

RELATORIA: DSL

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 120/2017

OBJETO: RECURSO ADMINISTRATIVO DA ALLMS – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA SUL S/A (ATUAL RUMO MALHA SUL S/A) EM FACE DA RESOLUÇÃO ANTT Nº 5,315, DE 20 DE MARÇO DE 2017.

ORIGEM: SUPAS

PROCESSO(s): 50500.144908/2004-70

PROPOSIÇÃO PF/ANTT: PARECER Nº 01491/2017/PF-ANTT/PGF/AGU

PROPOSIÇÃO DSL: CONHECER O RECURSO ADMINISTRATIVO PARA, NO MÉRITO, NEGAR-LHE PROVIMENTO.

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

I - DAS PRELIMINARES

Trata-se de Recurso Administrativo interposto pela ALLMS – América Latina Logística Malha Sul S/A (atual Rumo Malha Sul S/A), em face da Resolução ANTT nº 5.315, de 22 de março de 2017, publicada no Diário Oficial da União de 27 de março de 2017, que “*Conhece e, no mérito, nega provimento ao pedido de reconsideração da empresa Serra Verde Express e, dá outras providências.*”.

II – DOS FATOS E DA ANÁLISE PROCESSUAL

Em breve histórico, o presente processo administrativo originou-se da iminência do término do Contrato nº 01/ERCUB/RFFSA/97, originalmente firmando entre a RFFSA e a sociedade empresária Serra Verde Express Ltda., hoje gerido por esta Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, com interveniência do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, para exploração de transporte ferroviário para fins turísticos entre as cidades de Curitiba e Paranaguá.

A Superintendência de Serviços de Transporte de Passageiros - SUPAS, por meio da Nota Técnica nº 056/GEROT/SUPAS/2016, demonstrou que, após o término do aludido Contrato Administrativo, o serviço prestado pela Serra Verde Express deveria se adequar às regras previstas na Resolução ANTT nº 359, de 26 de novembro de 2003, que *“Dispõe sobre os procedimentos relativos à prestação não regular e eventual de serviços de transporte ferroviário de passageiros com finalidade turística, histórico-cultural e comemorativa.”*

Nesse sentido, aquela Superintendência remeteu à Serra Verde Express e à Concessionária América Latina Logística Malha Sul S/A – ALLMS, os Ofícios nº 227/2017/SUPAS e o nº 226/2017/SUPAS, respectivamente, informando esse entendimento e as providências decorrentes.

Irresignada, a Serra Verde Express protocolou nesta Agência a Carta CE nº 003/2017, sob o número 50500.158147/2017-81, em que apresentou pedido de reconsideração em face do contido no Ofício nº 227/2017/SUPAS.

À época, após transcorrer regularmente pelas áreas técnicas e jurídica desta Agência Reguladora, o pedido de reconsideração da Serra Verde foi submetido à apreciação e deliberação da Diretoria Colegiada que, consubstanciada no Voto DMR 031/2017, decidiu por conhecer e negar provimento ao citado pedido de reconsideração, todavia, estipulou solução alternativa e paulatina ao pedido de prorrogação do Contrato nº 01/ERCUB/RFFSA/97, autorizando a Serra Verde a explorar serviço de transporte ferroviário de passageiros, de caráter não regular, com finalidade turística e cultural, entre as cidades de Curitiba/PR e Morretes/PR, conforme restou consignado na Resolução ANTT nº 5.315, de 22 de março de 2017, publicada no D.O.U. em 27 de março de 2017, *in verbis*:

Resolução nº 5.315, de 22 de março de 2017.

A Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, no uso de suas atribuições, em conformidade com o disposto na Resolução nº 359, de 26 de novembro de 2003, fundamentada no Voto DMR - 031, de 22 de março de 2017, e no que consta do Processo nº 50500.144908/2004-70, RESOLVE:

Art. 1º Conhecer o pedido de reconsideração interposto pela empresa Serra Verde Express e, no mérito, negar-lhe provimento.

