



RELATORIA: DWE

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 058/2018

OBJETO: ESTUDOS TÉCNICOS E DOCUMENTOS JURÍDICOS REFERENTES À PRORROGAÇÃO ANTECIPADA DO CONTRATO DE CONCESSÃO DA MALHA PAULISTA. ENCAMINHAMENTO AO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL – MTPA .

ORIGEM: SUFER

PROCESSO (S): 50500.310500/2015-89

PROPOSIÇÃO PRG: PARECER n. 01417/2018/PF-ANTT/PGF/AGU

PROPOSIÇÃO DEB: APROVAR

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

I - DAS PRELIMINARES

Trata-se de análise da proposta da SUFER, acerca os estudos técnicos e documentos jurídicos referentes à prorrogação antecipada do contrato de concessão da Malha Paulista, tendo em vista os ajustes decorrentes da audiência pública nº 10/2016, cujo Relatório Final foi aprovado pela Diretoria Colegiada, por intermédio da Deliberação nº 486/2017.

Após eventual aprovação por esta Diretoria Colegiada, os estudos técnicos e documentos jurídicos seguirão para análise manifestação do Ministério dos Transportes Portos e Aviação Civil – MTPA e, posteriormente, serão submetidos Tribunal de Contas da União, em atendimento ao art. 11 da Lei nº 13.448/2017.

II – DA ANÁLISE PROCESSUAL

Conforme o Relatório à Diretoria Nº 078/SUFER/ANTT e seus anexos (fls. 3400/3410), o processo de prorrogação antecipada dos contratos de concessão de ferrovias inicia-se com o lançamento, em 09 de junho de 2015, da segunda etapa do Programa de Investimento e Logística – PIL, pelo Governo Federal.

Em 17 de dezembro de 2015, o Ministério dos Transportes, por intermédio da Portaria MT nº 399, estabeleceu as diretrizes a serem adotadas pela ANTT para a prorrogação dos contratos de concessão de ferrovias.

Por sua vez, a Diretoria Colegiada da ANTT editou a Resolução nº 4.975, de 18 de dezembro de 2015, a qual estabeleceu diretrizes gerais para a prorrogação antecipada e a relicitação dos contratos de concessão de ferrovias, no caso de pedidos de prorrogação formulados pelas concessionárias.

Em 21 de dezembro de 2015, a ANTT encaminhou, à Rumo Malha Paulista, Termo de Referência (fls. 64-134), para apresentação do Plano de Negócio, visando à prorrogação antecipada do contrato de concessão, em atendimento ao art. 3º da Resolução ANTT nº 4.975/2015. Em resposta, a concessionária, por intermédio da Carta nº 0091/GREG/2016, fls. 150/461, protocolizou seu Plano de Negócio na ANTT.

Em 14 de dezembro de 2016, a Diretoria Colegiada da ANTT, por intermédio da Deliberação nº 327, decidiu por submeter, o resultado da análise do Plano de Negócio da concessionária, consubstanciado em Relatório Final, a processo de participação e controle social, por meio da audiência pública nº 10/2016.

A documentação completa relativa ao objeto da Audiência Pública nº 010/2016 foi disponibilizada no sítio eletrônico da ANTT, às 14 horas do dia 21 de dezembro de 2016. O período de contribuições iniciou-se naquele dia e terminou em 03 de março de 2017.



Finalizada a etapa de recebimento das contribuições, as manifestações foram consolidadas e analisadas pela SUFER, cujo Relatório Final foi aprovado pela Diretoria Colegiada, por meio da Deliberação nº 486, de 13 de dezembro de 2017.

O processo de Participação e Controle Social deixou claro que seriam necessários ajustes aos documentos produzidos, de modo a melhor atender ao interesse público. Diante disso, a concessionária RMP foi instada pela ANTT, por intermédio do Ofício nº 143, de 07 de agosto de 2017 (fls. 728/730) a apresentar um conjunto de informações, projetos e estudos complementares. A RMP respondeu a este Ofício por intermédio das Cartas S/N, de protocolo nº 50500.480901/2017-67, de 01 de setembro de 2017 (fl. 731) e protocolo nº 50500.573571/2017-52, de 6 de novembro de 2017 (fl.822).

