AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DLA

RELATORIA: DLA

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 96/2024

OBJETO: Recurso administrativo interposto pela Concessionária Rumo Malha Sul S/A., em face da Decisão SUFER nº 65, de 10 de julho de 2024.

ORIGEM: SUFER

PROCESSO (S): 50500.011645/2021-48

PROPOSIÇÃO PF-ANTT: Não há

ENCAMINHAMENTO: PELO CONHECIMENTO DO RECURSO E, NO MÉRITO, SEU INDEFERIMENTO

EMENTA

RECURSO À DIRETORIA COLEGIADA INTERPOSTO PELA CONCESSIONÁRIA RUMO MALHA SUL S.A. EM FACE DA DECISÃO SUFER Nº 65/2024 QUE TORNA DEFINITIVAS AS DECISÕES CONSTANTES DA PORTARIA SUFER Nº 5/2022 E DA DELIBERAÇÃO ANTT Nº 98/2022. DETERMINAM QUE A RMS EFETUE A PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE CARGAS À ARCELORMITTAL BRASIL S.A. NOS FLUXOS DE PRODUTOS SIDERÚRGICOS COM ORIGEM EM SÃO FRANCISCO DO SUL/SC E DESTINO EM ARAUCÁRIA/PR, E ORIGEM EM SÃO FRANCISCO DO SUL/SC E DESTINO NO ESTADO DE SÃO PAULO, PELO QUE DEVERÁ COBRAR PELO TETO TARIFÁRIO. AUSÊNCIA DE NOVOS FATOS E ARGUMENTOS APTOS A REFORMAR A DECISÃO RECORRIDA. RECURSO CONHECIDO, A QUE SE NEGA PROVIMENTO.

1. **DO OBJETO**

1.1. Trata-se de recurso administrativo interposto pela Concessionária Rumo Malha Sul S.A. - RMS, em face da Decisão SUFER nº 65, de 10 de julho de 2024, por meio da qual a Superintendência de Transporte Ferroviário - SUFER confirmou, em sede de análise de mérito, as decisões constantes da Portaria SUFER nº 5, de 14 de janeiro de 2022, e da Deliberação nº 98, de 25 de fevereiro de 2022, tornando-as definitivas, e determinou que a Recorrente efetue a prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas à ArcelorMittal Brasil S/A. - AMB, nos fluxos de produtos siderúrgicos com origem em São Francisco do Sul/SC e destino em Araucária/PR, e origem em São Francisco do Sul/SC e destino no Estado de São Paulo, pelo que deverá cobrar pelo teto tarifário.

2. **DOS FATOS**

2.1. Inicialmente, apresento os principais atos referentes às tratativas que dizem respeito à prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas, pela Rumo Malha Sul S.A, à ArcelorMittal Brasil S/A., e que têm relação com o Recurso Administrativo, objeto do presente Voto.

Processo Administrativo nº 50510.345641/2019-27 (processo de declaração de usuário dependente)

I - Deliberação nº 010 (SEI 2466013), de 14 de janeiro de 2020: habilita a ArcelorMittal S.A. - AMB a negociar os fluxos de transporte desejados junto à RMS, pelo prazo de **180 (cento e oitenta) dias**, nos termos do artigo 29 do Regulamento dos Usuários dos Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas (REDUF), aprovado pela Resolução nº 3.694, de 14 de julho de 2011;

II - Deliberação nº 178 (SEI 3194018), de 7 de abril de 2020: conhece do Pedido de Reconsideração apresentado pela Rumo Malha Sul S/A - RMS, em face da Deliberação ANTT nº 10/2020, sem conceder-lhe efeito suspensivo, e, no mérito, negar-lhe provimento, julgando improcedentes os seus pedidos;

III - Portaria SUFER nº 21 (SEI 5217676), de 3 de fevereiro de 2021: instaura procedimento administrativo para arbitramento de questões não resolvidas entre a Rumo Malha Sul S/A - RMS e a ArcelorMittal Brasil S.A, com vistas à formalização de contrato para operação dos fluxos de transporte ferroviário de produto siderúrgico com origem em São Francisco do Sul/PR e destino em Araucárias/PR; origem em São Francisco do Sul/PR e destino em São Paulo/SP; e origem em Porto de São Francisco e destino na ArcelorMittal Vega do Sul;

Processo Administrativo nº 50510.345641/2019-27 (processo para arbitramento das questões mencionadas na Portaria SUFER nº 21/2021)

IV - **Portaria SUFER nº 5** (SEI 9589043), de 14 de janeiro de 2022: determina que a RMS efetue a prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas à AMB (disponibilização de vagões em número e capacidade suficientes para o carregamento das quantidades mínimas previstas no Plano de Atendimento ao Usuário, até o final de cada mês de referência, bem como no transporte e entrega das mercadorias no destino); e que, em caso de descumprimento da medida cautelar, a RMS ficará sujeita à aplicação de penalidade de multa, calculada na forma do Anexo II da Portaria.

V - **Deliberação nº 98** (SEI 10272867), de 25 de fevereiro de 2022: conhece do recurso administrativo interposto pela RMS, em face da determinação de prestação do serviço, exarada por meio da Portaria nº 5/2022, para negar a concessão do efeito suspensivo e, no mérito, negar-lhe provimento.

