



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DLL

RELATORIA: DLL**TERMO:** VOTO À DIRETORIA COLEGIADA**NÚMERO:** 27/2024**OBJETO:** Celebração de Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da Rumo Malha Paulista S.A., em observância ao Termo de Autocomposição resultante do Acórdão nº 2472/2023-TCU-Plenário, e 2ª Revisão Extraordinária do Contrato de Concessão.**ORIGEM:** SUFER**PROCESSO (S):** 50500.048451/2024-41**PROPOSIÇÃO PRG:** Parecer nº 00070/2024/PF-ANTT/PGF/AGU**ENCAMINHAMENTO:** a) autorizar a celebração do 6º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da Rumo Malha Paulista S.A. - RMP; b) aprovar a 2ª Revisão Extraordinária do Contrato de Concessão da RMP, no valor de R\$ 937.579.121,95 (novecentos e trinta e sete milhões, quinhentos e setenta e nove mil cento e vinte e um reais e noventa e cinco centavos); e c) determinar à SUFER a observância aos termos dos Ofícios nº 340/2024/SNTF e 346/2024/SNTF.**1. DO OBJETO**

1.1. Trata-se de processo em que se analisa minuta de Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da Rumo Malha Paulista S.A. - RMP, decorrente do Termo de Autocomposição resultante do Acórdão nº 2472/2023-TCU-Plenário, bem como propõe a sua 2ª Revisão Extraordinária.

2. DOS FATOS

2.1. No dia 11 de agosto de 2022, foi protocolado pela Rumo Malha Paulista - RMP requerimento (SEI 12714176), constante do processo nº 50500.148954/2022-53, por meio do qual foi solicitada atualização do Caderno de Obrigações constante do Anexo 1 do 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da Malha Paulista, firmado em 27 de maio de 2020, entre a Concessionária e a União, por intermédio da ANTT.

2.2. A ANTT emitiu o Ofício SEI nº 27962/2022/COETI/GEPEF/SUFER/DIR-ANTT (SEI 13333660), de 27 de setembro de 2020, solicitando ao Ministério da Infraestrutura orientações quanto aos critérios e diretrizes para análise do requerimento protocolado, tendo o Ministério se manifestado por meio do Ofício nº 2923/2022/SNTT (SEI 13868108), por intermédio do qual solicitou que a Concessionária apresentasse sugestões de obras a serem analisadas para utilização em eventual saldo de valor em razão da revisão dos investimentos previstos.

2.3. A Agência, então, solicitou da concessionária as informações suscitadas pelo Ministério, estabelecendo, para tanto, o prazo de 30 (trinta) dias corridos, conforme se afere do Ofício SEI nº 34349/2022/COETI/GEPEF/SUFER/DIR-ANTT (SEI 14256655). A Rumo apresentou informações complementares em 20 de dezembro de 2022, por meio da Carta nº 1105/GREG/2022 (SEI 14840652). Contudo, em 13 de janeiro de 2023, a ANTT novamente notificou a RMP para que prestasse novos esclarecimentos, no prazo de 30 (trinta) dias corridos, conforme Ofício SEI nº 5437/2023/COETI/GEPEF/SUFER/DIR-ANTT (SEI 15521219).

2.4. Considerando a relevância e o elevado risco do pleito, a ANTT encaminhou, em 19 de janeiro de 2023, por meio do Ofício SEI nº 2294/2023/DG/DIR-ANTT (SEI 15773644), no âmbito do processo nº 50500.038215/2023-35, requerimento junto ao Tribunal de Contas da União (TCU) de solução consensual, com fulcro no art. 2º, inciso II, da Instrução Normativa nº 91, de 22 de dezembro de 2022, do TCU, tendo aquela Corte de Contas admitido a solução consensual, conforme Ofício nº 7062/2023-TCU/Seproc (SEI 15694342) e instituído a Comissão de Solução Consensual, formada por representantes do TCU, do Ministério dos Transportes (MT), da ANTT e da Concessionária.

2.5. No âmbito das tratativas da solução consensual, foi elaborado um Relatório Final, contendo proposta de atualização do Caderno de Obrigações do 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da RMP, tendo ele sido aprovado pela Acórdão nº 2472/2023-TCU-Plenário (SEI 20696225), que deu ensejo ao Termo de Autocomposição para atualização do Caderno de Obrigações do Contrato de Concessão da RMP (SEI 21110401). A ANTT foi oficialmente notificada da decisão em 06 de dezembro de 2023, por meio do Ofício nº 61498/2023-TCU/Seproc (SEI 20711424).

2.6. Ato contínuo, foram iniciadas as tratativas com a RMP para a elaboração do 6º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão para dar cumprimento aos termos estabelecidos no Acórdão acima mencionado. Foi elaborada minuta de Termo Aditivo (SEI 23216770), fundamentada na Nota Técnica SEI nº 3489/2024/CONOR/GEREF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 23216214).

2.7. A referida minuta foi submetida à análise da Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT), tendo ela se manifestado por meio do Parecer nº 00070/2024/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 23374619).

2.8. Em seguida, foram inseridas nos autos a Nota Técnica SEI nº 3768/2024/CPINF/GEPEF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 23422456), que apresentou manifestação técnica acerca da atualização do Caderno de Obrigações em virtude dos termos consensuados junto ao TCU, e a Nota Técnica SEI nº 3719/2024/COCEF/GEF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 23383259), que apurou a 2ª Revisão Extraordinária do 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da RMP, em função do Termo de Autocomposição firmado entre a ANTT, a RMP e as demais partes envolvidas.

2.9. Por meio da Nota Técnica SEI nº 3829/2024/CONOR/GEREF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 23447979), a SUFER analisou as recomendações da PF-ANTT à minuta de Termo Aditivo proposta e procedeu com os ajustes que se mostraram necessários, que resultaram na minuta de Termo Aditivo SEI 23446602. A concessionária manifestou concordância com a referida minuta de Termo Aditivo, conforme se afere de manifestação acostada aos autos (SEI 23450181).

2.10. Assim, os autos foram instruídos com o Relatório à Diretoria nº 306/2024 (SEI 23450219) e com a minuta de Deliberação CONOR 23450266 e remetidos à Diretoria para análise e deliberação.

2.11. Conforme consta na Certidão de Distribuição 23468115, os autos foram distribuídos mediante sorteio a esta Diretoria para análise e proposição em reunião da Diretoria Colegiada.

2.12. Em 20 de maio de 2024, por meio do Ofício nº 340/2024/SNTF (SEI 23574271), o Ministério dos Transportes encaminhou diretrizes à Agência referentes ao acordo firmado com a Rumo Malha Paulista perante o TCU. Diante disso, foi solicitada, por meio do Despacho DLL 23600236, manifestação da SUFER acerca do teor do mencionado Ofício. Em 22 de maio de 2024, por meio do Ofício nº 346/2024/SNTF (SEI 23621067), o formulador de políticas públicas complementou suas diretrizes e encaminhou a lista de referência de intervenções e investimentos. A SUFER se manifestou por meio do Despacho GREF 23646611, além de ter encaminhado nova minuta de Deliberação 23646616.

