

RELATORIA: DMV

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 001/2018

OBJETO: Recuperação da Ponte Ferroviária Marechal Hermes, que liga os municípios de Pirapora e Buritizeiro no estado de Minas Gerais, no âmbito do Contrato de Arrendamento nº 048/96 – RECURSO ADMINISTRATIVO apresentado pela Concessionária Ferrovia Centro-Atlântica S.A. – FCA em face de DECISÃO proferida pela SUFER, consubstanciada no Ofício nº 266/2017/CECAF/SUFER, de 11/09/2017.

ORIGEM: SUFER

PROCESSO: 50500.236559/2014-7

MANIFESTAÇÃO PRG: PARECER Nº 02739/2017/PF-ANTT/PGF/AGU, DE 14/12/2017 (fls.105 e 106).

PROPOSIÇÃO DMV: PELO CONHECIMENTO DO RECURSO ADMINISTRATIVO APRESENTADO PELA CONCESSIONÁRIA FCA, PARA, NO MÉRITO NEGAR-LHE PROVIMENTO.

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

I - DAS PRELIMINARES

1. Tratam os autos de recuperação da Ponte Ferroviária Marechal Hermes, que interliga os Municípios de Pirapora/MG e Buritizeiro/MG, e da proposta apresentada pela Concessionária Ferrovia Centro – Atlântica S.A. – FCA para sua exclusão (desincorporação) do Anexo II do Contrato de Arrendamento nº 048/97, inscrita sob NBP: 2106446 (PONTE MI Km 1006+700 677m).
2. Por meio do Ofício nº 266/2017/CECAF/SUFER, de 11/09/2017 (fl. 63), a Superintendência de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas – SUFER, indeferiu, ainda que de forma não definitiva, o pleito apresentado de desincorporação apresentado pela FCA.
3. Em face da DECISÃO proferida pela SUFER, a Concessionária apresentou RECURSO ADMINISTRATIVO em 28/09/2017 (fls. 71 a 89).

II – DOS FATOS E DA ANÁLISE PROCESSUAL

4. O presente processo administrativo foi instaurado a partir do Despacho nº 720/2014, de 21/11/2014 (fl. 02), exarado pela Coordenação Geral de Fiscalização da Gerência de Controle e Fiscalização de Infraestrutura e Serviços de transporte Ferroviário de Cargas – GECOF, vinculada à Superintendência de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas – SUFER.

5. Conforme se observa dos autos, mais especificamente no Memorando nº 440/GECOF/SUFER, de 13/10/2014 (fl. 14), o Ministério dos Transportes foi instado a se manifestar pela Assembleia Legislativa do Estado de Minas Gerais, com relação à necessidade de recuperação da ponte Marechal Hermes, que liga Pirapora a Buritizeiro. Nesse sentido, o questionamento foi remetido pela Assessoria Parlamentar do Gabinete do Ministro dos Transportes a esta Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT.

6. Consta do referido Memorando nº 440/GECOF/SUFER:

“(…)

2. *A ponte Marechal Hermes localiza-se no trecho Corinto (km 852) – Buritizeiro (km 1.007), denominado Ramal de Pirapora, parte integrante do contrato de concessão da malha centro-leste celebrado entre a União e a Ferrovia Centro-Atlântica S.A. – FCA.*

3. *A operação ferroviária naquele trecho atualmente ocorre entre Corinto até as proximidades de Pirapora (km 1.001), não se verificando tráfego ferroviário sobre a ponte Marechal Hermes.*

(…)”

7. Por intermédio do Ofício nº 103/2014/COFER/MG, de 09/10/2014 (fl. 15 e 16), expedido pela Coordenação de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas – COFER/URMG, notificou-se a Concessionária de serviço público de transporte ferroviário de cargas FCA para que se manifestasse com relação ao tema em comento.

8. Importante lembrar que a Concessionária FCA celebrou junto à União, por intermédio do Ministério dos Transportes, em 28/08/1996, Contrato de Concessão para a exploração e desenvolvimento de transporte ferroviário de cargas na denominada Malha Centro-Leste, originária da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA. Com o objetivo de permitir a exploração do serviço de transporte ferroviário de cargas, foram transferidos bens operacionais da RFFSA, mediante celebração do Contrato de Arrendamento nº 048/96, celebrado entre a FCA e a extinta RFFSA. Entende-se por bens operacionais, os ativos móveis ou imóveis da extinta RFFSA, transferidos ao Departamento Nacional de Infraestrutura Transportes – DNIT por força da Lei nº 11.483/2007, vinculados aos Contratos de Arrendamento celebrados pela RFFSA, bem como aqueles delegados a Estados ou Municípios para operação ferroviária.