Recebidos os documentos e estudos da concessionária, estes foram encaminhados às áreas técnicas da SUFER para análise e manifestação, cujo resultado é apresentado, por meio da Nota Informativa nº 01/2018 da Comissão da Portaria DG nº 582/2015 (fls. 1.060/1071), e submetido à apreciação da Procuradoria Federal, juntados os seguintes anexos:

- Anexo I – Caderno de Estudos de Demanda;
- Anexo II – Caderno de Estudos Operacionais;
- Anexo III – Caderno de Estudos de Engenharia (Volumes I e II);
- Anexo IV – Caderno de Estudos de Meio Ambiente;
- Anexo V – Caderno de Estudos das Questões Jurídicas e Regulatórias Existentes;
- Anexo VI – Caderno de Modelagem Econômico-Financeira;
- Anexo VII – Minuta de Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da RMP;
- Anexo VIII – Caderno de Estudo Técnico acerca da Vantajosidade da Prorrogação do Contrato de Parceria.

Após análise, a Procuradoria-Geral Federal nesta ANTT - PRG exarou o Parecer nº 01417/2018/PF-ANTT/PGF/AGU (fls. 2.564-2.575), opinando pela viabilidade jurídica da proposta de prorrogação antecipada e da minuta de termo aditivo, a partir de um conjunto de recomendações.

Após o trâmite dos autos à PRG, a concessionária apresentou duas petições à Diretoria Geral desta Agência Reguladora. Uma delas referente à modelagem econômico-financeira, conforme se depreende da Carta s/n, sob o protocolo nº 50501.306313/2018-33 (fls. 2586-2683) e outra em relação à minuta de termo aditivo ao contrato de concessão, nos termos da Carta nº 1.121/GREG/18 (fls. 2.688-2.726), de 03 de agosto de 2018, sob o protocolo de nº 50501.308322/2018-69.

As questões afetas à modelagem econômico-financeira foram analisadas pela SUFER, por meio dos Memorandos nº 66/2018/GPFER/SUFER (fls. 3.223-3.228) e nº 94/2018/GEAFI (fls. 3230-3231), e estão consubstanciadas nas mídias digitais anexas aos autos deste processo.

Após as alterações de Capex, Opex e Valor de Outorga, o estudo técnico que fundamentou a vantagem da prorrogação do contrato de concessão da Malha Paulista em relação à nova licitação foi reapreciado, conforme se observa do teor do Memorando nº 295/2018/GECOF/ fl. 3316.

No que tange à Carta nº 1.121/GREG/18 (fls. 2.688-2.726), que trata de solicitação, por parte da concessionária, de ajuste na minuta de termo aditivo, informa-se que tal solicitação foi apreciada pela SUFER, mediante o Memorando nº 95/2018/GEAFI (fls. 3.232-3.233), o Memorando nº 68/2018/GPFER/SUFER (fls. 3.236-3.240) e o Memorando nº 50/2018/GEROF/SUFER (fls. 3.241-3.244).

Em seguida, os autos foram encaminhados à GEROF, por meio do Despacho nº 1.881/2018 (fl. 3.245) para proceder os ajustes na minuta de termo aditivo, de acordo com os itens deferidos constantes dos memorandos citados anteriormente, bem como as recomendações do Parecer nº 01417/2018/PF-ANTT/PGF/AGU (fls. 2.564-2.575).



Em resposta, por meio do Memorando nº 51/2018/GEROF/SUFER, fl. 3256), aquela unidade técnica encaminhou a minuta de termo aditivo ajustada, a qual consta dos autos às fls. 3257-3312.

Em seguida, os autos foram restituídos à PRG que os encaminhou de volta à SUFER, por meio da Nota nº 00507/2018/PF-ANTT/PGF/AGU, manifestando pela viabilidade jurídica da minuta contratual apreciada. Ato contínuo, os autos foram tramitados da SUFER para o APGAB, visando a deliberação da Diretoria Colegiada.

Contudo o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - MTPA, por meio do Ofício nº 16/2018/DP-GPI/SFP, de 28 de agosto de 2018, solicitou que a sugestão técnica proposta por aquela pasta ministerial, de que o Valor de Outorga seja convertido, em sua totalidade, em Recursos para Conflito Urbano, seja adotada por esta Agência Reguladora, no âmbito do processo de prorrogação antecipada do contrato de concessão da Malha Paulista.

