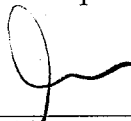




<b>RELATORIA:</b>	<b>DSL</b>
<b>TERMO:</b>	<b>VOTO À DIRETORIA COLEGIADA</b>
<b>NÚMERO:</b>	<b>286/2018</b>
<b>OBJETO:</b>	<b>TERMO ADITIVO AO CONTRATO DE SUBCONCESSÃO FIRMADO COM A FERROVIA NORTE SUL S.A.</b>
<b>ORIGEM:</b>	<b>SUFER</b>
<b>PROCESSO(s):</b>	<b>50500.223175/2015-15</b>
<b>PROPOSIÇÃO PF/ANTT:</b>	<b>PARECER Nº 01579/2018/PF-ANTT/PGF/AGU PARECER Nº 01646/2018/PF-ANTT/PGF/AGU</b>
<b>PROPOSIÇÃO DSL:</b>	<b>PELA APROVAÇÃO, DE FORMA UNILATERAL, DO TERMO ADITIVO.</b>
<b>ENCAMINHAMENTO:</b>	<b>À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA</b>

## I - DAS PRELIMINARES

Trata-se de minuta de Termo Aditivo ao Contrato de Subconcessão da Concessionária Ferrovia Norte Sul S.A., com o objetivo de regular o exercício de direito de passagem pela futura subconcessionária da Ferrovia Norte-Sul Tramo Central – FNSTC na malha ferroviária concedida à FNS S.A., apresentada pela Superintendência de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas – SUFER.



## II – DOS FATOS

A Ferrovia Norte-Sul Tramo Central – FNSTC (EF-151), projeto integrante do Programa de Parcerias de Investimentos do Governo Federal, é um importante eixo ferroviário projetado para ampliar a capacidade de logística e escoamento da produção de mercadorias no país.

Esse trecho ferroviário se divide em dois subtrechos: Tramo Central: entre Porto Nacional/TO e Anápolis/GO, e Extensão Sul: entre Ouro Verde de Goiás/GO e Estrela d'Oeste/SP. Atualmente, a FNSTC se encontra em construção pela Valec Engenharia, Construções e Ferrovias.

No que se refere à concessão do transporte ferroviário de cargas, conforme estabelece a Lei nº 10.233/2001, compete à ANTT publicar editais, julgar as licitações e celebrar contratos para a prestação de serviço de transportes no âmbito das concessões do transporte ferroviário de cargas.

Dessa forma, visando promover a subconcessão da infraestrutura ferroviária da FNSTC à iniciativa privada, a ANTT submeteu ao processo de controle e participação social, por meio da Audiência Pública nº 007/2017, os documentos e estudos que se prestarão a disciplinar as condições em que se dará essa subconcessão.

É necessário destacar que, a despeito da importância dessa ferrovia como corredor logístico para escoamento de carga para o país, verificou-se forte dependência dessa com as malhas ferroviárias adjacentes, a saber:

- Conexão 1: Estrada de Ferro Carajás - EFC, em Açailândia/MA, para acesso ao Porto de Itaquí e futura conexão com o trecho Açailândia/MA a Barcarena/MA;
- Conexão 2: Rumo Malha Paulista em Estrela D'Oeste/SP, possibilitando acesso ao Porto de Santos;
- Conexão 3: Ferrovia Norte Sul S.A em Porto Nacional (TO);
- Conexão 4: Ferrovia Transnordestina Logística S.A. – FTL; e
- Conexão 5: MRS Logística S.A.

Constatou-se, então, a necessidade de definir regras de acesso previamente ao certame da FNSTC, com vistas a mitigar possíveis entraves contratuais e conferir maior segurança jurídica ao futuro subconcessionário.

Diante disso, a Superintendência de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas – SUFER, após analisar as contribuições advindas da mencionada Audiência Pública, decidiu estabelecer o limite tarifário máximo a ser exigido pelo exercício do Direito de Passagem por meio de Termos Aditivos aos contratos de concessão das ferrovias adjacentes à FNSTC.



Assim, aquela superintendência iniciou as tratativas com as concessionárias das ferrovias adjacentes, inclusive com a subconcessionária Ferrovia Norte Sul S.A. – Tramo Norte – FNSTN, para determinação do valor referencial para utilização do trecho pela modalidade de Direito de Passagem.