9. A Concessionária FCA apresentou a Carta nº 800/GEARC-GACAC/14, de 06/11/2014, protocolada em 10/11/2014 sob nº 50510.035794/2014-54 (fls. 03 a 13), tendo alegado que:

“(…)

Em atendimento ao solicitado, informamos que, em que pese a ponte Marechal Hermes constar no rol de bens arrendados da FCA, como já é de conhecimento da Agência, em função da complexidade do processo de desestatização da RFFSA, algumas distorções

ocorreram quando da celebração dos contratos de Concessão e Arrendamento com as Concessionárias e, por tal motivo, alguns trechos que já estavam desativados desde à época em que a Rede Ferroviária ainda era a operadora do Transporte Público de Cargas, constaram equivocadamente nos Contratos de Concessão e Arrendamento das Ferrovias.

A referida ponte já não era utilizada para o transporte ferroviário, bem como jamais foi utilizada pela FCA para tanto. A maior evidência desse fato é que inexitem trilhos ligando-a à malha ferroviária no lado do Município de Buritizeiro, conforme fotos abaixo:

(...)

Ademais, há um Convênio, datado de 1978 (anexo) – portanto, bastante anterior à concessão da FCA -, firmado entre a extinta RFFSA e o Município de Buritizeiro, por meio do qual a primeira permitiu ao segundo adaptar o “estrado da ponte para possibilitar o tráfego rodoviário” (Cláusula Terceira). No mesmo Convênio, o Município de Buritizeiro assumiu a obrigação de manter “a ponte em perfeitas condições ao tráfego rodoviário”.

Sendo assim, e como a mesma ponte não pode servir aos transportes ferroviário e rodoviário, é fato que a Ponte Marechal Hermes jamais foi usada para exploração do transporte ferroviário pela FCA, que assumiu a concessão da malha ferroviária centro-leste somente em agosto de 1996.

Confirmando tudo isso, em passado bem mais recente, o Município de Buritizeiro firmou Convênio com o Estado de Minas Gerais visando à “restauração” e “revitalização” da ponte.

(...)

Além disso, a Ponte Marechal Hermes foi tombada pelo Município de Pirapora em 2002 e, em função disso, o município recebe recursos do Estados de Minas Gerais, através da chamada Lei Robin Hood (Lei Estatual nº 12.040/1995) e, dentre as diretrizes observadas para a elaboração da lei orçamentária do Município de Pirapora está a destinação de recursos públicos para obras de manutenção e melhoria da ponte.

(...)

Resta clara que a obrigação de manutenção da ponte é dos municípios e, conforme ofícios abaixo, emitidos por aquelas municipalidades, é solicitado a FCA a doação de pranchões com vista a auxiliar na manutenção da ponte. A FCA, por sua vez, visando auxiliar nas demandas apresentadas, por mera liberalidade promoveu a doação dos pranchões solicitados, deixando claro que a responsabilidade sempre foi dos municípios, uma vez que o tráfego ferroviário nunca existiu.

(...)

Considerando que o tráfego ferroviário da ponte já está desativado desde 1978, tendo seu uso se limitado ao transporte rodoviário e de pedestres, inviabilizando ainda a movimentação no trecho correspondente ao km 1.001 ao km 1.007, não há que se falar



em obrigação de recuperação por parte da FCA, uma vez que o artigo 13 do RTF, mencionado pela Agência estabelece que:

“A Administração Ferroviária é obrigada a manter a via permanente, o material rodante, os equipamentos e as instalações em adequadas condições de operação e de segurança, e estar aparelhada para atuar em situações de emergência, decorrentes da prestação do serviço de transporte ferroviário (grifos nosso).

Nesse sentido, resta claro que a FCA não tem qualquer responsabilidade pelo trecho em questão visto que desde o final da década de 70 não existe qualquer operação ferroviária no local, ou seja, não poderiam ter constado dos Contratos de Concessão ou Arrendamento firmados entre a FCA e a Rede Ferroviária, uma vez que a própria RFFSA já o considerava inoperante devido à inviabilidade que apresentava.