Diante deste fato, a SUFER diligenciou as unidades técnicas competentes, por meio dos Memorandos nº 168/2018/SUFER, nº 169/2018/SUFER e nº 170/2018/SUFER, para que os Estudos Técnicos, anexos ao Relatório a Diretoria de nº 77/2018, fossem ajustados, conforme a diretriz estabelecida por aquela pasta ministerial.

A Gerência de Fiscalização Econômico-financeira – GEAFI, por intermédio do Memorando nº 100/2018/GEAFI/SUFER, de 29 de agosto de 2018 encaminhou à SUFER o Caderno de Modelagem Econômico-financeira e a planilha de cálculo do Valor de Outorga devidamente ajustado à diretriz do MTPA.

Por sua vez, a Gerência de Fiscalização – GECOF, por meio do Memorando nº 310/2018/GECOF/SUFER, de 3398, enviou o Estudo Técnico da Vantajosidade da prorrogação antecipada da Malha Paulista ajustado com o resultado da modelagem econômico-financeira.

III – DA ANÁLISE PROCESSUAL

Os estudos técnicos foram realizados pela área técnica da SUFER em razão do disposto na Lei nº 13.448, de 05 de junho de 2017, a qual, em seu art. 8º, § 1º, estabeleceu que:

“Art. 8º Caberá ao órgão ou à entidade competente, após a qualificação referida no art. 2º desta Lei, realizar estudo técnico prévio que fundamente a vantagem da prorrogação do contrato de parceria em relação à realização de nova licitação para o empreendimento.

§ 1º Sem prejuízo da regulamentação do órgão ou da entidade competente, deverão constar do estudo técnico de que trata o caput deste artigo:

I - o programa dos novos investimentos, quando previstos;

II - as estimativas dos custos e das despesas operacionais;

III - as estimativas de demanda;

IV - a modelagem econômico-financeira;

V - as diretrizes ambientais, quando exigíveis, observado o cronograma de investimentos;

VI - as considerações sobre as principais questões jurídicas e regulatórias existentes;

VII - os valores devidos ao poder público pela prorrogação, quando for o caso.” **(grifos nossos)**

Neste sentido, se mostra válido realizar uma breve análise acerca dos estudos realizados pela Agência.

1 Extrato dos estudos técnicos:

I – O programa de novos investimentos, quando previstos:

O Caderno de Estudos Operacionais (Anexo II), elaborado pela GPFER, tem como objetivo avaliar a proposta de intervenções operacionais, comparando-a com os resultados alcançados pela ANTT com vistas a indicar o melhor e necessário conjunto de investimentos.

Neste ponto, restou concluído que, de forma a garantir o atendimento à demanda proposta, serão necessários os seguintes investimentos: a) aumento do trem-tipo, dos atuais 80 vagões para 120 vagões; b) ampliação dos pátios existentes e que não são capazes de suportar a nova composição; c) modernização da linha tronco; d) implementações de novos pátios de cruzamento, semi-duplicações, duplicações e



readequação das seções de bloqueio; e) modernização dos trechos operacionais dos ramais existentes e a recuperação dos trechos não operacionais.

Adicionalmente, são propostos investimentos em conflitos urbanos, os quais correspondem às intervenções propostas com o condão de minimizar os conflitos entre o transporte ferroviário e as cidades, resultando em redução dos índices de acidentes e interrupções de tráfego, entre outros aspectos. Os recursos destinados à implantação destas intervenções, no âmbito do processo de prorrogação do Contrato de Concessão da RMP, deverão limitar-se a R\$ 2,27 bilhões de reais, de acordo com o MTPA, e deverão obedecer à ordem de priorização que consta na tabela a seguir. O detalhamento e a metodologia da análise realizada estão contidos no Caderno de Estudos Operacionais, anexado a esta Nota Informativa (Anexo II).

1.