A SUFER analisou a aderência dos valores apresentados pela subconcessionária FNSTN para a tarifa-teto de direito de passagem a ser exigida da futura subconcessionária da FNSTC, e concluiu que “a tarifa de R\$ 23,39/t mostra-se adequada como tarifa-teto a ser aplicada pela FNSTN à futura subconcessionária da FNSTC”, conforme se verifica por meio da Nota técnica nº 043/2018/GEAFI/SUFER, de 07/06/2018 (fls. 69-73).

A subconcessionária FNSTN, por meio da Carta nº 501/GEARC-GACAC/18, de 04/07/2018 (fls. 80-82), não concordou com os termos propostos pela ANTT na minuta de Termo Aditivo (posteriormente acostada às fls. 99-101 do presente processo) e, assim, apresentou suas considerações e propostas, inclusive a de uma tarifa líquida no valor de R\$ 28,77/tu (base dez/2016).

A SUFER promoveu a análise das alegações e propostas apresentadas pela FNSTN e se manifestou nos termos da Nota Técnica nº 013/2018/COPAC/SUFER, de 17/08/2018 (fls. 102-109), na qual apresentou justificativas à proposta de alteração contratual de forma unilateral. E, assim, juntou aos autos a minuta de Termo Aditivo (fls. 99-100) e respectivo Anexo (fls. 100v.-101), e os encaminhou à consideração superior.

Instada a se manifestar, a Procuradoria Federal Junto à ANTT – PF-ANTT promoveu a análise jurídica, por meio do Parecer nº 01579/2018/PF-ANTT/PGF/AGU, de 30/08/2018 (fls. 109-110v.), e concluiu pela possibilidade jurídica da proposta da SUFER para aprovação da minuta de Termo Aditivo (fls. 99-100) e de seu Anexo (fls. 100v.-101).

Em que pese a aprovação da Procuradoria Federal à sua proposta, por meio do Despacho nº 1974/2018, de 04/09/2018 (fl. 113), a SUFER solicitou a análise daquele órgão acerca, especificamente, da proposta de celebração unilateral de aditamento contratual. E, em resposta, mediante o Parecer nº 01646/2018/PF-ANTT/PGF/AGU, de 10/09/2018 (fls. 114-116), a PF-ANTT concluiu pela viabilidade da proposta de alteração unilateral do contrato de concessão visando sua adequação ao interesse público

Ato contínuo, por meio do Despacho nº 575/2018, de 12/09/2018 (fl. 120), a SUFER promoveu a atualização da tabela dos volumes assegurados, inserida no Anexo do Termo Aditivo da FNSTN, para excluir o ano de 2018 e incluir o ano de 2023, e apresentou os valores conforme demonstrado no quadro a seguir:

***Tabela: Volumes assegurados***

Descrição	Unidade	2019	2020	2021	2022	2023
Direito de passagem da FNSTC na malha da FNSTN	TU 10 <sup>6</sup>	0,60	0,77	0,98	1,19	1,41
Pares de trens/dia	Unid	0,25	0,33	0,41	0,50	0,60

À vista disso, aquela superintendência juntou aos presentes autos o Relatório à Diretoria (fls. 122-126) e as minutas de Deliberação (fl. 127), do 3º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da FNS S.A. (fls. 128-120) e do respectivo Anexo (fls. 131-132), e os encaminhou à consideração da Diretoria Colegiada.

Aos 25 de setembro de 2018, os autos foram distribuídos à esta Diretoria DSL, nos termos do Despacho nº 2.583/2018 (fls. 134), oriundo da Secretaria-Geral.

Em 26/09/2018, a SUFER encaminhou o Memorando nº 040/2018/COPAC/SUFER, juntado aos autos à fl. 135, no qual apresentou alterações pontuais que, de acordo com aquela superintendência, não necessitam de nova apreciação pela Procuradoria Federal. Então encaminhou à consideração desta Diretoria juntamente com as novas minutas de Termo Aditivo (fls. 136-140) e de Deliberação (fl. 141).

### III – DA ANÁLISE PROCESSUAL

A Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, que cria a Agência Nacional de Transportes Terrestres, dentre outros, estabelece que cabe à ANTT:

*“Art. 20. São objetivos das Agências Nacionais de Regulação dos Transportes Terrestre e Aquaviário:*

*(...)*

*II – regular ou supervisionar, em suas respectivas esferas e atribuições, as atividades de prestação de serviços e de exploração da infra-estrutura de transportes, exercidas por terceiros, com vistas a:*

*a) garantir a movimentação de pessoas e bens, em cumprimento a padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas;*