Diante o exposto, solicitamos que a Agência proceda com o ajuste necessário nos contratos de concessão e arrendamento da Ferrovia, visto que o marco de eventual responsabilidade acerca de sua inoperabilidade seria após a celebração dos contratos de Concessão e Arrendamento e, em todas as situações apresentadas, a inviabilidade de operação / situação do trecho já estava consumada anteriormente a 1996.

(...)”

10. Tendo em vista a manifestação apresentada pela FCA, a Gerência de Controle e Fiscalização de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas – GECOF, vinculada à SUFER, exarou a Nota Técnica nº 001/2015/GECOF/SUFER, de 09/01/2015 (fls. 17 a 21), cujo objetivo era de *“analisar a oportunidade da exclusão da Ponte Marechal Hermes, situada sobre o Rio São Francisco entre os Municípios de Pirapora/MG e Buritizeiros/MG, do Contrato de Arrendamento nº 048/96, de 28/08/1996, firmado entre a Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA e a Ferrovia Centro-Atlântica S.A. – FCA...”*.

11. Conforme se verifica da referida Nota Técnica, a GECOF/SUFER posicionou-se pela improcedência da desvinculação da referida ponte do Contrato de Arrendamento nº 048/96, com base nas razões apresentadas a seguir:

“(...)”

a) A ponte em questão faz parte do Ramal de Pirapora, no trecho que liga os municípios de Corinto e Buritizeiros, extensão de 153 km (cento e cinquenta e três quilômetros), e foi concedido sem qualquer restrição ao tráfego ferroviário, conforme informações constantes do Anexo I do Contrato de Concessão firmado entre a União e a FCA em 28/08/1996;

b) A ausência de tráfego ferroviário à época da Concessão, ou mesmo antes dela, não serve, por si só, para caracterizar a desativação do trecho ferroviário que contém a ponte;

c) O convênio nº 28/SR2/78, firmado entre a RFFSA – por meio da Superintendência Regional de Belo Horizonte – e a Prefeitura Municipal de Buritizeiros, visava permitir, sobre a ponte, o trânsito de veículos rodoviários de pequeno porte, de tração a motor ou animal, bem como animais de montaria.



O referido convênio, todavia, não inviabilizou a utilização da ponte para o transporte ferroviário, garantindo, ao contrário, a sua preservação e preponderância diante do novo uso autorizado em caráter concomitante,...

(...)

d) Ainda, segundo o Convênio nº 28/SR2/78, a responsabilidade municipal sobre a manutenção da ponte restringia-se apenas aos aspectos correlacionados ao tráfego rodoviário...

(...)

Note-se, portanto, que a responsabilidade pela manutenção da ponte como um todo, e em especial dos aspectos relacionados ao transporte ferroviário, sempre esteve sob encargo da RFFSA, passando depois para a FCA, com o advento da concessão e do consequente arrendamento;

e) Diante da restrita responsabilidade atribuída ao Município por força do citado Convênio, fica evidente que a parceria com o Estado de Minas Gerais, para obtenção de recursos financeiros, destinava-se apenas a manutenção e preservação das condições do tráfego rodoviário na ponte, o que não desonerou a FCA da responsabilidade de manter a parte ferroviária e a ponte como um todo, diante das obrigações assumidas perante a União por meio dos Contratos de Concessão e Arrendamento;

f) De acordo com as informações e os documentos disponíveis nos autos, o tombamento da Ponte Marechal Hermes pelos Municípios de Pirapora e Buritizeiros, bem como pelo Estado de Minas Gerais, seguiram a mesma logística restrita ao tráfego rodoviário, até porque o transporte ferroviário de cargas nunca esteve afeto à responsabilidade destes três Órgãos Públicos específicos;

g) Finalmente, ao promover a doação de pranchões de madeira ao Município de Buritizeiros, em duas oportunidades, conforme ofícios 0001 e 0002, ambos de 2013, a FCA reitera que: “a conservação da Ponte Marechal Hermes da Fonseca para a circulação de pedestres e veículos é de responsabilidade dos Municípios de Pirapora e Buritizeiros,...””, o que reforça a tese de que o Convênio invocado pela FCA não a exime de suas obrigações contratuais perante a União.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante do exposto, e tendo em vista as questões apresentadas por esta área técnica, submete-se a presente proposta de declaração de improcedência do pedido à apreciação superior.