Art. 2º Conceder, alternativamente ao pedido de prorrogação da vigência do Contrato nº 01/ERCUB/RFFSA/97, autorização à empresa Serra Verde Express, nos termos da Resolução ANTT nº 359, de 2003, conforme descrito abaixo:

I - Objeto: prestação do serviço de transporte ferroviário de passageiros, de caráter não regular, com finalidade turística e cultural;

II - Trecho: Curitiba/PR – Morretes/PR;

III - Forma: de acordo com as condições e elementos existentes que viabilizam atualmente a operação do serviço, os quais deverão ser preservados enquanto perdurar o prazo previsto no

art. 8º da Resolução ANTT nº 359, de 2003 ou até que sejam apresentados novos parâmetros pactuados entre os entes envolvidos, o que ocorrer primeiro.

Parágrafo único. A empresa Serra Verde Express deverá apresentar, no prazo de 60 (sessenta) dias, a contar da publicação desta Resolução, os documentos elencados no art. 2º da Resolução ANTT nº 359, de 2003, sob pena de revogação da autorização.

Art. 3º A empresa Serra Verde Express e a concessionária América Latina Logística Malha Sul S.A. – ALLMS ficam submetidas às normas desta Resolução, aos regulamentos atinentes ao transporte ferroviário de passageiros e à Resolução nº 359, de 2003.

Art. 4º A Superintendência de Serviços de Transporte de Passageiros – SUPAS e a Superintendência de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas – SUFER atuarão conjuntamente para dirimir eventuais conflitos relacionados ao estabelecimento dos novos parâmetros mencionados no inciso III do art. 2º esta Resolução.

Art. 5º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Como restou acima destacado, para viabilizar a operação, a Resolução estabeleceu, no parágrafo único do art. 2º, que a Serra Verde Express deveria apresentar, no prazo de 60 (sessenta) dias, a contar da publicação da Resolução nº 5.315, de 2017, os documentos elencados no art. 2º da Resolução ANTT nº 359, de 2003, sob pena de revogação da autorização.

Ademais, no art. 2º, inciso III, fixou que a forma de operação desses serviços seria de acordo com as condições e elementos existentes que viabilizavam a operação do serviço, enquanto perdurar o prazo previsto no art. 8º, da Resolução ANTT nº 359, de 2003, ou até que sejam apresentados novos parâmetros pactuados entre os entes envolvidos, o que ocorrer primeiro.

Irresignada com os termos da Resolução ANTT nº 5.315, de 2017, a ALLMS – América Latina Logística Malha Sul S/A interpôs recurso administrativo (fls. 1534/1561), além de acrescentar novas informações, por meio do Documento nº 50500.213089/2017-66 (fls. 1839/1843).

O aludido Recurso Administrativo da ALLMS, objeto da presente análise, foi inicialmente apreciado pela Gerência de Regulação e Outorga de Transporte de Passageiros – GEROT, da Superintendência de Serviços de Transporte de Passageiros – SUPAS, que, por intermédio da NOTA TÉCNICA Nº 27/GEROT/SUPAS/2017, de 22 de junho de 2017 (fls. 1856/1866), a saber:

“(…)



21. *Como se percebe nos argumentos da concessionária ALL, o recurso se baseou basicamente em aspectos econômicos, jurídicos e relacionados à segurança da operação. Assim, de forma a estruturar melhor a manifestação desta Superintendência, a análise será feita levando em consideração esses aspectos.*

22. *Quanto ao aspecto econômico, entende-se que não ficaram demonstrados no recurso da ALL os prejuízos advindos da decisão da ANTT, mas tão somente foram mencionados à guisa de argumentação.*

23. *Conforme mencionado no Voto DMR nº 031/2017, no dia 9 de março de 2017, foi publicado no Diário Oficial da União, o Extrato do 5º Termo Aditivo do Contrato nº 01/ERCUB/RFFSA/97, o qual foi assinado pela ANTT, pela Serra Verde Express, pela ALLMS e pelo DNIT. Nesse instrumento, foi realizado, entre outras modificações no contrato, o reajuste dos valores repassados ao DNIT e à ALLMS.*

24. *Outra questão que deve ser considerada é o fato de que a decisão da Diretoria de manter as condições e elementos que viabilizavam a operação não mantém estáticas as disposições previstas no COE celebrado à época do contrato, haja vista que deverá ser substituído no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias. Assim, nada impede que as formas de pagamento, bem como os valores, sejam revistos no novo COE.*