VI - Nota Técnica nº 7322/2022/CODEC/GEREF/SUFER/DIR/ANTT (SEI nº 14258141), de 8 de novembro de 2022: conhece do pedido cautelar formulado pela RMS, para negar-lhe provimento e reconhecer como válidas e vigentes as decisões contidas na Deliberação nº 98/2022 e Portaria SUFER nº 5/2022.

VII - Deliberação nº 452 (SEI 21087294), de 21 de dezembro de 2023: conhece do recurso administrativo interposto pela RMS, em face da decisão exarada pela SUFER, mediante a Nota Técnica nº 7322/2022/CODEC/GEREF/SUFER/DIR/ANTT, para negar a concessão do efeito suspensivo e, no mérito, negar-lhe provimento.

VIII - Deliberação nº 25, (SEI 21705442), de 31 de janeiro de 2024: conhece dos embargos de declaração opostos pela RMS, em face da Deliberação ANTT nº 452/2023, para negar a concessão do efeito suspensivo e, no mérito, negar-lhe provimento.

IX - **Decisão SUFER nº 65** (SEI 24712921), de 10 de julho de 2024: em resumo, confirma, em sede de análise de mérito, as decisões constantes da **Portaria SUFER nº 5/2022**, e da **Deliberação nº 98/2022**, tornando-as definitivas, para se determinar que a RMS efetue a prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas à AMB, nos fluxos de produtos siderúrgicos com origem em São Francisco do Sul/SC e destino em Araucária/PR, e origem em São Francisco do Sul/SC e destino no Estado de São Paulo, pelo que deverá cobrar pelo teto tarifário. Decide, ainda, que a definição do destino de entrega das cargas no fluxo de produtos siderúrgicos com origem em São Francisco do Sul/SC e destino no Estado de São Paulo ficará a cargo da Concessionária, considerando as alternativas possíveis indicadas pelo usuário.

2.2. Pois bem, após a publicação da Decisão SUFER nº 65/2024, supracitada, a Rumo Malha Sul S.A. protocolou, em 26 de julho de 2024, Recurso Administrativo (SEI 24909041) em face dessa Decisão, destinado ao Superintendente de Transporte Ferroviário da ANTT, pelo qual requer que "*Vossa Senhoria receba o pedido e o remeta à Diretoria Colegiada, conforme as razões de fato e de direito*" ali expostas. A seguir discorro, resumidamente, sobre a peça recursal.

2.2.1. O Recurso Administrativo interposto pela RMS tem por objeto, especificamente, a impugnação da decisão no que tange ao fluxo de origem em São Francisco do Sul e destino o Estado de São Paulo, com base em alegação de suposta inviabilidade operacional, "*seja pela ausência de definição do terminal de descarregamento, seja pela incerteza quanto à existência de capacidade operacional para se operar até o bairro Água Branca*".

2.2.2. De acordo com a RMS, a indefinição do terminal de descarregamento teria sido sanada após a ArcelorMittal confirmar o Terminal Transovag. A partir disso, a Rumo teria questionado junto à Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM, Carta nº 067/JUR-REG/CC/20248 (SEI 24909051), sobre as condições operacionais e a capacidade ociosa das vias metroviárias para permitir o fluxo de trens de carga até o Município de São Paulo. A esta comunicação, a CPTM teria respondido que as suas linhas não possuiriam capacidade ociosa, o que demonstraria a inviabilidade do transporte de carga no fluxo São Francisco do Sul - São Paulo.

2.2.3. Alega que tal circunstância teria sido arguida em petição de 21 de junho de 2024 (SEI 24629481) e que a Coordenação de Defesa da Concorrência da Gerência de Regulação Ferroviária - CODEC/GEREF/SUFER teria maculado o presente processo por supostamente não ter apreciado a referida manifestação na Nota Técnica nº 5353/2024 (SEI 24609902). Assim, sustenta, em sede preliminar, que teria havido uma nulidade processual decorrente da suposta ausência de juntada de manifestação no processo de arbitramento e da suposta desconsideração de seus argumentos na Decisão SUFER nº 65/2024.

2.2.4. No mérito, alega a RMS que a Decisão SUFER nº 65/2024 teria incorrido em ilegalidade por contrariar as disposições contidas na Resolução ANTT nº 5.944/2021, nos seus arts. 26, 27 e 29. Segundo a Recorrente, a declaração de dependência apresentada pela usuária teria indicado fluxo com origem em São Francisco do Sul/SC e destino em São Paulo/SP, enquanto que a Decisão SUFER nº 65/2024, no seu art. 1º, teria indicado a origem em São Francisco do Sul/SC e o destino no Estado de São Paulo.

2.2.5. Argumenta, ainda, que a referida Decisão teria determinado à RMS "*ofertar o transporte ferroviário para alguma localidade do Estado de São Paulo, e não mais para a capital paulista*", e que isso teria representado um excesso em relação à competência regulatória conferida pela Resolução ANTT nº 5.944/2021, "*ao impor um destino distinto daquele para o qual a ArcelorMittal foi habilitada a negociar na condição de usuária dependente*".