(...)

12. Posteriormente, os autos foram submetidos à análise da Procuradoria Federal junto à ANTT – PF/ANTT, que para melhor compreensão com relação ao assunto apresentou questionamentos, constantes da Nota nº 5.088/2015/PF-ANTT/PGF/AGU, de 30/03/2015 (fl. 25), dentre eles, indagação com relação à pavimentação rodoviária percebida a partir de registro fotográfico que constou da fl. 4 do processo.

13. Em virtude do questionamento apresentado pela PF/ANTT, a SUFER expediu o Ofício nº 044/2015/CECAF/SUFER, de 14/04/2015 (fls. 28 e 29), por meio do qual solicitou à Prefeitura Municipal de Buritizeiro/MG informações *“acerca do que teria motivado a pavimentação rodoviária, e em que época e circunstâncias esta teria sido realizada”*.

14. A Prefeitura Municipal de Buritizeiro/MG informou, mediante o que consta do Ofício GAPRE nº 113/2015, de 11/05/2015 (fls. 31 a 39), que a Ponte Marechal Hermes *“... possui trilhos e dormentes em toda a sua extensão, tendo sido adaptado, no final da década de 70 do século XX (a título precário), pranchões de madeira sobre os trilhos e dormentes, o que permitiu o fluxo de veículos por um período que se estendeu desde a adaptação da ponte até a metade dos anos 2000, quando a Ponte foi interditada para o trânsito de veículos, numa ação movida pelo Ministério Público Estadual visando tutelar a segurança dos usuários”*.

15. Informou ainda a Prefeitura Municipal de Buritizeiro/MG que *“Quanto ao trecho que compreende do início da Ponte Marechal Hermes (lado Buritizeiro), até a antiga estação ferroviária, não encontramos nenhum arquivo sobre possíveis obras e intervenções de responsabilidade da Prefeitura e por consequência, em que períodos, tão pouco com qual(ais) finalidade(s). Entretanto, é visível que um pequeno trecho da linha férrea, de aproximadamente 20m, saindo do início da Ponte, foi pavimentado com asfalto, em período que desconhecemos, acreditamos que com a finalidade de melhorar o acesso dos usuários à Ponte, pavimentação esta que manteve os trilhos, tanto que o local, próximo a uma antiga guarita da Ponte, existe um “Carrinho sobre trilhos”*.

16. Segundo a documentação juntada pela Prefeitura Municipal de Buritizeiro, o Ministério Público do Estado de Minas Gerais – MPMG informou àquele Governo Municipal, mediante Ofício nº 424/2015, de 23/04/2015 (fls. 35 a 38), que foi proposta a Ação Civil Pública nº 0065404-89.2014.8.13.051205/03/2015 *“com o objetivo de compelir a Ferrovia Centro-Atlântica S/A (FCA), que detém a concessão do trecho, a recuperar e preservar a Ponte Marechal Hermes”*.

17. Após a devida instrução dos autos pela SUFER, tendo sido inclusive realizada uma Inspeção Técnica Eventual no trecho Pirapora – Buritizeiro, como se observa do Despacho nº 238/2017/GECOF/SUFER, de 10/07/2017 (fls. 46 e 47), os autos foram submetidos novamente à manifestação da PF/ANTT, que se posicionou mediante Parecer nº 01715/2017/PF-ANTT/PGF/AGU, de 17/08/2017 (fls. 59 a 60), da seguinte forma:

“(…)

14. Vistos estes conceitos, observo que as manifestações técnicas da SUFER/ANTT são uniformes no sentido de que a Ponte Marechal Hermes não vem sendo utilizada para a prestação do serviço público ferroviário concedido, muito embora integre o Contrato de Arrendamento celebrado com a Concessionária Ferrovia Centro Atlântica S/A. Daí porque propõe a feitura de “estudo técnico comprovando a inutilidade da ponte para o transporte ferroviário de cargas.”

15. Outrossim, observo que os autos se encontram instruídos com a notícia de que foi proposta pelo Ministério Público do Estado de Minas Gerais uma Ação Civil Pública com o objetivo de compelir a Concessionária a recuperar e preservar a Ponte Marechal Hermes (Vd. Ofício n. 424/2015 e Docs. de fls. 37/38).