25. *Quanto à questão do custo de oportunidade, cabe mencionar que sempre houve no contrato da ALLMS previsão de passagem de dois pares de trem por dia, bem como que, à época que foi celebrado, já existia o Decreto nº 1.832, que prevê no art. 34: “Os trens de passageiros terão prioridade de circulação sobre os demais, exceto os de socorro”. Portanto, tal custo de oportunidade já foi analisado pela concessionária quando da assinatura do contrato de concessão com a União.*

26. *No que tange aos aspectos jurídicos, entende-se que cabe à Procuradoria Federal junto à ANTT a manifestação acerca dessas questões. No entanto, esta Superintendência tecerá algumas considerações que considera importantes.*

27. *Deduz-se da Resolução ANTT nº 5.315/2017 que ao mencionar “as condições e elementos existentes que viabilizam atualmente a operação do serviço” deverão ser preservados, não quer dizer que o contrato permanecerá produzindo efeitos, mesmo estando vencido. Tanto é que, nos termos da resolução, foi negado o pedido de prorrogação do contrato.*

28. *Na verdade, o que se percebe é que a Agência, no gozo de sua função regulatória, normatizou, por meio da Resolução ANTT nº 5.315/2017, tais efeitos, a fim de que o serviço não fosse comprometido. Assim, da leitura do ato que concedeu a autorização, constata-se que tais condições e elementos passaram a integrar o corpo da resolução e não pertencem mais à seara contratual.*

29. *Ademais, nos termos do Voto DMR nº 031/2017, a manutenção de tais condições e elementos foi uma medida alternativa adotada pela Diretoria, para viabilizar a continuidade da operação enquanto não for apresentado novo COE pactuado, haja vista que a discussão acerca dos termos da minuta do novo COE poderia vir a comprometer a operação do serviço.*



30. Cabe registrar que o prazo de até 180 (cento e oitenta) dias é um prazo máximo para que seja celebrado o novo COE e esse prazo está em consonância com o disposto no art. 8º da Resolução ANTT nº 359/2003. Ademais, esta Agência vem envidando esforços para que o COE seja assinado. Nesse sentido, no dia 8 de junho de 2017, foi realizada reunião com as partes envolvidas, na sede da Agência, para tratar das questões atinentes ao novo COE a ser celebrado, conforme lista de presença em anexo.

31. Conforme mencionado no recurso, a ANTT, de fato, não possuía ainda a minuta de COE proposta pela ALL, a qual foi protocolada na ANTT no dia 28/3/2017, por meio documento de nº 50500.172788/2017-49. Assim, conforme demonstrado pela própria concessionária, a ANTT possuía apenas o COE celebrado com base no Contrato nº 01/ERCUB/RFFSA para que a decisão contida na Resolução ANTT nº 5.315/2017 fosse tomada e, diante disso, a Diretoria não possuía outra documentação para basear a sua decisão de manter a prestação do serviço.

32. Com relação à alegação de invalidade do ato por inobservância das formalidades procedimentais previstas na Resolução ANTT nº 359/2003, cabe ponderar que, embora a posteriori, a empresa Serra Verde Express teve que cumprir com todos os requisitos previstos no art. 2º da Resolução ANTT nº 359/2003, visto que teve que apresentar todos os documentos constantes nesse artigo no prazo de 60 (sessenta) dias, a contar da publicação da resolução, sob pena de sua revogação. Cabe ressaltar que as exigências previstas na Resolução, em geral, são para o início de operação de um trem turístico, fato diverso deste caso, onde já existia a operação há vários anos.

33. A documentação foi apresentada pela empresa Serra Verde Express, por meio da Carta CE nº 51/2017, fls. 1617 e ss., e está sendo analisada pela área técnica competente desta Superintendência, nos autos do Processo nº 50500.321253/2017-16.

34. Além disso, conforme mencionado acima, a previsão na resolução de manutenção das condições e elementos que viabilizavam a operação não substituiu a obrigação da empresa Serra Verde Express de ter que apresentar novo COE pactuado com a ALL, nos moldes do art. 8º da Resolução ANTT nº 359/2003.

35. Quanto aos aspectos de segurança, cabe ponderar que, em decorrência do que consta na Carta nº 2020/GREG/16 da ALL, em que mencionava que a ALL passou a cobrar da Serra Verde, de maneira enfática, o cumprimento de todas as normas de segurança para transporte de passageiros, nos termos do Contrato Operacional Específico ("COE") assinado entre as partes, bem como das normas que regulam o tráfego ferroviário, todas as pendências constatadas pela ALL haviam sido sanadas, conforme cadeia de e-mails anexo. Vale citar alguns trechos desses documentos eletrônicos:

[...]