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

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. O Tribunal de Contas da União (TCU) criou, em dezembro de 2022, a Secretaria de Controle Externo de Solução Consensual e Prevenção de Conflitos (SecexConsenso), cujo objetivo é contribuir com a efetividade das políticas públicas e a segurança jurídica em soluções construídas de forma colaborativa e célere, mediante a participação da sociedade e dos entes públicos.

3.2. Como acima mencionado, por meio do Ofício SEI nº 2294/2023/DG/DIR-ANTT (SEI 15773644), foi formalizado o pedido de solução consensual para o requerimento de atualização do Caderno de Obrigações do Contrato de Concessão da Rumo Malha Paulista (RMP), tendo o Relatório Final sido aprovado pelo Acórdão nº 2472/2023-TCU-Plenário (SEI 20696225). Em seguida, foi formalizado o Termo de Autocomposição, firmado em dezembro de 2023 (SEI 21110401), que prevê a celebração de Termo Aditivo ao Contrato de Concessão a fim contemplar as modificações oriundas da solução consensual.

3.3. Foi elaborada pela SUFER, assim, a minuta de Termo Aditivo (SEI 23446602) que busca efetivar, portanto, os comandos do Termo de Autocomposição. As modificações no Caderno de Obrigações buscam conferir maior exequibilidade às obrigações e maior aderência aos objetivos contratuais. Se mostra válido, neste ponto, destacar as principais modificações avençadas, extraídas das Notas Técnicas acostadas aos autos e da Minuta de Termo Aditivo proposta (SEI 23446602).

Modernização de Via Permanente da Linha Tronco:

3.4. Atualmente, a obrigação está prevista para ser concluída até o ano 4 (quatro), contado do início da vigência do 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão. As Partes, contudo, consensuaram o que se segue:

- O prazo total para a modernização da linha tronco será estendido de 4 (quatro) para 8 (oito) anos;
- A obrigação da troca de dormentes da linha tronco será dividida em segmentos menores, de acordo com os cronogramas e detalhamentos constante nos relatórios;
- Quanto ao Caderno de Obrigações, não haverá alterações relacionadas às Especificações Técnicas Mínimas e serão mantidos os demais parâmetros de manutenção dos ativos, conforme estabelecido no Contrato de Concessão.

3.5. Conforme se afere da Nota Técnica SEI nº 3489/2024/CONOR/GEREF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 23216214), as alterações acima indicadas resultarão em um acréscimo à outorga, em valor excedente de outorga, a favor do Poder Público. Tal medida, segundo o referido expediente, se mostrou mais adequada aos princípios da eficiência e da razoabilidade, considerando que a obrigação se tornou mais aderente à realidade e não provoca prejuízos aos objetivos do contrato. Foi assentado, ainda, que a troca de dormentes no prazo original do contrato, embora possível, seria incompatível com a realidade operacional da ferrovia e ao atendimento da sua demanda, o que comprometeria a prestação do serviço concedido.

Modernização de Via Permanente dos Ramais:

3.6. A concessionária propôs um novo cronograma para a troca dos trilhos TR-55 e TR-57 dos ramais, utilizando como critério o desgaste horizontal e vertical, bem como a vida útil dos trilhos, mantendo-se o suporte da carga ferroviária. Contudo, diante da proposta, as Partes assim convencionaram:

- O cronograma para troca dos trilhos de perfil abaixo de TR-55 será mantido;
- Os trilhos de perfil TR-55 e TR-57 serão trocados por perfil UIC-60, de acordo com os critérios apresentados nos itens 3.2.1.2.1 e 3.2.1.2.2 do Termo de Consenso (SEI nº 21110401), o que ocorrer primeiro.

3.7. Como se vê, somente se propõe a alteração do cronograma de implementação, sendo mantidos, portanto, os parâmetros operacionais do contrato, os objetivos da modernização e a substituição dos trilhos. Assiste razão à área técnica quando pondera que a imposição, em curto espaço de tempo, de troca de trilhos ainda servíveis, capazes de suportar 32,5 ton/eixo, se mostra desarrazoada (Nota Técnica SEI nº 3489/2024/CONOR/GEREF/SUFER/DIR/ANTT - SEI 23216214).

Duplicação de Trechos Ferroviários:

3.8. Com relação às obrigações de duplicação de trechos da linha tronco entre os pátios de Itirapina e Boa Vista Velha e Boa Vista Velha e Perequê, a Rumo propôs a substituição da duplicação de 9 (nove) trechos ferroviários por 11 (onze) novas obras pontuais, sob a justificativa de atendimento à necessidade de expansão da capacidade e à implementação da tecnologia Positive Train Control (PTC), no trecho Itirapina - Boa Vista Velha, considerando a garantia do atendimento da demanda com a saturação abaixo de 90%.

3.9. Diante disso, no âmbito do Termo de Autocomposição, assim foi pactuado:

- Para o trecho entre Itirapina (ZIQ) e Boa Vista Velha (ZBV), decidiu-se pela substituição de 9 (nove) duplicações por 11 (onze) intervenções pontuais, conforme definido no item 3.3.1 do Termo de Autocomposição (SEI 21110401);
- No trecho situado entre Convenção e Pirapitingui, decidiu-se pela realização de mais uma obra de capacidade para resolver a saturação nesse trecho;
- Em até 12 (doze) meses, a contar da assinatura do termo aditivo resultante do Acórdão, a RMP deverá apresentar à ANTT os projetos executivos e orçamentos detalhados para as 11 (onze) novas intervenções propostas. No que se refere à obra de capacidade entre os pátios de Convenção - Pirapitingui, o prazo para apresentação do projeto é de 36 (trinta e seis) meses, conforme disposto nos itens 3.3.4.1, 3.3.4.2 e 3.3.4.3 do Termo de Autocomposição (SEI 21110401);
- Serão suprimidas as obras secundárias decorrentes das duplicações propostas, como pontes e passagens, por não se mostrarem adequadas à nova configuração da via;
- A Comissão propõe, no que se refere às 10 (dez) obrigações autônomas inicialmente propostas, a manutenção de 4 (quatro) obrigações autônomas e a supressão das 6 (seis) restantes, conforme disposto em lista consolidada constante do Relatório da comissão de solução consensual. (Nota Técnica SEI nº 3489/2024/CONOR/GEREF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 23216214)

Sistemas Ferroviários:

3.10. Válido destacar que a obrigação contratual original é a de que a solução de sistemas ferroviários a ser implantada ao longo da linha tronco, nos trechos entre Perequê e Rubinéia, deve ser concluída em 5 (cinco) anos, contados da assinatura do Termo Aditivo.

3.11. Segundo a Nota Técnica SEI nº 3489/2024/CONOR/GEREF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 23216214), a RMP apresentou proposta de compatibilização da instalação de sistemas com as alterações de layout relacionadas à duplicação de trechos ferroviários e alterar a quantidade de chaves elétricas e *houses*, ampliando o prazo de conclusão para até o Ano 8 (oito).