16. Desse modo, aliado ao fato de que a SUFER/ANTT não descartou a possibilidade da Ponte Marechal Hermes ser efetivamente utilizada no serviço público concedido, parece-me que a litigiosidade judicial da questão sobre o dever de recuperação e preservação da obra de arte especial pela Concessionária, recomenda que se aguarde o desfecho definitivo da referida demanda judicial sob pena de poder ser considerado um atentado (inciso VI, do art. 77, do CPC) a desvinculação pretendida, posto que a ANTT, embora não seja parte na demanda mas dela tendo conhecimento, estaria inovando no estado de fato da Ponte Marechal Hermes.”

18. Em 11/09/2017 a SUFER encaminhou à FCA o Ofício nº 266/2017/GECAF/SUFER (fl. 63), informando que:

“2. Concluídas as análises técnica e jurídica, avaliados os argumentos apresentados pela FCA, nos termos da Nota Técnica nº 001/2015/GECOF/SUFER, de 09/01/2015 e PARECER n. 01715/2017/PF-ANTT/PGF/AGU, de 17/08/2017, anexos respectivamente, fica indeferido, ainda que não seja de forma definitiva, o pleito de desincorporação do bem em comento, em virtude da necessidade de aguardo do desfecho da demanda judicial que determinará a responsabilidade pela conservação e recuperação do bem.

3. Diante do exposto, resta mantida a responsabilidade da Concessionaria sobre o bem em questão, dever de zelo, conservação e manutenção”

19. Irresignada, a Concessionária FCA protocolou sob nº 50510.061154/2017-42, em 28/09/2017 (fls. 71 a 88), RECURSO em face da DECISÃO da SUFER consubstanciada no Ofício 266/2017/CECAF/SUFER, tendo alegado basicamente que:

A. O trecho nunca foi objeto do Contrato de Arrendamento

A FCA ratifica a argumentação apresentada inicialmente de que a Ponte Marechal Hermes nunca foi utilizada pela concessionária para fins de transporte ferroviário de cargas e, nesse sentido, não poderia ser considerada um bem operacional. Tratar-se-ia de uma distorção ocorrida por ocasião do processo de desestatização da RFFSA, em razão da complexidade inerente a esse processo. A Concessionária manifesta que a referida ponte *“apesar de ter sido listada no anexo do Contrato de Arrendamento, nunca constituiu parte do seu objeto.”*

Justifica a FCA que *“Tratando-se de trecho desvinculado da prestação do serviço público de transporte ferroviário de cargas antes da outorga da respectiva concessão (ou seja, inativo), não se pode cogitar a sua responsabilidade da FCA pela manutenção, ainda que, por equívoco – que por ser atribuído a um mero erro material ou ao próprio descontrole que a RFFSA tinha do seu patrimônio -, tenha ela sido eventualmente mencionada no Contrato de Arrendamento”.*

B. Responsabilidade do Poder Público, jamais da FCA

A FCA ratifica a argumentação apresentada inicialmente de que a obrigação de zelar, conservar e manter a ponte é do Poder Público, através dos Municípios de Buritizeiro e Pirapora, bem como do Estado de Minas Gerais uma vez que procederam o tombamento daquele ativo. Também indicou que a competência pela conservação da Ponte seria do DNIT, na condição de proprietário do bem, ou do IPHAN, na qualidade de Órgão responsável pelo tombamento.



A Concessionária FCA discorre sobre recursos, que em função do tombamento da ponte como patrimônio histórico, deveriam ter sido revertidos para a manutenção daquele bem.

20. A FCA requereu à ANTT que reforme a DECISÃO, consubstanciada no Ofício nº 266/2017/CECAF/SUFER para reconhecer: (a) a inexistência de obrigação da FCA de zelar, conservar e manter a Ponte Marechal Hermes e (b) que a Ponte Marechal Hermes, juntamente com o trecho que se estende do km 1001 a 1007, do ramal Corinto – Buritizeiro, não figura no escopo do Contrato de Arrendamento e excluí-lo formalmente de seus anexos.

21. Tendo em vista o RECURSO apresentado pela FCA, a SUFER exarou o Relatório à Diretoria nº 05/SUFER/ANTT, de 16/11/2017 (fls. 91 a 95), considerando que o documento interposto pela Concessionária é tempestivo, uma vez que obedeceu ao prazo legal e foi apresentado por Procuradora legalmente constituída.