2.2.6. Ainda, alega que:

a) a Decisão SUFER nº 65/2024 estaria em contradição com a Portaria SUFER nº 5/2022, vez que teria previsto destino diferente;

b) seria inexequível o dever de prestação imediata de transporte sem local de descarregamento definido;

c) a discussão sobre a forma de prestação do serviço deveria focar unicamente nos fluxos para os quais a ArcelorMittal foi declarada usuária dependente;

d) "*se a pessoa jurídica tem a intenção de negociar um outro fluxo sob a condição de usuária dependente, com origem ou destino distintos daqueles originalmente pleiteados, deve formular uma nova habilitação como usuário dependente, a qual se sujeitará ao devido rito procedimental descrito no art. 27, da Resolução ANTT nº 5.944/2021*" e que "*Jamais poderia a área técnica desta i. Agência Reguladora alterar as condições do fluxo para o qual a ArcelorMittal foi habilitada como usuária dependente, impondo um novo destino a ser atendido pela Recorrente*".

2.2.7. A peça recursal expõe, também, argumentos segundo os quais entende serem pertinentes à atribuição de efeito suspensivo ao recurso, por suposto receio de penalização e aplicação de multa pecuniária.

2.2.8. Por fim, requer (SEI 24909041):

> b) Cautelarmente, a concessão do efeito suspensivo ao presente Recurso Administrativo, com fundamento no art. 59, parágrafo único, da Resolução ANTT nº 5.083/2016 e no art. 61, parágrafo único, da Lei nº 9.784/1999, com o sobrestamento dos efeitos do art. 1º da Decisão SUFER nº 65/2024, na parte que trata do fluxo com origem em São Francisco do Sul e destino o Estado de São Paulo, e do art. 2º do ato decisório, bem como da Portaria SUFER nº 05/2022;
>
> c) Em sede preliminar, o provimento do recurso administrativo, para o fim de decretar a nulidade da Nota Técnica SEI nº 5353/2024/CODEC/GEREF/SUFER/DIR/ANTT, e da Decisão SUFER nº 65/2024, haja vista que ambos não apreciaram os argumentos expostos na manifestação da Recorrente, datada de 21 de junho de 2024, caracterizando um vício insanável que cerceou a defesa da Concessionária e afrontou o devido processo legal;
>
> d) Subsidiariamente, no mérito, que se dê provimento ao presente recurso administrativo, para o fim de reformar a decisão recorrida, retirando do art. 1º a menção ao fluxo com origem em São Francisco do Sul/SC e destino o Estado de São Paulo, bem como excluindo o seu art. 2º, ante a ilegalidade praticada com o descumprimento da disciplina constante nos arts. 26, 27 e 29 da Resolução ANTT nº 5.944/2021.

2.3. Ato contínuo, a Gerência de Regulação Ferroviária - GEREF/SUFER encaminhou à ArcelorMittal Brasil S.A. o Ofício nº 22932/2024/CODEC/GEREF/SUFER/DIR-ANTT (SEI 25023357), de 2 de agosto de 2024, dando ciência do recurso interposto pela RMS, e notificando a AMB a apresentar suas alegações no prazo de 5 (cinco) dias, conforme art. 58 da Resolução ANTT nº 5.083, de 27 de abril de 2016.

2.4. Em 9 de agosto de 2024, a RMS protocolou Petição (SEI 25132046), na qual narra que tentou dar início à prestação do serviço público, no fluxo de São Francisco do Sul até Araucária, porém foi impedida pela ArcelorMittal. Ao final, requer que a ANTT "*suspenda a determinação para a oferta imediata do transporte ferroviário, contida na Decisão SUFER nº 65/2024 e na Portaria SUFER nº 05/2022, nos dois fluxos indicados, até que as partes logrem êxito em formular uma minuta contratual consensual*". Requer, ainda, "*Subsidiariamente, no mínimo que se afaste a incidência da multa prevista na Portaria SUFER nº 5/2022, e no art. 3º, da Decisão SUFER nº 65/2024, haja vista que a Concessionária está impedida de atender ao fluxo entre São Francisco do Sul e Araucária em virtude da recusa da ArcelorMittal em recebê-lo*".

2.5. Na mesma data, a AMB protocolou expediente, denominado "Resposta a Recurso Administrativo" (SEI 25133030), na qual enfatiza a conduta processual dissuasiva da RUMO em relação à prestação do serviço. Ressalta que apresentou alternativas ao destino final para a prestação do serviço com terminais em Hortolândia ou em Paulínia, e que tais alternativas já haviam sido elencadas anteriormente. Afirma que as razões recursais da RUMO seriam insuficientes, a exemplo da alegação de nulidade processual, que seria vedada pelo art. 52, III, da Resolução ANTT nº 5.083/2016, bem como demais argumentos que já teriam sido analisados na Nota Técnica nº 5353/2024. Ao final, requer o indeferimento do pedido de efeito suspensivo da RUMO e, no mérito, a negativa de provimento ao Recurso Administrativo, com a consequente manutenção da Decisão SUFER nº 65/2024 e da Nota Técnica nº 5353/2024.