3.12. No âmbito da SecexConsenso, assim ficou avençado pelas Partes:

- A implantação da sinalização e dos sistemas será ajustada, a fim de compatibilizá-las ao novo plano de vias e ao cronograma de implantação de outras intervenções, relacionadas às alterações anteriormente discutidas;
- As informações sobre novos quantitativos, valores estimados e cronograma de implantação da nova proposta estão especificados no relatório, e deverão ser validadas pela ANTT quando do recebimento do novo plano de vias a ser apresentado pela Concessionária;
- No que tange ao cálculo do excedente de Outorga, o valor das chaves e *houses* devem considerar o projeto-tipo mais econômico, quais sejam, os menores valores unitários constantes na planilha orçamentária dos estudos da prorrogação antecipada;
- Será ajustado o item 4.1.6.1 do Apêndice A do Anexo I, integrantes do 2º termo aditivo do Contrato de Concessão da Malha Paulista, para considerar somente as composições da Concessionária, no que tange à implantação da eletrônica embarcada em todas as composições, tendo em vista que o novo layout da ferrovia, diante das alterações a serem implementadas, exigirá uma readequação da sinalização e dos sistemas. (Nota Técnica SEI nº 3489/2024/CONOR/GEREF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 23216214)

Contornos Ferroviários - Solução de Conflitos Urbanos:

3.13. O Caderno de Obrigações do Contrato de Concessão da RMP atualmente prevê: a) a implantação do contorno ferroviário no Município de Catanduva/SP, em até 5 (cinco) anos, a contar da assinatura do Termo Aditivo; b) a implantação do contorno ferroviário denominado Variante de Mirassol, São José do Rio Preto e Cedral/SP, em até 6 (seis) anos, a contar da assinatura do Termo Aditivo.

3.14. Em seu requerimento, a Concessionária solicitou a supressão de tais obrigações e a inclusão da obrigação de minimização de conflitos urbanos nas cidades acima indicadas, por meio de solução integrada, seguindo os preceitos da Resolução nº 4.975/2015.

3.15. A seu turno, a solução consensual contida no Termo de Autocomposição foi (Nota Técnica SEI nº 3489/2024/CONOR/GEREF/SUFER/DIR/ANTT - SEI 23216214):

- Sobre a construção dos contornos ferroviários de São José do Rio Preto e Catanduva, a obrigação será substituída pela obrigação de minimização de conflitos urbanos nessas cidades, por meio da Solução Integrada. Essa solução fica condicionada à manutenção favorável do poder público e governos locais, de acordo com a legislação aplicável, e mediante supervisão do Ministério dos Transportes;
- A Solução Integrada em apreço consiste na segregação do tráfego ferroviário das vias urbanas, por meio da implantação de:
 - Intervenções em desnível entre a ferrovia e as vias urbanas;
 - Vedação da faixa de domínio no perímetro urbano;
 - Implantação de passarelas de pedestres, eliminando as passagens em nível de pedestres existentes, em áreas urbanas.
- A RMP apresentará, em 24 (vinte e quatro) meses, projetos executivos e orçamentos certificados para avaliação da ANTT, que será responsável pela (i): aprovação dos projetos de Solução Integrada; (ii) definição do prazo de conclusão e definição dos valores regulatórios das intervenções; e (iii) realização do reequilíbrio econômico-financeiro, por meio do fluxo de caixa marginal;
- O valor do reequilíbrio será apurado pela metodologia de Fluxo de Caixa Marginal, conforme disposto no Anexo 2 do Contrato de Concessão, limitado ao valor do reequilíbrio econômico-financeiro em favor do Poder Concedente, não existindo saldo de reequilíbrio em benefício da Concessionária;
- Os quantitativos constantes do Relatório são indicativos e serão ajustados e confirmados quando da execução dos projetos.

Recuperação de Ramais:

3.16. Atualmente, o Caderno de Obrigações estabelece o prazo de 4 (quatro) anos para que a Concessionária recupere o trecho entre os pátios de cruzamento de Pradópolis (ZXE) e Colômbia (ZCA), compreendidos no Ramal de Colômbia, assim como a recuperação entre os pátios de cruzamento de Bauru (ZBU) e Panorama (ZPM), compreendido no Ramal de Panorama.

3.17. Após proposta inicial da Concessionária, as Partes convencionaram os seguintes termos:

- Os ramais de Colômbia e Panorama, associados a obrigação de recuperação de trechos, constantes no Item 5 do Apêndice B, Anexo I do 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão, serão divididos em 2 (dois) segmentos cada e a conclusão observará o especificado no relatório;
- O trecho Pederneiras-Bauru será inserido no plano de recuperação de trechos, restando eliminada a obrigação de modernização do referido trecho, diante da inexistência de cargas.
- O prazo para conclusão do Contorno de Barretos, foi alterado para o 8º (oitavo) ano, a contar da assinatura do 2º Termo Aditivo, restando garantido o reequilíbrio econômico-financeiro.

3.18. Segundo a Nota Técnica SEI nº 3489/2024/CONOR/GEREF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 23216214), "as alterações se justificam pela eficiência de investimentos e pela inexistência de tráfego nos trechos há pelo menos 5 (cinco) anos". Assim, a SUFER propôs alterações no Contrato de Concessão de modo a conformar os termos acordados.

Excedente de Outorga advindo das Atualizações propostas para o Caderno de Obrigações:

3.19. Em virtude das alterações promovidas no Caderno de Obrigações, restou configurado um Excedente de Outorga em favor da União. Contudo, ao invés de se proceder com o reequilíbrio contratual, mediante o mecanismo de Acréscimo à Outorga, as Partes decidiram que o montante deveria ser reinvestido em melhorias no sistema ferroviário.

3.20. Neste sentido, cabe trazer trecho da Nota Técnica SEI nº 3489/2024/CONOR/GEREF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 23216214):

59. Em razão das alterações promovidas no Caderno de Obrigações do Contrato de Concessão da Malha Ferroviária Paulista, em decorrência do Termo de Autocomposição em comento, no que tange ao excedente de Valor de Outorga proveniente do reequilíbrio econômico-financeiro, as Partes, em consenso, convencionam que:

* O Valor de Outorga será convertido em obras e investimentos na Malha Paulista;

* O Ministério dos Transportes definiu, previamente, as obras e investimentos a serem inseridos no Caderno de Obrigações, conforme disposto no Relatório, com exceção das obras de conflitos urbanos, que serão definidas posteriormente;

* O Valor de Outorga, resultado do reequilíbrio econômico-financeiro, proveniente das alterações do Caderno de Obrigações, deverá ser convertido em obras da mesma natureza;

* O Ministério dos Transportes definirá, até 27 de maio de 2028, as obras de conflitos urbanos que serão inseridas no Contrato de Concessão, garantido o reequilíbrio econômico-financeiro. Neste caso, o prazo para elaboração dos projetos executivos das obras e de seus respectivos orçamentos, será contado a partir da definição de tais obras pela Pasta Ministerial;

* O Ministério dos Transportes, em conjunto com a Concessionária, encaminhará o detalhamento das obras definidas previamente, conforme informações constantes do relatório;

* Em até 12 (doze) meses, a contar da assinatura do Termo Aditivo a ser formalizado com as alterações acordadas, a Concessionária deverá apresentar os projetos executivos das obras e o valor de aquisição dos equipamentos indicados pelo Ministério dos Transportes, conforme consta no Relatório, acompanhados dos respectivos orçamentos e certificados por Organismo de Inspeção Acreditada. Em caso de equipamentos, faz-se necessário a apresentação de Notas Fiscais ou contratos com respectivos fornecedores.