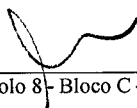
*b) harmonizar, preservado o interesse público, os objetivos dos usuários, das empresas concessionárias, permissionárias, autorizadas e arrendatárias, e de entidades delegadas, arbitrando conflitos de interesses e impedindo situações que configurem competição imperfeita ou infração da ordem econômica. ”*

No que diz respeito atuação da ANTT quanto ao o Tráfego Mútuo e o Direito de Passagem, a Lei nº 10.233/2001 prevê que:

*“Art. 25. Cabe à ANTT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Ferroviário.*

*(...)*

*V – regular e coordenar a atuação dos concessionários, assegurando neutralidade com relação aos interesses dos usuários, orientando e disciplinando o tráfego mútuo e o direito de*



*passagem de trens de passageiros e cargas e arbitrando as questões não resolvidas pelas partes; ”*

Nesse sentido, a Resolução ANTT nº 3.695/2011, que disciplina os procedimentos relativos ao compartilhamento de infraestrutura ferroviária e de recursos operacionais visando à integração operacional do Subsistema Ferroviário Nacional, assim, regulamenta o Tráfego Mútuo e o Direito de Passagem:

*“Art. 2º Para fins desta Resolução, considera-se:*

*(...)*

*VI - direito de passagem: a operação em que uma concessionária, para deslocar a carga de um ponto a outro da malha ferroviária federal, utiliza, mediante pagamento, via permanente e sistema de licenciamento de trens da concessionária em cuja malha dar-se-á parte da prestação de serviço;*

*(...)*

*IX - tráfego mútuo: a operação em que uma concessionária compartilha com outra concessionária, mediante pagamento, via permanente e recursos operacionais para prosseguir ou encerrar a prestação de serviço público de transporte ferroviário de cargas;*

*(...)*

*Art. 3º O compartilhamento de infraestrutura ferroviária ou de recursos operacionais dar-se-á mediante tráfego mútuo ou, na sua impossibilidade, mediante direito de passagem.*

*§ 1º O compartilhamento, na modalidade de direito de passagem, poderá ser feito de forma a garantir que uma concessionária possa receber ou entregar cargas na malha de outra concessionária.*

*§ 2º A impossibilidade mencionada no caput poderá ser caracterizada quando houver desacordo comercial entre as partes ou quando as características operacionais inerentes ao tráfego mútuo comprometam o atendimento eficiente da necessidade de transporte do usuário.*

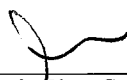
*§ 3º É vedado o compartilhamento, de que trata o caput, entre concessionárias quando o início e o encerramento da prestação do serviço ocorrer na malha da cedente.*

*(...)*

### **CAPÍTULO III**

#### **DOS CONTRATOS OPERACIONAIS ESPECÍFICOS**

*Art. 6º O compartilhamento de infraestrutura ferroviária ou de recursos operacionais será regido por este Regulamento e pelo Contrato Operacional Específico - COE a ser firmado entre requerente e cedente.*





(...)

## CAPÍTULO VII

### DA SOLUÇÃO DE CONFLITOS

*Art. 14. Na existência de conflito quanto às questões associadas aos investimentos para expansão da capacidade, compartilhamento de infraestrutura ferroviária ou de recursos operacionais, as concessionárias ou os usuários de transporte de cargas que se sentirem prejudicados poderão requerer a atuação da ANTT para resolução da questão, em especial:*

*I - na impossibilidade de acordo comercial entre cedente e requerente para o compartilhamento de infraestrutura e/ou de recursos operacionais;*

*II - na impossibilidade de acordo entre as partes quanto ao valor dos investimentos de expansão de capacidade ou da tarifa de direito de passagem ou tráfego mútuo;*

*III - na impossibilidade de acordo quanto à comercialização, por parte da cedente, da capacidade ociosa decorrente de investimentos suportados pela requerente e não utilizada por ela;*

*IV - caso as exigências técnico-operacionais da cedente para o compartilhamento de infraestrutura e/ou de recursos operacionais sejam consideradas abusivas pela requerente; ou*

*V - na impossibilidade de acordo entre as partes quanto ao estabelecimento e cumprimento dos cronogramas de execução das obras de investimento para expansão da capacidade.”*

A SUFER, após analisar as manifestações e propostas apresentadas pela FNSTN, se manifestou nos termos da Nota Técnica nº 013/2018/COPAC/SUFER, de 17/08/2018 (fls. 102-109), conforme se verifica:

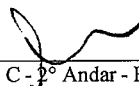
*“27. Imperioso enaltecer, que a FNSTC tem forte dependência das malhas ferroviárias vizinhas, o que necessita, conseqüentemente, de acordos operacionais/comerciais sólidos, e de mecanismos regulatórios efetivos, com vistas a minimizar possíveis conflitos na celebração do COE.*

*28. Nesse contexto, para o sucesso da concessão, é necessário realmente garantir o exercício de passagem, de modo que a demanda projetada para a ferrovia possa de fato ser concretizada.*

*29. Dessa forma, a celebração de aditivos consensuais previamente a realização da Licitação, trará maior credibilidade ao certame, na medida em que existirá um compromisso de compartilhamento de infraestrutura a ser assumido pelas concessionárias adjacentes, que dará maior segurança jurídica nas relações comerciais.*

#### **III.1. Do Termo Aditivo**

*30. Diante dos fatos narrados, visando fortalecer a relação comercial entre as concessionárias e buscando mitigar possíveis entraves contratuais, foi proposto, no âmbito da Audiência*





*Pública supracitada, por intermédio da Nota Técnica nº 09/2017/SUFER/ANTT, a celebração de Termo Aditivo aos contratos de concessão das Empresas citadas no item 12 acima.*

(...)

*33. Após análise das contribuições advindas do processo de participação social, a ANTT reviu aquele entendimento para, em vez definir o valor exato da tarifa de direito de passagem, optou-se pela definição de limites tarifários máximos.*

*34. Tal proposta está aderente ao marco regulatório vigente, que estabelece a livre negociação entre as partes como princípio nas relações comerciais entre as concessionárias no tráfego mútuo ou direito de passagem.*

*35. Nesse horizonte, em um contexto de assimetria de informações entre Poder Concedente e concessionárias, a definição exata da tarifa poderia tender a distorções, bem como não se revelou conveniente interceder diretamente na relação entre particulares, estabelecendo a obrigação de as partes celebrarem instrumento contratual com cláusula de demanda firme.*

(...)

*37. Não obstante, tal solução se revela oportuna, na medida em que a ANTT possui um amplo conjunto de dados que permitem diminuir a assimetria de informações, podendo-se utilizar de tais subsídios nas negociações com as concessionárias, visando o compartilhamento de infraestrutura ou de recursos operacionais, para o acesso da FNSTC aos portos de Santos e Itaquí.*

*38. Nesse horizonte, por intermédio do Ofício nº 115/2018/SUFER, fl. 78, a SUFER apresentou proposta de Termo Aditivo ao Contrato de Subconcessão celebrado entre a União e a FNSTN, com intuito de proporcionar o exercício do direito de passagem, pela Subconcessionária da Ferrovia Norte Sul, trecho Porto Nacional-Estrela D'Oeste, na malha ferroviária outorgada à concessionária FNSTN.*

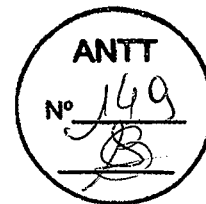
*39. Em atenção ao Expediente supracitado, a Regulada encaminhou a Carta nº 501/GEARC-GACAC/18, fls. 80/82, trazendo suas considerações acerca da proposta apresentada.*

*40. Por meio da Nota Técnica nº 11/2018/COPAC/SUFER, fls. 95/98, foram apreciadas as razões apresentadas pela FNSTN sobre a proposta de aditivo contratual, tendo sido totalmente rejeitadas pela Área Técnica.*

*41. Imperioso enaltecer, que a proposta da ANTT, buscou a celebração de aditivos consensuais previamente à realização da Licitação.*

*42. Entretanto, a Regulada se opôs à proposta desta Agência Reguladora, razão pela qual, a Administração Pública, no uso de seu poder extroverso, pode compelir de forma unilateral a alteração contratual, com o escopo de adequação às finalidades de interesse público.*

*43. De fato, a regra que se impõe é que, após celebrado o contrato de concessão, não deve mais a Administração promover-lhe alterações, salvo se assim o exigir o interesse público. Trata-se de garantia à moralidade e impessoalidade administrativa, bem como ao primado da segurança jurídica.*



(...)

44. Contudo, não se pode impedir o dirigismo contratual, escoimando-o de cláusulas desnecessárias ou que diminuam a atuação regulatória, e cujo excessivo rigor possa afastar ganhos operacionais significativos, ou que o transmude de um instrumento de defesa do interesse público em um conjunto de regras prejudiciais ao que, com ele, não objetiva a Administração.

45. Nesse sentido, poderão ser realizadas no contrato de Subconcessão alterações que produzam menor lesão aos interesses coletivos e individuais envolvidos, e que assegurem maior adequação possível dos serviços concedidos.