2.6. Por meio da Nota Técnica nº 6327/2024/CODEC/GEREF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 25232608), a área técnica analisou os argumentos apresentados no Recurso Administrativo em comento.

2.7. Ato contínuo, foram elaborados o Relatório à Diretoria nº 542/2024 (SEI 25284082) e a minuta de Deliberação CODEC (SEI 25284115), e os autos foram encaminhados à Diretoria Colegiada para análise e deliberação.

2.8. Conforme consta na Certidão de Distribuição (SEI 25312667), os autos foram distribuídos, mediante sorteio, a esta Diretoria para análise e proposição em reunião da Diretoria Colegiada.

2.9. No dia 17 de setembro de 2024, o presente processo foi incluído na pauta da 201ª Reunião Deliberativa Eletrônica - RDE, a ser realizada no período de 23 a 27 de setembro de 2024, mediante lançamento no SEI JULGAR. Por meio do Despacho DLA (SEI 25929677), a Secretaria Geral - SEGER foi comunicada da inclusão.

2.10. Ocorre que, em 18 de setembro de 2024, com fulcro no no § 4º do art. 52 da Resolução nº 5.976, de 7 de abril de 2022, que aprovou o Regimento Interno da ANTT, tanto a ArcelorMittal Brasil S.A. (SEI 26026798) quanto a Rumo Malha Sul S.A. (SEI 26026838), enviaram solicitações de inscrição para sustentação oral, conforme e-mails acostados aos autos.

2.11. Nesse sentido, conforme determina o disposto no § 2º do art. 79 do Regimento Interno da ANTT, "*o processo seguirá o trâmite previsto para as sessões presenciais*".

2.12. Por meio do Ofício Circular nº 2428/2024/UFT - REDIR-SEGER/SEGER/GAB-DG/DG-ANTT (SEI 26026931), a SEGER comunicou à Diretoria Colegiada que o processo seria pautado na Reunião de Diretoria Pública nº 992, que está prevista para acontecer no dia 3 de Outubro de 2024.

2.13. São os fatos. Passa-se, a seguir, à análise processual.

3. **DA ANÁLISE PROCESSUAL**

Preliminares:

3.1. A Concessionária Rumo Malha Sul alega, em sua peça recursal, duas preliminares: (i) suposta ausência de juntada de manifestação da Recorrente no processo de arbitramento, e (ii) suposta desconsideração de seus argumentos na Decisão SUFER nº 65/2024.

3.2. Sobre a **suposta ausência de juntada de manifestação no processo de arbitramento**, a Recorrente alega que teria trazido, em petição do dia 21 de junho de 2024 (SEI 24629481), informação de circunstâncias que impediriam a operacionalidade do serviço. Sustenta que a Coordenação de Defesa da Concorrência da Gerência de Regulação Ferroviária - CODEC/GEREF/SUFER teria maculado o presente processo por supostamente não ter apreciado a referida manifestação na Nota Técnica nº 5353/2024 (SEI 24609902) e não considerado os seus argumentos na Decisão SUFER nº 65/2024.

3.3. Ocorre que, conforme se extrai dos autos, a referida petição foi juntada tanto no processo de mediação (SEI 50500.027316/2024-61, SEI 24180070) quanto no processo de arbitramento em tela (SEI 50500.011645/2021-48, SEI 24629481). Portanto, não prospera a alegação de "*ausência de juntada*" da referida petição.

3.4. Quanto à alegação de **suposta desconsideração de seus argumentos na Decisão SUFER nº 65/2024**, a própria "*Imagem nº 7: Linha do tempo dos atos processuais praticados pela ANTT*", trazida na peça recursal, demonstra que a petição foi juntada previamente às decisões nos referidos processos. Isto é, a petição foi analisada tanto no processo de mediação (SEI 50500.027316/2024-61), especificamente nos parágrafos 5 a 8 do Despacho CODEC (SEI 24554055), quanto no presente processo de arbitramento (SEI 50500.011645/2021-48), especificamente nos itens 3.21 a 3.25 da Nota Técnica nº 5353/2024 (SEI 24609902).

3.5. O expediente da RMS (SEI 24629481), supostamente desconsiderado pela CODEC/GEREF/SUFER, apresenta os seguintes pleitos:

> II. Pedidos
>
> 15. Pelo exposto, e sempre respeitosamente, a Concessionária requer a revisão da Portaria SUFER nº 05/2022, para se excluir a determinação de prestação imediata do transporte ferroviário de cargas no fluxo entre São Francisco do Sul e São Paulo, diante da inviabilidade operacional indicada pela CPTM.
>
> 16. E, ao final, que o requerimento de arbitramento seja apreciado definitivamente pela ANTT, para precificar as condições de prestação do transporte ferroviário apenas no fluxo entre São Francisco do Sul e Araucária, excluindo o fluxo até a capital paulista

3.6. Ora, quanto ao primeiro pedido, como já manifestado pela GEREF/SUFER, por meio da Nota Técnica nº 643/2022/CODEC/GEREF/SUFER/DIR (SEI 9830252), a determinação contida na Portaria nº 5/2022, para que a RMS efetue a prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas à ArcelorMittal Brasil S/A, constitui medida expressamente imposta pelo art. 29, §1º, da Resolução nº 5.944/2021, considerando que por meio da Portaria nº 21, de 3 de fevereiro de 2021 (SEI 5182595) foi instaurado o processo administrativo para arbitramento das questões não resolvidas pelas partes.