* Diante do recebimento dos projetos, a ANTT procederá:

(i) a análise dos projetos e orçamentos;

(ii) a recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato; e

(iii) a formalização das alterações e da revisão do Valor de Outorga.

* A RMP não poderá adiantar pagamento ao Tesouro Nacional referente a este excedente de Outorga até o 4º (quarto) ano após o prazo final estabelecido ao Ministério para a indicação das obras, qual seja, 27 de maio de 2032.

* Tal prazo se refere a atividades essenciais à execução da obra definida pelo Ministério dos Transportes. Exemplos: contratação de projetos de obras, elaboração dos referidos projetos, certificação por organismos de inspeção acreditada e apresentação à Agência para avaliação, autorização e validação do orçamento regulatório, visando o abatimento do valor do investimento ao excedente de Outorga.

* Caso alguma dessas atividades, inerentes a qualquer dos projetos indicados pelo Ministério dos Transportes não se concretize no prazo final estabelecido, qual seja, 27 de maio de 2032, a ANTT, poderá de forma justificada, propor alteração deste prazo para tratar da conclusão das atividades precedentes à implantação do investimento.

3.21. Assim, para que não se confunda com o mecanismo de "Acréscimo à Outorga", mecanismo previsto no Contrato de Concessão para manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, foi criado pela área técnica um novo mecanismo, específico para o excedente de outorga oriundo da solução consensual, os Recursos para Investimentos Ferroviários, que foram assim definidos:

2.1.1 Fica alterada a subcláusula 1.1.1 do 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"1.1.1

(...)

(xli) (a) **Recursos para Investimentos Ferroviários:** montante de recursos que deverá ser destinado pela Concessionária para a realização dos Investimentos com Prazo Determinado descritos no Anexo 13, provenientes do Termo de Autocomposição relacionado ao Acórdão nº 2472/2023-TCU-Plenário e da 2ª revisão extraordinária.

(...)"

3.22. Ademais, foi proposta a criação de um novo Anexo ao Contrato de Concessão, o Anexo 13, que disciplina a utilização dos Recursos para Investimentos Ferroviários, nos termos definidos pelas partes no Termo de Autocomposição. Tais medidas se mostram salutares ao processo, uma vez que garante que os recursos permanecerão no sistema ferroviário, fomentando, por conseguinte, o desenvolvimento do setor.

Impactos da Lei de Ferrovias:

3.23. Em 23 de dezembro de 2021, foi publicada a Lei nº 14.273/2021, a denominada "Lei das Ferrovias", que entrou em vigor em 6 de fevereiro de 2022. Nesta época, vivíamos o contexto de Emergência em Saúde Pública de Importância Nacional (ESPIN), em função da pandemia da COVID-19, declarada pelo Ministério da Saúde, por meio da Portaria nº 188, de 3 de fevereiro de 2020.

3.24. Considerando este contexto, a Lei das Ferrovias, em seu art. 65, trouxe dispositivo prevendo a prorrogação, por 1 (um) ano, de obrigações contratuais não financeiras, em virtude da mencionada ESPIN, sendo que tal prorrogação deve, segundo a norma, ser formalizada mediante os devidos ajustes contratuais.

3.25. Por intermédio do art. 65 da Lei nº 14.273/2021, se possibilitou a prorrogação de prazo para que obrigações previamente assumidas por concessionárias e subconcessionárias de ferrovia pudessem ser cumpridas sem que isso configurasse descumprimento contratual. Neste sentido, o § 2º do mencionado dispositivo legal determinou que o regulador procedesse com a devida formalização de tal comando legal.

Art. 65. Ficam prorrogadas por 12 (doze) meses, em virtude da pandemia da Covid-19, todas as obrigações não financeiras assumidas em decorrência da [Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017](#), e da [Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995](#), por concessionárias ferroviárias federais.

§ 1º É vedada a prorrogação de prazos ou a renegociação de valores referentes ao pagamento de outorgas.

§ 2º O regulador ferroviário federal deverá, no prazo de até 6 (seis) meses do início da vigência desta Lei, realizar os ajustes contratuais necessários ao cumprimento do disposto no caput deste artigo. (grifos nossos)

3.26. Diante disso, conforme relatado acima, a ANTT deu início às tratativas com as Concessionárias e Subconcessionárias de ferrovias com vistas à assinatura dos respectivos termos aditivos aos Contratos de Concessão/Subconcessão para cumprir com o disposto no § 2º do art. 65 da Lei nº 14.273/2021. Durante as tratativas, surgiu dúvida acerca da incidência de Acréscimo à Outorga para as obrigações que foram prorrogadas por força do mencionado dispositivo legal, motivo pelo qual foi formulada consulta à Procuradoria Federal junto à ANTT.

3.27. Por meio do Parecer nº 00166/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 17550524), a PF-ANTT assentou o entendimento de que deve ser aplicado o Acréscimo à Outorga para as obrigações abarcadas no art. 65 da Lei nº 14.273/2021, uma vez que não se trata de penalidade, e sim mero mecanismo utilizado para a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, utilizado usualmente nas Revisões Ordinárias, pelo atraso na entrega de obrigações pactuadas. Assim, como as obrigações não foram entregues no prazo previsto no contrato, deve ser aplicado o Acréscimo à Outorga.

3.28. Ademais, como bem destacado na Nota Técnica SEI nº 3489/2024/CONOR/GEREF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 23216214), há outras duas limitações a serem consideradas para a aplicação do art. 65, sendo elas: a) limitação temporal: o marco temporal estabelecido para a aplicação da prorrogação é o da entrada em vigor da Lei das Ferrovias (06/02/2022); b) obrigações advindas da solução consensual não serão objeto de prorrogação por força do art. 65, pois os novos prazos de conclusão já estão alinhados com a prorrogação prevista na Lei das Ferrovias e não poderão ser objeto de extensão adicional por meio de nova prorrogação.

3.29. Considerando tais balizas, a área técnica propôs, com fulcro no art. 65 da Lei 14.273/2021, a prorrogação das seguintes obrigações:

- a) apresentação dos relatórios da Base de Ativos e da Base de Passivos de que trata a Subcláusula 7.1.1;
- b) implantação dos Investimentos com Prazo Determinado constantes do Caderno de Obrigações, Anexo 1 do 2º Termo Aditivo, que tenham conclusão prevista a partir de fevereiro 6 de fevereiro de 2022, e que não sejam objeto da solução consensual; e
- c) Plano de Recuperação de Trechos, constante do Apêndice B do Caderno de Obrigações, que não sejam objeto da solução consensual.

3.30. Com relação ao item "a", há uma ressalva a ser realizada: em 20 de maio de 2024, foi encaminhado o Ofício nº 340/2024/SNTF (SEI 23574271), pelo Ministério dos Transportes, contendo orientações acerca do acordo firmado com a Rumo Malha Paulista perante o TCU, que será melhor analisado em outro item do presente Voto. Pois bem, no mencionado Ofício, em seu 4º parágrafo, o Ministério indicou o que se segue:

(...)