Ordem de priorização investimentos em Conflitos Urbanos estabelecidos pelo MTPA

Ordem de Prioridade	Município	Intervenção
1	São José do Rio Preto	Variante Ferroviária
	Mirassol	
2	São Carlos	Contorno Ferroviário
3	Campinas	Integrada Completa
4	Araraquara	Remoção da Oficina
5	Cubatão	Integrada Completa
6	Embu-Guaçu	Integrada Simples
7	Itirapina	Integrada Simples
8	Votuporanga	Integrada Completa
9	Rio Claro	Remoção da Oficina
10	Mairinque	Integrada Completa
11	Santa Ernestina	Integrada Simples
12	Cândido Rodrigues	Integrada Simples
13	Catiguá	Integrada Simples
14	Ibaté	Integrada Completa
15	Taquaritinga	Integrada Simples
16	Salto	Integrada Completa
17	Pindorama	Integrada Simples
18	Urânia	Integrada Simples
19	Três Fronteiras	Integrada Simples

Fonte: Nota Técnica nº 13/2018/CGOF/DOUT/SNTTA-MTPA

O Caderno de Estudos de Engenharia (Anexo III), também elaborado pela GPER, possui 02 (dois) volumes. O primeiro volume se destina a avaliar as justificativas apresentadas pela concessionária, confirmando se os investimentos apontados são necessários e atendem a todos os parâmetros que configuraram um investimento em bens de capital. O segundo volume se destina a analisar os orçamentos elaborados, ajustando os quantitativos e custos com os projetos apresentados e as premissas assumidas.

Em conclusão, foi elaborada tabela resumo do CAPEX final:

Tabela nº 1. Resumo do CAPEX

Itens	Descrição	Proposta Concessionária	Análise ANTT
	Data-base	dez/17	dez/17
I	Ampliação de Capacidade	2.951.365.777,99	1.883.255.535,81
I.1	Ampliação de Pátios	192.959.535,58	153.045.213,18
I.2	Novos Pátios	71.364.615,16	39.592.182,59
I.3	Duplicação de Trechos	878.094.368,06	300.253.929,60
I.4	Singelas	-	154.520.163,03
I.5	Modernização	980.097.354,53	821.943.655,08
I.6	Sinalização	685.593.537,19	367.020.264,12
I.7	Equipamentos de Via	131.141.099,58	46.880.128,21
I.8	Instalações Operacionais	12.115.267,89	-
II	Frota	2.616.774.354,77	1.124.966.005,87
II.1	Atendimento da Demanda	2.616.774.354,77	476.800.523,55
II.1.1	Locomotivas	1.976.794.244,77	243.624.473,32
II.1.2	Vagões	639.980.110,00	233.176.050,23



II.2	Reposição de Ativos		648.165.482,32
II.2.1	Locomotivas	-	609.515.171,63
II.2.2	Vagões	-	38.650.310,69
III.1	Sustaining	-	1.930.318.731,69
III.1.1	Material Rodante	-	873.047.210,42
III.1.1.1	Componentes loco	-	289.885.170,12
III.1.1.2	Componentes vagões	-	583.162.040,30
III.1.2	Superestrutura Ferroviária	-	1.057.271.521,27
Total		5.568.140.132,74	4.938.540.273,37

*O item Sinalização, apresentado pela concessionária, se refere à data base de maio/2016.

II – As estimativas dos custos e das despesas operacionais:

O Caderno de Modelagem Econômico-Financeira (Anexo VI), elaborado pela GEAFI, se propõe, dentre outras finalidades, a estimar os custos e despesas operacionais (opex), destacados na tabela abaixo:

Tabela nº 2. Resumo do OPEX

<i>Custo Operacional e Despesas</i>	<i>Unidade</i>	<i>Valor</i>
<i>VERTICAL</i>		
CUSTO OPERACIONAL FIXO	R\$/1.000 TKU	16,96
DESPESAS ADMINISTRATIVAS	R\$/1.000 TKU	5,32
CUSTO OPERACIONAL VARIÁVEL	R\$/1.000 TKU	9,67
TOTAL	R\$/1.000 TKU	31,95
<i>VISITADO POR DIREITO DE PASSAGEM</i>		
CUSTO OPERACIONAL FIXO	R\$/1.000 TKU	11,57
DESPESAS ADMINISTRATIVAS	R\$/1.000 TKU	0,01
CUSTO OPERACIONAL VARIÁVEL	R\$/1.000 TKU	0,00
TOTAL	R\$/1.000 TKU	11,58
<i>VISITANTE POR DIREITO DE PASSAGEM</i>		
CUSTO OPERACIONAL FIXO	R\$/1.000 TKU	6,12
DESPESAS ADMINISTRATIVAS	R\$/1.000 TKU	2,09
CUSTO OPERACIONAL VARIÁVEL	R\$/1.000 TKU	9,57
TOTAL	R\$/1.000 TKU	17,58

Nestes termos, de acordo com a modelagem econômico-financeira, os custos e despesas operacionais dão um resultado de R\$ 7,101 bilhões à valor presente líquido, considerando uma taxa de desconto de 11,04%.