> Art. 29. Na impossibilidade de acordo entre o requerente e a concessionária quanto à formalização do contrato de transporte, caberá à ANTT, ao fim do prazo de que trata o art. 27, por meio de processo administrativo, arbitrar as questões não resolvidas pelas partes, inclusive com definição de tarifas e de cláusula take or pay.
>
> § 1º Na hipótese de que trata o caput deste artigo, será assegurado ao usuário, a partir da abertura do processo administrativo, o fluxo de transporte, na forma solicitada nos termos do art. 27, pela tarifa estabelecida pela concessionária.

3.7. Ademais, o processo de arbitramento em tela não poderia resultar em uma decisão que desobrigue a Concessionária de prestar o referido serviço público, pois que visa discutir as formas como o serviço deve ser prestado, por impossibilidade de consenso entre as partes, e não a sua desobrigação. Ou seja, trata-se "da forma como o serviço deve ser prestado", e não "se" o serviço deve ser prestado. Esse mesmo entendimento já foi exposto em outras manifestações da Diretoria Colegiada, anteriores à Petição (SEI 24629481).

> VOTO DFQ nº 95/2023 - análise de recurso interposto pela RMS (SEI 20853081)
>
> 3.20. Ocorre que este processo não poderia resultar em uma decisão que desobrigasse a Concessionária de prestar o referido serviço público. Pelo contrário, o procedimento de arbitramento visa discutir as formas como o serviço deve ser prestado, por impossibilidade de consenso entre as partes. Porém, o resultado não poderia ser "desobrigar" a prestação do serviço público. Para tanto, o caminho processual seria outro, no qual se discutisse uma possível desativação do trecho, questão alheia ao procedimento de arbitramento.
>
> VOTO DFQ nº 4/2024 - análise de embargos de declaração opostos pela RMS (SEI 21460542)
>
> 3.2.7. Desse modo, persiste o entendimento de que não há qualquer impedimento de ordem técnica para que a concessionária efetivamente ofereça e preste os serviços de transporte ferroviário, reiterando-se o enfrentamento realizado no âmbito do VOTO DFQ nº 95/2023, o presente processo "*não poderia resultar em uma decisão que desobrigasse a Concessionária de prestar o referido serviço público".*

3.8. De toda forma, como mencionado no item 3.5, a Requerente insistiu na impossibilidade da prestação imediata do transporte ferroviário de cargas no fluxo entre São Francisco do Sul e São Paulo. Dispôs, naquela ocasião, que "*existem obstáculos operacionais quanto ao traçado que impedem, na atualidade, o início imediato do transporte no fluxo São Francisco do Sul – São Paulo*". Conforme exposto pela RMS, a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM informou que não existe capacidade ociosa que permita o tráfego de trens da Rumo em direção ao local de descarregamento sinalizado pela ArcelorMittal. Vejamos:

> 12. Diante da sinalização da CPTM quanto à inexistência de capacidade ociosa, que permita o tráfego de trens da Rumo em direção ao local de descarregamento sinalizado pela ArcelorMittal (Terminal Transnovag), a Concessionária solicita que a ANTT reveja a sua determinação anterior, e exclua a obrigatoriedade de prestação imediata do transporte ferroviário de cargas no fluxo entre São Francisco do Sul e São Paulo.

3.9. Nesse ponto, vale reproduzir parte da manifestação da GEREF/SUFER, disposta na Nota Técnica nº 5353/2024/CODEC/GEREF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 24609902) que serviu de fundamento para a Decisão SUFER nº 65/2024, e que a Requerente alega não ter sido considerado os elementos apresentados na Petição (SEI 24629481), acostada aos autos.

> 3.7. Como já mencionado, o dever de prestar o serviço é a obrigação nuclear do Contrato de Concessão. Neste sentido, o Contrato de Concessão é muito claro em prever o seguinte:
>
> > 9.1 - DAS OBRIGAÇÕES DA CONCESSIONÁRIA:
> >
> > VIII) Prestar serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, sem qualquer tipo de discriminação e sem incorrer em abuso de poder econômico, atendendo às condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade tarifária;
>
> 3.8. Repise-se que esta previsão contratual consubstancia o comando legal (art. 6º da Lei nº 8.987/1995) e constitucional (art. 175, parágrafo único, inciso IV, incidente sobre o art. 21, inciso XII, alínea d). Portanto, igualmente incontornável a obrigação da Concessionária de prestar o serviço público que lhe foi concedido, em toda a extensão da malha.
>
> ...
>
> 3.17. No que tange aos aspectos técnicos e operacionais, foram realizados expedientes de fiscalização *in loco* nos terminais da ArcelorMittal, por meio da Coordenação Regional de Fiscalização Ferroviária em Santa Catarina (COFER/SC) e da Gerência de Fiscalização de Infraestrutura e Serviços (GECOF), que concluíram que tais instalações estão aptas a receber o transporte ferroviário de cargas do tipo bobinas de aço (Despacho COFER/SC (SEI 18834326), Relatório nº 102/2023 COFER/SC (SEI 18834439) e Relatório nº 103/2023 COFER/SC (SEI 18834516)).
>
> ...
>
> 3.21. Já no Relatório nº 103/2023 COFER/SC (SEI 18834516), a equipe de fiscalização ferroviária da Agência indica que "foram realizadas inspeções nos terminais a serviço da ArcelorMittal nas cidades de Paulínia, Hortolândia e São Paulo/SP com o objetivo de verificar as condições operacionais dos terminais ferroviários nessas localidades, identificando as condições da infraestrutura ferroviária e a capacidade de operação de carregamento e descarregamento nesses terminais", ressaltando-se as seguintes passagens do documento:
>
> > "**4.1 Terminal Katoen Natie em Paulínia/SP**