4. Dito isto, **emito diretriz de política pública no sentido de que não se deve efetuar qualquer prorrogação de prazo referente à apresentação da base de ativos e passivos**, por se tratar de obrigação eminentemente financeira, sob pena de grave prejuízo ao erário, conforme já assentado em diretriz de política pública enviada a essa ANTT por meio do Ofício n. 154/2023/GAB/SNTF/SNTF (SEI n. 7807299). **Deve a ANTT, em cumprimento ao Termo de Autocomposição, analisar as bases de ativos e passivos já apresentadas pela Concessionária Rumo Malha Paulista**, visto que o pagamento do adicional de vantajosidade não quita a Cláusula 7 do Contrato, conforme assentado pela Corte de Contas, observando-se a autonomia dessa Agência Reguladora. (grifos nossos)

3.31. Pelo que se depreende do referido Ofício, o Ministério dos Transportes entende que a apresentação dos relatórios da base de ativos e da base de passivos não está abarcada pelo art. 65 da Lei de Ferrovias, por se tratar, em sua concepção, de obrigação financeira. Contudo, em cumprimento ao Termo de Autocomposição, a ANTT deverá analisar as bases de ativos e passivos apresentadas pela Concessionária.

3.32. Em resposta à diligência realizada por esta Diretoria acerca do teor do Ofício acima indicado (Despacho DLL 23600236), a SUFER, por meio do Despacho GEREFE 23646611, indicou que a RMP apresentou o relatório de levantamento detalhado da Base de Ativos e da Base de Passivos (processos nº 50500.355279/2023-06 e 50500.355134/2023-05), e que está em análise pela ANTT. A minuta de Termo Aditivo, por sua vez, já estabelece que o pagamento das parcelas decorrentes do Termo de Autocomposição não eximem a Concessionária do cumprimento das obrigações da Cláusula 7 do 2º Termo Aditivo, motivo pelo qual entende que:

(...)

12. Dessa forma, não se vislumbra, nesse momento, prejuízo à regular execução contratual em decorrência da exclusão da subcláusula 46.12.1 (i) do 2º Termo Aditivo da RMP, prevista na subcláusula 2.1.10 da Minuta de Termo Aditivo SEI nº 23446602.

(...)

3.33. De fato, considerando que a Concessionária já entregou os Relatórios da Base de Ativos e da Base de Passivos e que eles já estão em análise pela Agência, não nos parece prejudicial à execução do contrato a exclusão da subcláusula 46.12.1 (i) do 2º Termo Aditivo, prevista na subcláusula 2.1.10 da Minuta de Termo Aditivo SEI 23446602, em linha com a orientação ministerial. Ademais, por questões de logística contratual, entendo ser mais adequada, também, a supressão da menção ao art. 65 da Lei 14.273/2021, na Cláusula 1.1 da minuta de Termo Aditivo.

Procuradoria Federal junto à ANTT:

3.34. Com fundamento na Nota Técnica SEI nº 3489/2024/CONOR/GEREF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 23216214), foi elaborada a minuta de Termo Aditivo 23216770, colhida anuência prévia da Concessionária (SEI 23216916), e os autos foram remetidos à Procuradoria Federal junto à ANTT para análise.

3.35. A PF-ANTT se manifestou por meio do Parecer nº 00070/2024/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 23374619), por meio do qual teceu diversas recomendações para aprimoramento da minuta de Termo Aditivo. Ao final, concluiu pela viabilidade jurídica do Termo Aditivo proposto, desde que observadas as considerações constantes do Parecer:

(...)

61. Sendo essas as considerações, sob o prisma estritamente jurídico e abstraídos aspectos técnicos e de conveniência ou oportunidade, desde que observadas as considerações lançadas ao longo do presente parecer, opina-se pela viabilidade jurídica do 6º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da Rumo Malha Paulista, compreendendo a proposta trazida pela SUFER no documento SEI 23216770.

62. Enfatiza-se que a presente manifestação jurídica possui caráter opinativo, razão pela qual a Administração pode dela dissentir declinando suas razões. Ademais, a motivação, a justificativa e todos os dados técnicos e econômicos contidos no processo são de responsabilidade da Administração, que deverá ter certeza de sua exatidão.

(...)

3.36. A este respeito, a Nota Técnica SEI nº 3829/2024/CONOR/GEREF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 23447979) analisou as considerações e contribuições realizadas pelo órgão de assessoramento jurídico, tendo acatado boa parte delas e as incorporado na minuta de Termo Aditivo 23446602.

2ª Revisão Extraordinária:

3.37. O Termo de Autocomposição trouxe uma remodelagem no Caderno de Obrigações, alterando, suprimindo e inserindo novas obrigações no bojo do Caderno de Obrigações constante do Anexo 1 do 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da RMP. São alterações que impactam o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, motivo pelo qual se mostra necessário o seu reequilíbrio, utilizando-se, para tanto, da Revisão Extraordinária do Contrato, previsto na Subcláusula 19.3 do 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da RMP:

19.3 Revisão Extraordinária

19.3.1 É reequilíbrio econômico-financeiro da Concessão, na ocorrência de risco cuja responsabilidade foi atribuída ao Poder Concedente, nos termos da subcláusula 32.2.

19.3.2 A revisão extraordinária se dará por meio da elaboração de Fluxo de Caixa Marginal, nos termos do Anexo 2.

3.38. Por meio da Nota Técnica SEI nº 3719/2024/COCEF/GEFEP/SUFER/DIR/ANTT (SEI 23383259), a Gerência de Fiscalização Econômico-Financeira (GEFEP) realizou o cálculo da 2ª Revisão Extraordinária. Para o cálculo da Revisão, foi observada a valoração das alterações (supressões, inclusões, deslocamentos temporais, alterações de valores etc.), que estão resumidamente indicadas na tabela abaixo, extraída da referida Nota Técnica:

Anexo 1 2º Termo Aditivo	CAPEX Anexo 1 2º Termo Aditivo	CAPEX Termo de Autocomposição	CAPEX Diferença Nominal
4.1.4.ii	R\$ 188.583.806,87	R\$ 195.846.104,47	R\$ 7.262.297,60
4.1.4.iii	R\$ 195.980.401,36	R\$ 188.901.832,37	(R\$ 7.078.568,99)
4.1.4.iv	R\$ 147.763.132,98	R\$ 133.046.720,54	(R\$ 14.716.412,43)
4.1.5.i	R\$ 34.977.243,06	R\$ 0	(R\$ 34.977.243,06)
4.1.5.ii	R\$ 13.306.995,62	R\$ 0	(R\$ 13.306.995,62)
4.1.3.i	R\$ 17.782.362,00	R\$ 0	(R\$ 17.782.362,00)
4.1.3.ii	R\$ 20.350.116,02	R\$ 0	(R\$ 20.350.116,02)
4.1.3.v	R\$ 36.574.989,37	R\$ 0	(R\$ 36.574.989,37)
4.1.3.vi	R\$ 22.754.234,24	R\$ 0	(R\$ 22.754.234,24)
4.1.3.vii	R\$ 49.991.887,93	R\$ 3.137.743,03	(R\$ 46.854.144,90)
4.1.3.viii	R\$ 70.293.645,91	R\$ 6.434.700,78	(R\$ 63.858.945,12)
4.1.3.ix	R\$ 27.306.672,57	R\$ 10.925.064,87	(R\$ 16.381.607,70)
4.1.3.x	R\$ 8.225.026,94	R\$ 0	(R\$ 8.225.026,94)
4.1.3.xi	R\$ 29.763.345,67	R\$ 0	(R\$ 29.763.345,67)
4.1.6.ii	R\$ 93.232.047,83	R\$ 0	(R\$ 93.232.047,83)
4.1.6.iii	R\$ 84.270.882,28	R\$ 0	(R\$ 84.270.882,28)
4.1.6.iv	R\$ 80.506.703,63	R\$ 0	(R\$ 80.506.703,63)
4.1.6.v	R\$ 78.067.106,56	R\$ 0	(R\$ 78.067.106,56)
4.1.8.i	R\$ 489.942.163,85	R\$ 0	(R\$ 489.942.163,85)
4.1.8.ii	R\$ 180.729.844,65	R\$ 0	(R\$ 180.729.844,65)
4.1.8.iii	R\$ 28.759.309,47	R\$ 28.759.309,47	R\$ 0
Sustaining	R\$ 1.204.855.332,60	R\$ 1.051.001.082,12	(R\$ 153.854.250,48)
TOTAL			(R\$ 1.494.964.693,74)

