concorrência Internacional nº 02/2018, que tratou da subconcessão do Tramo Central da Ferrovia Norte Sul:

"5 Aquisição e Consulta ao Edital e Acesso às Informações

[...]

5.4 As Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições da Ferrovia e de todos os dados e informações sobre a Subconcessão

(i) As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados à Ferrovia e a sua exploração, disponibilizados pela ANTT, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da Subconcessão, não apresentando, perante as potenciais Proponentes, qualquer caráter vinculativo ou qualquer efeito do ponto de vista da responsabilidade do Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Subconcessionária".

3.9. Os documentos técnicos disponibilizados quando da realização da Audiência Pública nº 007/2017 não compõem o arcabouço de documentos anexos ao Contrato de Subconcessão ou ao Edital de Concorrência Internacional, diferentemente do que foi erroneamente afirmado pela subconcessionária em seu parágrafo nº 16.

3.10. O *caput* do item 5.4 do Edital de Concorrência Internacional nº 02/2018 também foi muito claro em atribuir às proponentes (participantes) do leilão a responsabilidade de diretamente analisar as condições da ferrovia e os dados anteriormente apresentados acerca da subconcessão. E esta oportunidade foi dada a todos os interessados, conforme o Comunicado Relevante nº 05/2019 da Comissão de Outorga da Subconcessão do Tramo Central da Ferrovia Norte Sul. Lê-se, neste comunicado, que:

"2) Aos interessados em obter acesso aos projetos entregues pela VALEC à ANTT, comunica-se que deverão comparecer à sede da ANTT (Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - Brasília/DF), em sua Ouvidoria, munidos de mídia digital com capacidade de memória mínima de 41GB (quarenta e um gigabytes), no período compreendido entre o dia 11 de fevereiro de 2019 e o dia 10 de março de 2019, das 10:00 às 12:00 ou das 15:00 às 17:00.

3) Aos interessados em visitar a infraestrutura da FNS TC [Ferrovia Norte Sul Tramo Central], comunica-se que deverão formalizar pedido ao Presidente da Comissão de Outorga até as 18 h, do dia 22 de fevereiro de 2019. A ANTT submeterá as solicitações à VALEC, a qual encaminhará a programação das visitas. A Comissão de Outorga notificará o(s) requerente(s) informando a data e as condições para a visita programada".

3.11. O poder concedente, ao mesmo tempo em que determinava, conforme o item 5.4 do Edital, que cabia aos participantes do leilão a análise direta das condições da ferrovia, além de publicar seus estudos e projetos, disponibilizou o ferramental necessário à consecução de tal obrigação. Se a RMC afirmou, nos parágrafos nº 23 e nº 24 de seu texto, que não era possível saber em que estado a via lhe seria entregue futuramente, não foi por inação ou impossibilidade imposta pelo poder concedente.

3.12. Tanto a Nota Técnica nº 4179/2020/COCEF/GEFEF/SUFER/DIR (SEI nº058718), quanto o Parecer nº 00436/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº215488), respectivamente, ainda destacam o tempo decorrido entre as visitas à ferrovia, a apresentação das propostas em leilão e a assinatura do contrato de subconcessão:

"5.18. Devemos frisar, até mesmo, o interstício decorrido entre a faculdade de visitação garantida aos participantes (a partir de 22/02/2019, conforme parágrafo 3 do Comunicado Relevante nº 05/2019) e a realização do leilão em 4 de abril de 2019, de forma a garantir aos participantes que as condições fisicamente observadas *in loco* fossem as mesmas de quando da oferta dos lances para o leilão. Curiosamente, a subconcessionária não nos apresentou registros por ela efetuados quando de sua visitação à ferrovia, mas, sim, análises técnicas realizadas, pela empresa por ela contratada, durante o primeiro quadrimestre de 2020, cerca de um ano após a realização do certame licitatório. Por oportuno, registre-se que o Termo de Recebimento Provisório foi assinado na mesma data do contrato de subconcessão, qual seja, 31/07/2019. Sendo assim, tem-se que o período entre a data do leilão e a transferência dos bens à RMC foi de menos de 4 (quatro) meses, o que torna difícil acolher os argumentos apresentados por ela".

"10. Nesse sentido, oportunizou-se prazo para que as então licitantes vistoriassem tais bens, de forma a certificarem-se de seu estado, de suas reais condições e até mesmo de eventuais incompletudes. Como bem apontado pela GEFEF/SUFER, as proponentes tiveram acesso à ferrovia no final de fevereiro de 2019, apresentaram suas propostas no leilão em abril e a RMC, vencedora, firmou contrato em julho do mesmo ano, data em que também celebrou o termo de recebimento provisório dos bens, intervalo bastante curto para que o estado das coisas pudesse ser alterado significativamente".