O terminal possui armazéns, pátio rodoviário e um ramal ferroviário em operação onde são carregados e descarregadas cargas de diversos clientes. No momento da inspeção havia uma composição da concessionária MRS Logística aguardando carregamento para transporte de bobinas de aço laminado. Foi informado ainda que o terminal também realiza carregamentos e descarregamentos por meio da Contrail, operadora logística da concessionária Ferrovia Centro Atlântica - FCA, controlada pela VLI Logística Multimodal.

Este terminal localiza-se a cerca de 500 metros do pátio ferroviário da Refinaria de Paulínia (Figura 1) e tem ligação com o ramal REPLAN, operados pela concessionária Rumo Malha Paulista. A linha é operacional em bitola mista (métrica e larga) e se liga com o ramal Boa Vista Nova - Casa Branca da FCA-VLI.

(...)

4.2 Terminal ArcelorMittal - Gonvarri Brasil em Hortolândia/SP

(...)

Este terminal localiza-se a cerca de 200 metros do Terminal intermodal Sumaré, operado pela Rumo Logística. O ramal possui trilhos em bitola mista (métrica e larga), se ligando com o ramal Boa Vista Nova - Cnaga, da concessionária Rumo Malha Paulista.

(...)

4.3 Terminal Transnovag em São Paulo/SP (Água Branca)

(...)

O terminal da Transnovag localiza-se entre as linhas de trens de passageiros 7 - Rubi e 8 - Diamante, operadas pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM -, e tem ligação com o ramal Santos - Jundiaí operado pela concessionária MRS Logística.

O ramal possui trilhos TR-57 em bitola mista (métrica e larga), e já foi utilizado no passado como ponto de transbordo de cargas que vinham em trens da MRS Logística pela bitola larga, oriundos da Companhia Siderúrgica Nacional - CSN - em Volta Redonda/RJ, para trens da América Latina Logística - ALL - com destino ao sul do Brasil em bitola métrica.

As condições de dormentação, fixação, lastro, AMV´s, nivelamento e alinhamento no terminal necessitam manutenção, com defeitos nos trilhos da bitola mista (externos desgastados dentro do galpão), dormentes inservíveis e faltantes no pátio e problemas em fixações.

(...)

5. Conclusão

Após inspeções técnicas realizadas por equipe de fiscalização ferroviária da ANTT, detalhadas ao longo do presente Relatório, constatou-se que os terminais a serviço do cliente ArcelorMittal em Paulínia (Katoen Natie) e em Hortolândia (Gonvarri Brasil) encontram-se em boas condições operacionais, tanto no quesito de movimentação de cargas quanto na questão da infraestrutura e superestrutura ferroviárias, **estando aptos a receber o transporte ferroviário de cargas, o que de fato já ocorre**. O terminal da Transnovag em São Paulo tem potencial para voltar a operar transporte ferroviário de cargas, sendo necessárias intervenções para manutenção da via permanente por parte do cliente.

Desse modo, conclui-se que os terminais listados estão aptos a originar e receber cargas por meio do transporte ferroviário, não havendo pendências impeditivas de ordem técnica por parte da empresa ArcelorMittal". (grifou-se)

3.22. Deste modo, é clara a conclusão da Gerência de Fiscalização de Infraestrutura e Serviços - GECOF ao encaminhar os relatórios de inspeção (SEI 18834326):

Conforme os referidos Relatórios, a equipe da ANTT pôde atestar que as instalações da ArcelorMittal, nos terminais de carregamento, em São Francisco do Sul/SC, e de descarga em Araucária/PR, Paulínia/SP e Hortolândia/SP, encontraram-se em perfeitas condições de operação, tanto no que diz respeito às pontes rolantes de carregamento, quanto às condições da infraestrutura e superestrutura das linhas ferroviárias internas às instalações dos Terminais. E, em São Paulo, há potencial para operar o transporte ferroviário de cargas, sendo necessárias algumas intervenções na manutenção da linha. Contudo, isso não implicaria em nenhum impedimento para a retomada do transporte ferroviário no local.

3.23. Trata-se, assim, de conclusão incontornável e que expressamente se afirma que não há nenhum impedimento técnico ou operacional que impeça a prestação do transporte ferroviário pela Concessionária Rumo Malha Sul S/A. para os fluxos pleiteados pela usuária dependente ArcelorMittal Brasil S/A.