Dia 24/3/2017

De: Sidnei José de Souza (Gerência de Engenharia Ferroviária – RUMO)

Para: Andrea Mercaldo

Boa tarde, Andrea!

Estive nas dependências da Serra Verde hoje cedo para verificar as pendências do último relatório (em anexo). Das pendências relatadas neste relatório tinha apenas a reparação do embuchamento e pinagem das articulações das pinças dos cilindros

de freio. Na vistoria de hoje foi constatado que o serviço foi realizado nas duas automotrizes 700 e 7006 (fotos em anexo). Além disso a SV [Serra Verde] revisou todos os cilindros de freio das três automotrizes. Todas as pendências foram sanadas! [...]

36. Assim, embora não tenha ocorrido a inspeção prévia prevista no art. 3º da Resolução ANTT nº 359/2003, sua finalidade é “verificação das condições operacionais e de segurança”. Tais condições foram recentemente atestadas pela ALLMS, conforme Memorando nº 149/2017/GECOF/SUFER.

37. No que tange à alegação de que a Agência deixou de intimar a ALL para ter ciência e participar do processo que tratava da prorrogação do contrato, entende-se que a concessionária sempre teve ciência de que o contrato iria vencer no dia 27 de março de 2017, haja vista que a operação ocorre em malha administrada por ela. Ademais, embora a empresa Serra Verde tenha pleiteado a prorrogação do contrato, esta Agência conduziu o processo no sentido de que isso não seria possível e que o serviço deveria ser adequado às disposições da Resolução ANTT nº 359/2003. Assim que esse entendimento foi consolidado pela ANTT, a concessionária teve ciência desse posicionamento por meio do Ofício nº 226/2017/SUPAS.

38. Por fim, cabe registrar que, conforme consta no Voto DMR nº 031/2017, a decisão alternativa prevista na Resolução ANTT nº 5.315/2017 teve como fundamento o fato de que o contrato estava na iminência de vencer, bem como “a repercussão que o serviço tem na região, o risco de solução de continuidade, a expertise da Serra Verde Express, seu interesse em continuar a operação do serviço, bem como que a empresa opera hoje por meio de contrato de permissão”.

39. Quanto a esses elementos, importante salientar que o transporte ferroviário de passageiros entre Curitiba e Morretes, ao longo de vinte anos, foi considerado regular, regido por um contrato de permissão, e prestado apenas pela empresa Serra Verde Express. Somente agora, com o fim do contrato, é que o serviço passou a ser considerado um serviço não-regular e, por isso, deixou de ser considerado um serviço público, à luz do que dispõe os pareceres da PF/ANTT.

40. Diante dessa mudança de regime, percebe-se uma preocupação da Diretoria Colegiada de evitar a descontinuidade do serviço, visto ter grande importância para a região e, por muitos anos, ter sido operado sob o regime de serviço público regular. Por tal razão, optou por conceder a autorização à empresa Serra Verde Express, com vistas a não interromper a prestação do serviço.

41. Tais medidas, como se observa na Resolução ANTT nº 5315/2017, não foram no sentido de desobrigar a empresa Serra Verde Express de cumprir os requisitos previstos na Resolução ANTT nº 359/2003, mas de exigir o cumprimento de tais requisitos a posteriori, isto é, após o deferimento da autorização.

DA CONCLUSÃO



42. Diante do exposto, a análise técnica conclusiva desta Superintendência, nos termos da COTA n. 01184/2017/PF-ANTT/PGF/AGU, fl. 1855, é no sentido de que a autorização conferida à empresa Serra Verde Express, nos termos da Resolução ANTT nº 5.315/2017, visou a continuidade da prestação do transporte ferroviário de passageiros entre Curitiba/PR e Morretes/PR, de forma que não houvesse um maior impacto aos usuários com a abrupta paralisação do serviço, em observância aos objetivos regulatórios da Agência, que deve primar pela garantia da movimentação das pessoas e pela harmonização dos interesses dos envolvidos na prestação do serviço.
(...). “ (sic)

Instada a se manifestar, a Procuradoria Federal junto à ANTT analisou os aspectos jurídicos pertinentes ao caso em tela, concluindo por sugerir o conhecimento do Recurso Administrativo da ALLMS para, no mérito, negar-lhe provimento, como bem restou fundamentado no PARECER N. 01491/2017/PF-ANTT/PGF/AGU (fls. 1875/1877), *ipsis litteris*:

“(…)

2. ANÁLISE JURÍDICA

2.1 Arguição de preliminares

6. A ALLMS argumentou pela nulidade da Resolução nº 5.315/2017 com base em três tópicos preliminares, os quais podem ser descritos em apenas dois (i) foram violadas determinados dispositivos da Resolução nº 359/2003 e (ii) a Resolução nº 5.315/17 impôs obrigações à ALLMS sem sua prévia manifestação.