3.13. Inobstante o previsto no Edital de licitação, o próprio contrato de subconcessão também trata do tema, conforme destacado pelas áreas técnica e jurídica da ANTT. Especificamente, devemos nos ater no texto das Cláusulas 12.3.(ii).(gg) e 27.1.(xiii):

"12 Direitos e Deveres

[...]

12.3 Direitos e Deveres da Subconcessionária

[...]

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

[...]

(gg) sanar eventuais vícios ou defeitos relacionados às obras recebidas da Interviente Subconcedente, que as tornem impróprias ao uso que se destinam, ou lhes diminuam o valor, excetuados os vícios ocultos".

"27 Alocação de Riscos

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

[...]

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

3.14. De ambas as Cláusulas citadas, assim concluiu a PF-ANTT:

"13. Nestes termos, era sim possível que os bens transferidos viessem a necessitar de reparos, a ponto de o contrato repetir que tal obrigação, e o risco dela decorrente, seria de responsabilidade da subconcessionária, o que foi - ou deveria ter sido - levado em conta pelos licitantes".

3.15. Da mesma forma, a área técnica apresentou o seguinte entendimento:

"5.21. Pelo texto contratual resta evidente, então, que, além de uma obrigação da subconcessionária, a adequação dos bens recebidos da Valec foi um risco assumido pela própria RMC. Riscos, na teoria econômica da regulação, como se sabe, devem ser precificados pelo futuro concessionário e confrontados com os retornos esperados, para que a concessão seja devidamente valorada, resultando em um lance que reflita tal valoração. Outra vez entra em evidência todo o ferramental disponibilizado pelo poder concedente para que a RMC houvesse devidamente valorado o negócio oriundo da subconcessão do Tramo Central da Ferrovia Norte Sul para a realização de seu lance".

3.16. Considerando que a Minuta de Contrato de Subconcessão esteve sob o escrutínio dos interessados, já era de seu conhecimento, antes mesmo da ocorrência do leilão, as duas Cláusulas acima dispostas. Mas, não somente isso. As dúvidas e as incompreensões relativas ao texto do contrato puderam ser submetidas à Comissão de Outorga, que as dirimiria em um documento denominado "Ata de Resposta aos Pedidos de Esclarecimento", que passaria a integrar o próprio Edital:

"6 Pedidos de Esclarecimentos

6.1 Caso qualquer cidadão ou interessado necessite de esclarecimentos complementares, deverá solicitá-los à ANTT até às 12 h, do dia 31 de dezembro de 2018, da seguinte forma:

[...]

6.3 As respostas da Comissão de Outorga aos referidos esclarecimentos serão divulgadas em ata no sítio eletrônico www.antt.gov.br, em até 05 (cinco) dias úteis anteriores à Data para Recebimento dos Envelopes, sem a indicação do cidadão ou interessado que tenha formulado a questão.

(i) A ata das respostas da Comissão de Outorga aos pedidos de esclarecimentos será parte integrante deste Edital".

3.17. Quanto ao conteúdo da Cláusula 12.3.(ii).(gg), foi feito um questionamento específico acerca das inconformidades técnicas, exatamente o mesmo teor do pleito de reequilíbrio apresentado pela RMC. O interessado questionou se as inconformidades técnicas estariam excetuadas da obrigação constante à Cláusula 12.3.(ii).(gg). A resposta da Comissão de Outorga foi categórica ao afirmar que não. Vejamos, conforme página 34 da Ata de Resposta aos Pedidos de Esclarecimento:

"Referência: Item 12.3 (ii) (gg) do Contrato

Esclarecimentos solicitados: A Cláusula 12.3, (ii), (gg), dispõe que é dever da Subconcessionária sanar eventuais vícios ou defeitos relacionados às obras recebidas da Interviente Subconcedente, que as tornem impróprias ao uso a que se destinam, ou lhes diminuam o valor, excetuados os vícios ocultos. Neste sentido, em linha com a Cláusula 3.1, (iii), (d), entendemos que, além dos vícios ocultos, **as inconformidades técnicas são também excetuadas**, desde que reclamadas tempestivamente. O entendimento está correto?

Resposta da Comissão de Outorga:

O entendimento está incorreto. A exceção ao dever de sanar eventuais vícios ou defeitos relacionados às obras recebidas da Interviente Subconcedente aplica-se somente aos vícios ocultos. **Nesse sentido, é dever da Subconcessionária sanar vícios e defeitos em decorrência de inconformidades técnicas relacionadas às obras recebidas da Interviente Subconcedente, não fazendo jus ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato**".