22. Com relação aos argumentos apresentados pela FCA, a SUFER, com base em análise técnica, se posicionou da seguinte forma:

“AUSÊNCIA DE RESPONSABILIDADE DA FCA

(...)

Em detrimento do infundado argumento sob análise, resta informar que o bem em comento, NBP: 2106446 (PONTE MI KM 1006+700 677M), encontra-se expressamente relacionado no rol dos bens arrendados no Anexo II do Contrato de Arrendamento nº 048/96, conforme extrato, constante do Anexo I, deste expediente.

A própria Concessionária Ferroviária reconhece que o bem sob análise encontra-se listado no Anexo II do Contrato de Arrendamento, o que enseja, inequivocamente, a sua responsabilidade pela manutenção e conservação da OAE.

Em relação à sugerida inatividade do trecho e que embora conste nos autos inexistência de tráfego, sua mera constatação não exime a Concessionária de cumprir suas responsabilidades assumidas contratualmente.

Cabe registrar que, uma vez constatada a necessidade de exclusão do bem do rol de operacionais, a responsabilidade da CONCESSIONÁRIA pela conservação e zelo perdurará até que a desvinculação e desincorporação sejam definitivamente providenciadas, por meio da celebração de aditamento contratual, precedida da apuração dos danos causados, definição do valor indenizatório e quitação do ressarcimento pela FCA.

“RESPONSABILIDADE DO PODER PÚBLICO, JAMAIS DA FCA”

No item em análise, argumenta a FCA que a responsabilidade pela manutenção e recuperação da Ponte em questão seria do Poder Público, por ligar os Municípios de Buritizinho e Pirapora, além do Estado de Minas Gerais, todavia, em momento algum inova nos argumentos já rechaçados pela Nota Técnica nº 001/2015/GECOF/SUFER, de 09/01/2015, que com bastante clareza impõe a obrigação da Concessionária em cumprir o pactuado no Contrato de Arrendamento.



Assim, cabe salientar que o não cumprimento das responsabilidades assumidas contratualmente pode, inclusive, gerar apuração de infração e a aplicação de sanção administrativa contratualmente prevista, sem prejuízo do andamento do presente processo, enquadrando a FCA por inobservância ao inciso XIV do item 9.1 da Cláusula Nona do Contrato de Concessão, conduta passível de penalização nos termos do Parágrafo 14º da Cláusula Décima-Terceira.

(...)

Assim, cabe ressaltar que a FCA, por intermédio de seu instrumento recursal, não inovou nos argumentos que já haviam sido contraditados no âmbito dos autos em epígrafe, e busca de forma injustificada se furtar das obrigações contratualmente assumidas.

Cabe ainda informar, que a Decisão proferida por esta Superintendência, corroborada pela Unidade Jurídica desta ANTT, por indeferir o pleito momentaneamente, encontra-se devidamente motivada e fundamentada, bem como foram devidamente observados os Princípios Constitucionais do Contraditório e da Ampla Defesa.

A informação da existência de demanda Judicial justifica a necessidade de sobrestamento dos autos em epígrafe, uma vez que qualquer decisão administrativa que possa vir de encontro com o desfecho da demanda judicial deve ser evitada, em conformidade ao recomendado pela Procuradoria Federal junto à ANTT.

III – CONCLUSÃO E ENCAMINHAMENTO

11. Em face do exposto e, considerando sobretudo que não foram trazidos aos autos elementos novos que justifiquem a reconsideração da decisão inicial que indeferiu pleito da Concessionária, encaminho, com fulcro no § 1º do art. 56 da Lei nº 9.784/1999, os autos para análise da Diretoria Colegiada da ANTT, recomendando que o recurso interposto seja conhecido, por atender os requisitos indispensáveis a sua admissibilidade para que, no mérito, seja negado provimento, para que seja mantida, para todos os efeitos, a responsabilidade da FCA sobre a Ponte Ferroviária Marechal Hermes, nos termos da Minuta de Deliberação em anexo.”

23. Os autos foram novamente remetidos à PF/ANTT, desta vez para que aquela Unidade Jurídica se manifestasse quanto ao RECURSO apresentado pela FCA.

24. A PF/ANTT manifestou-se mediante PARECER Nº 02739/2017/PF-ANTT/PGF/AGU, de 14/12/2017 (fls. 105 e 106), no seguinte sentido:

“5. Com efeito, procede a análise realizada pela SUFER/ANTT, bem assim a conclusão a que chegou sobre o Recurso Administrativo interposto.