3.39. De posse de tais dados, a GEFEF, por meio do Fluxo de Caixa Marginal, realizou o cálculo da Revisão Extraordinária, que resultou no montante de **R\$ 937.579.121,95 (novecentos e trinta e sete milhões, quinhentos e setenta e nove mil cento e vinte e um reais e noventa e cinco centavos)**. O detalhamento do cálculo está contido na Nota Técnica SEI nº 3719/2024/COCEF/GEFEP/SUFER/DIR/ANTT (SEI 23383259), que também compõe as razões de decidir do presente Voto.

3.40. Válido destacar que o resultado desse reequilíbrio não será recolhido pela concessionária em forma de valor de outorga, e sim como investimentos substitutivos, em consonância com o disposto na Cláusula 19.7 do 2º Termo Aditivo:

19.7 Meios para Reequilíbrio

19.7.1 Ao final do procedimento indicado na subcláusula 19.6.1, caso o reequilíbrio tenha sido julgado cabível, a ANTT deverá adotar, a seu exclusivo critério, um ou mais meios para reequilíbrio que julgar adequados, dentre os seguintes:

(i) revisão do Valor de Outorga;

(ii) pagamento direto entre Concessionária e União;

(iii) **acréscimo ou supressão de obrigações contratuais. (grifos nossos)**

3.41. Noutro giro, em 27 de maio de 2024, deveria ocorrer a 3ª Revisão Ordinária do Contrato de Concessão da Rumo Malha Paulista, que cuidará das inexecuções de obrigações que deveriam ter sido concluídas até o final do terceiro ano de execução do 2º Termo Aditivo, isto é, 27/05/2024. Contudo, em função das alterações oriundas do Termo de Autocomposição, alterações essas que impactam investimentos que deveriam ter sido concluídos no ano 3, se mostra necessária que o processo de Revisão Ordinária somente se inicie com a publicação do extrato e entrada em vigor do 6º Termo Aditivo.

3.42. Neste sentido, me alinho à proposta da área técnica e entendo como adequada a concessão do prazo de 90 (noventa) dias, após a celebração do 6º Termo Aditivo, para que se proceda a publicação da 3ª Revisão Ordinária do Contrato da RMP.

Ofícios do Ministério dos Transportes:

3.43. Como dito acima, no curso da análise dos presentes autos por esta Diretoria, em 20 de maio de 2024, o Ministério dos Transportes - MT encaminhou à ANTT diretriz de política pública, por meio do Ofício nº 340/2024/SNTF (SEI 23574271), fundamentado na Nota Técnica nº 3/2024/DOU-SNTF/SNTF (SEI 23574275), referente ao acordo firmado com a RMP perante o TCU. Posteriormente, em 22 de maio de 2024, o MT encaminhou o Ofício nº

346/2024/SNTF (SEI 23621067), fundamentado na Nota Técnica nº 6/2024/DOUT-SNTF/SNTF (SEI 23621068), complementando o teor do Ofício anteriormente encaminhado.

3.44. Diante de tal cenário, foi realizada diligência à Superintendência de Transporte Ferroviário (SUFER), por meio dos Despachos DLL 23600236 e 23645667, solicitando daquela Superintendência manifestação acerca do teor das orientações formuladas pelo Ministério dos Transportes. A SUFER respondeu por meio do Despacho GREF 23646611 e acostou aos autos uma nova minuta de Deliberação (SEI 23646616). Passa-se, assim, à análise das diretrizes ministeriais.

Ofício nº 340/2024/SNTF:

I - No caso de inadimplemento de quaisquer das parcelas no prazo de pagamento, referentes ao adicional de vantajosidade contido no Acordo, correspondente ao valor total de R\$ 670 milhões, o Termo Aditivo perde a sua eficácia:

3.45. Com relação a este item, verifica-se que a minuta de Termo Aditivo já possui previsão neste sentido, conforme consta do Despacho GREF 23646611: "A proposta de 6º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da Rumo Malha Paulista - RMP elaborada pela SUFER já possui dispositivo que contempla a orientação ministerial constante do parágrafo 2, item I. Nesse sentido, ver a subcláusula 2.1.11 da Minuta de Termo Aditivo (...)".

II - O Ministério dos Transportes estabelecerá, mediante diretrizes de políticas públicas, orientações acerca do pagamento das parcelas decorrentes do adicional de vantajosidade, que poderá ser realizado por meio de depósito bancário em conta específica apta a atender as finalidades contidas no §1º do art. 25 da Lei n. 13.448, de 2017:

3.46. No que concerne a esta orientação, a área técnica asseverou que também já há previsão na minuta de Termo Aditivo, conforme se afere do Despacho GREF 23646611: "a proposta de 6º Termo Aditivo elaborada pela SUFER já possui dispositivo que contempla a orientação ministerial constante do parágrafo 2, item II. Nesse sentido, ver a subcláusula 2.1.6 da Minuta de Termo Aditivo SEI nº 23446602, e especificamente a proposta de subcláusula 18A.5 do 2º Termo Aditivo da RMP".

3.47. Contudo, a fim de se conferir maior aderência à diretriz de política pública exarada, proponho alteração na redação na subcláusula 2.1.6 da minuta de Termo Aditivo, mais especificamente na subcláusula 18A.5, nos seguintes termos:

A ANTT implementará as diretrizes de política pública do Ministério dos Transportes acerca do pagamento das parcelas a que se refere a subcláusula 18A.1, que poderá ser realizado por meio de depósito bancário em conta específica a ser definida.

III - As obras de conflitos urbanos serão definidas pelo Ministério dos Transportes, até 27 de maio de 2028, observadas as subcláusulas 3.7.2, 3.7.2.1, 3.7.2.2 e 3.7.3.1 do Termo de Autocomposição:

3.48. Com relação a este item, o Despacho GREF 23646611 destaca que a minuta de Termo Aditivo proposta já contempla disposição neste sentido: "o item III do parágrafo 2 trata de disposição constante do Termo de Autocomposição relacionado ao Acórdão nº 2472/2023-TCU-Plenário, e com previsão na Minuta de Termo Aditivo SEI nº 23446602. Nesse sentido, ver a subcláusula 2.1.19 da Minuta de Termo Aditivo SEI nº 23446602, e especificamente a subcláusula 4.1.9.3 (i) do Caderno de Obrigações do 2º Termo Aditivo da RMP".