3.18. Assim concluiu a PF-ANTT, acerca da Ata de Resposta aos Pedidos de Esclarecimento:

"18. A Comissão de Outorga foi, portanto, transparente e admitiu que havia, sim, a possibilidade de que, depois de transferidos os bens, se constatasse anomalias, inconformidades, incompletudes ou quaisquer outros "problemas" e essa a razão pela qual optou-se por estabelecer como da subconcessionária a responsabilidade por saná-los, sem que pudesse invocar desequilíbrio

contratual por isso. Nesse cenário e sendo dela esse risco, não parece minimamente razoável supor que havia expectativa legítima da subconcessionária de que os bens lhe seriam entregues em perfeitas e irretocáveis condições".

3.19. A subconcessionária, também, faz menção à segurança jurídica e à boa-fé objetiva. Acerca deste aspecto, assim concluíram a Nota Técnica nº 4179/2020/COCEF/GEFEF/SUFER/DIR (SEI nº 4058718), e o Parecer nº 00436/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 4215488):

"5.25. Por fim, faremos referência à boa-fé objetiva e à confiança mútua discutidas pela RMC em seu documento. Segundo as palavras da própria subconcessionária, esses dois postulados mantêm a segurança jurídica da relação contratual existente. Como demonstramos acima, todas as regras sobre as quais se fundamenta a relação contratual já estavam dispostas antes da realização do leilão, configurando uma atitude de extrema clareza e transparência por parte do poder concedente. Afinal, todos os ferramentais disponíveis aos participantes do certame foram garantidos, para que houvesse plena certeza e confiança na valoração do negócio e apresentação dos lances no leilão".

"19. Dessa forma, temos que a pretensão da subconcessionária não deve de fato prosperar, sob pena de fazer do recém firmado ajuste contratual letra morta. Desmerecer o que foi pactuado é que implicaria grave violação ao princípio da segurança jurídica e da boa-fé objetiva, além de afronta à vinculação instrumento convocatório".

3.20. Por fim, como resumo, assim deve ser considerado o pleito da RMC, conforme bem definiu o Parecer nº 00436/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 4215488):

"4. A Superintendência de Transporte Ferroviário, por sua vez, na Nota Técnica nº 4179/2020/COCEF/GEFEF/SUFER/DIR (4058718) de sua Gerência de Fiscalização Econômico-financeira - GEFEF, considerando improcedente o pleito da subconcessionária, aponta que em síntese que, diferentemente de que afirma a RMC, (i) não se impôs à Valec entregar os bens da concessão em completo acordo com os parâmetros técnicos exigidos no Contrato de Subconcessão; (ii) nos termos do Edital, as Proponentes eram responsáveis pela análise direta das condições da Ferrovia e de todos os dados e informações sobre a Subconcessão; (iii) o mencionado Apêndice B do Anexo 1 do Contrato de Subconcessão, denominado Caderno de Obrigações, trata das Especificações Técnicas Mínimas a serem mantidas pela subconcessionária - e não pela VALEC - ao longo de toda a relação contratual; (iv) Contrato de Subconcessão determinou à subconcessionária o dever de adequar os bens recebidos às exigências do Contrato, sem o cabimento de reequilíbrio econômico-financeiro; (v) as alegadas inconformidades dos bens recebidos da Valec por ocasião da assinatura do Termo de Recebimento Provisório, ainda que efetivamente confirmadas, integram os riscos assumidos pela subconcessionária; (vi) estabeleceu-se na alocação do riscos a responsabilidade da subconcessionária pela correção, prevenção, remediação e gerenciamento do passivo ambiental, construtivo e por invasão de faixa de domínio relacionado à Ferrovia, cujo fato gerador seja anterior ou posterior à Data de Assunção; (vii) também na Ata de esclarecimentos ao Edital, esclareceu-se expressamente que seria dever da Subconcessionária sanar vícios e defeitos em decorrência de inconformidades técnicas relacionadas às obras recebidas da Interviente Subconcedente - VALEC, não fazendo jus ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato".

3.21. Assim, considerando a análise da área técnica e jurídica desta Agência (Nota Técnica nº 4179/2020/COCEF/GEFEF/SUFER/DIR e o Parecer nº 00436/2020/PF-ANTT/PGF/AGU) voto por conhecer do pleito de reequilíbrio econômico-financeiro apresentado pela subconcessionária de serviços de transportes ferroviários Rumo Malha Central S/A, mas que seja negado em seu mérito, em virtude da falta de amparo contratual.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Considerando o exposto, proponho ao Colegiado desta Casa que aprove a minuta de Deliberação (SEI nº 4242337), para conhecer do pleito de reequilíbrio econômico-financeiro apresentado pela subconcessionária de serviços de transportes ferroviários Rumo Malha Central S/A e, no mérito, negar-lhe provimento.

Brasília, 13 de outubro de 2020.

MARCELO VINAUD PRADO

Diretor-Geral em exercício



Documento assinado eletronicamente por **MARCELO VINAUD PRADO, Diretor Geral em Exercício**, em 19/10/2020, às 09:55, 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 4242389 e o código CRC F7903914.