46. Oportuno registrar que, a mutabilidade do contrato em muitos casos é uma consequência imposta pelas finalidades do interesse público, uma vez que será um meio para se lograr uma maior eficiência, devendo, no entanto, manter intacto o objeto do contrato e o seu equilíbrio econômico-financeiro.

47. Nesse horizonte, questão preponderante que necessita ser salientada, é que foram respeitadas todas as condições do contrato de subconcessão da FNSTN, não havendo necessidade, portanto, de reestabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, estando em perfeita consonância com os ditames da Lei nº 8.987/95.

48. Nesse contexto, e considerando a diretriz de estabelecimento de uma tarifa teto, propõe-se a celebração de aditivo contratual de forma unilateral, o qual a minuta segue anexo a esta Nota.

### **III.2. Dos parâmetros técnicos**

(...)

52. No tocante ao desempenho operacional, será garantido à FNSTC, nos 5 (cinco) primeiros anos, os volumes mínimos pré-estabelecidos, devendo a FNSTN e a FNSTC, pactuarem no COE, os demais requisitos operacionais.

### **III.3. Do teto tarifário**

53. Conforme já consignado no item 3 deste trabalho, em vez definir o valor exato da tarifa de direito de passagem, optou-se pela definição de limites tarifários máximos.

54. Assim, de acordo com os estudos realizados pela GEAFI, por intermédio da Nota Técnica nº 043/2018/GEAFI/SUFER, a tarifa de referência para o exercício do direito de passagem ficou assim estabelecida:

<b>TARIFA MÁXIMA DE REFERÊNCIA PARA O DIREITO DE PASSAGEM</b>		
<b>Origem</b>	<b>Destino</b>	<b>Tarifa (R\$/t)</b>
Porto Nacional	Açailândia	23,39





55. *Cumprе registrar, que não havendo convergência no estabelecimento de acordo comercial para o compartilhamento de infraestrutura, a empresa prejudicada poderá requerer a atuação da ANTT para a resolução do conflito.*

### **VI. PROPOSIÇÃO**

56. *Diante da regularidade dos procedimentos adotados por esta Autarquia na condução do presente processo, submeto à apreciação dessa Superintendência, minuta de Termo Aditivo ao Contrato de Subconcessão da FNSTN, propondo a alteração contratual de forma unilateral pela Administração Pública.*

57. *Em virtude do tema abranger questões de natureza jurídica, recomendo o envio dos autos à Procuradoria-Geral Federal nesta ANTT, para que aquela Unidade Jurídica possa se manifestar sobre o assunto. Por se tratar Termo Aditivo necessário para a ocorrência de licitação de importante trecho ferroviário para o país, definido como uma das prioridades do Governo Federal, recomenda-se que seja dada a devida prioridade e urgência que o caso requer. ” (sic – grifo no original)*

A Procuradoria Federal Junto à ANTT – PF-ANTT analisou a proposta da SUFER e por meio do Parecer nº 01579/2018/PF-ANTT/PGF/AGU, de 30/08/2018 (fls. 109-110v.), concluiu pela possibilidade jurídica da proposta da SUFER para aprovação da minuta de Termo Aditivo (fls. 99-100) e de seu Anexo (fls. 100v.-101), como se vê:

“(…)

20. *A minuta de Termo Aditivo (fls. 99/100), de acordo com a Nota Técnica COPAC/SUFER n. 13/2018 (fls. 102/107v°), visa “fortalecer a relação negocial entre as concessionárias” e busca “mitigar possíveis entraves contratuais”, sendo definidos limites tarifários máximos ao invés da cláusula take or pay, como resultado das propostas submetidas à Audiência supracitada.*

(…)

26. *Assim, a proposta da Nota Técnica COPAC/SUFER n. 13/2018 (fls. 102/107v°) visa reforçar o direito de passagem e o tráfego mútuo, nos termos do artigo 25, inciso V, da Lei n. 10.233/01, mantendo-se a aplicação da Resolução n. 3.695/11 quanto aos demais aspectos a serem observados nos Contratos Operacionais Específicos – COE’s.*

(…)

28. *Quanto ao Anexo da Minuta de Termo Aditivo (fls. 100v°/101), observa-se que seu objeto é o estabelecimento de diretrizes operacionais e comerciais, com base nas informações e análises técnicas constantes dos ofícios e cartas mencionadas no relatório supra.*