IV - Em relação às obras e investimentos elencados na Tabela 4 - Lista de obras para conversão do excedente de outorga a critério do MT, exceto conflitos urbanos, cujas diretrizes estão previstas no item III, o Ministério dos Transportes, enquanto formulador da política pública, prioriza as seguintes obras e investimentos: Ampliação de capacidade Paratinga e Obras de infraestrutura da Serra, conforme subcláusula 3.7.2.3 do Termo de Autocomposição.

V - A concessionária deve apresentar, à ANTT e ao Ministério dos Transportes, os projetos executivos e orçamentos referentes às obras e investimentos priorizados pelo Ministério dos Transportes, conforme item IV;

3.49. Os itens IV e V também já possuem dispositivos contratuais que dão tratamento à orientação do Ministério dos Transportes, como bem salientado no Despacho GREF: "(...) Nesse sentido, ver a subcláusula 2.1.19 da Minuta de Termo Aditivo SEI nº 23446602, e especificamente a subcláusula 4.1.9.3 (iii) (a) do Caderno de Obrigações do 2º Termo Aditivo da RMP".

VI - Após a apresentação dos projetos executivos prevista no item V, o Ministério dos Transportes deve se manifestar em até 60 dias, podendo adotar as seguintes ações: (i) incluir obras não previstas, desde que em acordo com a Concessionária; ou (ii) excluir obras que não tenham consonância com o Termo de Autocomposição contido no processo TCU 000.853/2023-2;

VII - Caso o Ministério dos Transportes não se manifeste no prazo contido no item VI, há tácita manifestação favorável por parte do Ministério;

3.50. Com relação aos itens VI e VII, entende-se que se tratam de obrigações que se destinam ao Ministério dos Transportes, que não é signatário do Termo Aditivo, motivo pelo qual a sua inserção no bojo da minuta de Termo Aditivo não parece a melhor opção regulatória para o caso, como bem salientado pela SUFER no Despacho GREF 23646611. Assim, a fim de dar cumprimento à diretriz ministerial, deve ser determinada à Superintendência de Transportes Ferroviários a observância dos procedimentos indicados pelo MT.

VIII - Eventual saldo de outorga decorrente das obras e investimentos priorizados no Inciso IV, deve ser aplicado conforme a seguinte prioridade: Vedação da faixa de domínio - Baixada Santista e Passagem Superior (Pindorama, Urânia, Americana), conforme Tabela 4 - Lista de obras para conversão do excedente de outorga a critério do MT contida no Relatório da Comissão de Solução Consensual.

3.51. Com relação a este item, verifica-se que também já consta o devido tratamento na minuta de Termo Aditivo, como bem salientado pela SUFER no Despacho GREF 23646611: "(...) ver a subcláusula 2.1.19 da Minuta de Termo Aditivo SEI nº 23446602, e especificamente as subcláusulas 4.1.9.1, 4.1.9.2 e 4.1.9.3 (iii) (a) do Caderno de Obrigações do 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da Rumo Malha Paulista".

3.52. No que tange ao parágrafo 4 do Ofício 340/2024/SNTF (SEI 23574271), que cuida de diretriz relacionada ao levantamento da Base de Ativos e da Base de Passivos, este item já foi abordado neste Voto quando analisados os "Impactos da Lei de Ferrovias".

Ofício nº 346/2024/SNTF:

I - Lista de Referência contida no anexo IV da Carta nº 0491/GREG/2024 (SEI nº 8403087);

II - O Ministério dos Transportes disporá de 60 dias, a contar da assinatura do Termo Aditivo, para ratificar a lista citada no item I, mediante análise de aderência dos investimentos apresentados com a política pública, podendo o Ministério dos Transportes propor alterações; e

III - Caso o Ministério dos Transportes não se manifeste no prazo contido no item II, há tácita manifestação favorável por parte do Ministério.

3.53. Por meio do Expediente em questão, o formulador de políticas públicas encaminhou a lista de referência contendo as intervenções e investimentos para utilização dos Recursos para Investimento Ferroviário. Contudo, o Ministério dispõe de 60 (sessenta) dias para ratificar a mencionada lista, após analisar a sua aderência com a política pública, podendo, inclusive, propor alterações. Desta forma, não nos parece a melhor alternativa regulatória para o momento a sua inserção no Termo Aditivo proposto, uma vez que não se trata de lista definitiva.

3.54. A despeito disso, como bem salientado no Despacho GREF 23646611, o detalhamento de intervenções e investimentos já foi previsto no Termo de Autocomposição e refletido na minuta de Termo Aditivo:

(...)

13. Por fim, quanto ao Ofício nº 346/2024/SNTF (SEI nº 23621067), mormente seu parágrafo 2, itens I a III, importa esclarecer que o detalhamento de intervenções e investimentos já foi previsto no Termo de Autocomposição relacionado ao Acórdão nº 2472/2023-TCU-Plenário, e refletido na Minuta do 6º Termo Aditivo. Nesse sentido, ver a subcláusula 2.1.19 da Minuta de Termo Aditivo SEI nº 23446602, e especificamente as subcláusulas 4.1.9.3 (iii) (a) e 4.1.9.3 (vi) do Caderno de Obrigações do 2º Termo Aditivo da RMP.

14. Ou seja, a indicação das intervenções e investimentos, através da Lista de Referência constante do Ofício nº 346/2024/SNTF (SEI nº 23621067), é parte da dinâmica já prevista na Minuta de Termo Aditivo SEI nº 23446602, não carecendo de tratamento adicional na proposta de aditivo. Corrobora esse entendimento o

fato de a citada Lista estar ainda sujeita à ratificação ou alteração, consoante indicado pelo MT no parágrafo 2, item III do Ofício nº 346/2024/SNTF (SEI nº 23621067).

15. Diante de todo o exposto, **verifica-se que o Termo Aditivo proposto se encontra em consonância com as diretrizes de política pública exaradas pelo Ministério dos Transportes**, sem prejuízo à alteração destacada no parágrafo 12 do presente expediente administrativo. Ademais, sugere-se a adequação da Minuta de Deliberação, nos termos do arquivo SEI nº 23646616. **(grifos nossos)**

3.55. Diante disso, corroboro com o entendimento da área técnica no sentido de que não se vislumbra a necessidade de tratamento adicional na minuta de Termo Aditivo para o presente caso, uma vez que ela já apresenta o mecanismo aderente ao Termo de Autocomposição e à diretriz de política pública. Outrossim, entende-se que deve determinado à SUFER que dê conhecimento à Concessionária da lista de referência encaminhada, bem como do procedimento indicado pelo Ministério dos Transportes do prazo para ratificação e aceitação.