III – As estimativas de demanda:

O Caderno de Estudos de Demanda (Anexo I), elaborado pela GPFER, serve para estimar as receitas de transporte da concessionária, bem como para orientar os investimentos necessários para a expansão da capacidade da ferrovia. A demanda prevista para o horizonte da renovação da concessão da RMP é a constante na tabela abaixo:

Tabela nº 3. Curva de Demanda final (pós-audiência) após Análise da ANTT e Contribuições da AP nº 010/2016, por Concessionária detentora dos fluxos (2016-2058).

Trecho/Mercadoria	2016	2025	2035	2045	2055	2058*
Total (milhões de TU)	34,93	70,95	85,54	94,18	103,60	106,29
RUMOMN	15,59	25,69	28,44	29,07	30,29	30,64
RUMOMO	-	-	-	-	-	-
RMP	5,40	19,13	21,68	23,31	23,98	24,13
RUMOMS	-	-	-	-	-	-
FCA	10,05	14,75	18,15	21,20	24,81	25,93
MRS	3,89	6,14	8,92	11,10	13,91	14,99
FNSTCES	-	5,24	8,35	9,50	10,60	10,60

Fonte: Estudo de Demanda da RMP, Estudo de Demanda da RMP do LabTrans/UFSC, MEF da Audiência Pública nº 010/2016 e MEF da Pós Audiência Pública 007/2017.

* Devido aos períodos de estudo não serem os mesmos, a demanda da FNSTCES estimada para 2055 foi replicada para 2058.

IV – A modelagem econômico-financeira:

O Caderno de Estudos de Modelagem Econômico-Financeira se destina à valoração da outorga a ser exigida como contrapartida à prorrogação do direito de exploração do serviço de transporte ferroviário associado à exploração da infraestrutura ferroviária em questão.

A metodologia empregada foi a de Fluxo de Caixa Descontado (FCD) a preços constantes, que, em apertada síntese, determina o valor presente do Fluxo de Caixa de

projeto desalavancado, descontado ao Custo Médio Ponderado de Capital (Weighted Average Cost of Capital – WACC).

O principal objetivo da elaboração do fluxo de caixa é determinar o valor de outorga pelo qual o resultado do VPL seja igual a zero, o que significa dizer que a Taxa Interna de Retorno (TIR) do projeto deve se igualar ao WACC.

O resultado é um valor de outorga de R\$ 2.278,55 milhões a preços de dezembro de 2017, o qual inclui os créditos proveniente da base de ativos e o débito decorrente da base de passivos.

Em atendimento ao contido no Ofício nº 16/2018/DP-GPI/SFP, de 28/08/2018, emitido pela Secretaria de Fomento e Parcerias, do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, **a integralidade do valor de outorga foi convertida em verba para a eliminação dos conflitos urbanos, na forma do Termo Aditivo.**

V – As diretrizes ambientais, quando exigíveis, observado o cronograma de investimentos:

O Caderno de Estudos de Meio Ambiente (Anexo IV), elaborado pela GPFER, tem como objetivo apresentar o estado atual das obrigações ambientais referentes à Malha Paulista e a definição das responsabilidades por estas obrigações após a eventual assinatura do Termo Aditivo ao Contrato.

O Caderno de Estudos de Meio Ambiente conclui que a RMP será responsável pela obtenção e manutenção de todas as licenças ambientais e autorizações necessárias à plena operação do empreendimento, bem como pelo atendimento das condicionantes de licença e programas ambientais, inclusive àquelas referentes à desativação de trechos.

VI – As considerações sobre as principais questões jurídicas e regulatórias existentes:

O Caderno de estudos das questões jurídicas e regulatórias existentes (Anexo V) foi elaborado pela SUFER, e se objetivou a analisar as principais questões atinentes à concessão com a concessionária Rumo Malha Paulista S.A., tais como passivos, multas aplicadas, ações judiciais, contrato de arrendamento e o seu tratamento. Como resultado, verifica-se que houve tratamento adequado das matérias.