6. Na realidade, a instrução deste processo demonstra que o Recurso Interposto pela Concessionária não inovou sobre tudo que já havia sido alegado, discutido e analisado anteriormente, constituindo a irresignação mera repetição dos argumentos já apresentados e rejeitados pela área técnica.

7. Por outro lado, a decisão da SUFER/ANTT, objeto do Ofício nº 266/2017/CECAF/SUFER (fls. 63), nada mais fez do que seguir a orientação jurídica oferecida por esta Procuradoria Federal por ocasião do PARECER n. 01715/2017/PF-ANTT/PGF/AGU (fls. 59/60), quando concluiu do seguinte modo:

“14. Vistos estes conceitos, observo que as manifestações técnicas da SUFER/ANTT são uniformes no sentido de que a Ponte Marechal Hermes não vem sendo utilizada para a prestação do serviço público ferroviário concedido, muito embora integre o Contrato de Arrendamento celebrado com a Concessionária Ferrovia Centro Atlântica S/A. Daí porque propõe a feitura de “estudo técnico comprovando a inutilidade da ponte para o transporte ferroviário de cargas.”

15. Outrossim, observo que os autos se encontram instruídos com a notícia de que foi proposta pelo Ministério Público do Estado de Minas Gerais uma Ação Civil Pública com o objetivo de compelir a Concessionária a recuperar e preservar a Ponte Marechal Hermes (Vd. Ofício n. 424/2015 e Docs. de fls. 37/38).

16. Desse modo, aliado ao fato de que a SUFER/ANTT não descartou a possibilidade da Ponte Marechal Hermes ser efetivamente utilizada no serviço público concedido, parece-me que a litigiosidade judicial da questão sobre o dever de recuperação e preservação da obra de arte especial pela Concessionária, recomenda que se aguarde o desfecho definitivo da referida demanda judicial sob pena de poder ser considerado um atentado (inciso VI, do art. 77, do CPC) a desvinculação pretendida, posto que a ANTT, embora não seja parte na demanda mas dela tendo conhecimento, estaria inovando no estado de fato da Ponte Marechal Hermes.”

8. Quanto a esta orientação, alega a Concessionária que o “reconhecimento de uma situação fática existente” não caracterizaria o ato atentatório de que trata o inciso VI, do art. 77, do Código de Processo Civil.

9. Acontece que a “situação fática existente” é a expressa menção no Contrato de Arrendamento n. 048/96 à Ponte Marechal Hermes, de modo a fazer presumir a responsabilidade da Concessionária pela sua recuperação e preservação. Se esta menção foi equivocada ou não, isto será objeto da decisão judicial na Ação Civil Pública notificada.

*10. Desse modo, atender o pedido de desvinculação da Ponte importa, sim, em inovação ilegal no estado de fato da Ponte Marechal Hermes, que se encontra, **de fato**, há mais de 20 (vinte) anos arrendada à Concessionária.*

11. Com estas considerações, sugiro o retorno dos autos à Assessoria do Diretor Marcelo Vinaud Prado, com a orientação de negar provimento ao Recurso Administrativo Interposto.”

III – DA PROPOSIÇÃO FINAL

25. Diante de todo o exposto, com base nas manifestações da SUFER e da PF/ANTT, constantes dos autos, VOTO no sentido de que a Diretoria Colegiada desta ANTT, no uso de suas atribuições, conheça do RECURSO interposto pela Concessionária FCA, tendo em vista que o mesmo atende aos requisitos indispensáveis à sua admissibilidade para, no mérito, negar-lhe



provimento, mantendo-se, para todos os efeitos, a responsabilidade da Concessionária Ferrovia Centro-Atlântica S.A. – FCA sobre a Ponte Ferroviária Marechal Hermes, detentora do NBP 2106446.

Brasília-DF, 02 de janeiro de 2018.

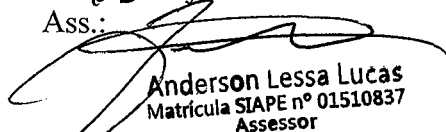


MARCELO VINAUD PRADO
Diretor

À Secretaria Geral – SEGER, com vistas ao prosseguimento do feito.

Em 02 de janeiro de 2018.

Ass.:



Anderson Lessa Lucas
Matrícula SIAPE nº 01510837
Assessor
DMV