3.24. Por fim, há que se sumarizar os XIII volumes deste Processo Administrativo nº 50500.011645/2021-48 (arbitramento) e dos VI volumes do Processo Administrativo nº 50510.345641/2019-27 (pedido de registro de usuário dependente - atualmente sobrestado, mas que deu início a esse) da seguinte forma, para melhor compreensão das conclusões da área técnica:

...

f) A ANTT indicou como uma possibilidade que o fluxo de Araucária fosse atendido pelo trecho LFC-LAR, e o de São Paulo através do trecho LFC-IAB (Água Branca);

g) Deveriam as Partes entrar em acordo sobre os detalhes técnico-operacionais. O mais importante é que a decisão fosse cumprida, no sentido de assegurar a prestação do serviço público, nas quantidades estabelecidas na Portaria;

...

k) As fiscalizações promovidas pela GECOF e GEFEF dão conta que os fluxos pretendidos são passíveis de serem atendidos, respeitando-se o teto tarifário;

l) A própria ArcelorMittal já apresentou alternativas para a prestação do serviço ferroviário de São Paulo, através de seus terminais na região de Campinas, visando a retomada operacional sem necessidade de passar pela malha da CPTM;

m) Cabe à Concessionária RMS, atendendo aos comandos de todas as decisões da Agência acima referidas, prestar o serviço público de transporte ferroviário à ArcelorMittal, partindo de São Francisco do Sul/SC com destino à Araucária/PR e ao Estado de São Paulo, seja o destino final nesse último caso o Terminal Katoen Natie (Paulínia/SP), o Terminal Gonvarri Brasil (Hortolândia), ou o Terminal Transnovag (Água Branca). A Rumo Malha Sul é quem deve definir a opção mais adequada, consultando o usuário, no sentido de lhe ofertar o melhor serviço possível.

3.10. Portanto, como se vê do trecho acima, naquela ocasião a SUFER trouxe à baila, de forma bastante acertada, a obrigação contratual da prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, e demonstrou que a questão apontada pela Requerente acerca da inexistência de capacidade ociosa na malha da CPTM, não representaria um impedimento na prestação do serviço de transporte ferroviário, tendo em vista que "**não há nenhum impedimento técnico ou operacional que impeça a prestação do transporte ferroviário pela Concessionária Rumo Malha Sul S/A. para os fluxos pleiteados pela usuária dependente ArcelorMittal Brasil S/A."**

3.11. Além disso, a Nota Técnica supracitada, elenca no item "m" que o serviço poderá ser prestado pela Concessionária no Terminal Katoen Natie (Paulínia/SP), Terminal Gonvarri Brasil (Hortolândia/SP), ou o Terminal Transnovag (Água Branca/SP), de modo que lhe caberá definir a opção mais adequada, consultando o usuário, no sentido de lhe ofertar o melhor serviço possível.

3.12. Nesse sentido, a narrativa de que haveria "*inviabilidade operacional da prestação do transporte ferroviário em um dos fluxos demandados pela ArcelorMittal*" não prospera, principalmente porque a suposta inviabilidade de um terminal de descarregamento não pode ser confundida com a inviabilidade da totalidade de alternativas para a operação de transporte, especialmente quando a Decisão SUFER nº 65/2024 permitiu expressamente que: "*Art. 2º A definição do destino de entrega das cargas no fluxo de produtos siderúrgicos com origem em São Francisco do Sul/SC e destino no Estado de São Paulo ficará a cargo da Concessionária, considerando as alternativas possíveis indicadas pelo usuário".*

3.13. Assim, não restam dúvidas que não houve qualquer tipo de cerceamento de defesa ou afronta ao devido processo, como alega a Requerente em seu pleito. Igualmente, resta incontroverso que os argumentos trazidos pela Recorrente na Petição (SEI 24629481) foram devidamente considerados e rebatidos pela Nota Técnica nº 5353/2024, não havendo qualquer ausência de motivação ou outra nulidade processual.

Do Mérito

3.14. No mérito, a Recorrente insurge contra a Decisão SUFER nº 65/2024, alegando que esta teria incorrido em ilegalidade por contrariar as disposições contidas na Resolução ANTT nº 5.944/2021, nos seus arts. 26, 27 e 29. Argumenta que a declaração de dependência apresentada pela usuária teria indicado fluxo origem em São Francisco do Sul/SC e destino em São Paulo/SP, enquanto que a Decisão SUFER nº 65/2024, no seu art. 1º, teria indicado a origem em São Francisco do Sul/SC e o destino no Estado de São Paulo. Alega, ainda, que teria havido um excesso em relação à competência regulatória conferida pela Resolução ANTT nº 5.944/2021, "*ao impor um destino distinto daquele para o qual a ArcelorMittal foi habilitada a negociar na condição de usuária dependente*".