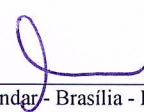
7. O primeiro argumento sobre a observância dos requisitos para obtenção da autorização para o funcionamento da autorização não deve prosperar em razão de o caso em tela ser uma situação atípica. Serra Verde já prestava, regularmente o serviço de transporte ferroviário de passageiros, com base no Contrato nº 01/ERCUB/RFFSA/97, o qual continha a cláusula de prorrogação automática. O vencimento do contrato e as dúvidas acerca da possibilidade de nova prorrogação automática configuram-se como ocorrência atípica, uma situação até então não normatizada pela agência.

8. Como o formato do serviço prestado anteriormente possuía caráter turístico com regularidade, não há nenhum correspondente expresso em normativos desta ANTT. Optou-se, assim, fundamentadamente por alocar o serviço prestado pela Serra Verde no serviço regulado pela Resolução nº 359/2003, com base no poder normativo da própria ANTT. Dessa forma, não é possível exigir o cumprimento dos requisitos de admissão tendo em vista que foi a própria ANTT que optou por aloca-la em tal normativo. Ademais, os requisitos não foram afetados porquanto a autorizatária teve de apresentá-los posteriormente conforme argumentos da própria área técnica:

(…)

9. No caso do segundo argumento, ALLMS ignorou o fato de que é obrigada a permitir a passagem de até dois pares de trens de passageiros por dia, em trechos com densidade anual de tráfego mínima de 1.500 TKU/km, conforme cláusula 9.1, XX do Contrato de Concessão da malha. Ou seja, a Resolução nº 5.315/2017 deu execução a essa cláusula contratual, não sendo estritamente necessária a participação da Concessionária no Processo Administrativo em tela.

2.2 Análise de mérito



10. Na análise de mérito, a argumentação apresentada pela área técnica sobre o impacto econômico configura-se como verossímil.

11. No que tange aos argumentos jurídicos, alega a Concessionária que contratos extintos não continuam a gerar efeito no plano jurídico. Assiste razão a Concessionária nesse tópico, porquanto o Contrato nº 01/ERCUB/RFFSA/97 encerrou sua vigência e também seus efeitos, conforme a própria Resolução ANTT nº 5.315/2017. Isso dispensa maiores debates em razão da concordância, porém cabe explicar a fundamentação jurídica do ato administrativo em tela.

12. Com o encerramento do contrato supramencionado, tornou-se necessário novo regime jurídico para balizar o serviço que já estava sendo prestado, para fins de se evitar solução de continuidade. O que houve no caso em tela foi a aplicação de uma medida cautelar para garantir a continuidade do serviço, utilizando como baliza os termos do contrato anterior. Essa atitude da ANTT está respaldada pelo ordenamento jurídico, conforme art. 20 da Lei nº 10.233/01.

(...)

13. A atuação da agência foi baseada na Resolução ANTT nº 359/2003, que trata dos procedimentos relativos à prestação não regular e eventual de serviços de transporte ferroviário de passageiros com finalidade turística, histórico-cultural e comemorativa. A atipicidade do Contrato nº 01/ERCUB/RFFSA/97, em razão das características anteriormente descritas, obrigou a ANTT a modular a aplicação dessa Resolução, que possui normativos já consagrados e de eficiência comprovada para gerir o caso em debate, em especial o art. 8, como se verifica abaixo:

(...)

14. Por fim, cabe ressaltar que os efeitos equivalentes ao do Contrato nº 01/ERCUB/RFFSA/97 possuem caráter eminentemente precário, já que a Resolução ANTT nº 5.315/2017 previu o prazo de 180 dias para celebração do COE. Para a celebração do COE argumenta a Concessionária que atualmente a Serra Verde não está negociando os termos e redução da vigência do prazo de negociação, porém o tempo corre favorável à ALLMS. Com o fim do prazo os agentes devem ceder em algum momento, situação essa que possivelmente já analisada por ambas as partes. Logo, não possui fundamento o pedido apresentado de redução do prazo pela ALLMS.