VII – Os valores devidos ao poder público pela prorrogação, quando for o caso.

Conforme afirmado acima, o Caderno de Estudos de Modelagem Econômico-Financeira concluiu que o **valor de outorga a ser exigido é nulo, tendo em vista a conversão do Valor de Outorga em Recursos para Conflitos Urbanos.**

2 Vantajosidade da Prorrogação Antecipada do Contrato de Parceria:

Após toda a análise realizada nos estudos acima indicados, a SUFER elaborou o Estudo técnico de fundamentação da vantagem da prorrogação do contrato de concessão da malha paulista em relação à nova licitação.

De acordo com a avaliação referido estudo, é notória a necessidade de investimentos na Malha Paulista para expansão de capacidade e aprimoramento da prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas.

Assim, diante do problema da dificuldade na ampliação da oferta e da qualidade do transporte ferroviário na Malha Paulista, procedeu-se a Análise de Impacto Regulatório (AIR) das alternativas que poderiam ser adotadas, quais sejam: (i) prorrogação contratual no advento do termo contratual, (ii) realização de nova licitação no advento do termo contratual; (iii) alteração contratual com reequilíbrio por extensão de prazo; (iv) prorrogação antecipada; e (v) extinção antecipada e realização de nova licitação.

Como resultado da AIR, a alternativa de prorrogação antecipada, nos termos da Lei nº 13.448/2017, mostrou-se a mais adequada entre as alternativas analisadas, tanto do ponto de vista da eficiência quanto do ponto de vista da efetividade para atingimento dos objetivos específicos, sendo aquela recomendada em eventual tomada de decisão para a Concessão da Malha Paulista.

Em seguida, foram calculados os benefícios que seriam auferidos em virtude da realização dos investimentos na Malha Paulista propostos pela concessionária para eventual prorrogação contratual antecipada. Os resultados obtidos foram: (i) benefícios monetizáveis na ordem de R\$ 6.995.782.203,68; (ii) geração média anual de 15.053 empregos nos primeiros dez anos e de 1.615 empregos nos trinta anos subsequentes; e (iii) arrecadação tributária de R\$ 680.129.112,75.

Por fim, A SUFER verificou que, do ponto de vista socioeconômico, a realização dos investimentos propostos na Malha Paulista se paga já no quinto ano e a relação benefício/custo é 1,73 – que demonstra tratar-se de um projeto viável.

Diante de todo o exposto, o Relatório à Diretoria da SUFER concluiu que ficam demonstradas as vantagens da prorrogação da concessão, mediante a realização de investimentos, em relação à realização de nova licitação, em atendimento ao caput do artigo 8º da Lei nº 13.448/2017.

Por esse motivo a SUFER propõe a aprovação dos estudos técnicos e documentos jurídicos ora apreciados por esta Diretoria Colegiada e, se aprovado, com seu posterior encaminhamento ao MTPA, conforme a abaixo:

Anexo I – Caderno de Estudos de Demanda;

Anexo II – Caderno de Estudos Operacionais;

Anexo III – Caderno de Estudos de Engenharia (Volumes I e II);

Anexo IV – Caderno de Estudos de Meio Ambiente;



Anexo V – Caderno de Estudos das Questões Jurídicas e Regulatorias Existentes;

Anexo VI – Caderno de Modelagem Econômico-Financeira;

Anexo VII – Minuta de Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da RMP;

Anexo VIII – Caderno de Estudo Técnico acerca da Vantajosidade da Prorrogação do Contrato de Parceria.

IV – DA PROPOSIÇÃO FINAL

Isso posto, considerando as instruções técnicas e jurídicas presentes nestes autos, VOTO pela aprovação dos estudos técnicos e os documentos jurídicos apresentados pela SUFER, acerca da proposta de prorrogação antecipada do prazo de vigência do Contrato de Concessão Ferroviária da Malha Paulista e pelo encaminhamento desses documentos técnicos ao Exmo. Senhor Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil.

Brasília, 29 de agosto de 2018.

WEBER CILONI
Diretor

ENCAMINHAMENTO:

À Secretaria-Geral (*SEGER*), com vistas ao prosseguimento do feito.

Em: 29 de agosto de 2018.

Ass.



Paulo Improta
Mat. 2354473
Especialista em Regulação
DWE