3.15. Registro, inicialmente, o disposto nos artigos 26, 27 e 29 da Resolução ANTT nº 5.944/2021:

> Art. 26. O usuário ou a pessoa jurídica que considere a prestação de serviço de transporte ferroviário indispensável à viabilidade de seu negócio, apresentará à ANTT a declaração de dependência do transporte ferroviário de cargas, especificando o fluxo a ser transportado por um período mínimo de 5 (cinco) anos, conforme o Anexo único deste Regulamento.
>
> Art. 27. A ANTT, ao receber a declaração de dependência de que trata o art. 26, emitirá, em até 30 (trinta) dias úteis, ato declaratório com validade de 180 (cento e oitenta) dias, habilitando o requerente a negociar seu fluxo de transporte desejado junto à concessionária. [*caput*]
>
> (...)
>
> Art. 29. Na impossibilidade de acordo entre o requerente e a concessionária quanto à formalização do contrato de transporte, caberá à ANTT, ao fim do prazo de que trata o art. 27, por meio de processo administrativo, arbitrar as questões não resolvidas pelas partes, inclusive com definição de tarifas e de cláusula take or pay. [*caput*]

3.16. O texto normativo, supracitado, indica que o procedimento para o registro de usuário dependente inicia-se com a declaração de dependência do usuário para um determinado fluxo, porém, não o torna inflexível, tanto que, na sequência, habilita o usuário a **negociar** o fluxo de transporte desejado junto à concessionária, como bem dispôs a área técnica em sua manifestação:

> **NOTA TÉCNICA SEI Nº 6327/2024/CODEC/GEREF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 25232608)**
>
> 3.28. ..., o procedimento para o registro de usuário dependente inicia-se com a declaração de dependência do usuário para um determinado fluxo. A referida declaração é um ato unilateral e que autoriza a abertura do processo junto à ANTT. Após iniciado o processo para registro, o usuário deverá buscar negociar o "*seu fluxo de transporte desejado junto à concessionária*".
>
> 3.29. Veja-se, portanto, que a declaração é apenas um ato unilateral que permite o suporte à negociação do fluxo junto à Concessionária. O objeto principal do procedimento é a efetiva prestação do serviço, a partir da celebração do contrato de transporte. Ou seja, a declaração não é vinculante para a negociação junto à Concessionária, como tampouco o é para a competência de decisão no arbitramento, conforme prevista no artigo 29. Ora, se o referido artigo confere à ANTT a competência para arbitrar questões não resolvidas pelas partes, como até mesmo tarifas e cláusulas *take or pay*, muito maior é a autorização desta competência para dedicar às partes a autonomia de escolherem os pontos de destino do fluxo para o qual se pleiteia a dependência.
>
> 3.30. No entanto, a peça recursal busca o argumento de que a declaração de dependência seria "*vinculante*", quase como se a Decisão nº 65/2024 tivesse inaugurado uma alternativa à obrigação que já se desenhava no presente processo há anos. Porém, como já dito, as alternativas de destino para o fluxo no Estado de São Paulo foram indicadas pela usuária no curso do presente processo e foram, igualmente, inspecionadas durante a instrução processual. Ou seja, em momento algum a Recorrente foi surpreendida com uma "*obrigação inexequível*", assim como não partiu desta área técnica a imposição de "*novos destinos*" a serem atendidos pela Recorrente. Todos os elementos já estavam nos autos, de modo que a Decisão SUFER nº 65/2024 apenas conferiu à Concessionária a possibilidade de escolha de qual destino poderia prestar o serviço, conforme indicação da usuária.

3.17. Portanto, não deve a Requerente transformar aquilo que foi uma "*concessão*" da Decisão SUFER nº 65/2024 (isto é, conferir à Concessionária a prerrogativa de escolher o local da prestação de serviço, consultando a usuária) em um suposto imperativo arbitrário, buscando apoio em um "*formalismo exacerbado*" sobre o ato unilateral de declaração de dependência - que, como já mencionado, apenas inaugura o procedimento de negociação do contrato de transporte, sem que seja vinculante para tal negociação e, muito menos, para a competência de arbitramento.

3.18. Assim sendo, entendo que não prosperam as alegações recursais trazidas pela Requerente.

Efeito Suspensivo:

3.19. Por fim, com relação ao pedido de que se conceda efeito suspensivo ao recurso ora em análise, ante o argumento de que o presente caso representa uma situação de risco de imposição de grande monta à recorrente, que justificaria a concessão do efeito suspensivo, julgo por indeferi-lo, visto que, trata-se de ato administrativo que efetiva o cumprimento de obrigações contratuais e não se vislumbra no presente caso justo receio de prejuízo de difícil ou incerta reparação, sendo que, em regra, os recursos serão recebidos sem efeito suspensivo, nos termos do art. 61 da Lei nº 9.784/1999 e do art. 59 da Resolução ANTT nº 5.083/2016.

4. **DA PROPOSIÇÃO FINAL**

4.1. Ante o acima exposto, VOTO por conhecer o recurso interposto pela concessionária Rumo Malha Sul S.A., em face da Decisão SUFER nº 65/2024, para rejeitar a atribuição de efeito suspensivo e, no mérito, negar-lhe provimento.

Brasília, 3 de outubro de 2024.

(assinado eletronicamente)
Lucas Asfor Rocha Lima
Diretor

Documento assinado eletronicamente por **LUCAS ASFOR ROCHA LIMA**, **Diretor**, em 03/10/2024, às 17:30, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da Instrução Normativa nº 22/2023 da ANTT.

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 **25983428** e o código CRC **1621E7AE**.