15. Quanto aos pedidos ii.a, ii.b, ii.c e ii.d supramencionados (parágrafo 3), são todos de natureza eminentemente negocial. A interferência da ANTT em tais termos é uma intervenção desnecessária em esfera eminentemente privada. Uma vez declarada a falência das negociações é que será cabível o arbitramento de tais termos pela ANTT. Dessa forma, ao menos por ora, não assiste razão para tais interferências pleiteadas pela ALLMS.

16. No que se refere aos pedidos que envolvem emissão de passagens e descontos, a relação é eminentemente privada entre os usuários e a Serra Verde, regida pela Lei nº 8.078/1990, com a assunção dos riscos pela Autorizatória pelo prazo superior ao estabelecido pelo contrato. Se por acaso, a Serra Verde Express não conseguir cumprir o acordado com os usuários, cabe a ela ressarcir-los conforma a norma consumerista. Dessa forma, não cabe à ALLMS imiscuir-se nas obrigações assumidas pela Serra Verde.

17. Analisemos agora o pedido de efeito suspensivo. O efeito suspensivo é a exceção, sendo a regra apenas o efeito devolutivo. Tal efeito é condicionado a um justo receio de prejuízo de

difícil ou incerta reparação decorrente da execução. Ou seja, o dano deve ser difícil de reparar ou deve possuir gravidade incerta. Apesar de o tópico ter sido abordado em duas petições nenhum dos requisitos se mostraram claros.

18. A relação entre a Concessionária e a autorizatória é o clássico modelo de essencial facility porquanto é economicamente inviável que Serra Verde construa uma malha ferroviária somente para prestar esse serviço. A ALLMS pode assim prever o fluxo e o funcionamento geral da empresa, com grande capacidade informacional que é revertida em capacidade de barganha negocial. O suposto dano é facilmente mensurável e a capacidade de repará-lo também o é. Por consequência eventuais danos causados pela Serra Verde Express poderão ser arbitrados e ressarcidos oportunamente. Diante da ausência dos pressupostos, deve ser negado o efeito suspensivo ao recurso administrativo.

3. CONCLUSÃO

19. Diante do exposto. Manifesta este órgão jurídico pelo conhecimento e indeferimento dos pedidos formulados na petição de fl. 1534/1561.” (sic)

Nesse sentido, pelo o que consta nos autos e consubstanciado nas manifestações técnicas e jurídicas, uma vez que se apresentaram claras, contundentes e bem fundamentadas, esta DSL entende por conhecer o Recurso Administrativo interposto pela Concessionária ALLMS – América Latina Logística Malha Sul S/A, sem atribuir-lhe efeito suspensivo, para, no mérito, negar-lhe provimento, mantendo-se os termos da Resolução ANTT nº 5.315, de 22 de março de 2017.

IV – DA PROPOSIÇÃO FINAL

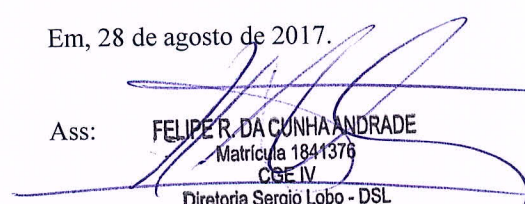
Com estas considerações, pelo o que consta nos autos e acolhendo os encaminhamentos propostos pela PF/ANTT e pela SUPAS, VOTO por conhecer o Recurso Administrativo interposto pela Concessionária ALLMS – América Latina Logística Malha Sul S/A, sem atribuir-lhe efeito suspensivo, para, no mérito, negar-lhe provimento, mantendo-se os termos da Resolução ANTT nº 5.315, de 22 de março de 2017.

Brasília, 28 de agosto de 2017.


SÉRGIO DE ASSIS LOBO
Diretor

À Secretaria Geral, para prosseguimento.

Em, 28 de agosto de 2017.

Ass: 
FELIPE DA CUNHA ANDRADE
Matrícula 1841376
CGE IV
Diretoria Sérgio Lobo - DSL