### **III – CONCLUSÃO**

29. *Diante do exposto, s.m.j. verifica-se a viabilidade jurídica da proposta da Nota Técnica n. 13/2018 (fls. 102/107v°) e da minuta de Termo Aditivo (fls. 99/100) e seu anexo (fls. 100v°/101).*” (sic – grifo no original)





Posteriormente, por intermédio do Parecer nº 01646/2018/PF-ANTT/PGF/AGU, de 10/09/2018 (fls. 114-116), a PF-ANTT ratificou sua decisão exarada por meio do Parecer nº 01579/2018/PF-ANTT/PGF/AGU, nos seguintes termos:

“(…)

10. Assim, restam reforçados os preceitos da Resolução ANTT N. 3.695/11, especialmente os seus artigos 14 e 15, que visam evitar o estabelecimento de tarifas e condições abusivas através de mecanismos de arbitragem pela ANTT, garantindo o direito de passagem e de tráfego mútuo entre as partes e atendendo o interesse público.

11. Quanto à possibilidade de alteração unilateral do contrato, prevê o Contrato de Subconcessão:

**CLÁUSULA VIGÉSIMA-SÉTIMA – DA ALTERAÇÃO CONTRATUAL**

*Este contrato poderá sofrer alterações nos termos previstos nos artigos 57, 58 e 65 da Lei 8.666/93.*

12. Nesse ponto, prevê o artigo 58 da Lei n. 8.666/93:

*Art. 58. O regime jurídico dos contratos administrativos instituído por esta Lei confere à Administração, em relação a eles, a prerrogativa de:*

*I - modificá-los, unilateralmente, para melhor adequação às finalidades de interesse público, respeitados os direitos do contratado;*

*II - rescindi-los, unilateralmente, nos casos especificados no inciso I do art. 79 desta Lei;*

*III - fiscalizar-lhes a execução;*

*IV - aplicar sanções motivadas pela inexecução total ou parcial do ajuste;*

*V - nos casos de serviços essenciais, ocupar provisoriamente bens móveis, imóveis, pessoal e serviços vinculados ao objeto do contrato, na hipótese da necessidade de acautelar apuração administrativa de faltas contratuais pelo contratado, bem como na hipótese de rescisão do contrato administrativo.*

*§ 1º As cláusulas econômico-financeiras e monetárias dos contratos administrativos não poderão ser alteradas sem prévia concordância do contratado.*

*§ 2º Na hipótese do inciso I deste artigo, as cláusulas econômico-financeiras do contrato deverão ser revistas para que se mantenha o equilíbrio contratual.*

13. de acordo com o artigo 58, inciso I, da Lei n. 8.666/93, é possível a modificação unilateral do contrato para sua adequação às finalidades de interesse público, representadas, no presente caso, pela garantia do direito de passagem e tráfego mútuo através da fixação de tarifas máximas e de parâmetros técnicos como forma de se evitar abuso por parte da concessionária que dispõe da infraestrutura ferroviária, em virtude da alta dependência da Ferrovia Norte-Sul, trecho Porto Nacional/TQ – Estrela D'Oeste/SP das malhas ferroviárias vizinhas.

### **III – CONCLUSÃO**

29. Diante do exposto, s.m.j. conclui-se pela viabilidade jurídica da proposta de alteração unilateral do Contrato de Concessão visando sua adequação ao interesse público, nos termos da Nota Técnica n. 13/2018 (fls. 102/107vº).” (sic – grifo no original)

Diante do exposto, e considerando as manifestações técnicas e jurídicas, esta Diretoria DSL entende por autorizar o aditamento, de modo unilateral, ao contrato de subconcessão firmado com a Ferrovia Norte Sul S.A., nos termos propostos na minuta de fls. 136-138 e respectivo Anexo às fls. 139-140.

### **IV – DA PROPOSIÇÃO FINAL**

Com estas considerações, acolhendo os encaminhamentos propostos pelas áreas técnica e jurídica, VOTO por autorizar que seja firmado, de forma unilateral, o Termo Aditivo ao Contrato de Subconcessão celebrado com a Ferrovia Norte Sul S.A., nos termos propostos pela SUFER na minuta acostada às fls. 136-140.


Brasília, 25 de setembro de 2018.

  
**SÉRGIO DE ASSIS LOBO**  
Diretor

À Secretaria Geral, para prosseguimento.

Em, 25 de setembro de 2018.

Ass:

  
Wilma Virginia A. Ribeiro Assunção  
Matrícula 1006863  
Assessora  
Diretoria Sérgio Lobo - DSL