3.56. O Quadro abaixo indica, de forma sintetizada, o tratamento dado para cada diretriz exarada pelo formulador de políticas públicas acerca do acordo firmado com a RMP:

Diretriz	Tratamento	Termo Aditivo
I - No caso de inadimplemento de quaisquer das parcelas no prazo de pagamento, referentes ao adicional de vantajosidade contido no Acordo, correspondente ao valor total de R\$ 670 milhões, o Termo Aditivo perde a sua eficácia	Não houve tratamento. Já previsto na minuta de Termo Aditivo.	Ver a Subcláusula 2.1.11
II - O Ministério dos Transportes estabelecerá, mediante diretrizes de políticas públicas, orientações acerca do pagamento das parcelas decorrentes do adicional de vantajosidade, que poderá ser realizado por meio de depósito bancário em conta específica apta a atender as finalidades contidas no §1º do art. 25 da Lei n. 13.448, de 2017	Alteração na redação da Subcláusula 2.1.6, mais especificamente a Subcláusula 18A.5 da minuta de Termo Aditivo.	18A.5 A ANTT implementará as diretrizes de política pública do Ministério dos Transportes acerca do pagamento das parcelas a que se refere a subcláusula 18A.1, que poderá ser realizado por meio de depósito bancário em conta específica a ser definida.
III - As obras de conflitos urbanos serão definidas pelo Ministério dos Transportes, até 27 de maio de 2028, observadas as subcláusulas 3.7.2, 3.7.2.1, 3.7.2.2 e 3.7.3.1 do Termo de Autocomposição	Não houve tratamento. Já previsto na minuta de Termo Aditivo.	Ver a subcláusula 2.1.19, da minuta de Termo Aditivo e 4.1.9.3 (iii) (a) do Caderno de Obrigações
IV - Em relação às obras e investimentos elencados na Tabela 4 - Lista de obras para conversão do excedente de outorga a critério do MT, exceto conflitos urbanos, cujas diretrizes estão previstas no item III, o Ministério dos Transportes, enquanto formulador da política pública, prioriza as seguintes obras e investimentos: Ampliação de capacidade Paratinga e Obras de infraestrutura da Serra, conforme subcláusula 3.7.2.3 do Termo de Autocomposição. V - A concessionária deve apresentar, à ANTT e ao Ministério dos Transportes, os projetos executivos e orçamentos referentes às obras e investimentos priorizados pelo Ministério dos Transportes, conforme item IV;	Não houve tratamento. Já previsto na minuta de Termo Aditivo.	Ver a Subcláusula 2.1.19 da minuta de Termo Aditivo e Subcláusula 4.1.9.3 (i) do Caderno de Obrigações
VI - Após a apresentação dos projetos executivos prevista no item V, o Ministério dos Transportes deve se manifestar em até 60 dias, podendo adotar as seguintes ações: (i) incluir obras não previstas, desde que em acordo com a Concessionária; ou (ii) excluir obras que não tenham consonância com o Termo de Autocomposição contido no processo TCU 000.853/2023-2; VII - Caso o Ministério dos Transportes não se manifeste no prazo contido no item VI, há tática manifestação favorável por parte do Ministério;	Determinação à SUFER, por meio da Deliberação, para observar o procedimento indicado pelo MT, após recebimento dos projetos executivos da Concessionária e previamente à edição aos atos administrativos de que trata a Subcláusula 4.1.9.3 da minuta de Termo Aditivo.	
VIII - Eventual saldo de outorga decorrente das obras e investimentos priorizados no Inciso IV, deve ser aplicado conforme a seguinte prioridade: Vedação da faixa de domínio - Baixada Santista e Passagem Superior (Pindorama, Urânia, Americana), conforme Tabela 4 - Lista de obras para conversão do excedente de outorga a critério do MT contida no Relatório da Comissão de Solução Consensual.	Não houve tratamento. Já previsto na minuta de Termo Aditivo.	Ver a Subcláusula 2.1.19 da minuta de Termo Aditivo e Subcláusulas 4.1.9.1, 4.1.9.2 e 4.1.9.3 (iii) (a) do Caderno de Obrigações.
Emito diretriz de política pública no sentido de que não se deve efetuar qualquer prorrogação de prazo referente à apresentação da base de ativos e passivos, por se tratar de obrigação eminentemente financeira, sob pena de grave prejuízo ao erário, conforme já assentado em diretriz de política pública enviada a essa ANTT por meio do Ofício n. 154/2023/GABSNTF/SNTF (SEI n. 7807299). Deve a ANTT, em cumprimento ao Termo de Autocomposição, analisar as bases de ativos e passivos já apresentadas pela Concessionária Rumo Malha Paulista, visto que o pagamento do adicional de vantajosidade não quita a Cláusula 7 do Contrato, conforme assentado pela Corte de Contas, observando-se a autonomia dessa Agência Reguladora	Supressão da Subcláusula 46.12.1 (i), prevista na Subcláusula 2.1.10 da minuta de Termo Aditivo.	
I - Lista de Referência contida no anexo IV da Carta nº 0491/GREG/2024 (SEI nº 8403087); II - O Ministério dos Transportes disporá de 60 dias, a contar da assinatura do Termo Aditivo, para ratificar a lista citada no item I, mediante análise de aderência dos investimentos apresentados com a política pública, podendo o Ministério dos Transportes propor alterações; e III - Caso o Ministério dos Transportes não se manifeste no prazo contido no item II, há tática manifestação favorável por parte do Ministério.	Não houve tratamento no Termo Aditivo, pois a indicação das intervenções e investimentos é parte da dinâmica prevista no Termo Aditivo. Determinação à SUFER, por meio da Deliberação, para observar o procedimento definido.	Ver as Subcláusulas 4.1.9.3 (iii) e 4.1.9.3 (vi)

3.57. Diante do exposto, considerando todos os documentos acostados aos autos, os quais também compõem este ato e constituem sua razão de decidir, e proponho a aprovação da minuta de Termo Aditivo DLL 23669688, bem como da 2ª Revisão Extraordinária do Contrato de Concessão firmado com a Rumo Malha Paulista S.A.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Ante o acima exposto, VOTO por:

- Autorizar a celebração do 6º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da Rumo Malha Paulista S.A. - RMP, nos termos da Minuta de Termo Aditivo DLL 23669688;
- Aprovar a 2ª Revisão Extraordinária do 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da Rumo Malha Paulista S.A., no valor de R\$ 937.579.121,95 (novecentos e trinta e sete milhões, quinhentos e setenta e nove mil cento e vinte e um reais e noventa e cinco centavos), a preços de março de 2020, que deverá ser destinado pela Concessionária a título de Recursos para Investimentos Ferroviários, nos termos previstos no Anexo 13 da minuta de Termo Aditivo DLL 23669688; e
- Determinar à SUFER que:

- I - proceda a 3ª Revisão Ordinária do Contrato de Concessão da RMP em até 90 (noventa) dias, contados do início da vigência do 6º Termo Aditivo;
- II - observe, no curso da execução contratual, o disposto no parágrafo 2, itens VI e VII, do Ofício nº 340/2024/SNTF (SEI 23574271), exarado pela Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário - SNTF, do Ministério dos Transportes - MT, acostado aos autos; e
- III - dê conhecimento à RMP da Lista de Referência de Intervenções e Investimentos encaminhada pelo Ministério dos Transportes, bem como que observe as orientações contidas no Ofício nº 346/2024/SNTF (SEI 23621067), exarado pela Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário -SNTF, do Ministério dos Transportes - MT, acostado aos autos.

Brasília, 27 de maio de 2024.

LUCIANO LOURENÇO DA SILVA

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **LUCIANO LOURENÇO DA SILVA, Diretor**, em 27/05/2024, às 15:28, 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 **23669482** e o código CRC **37B1932E**.