

RELATORIA:	DWE
TERMO:	VOTO À DIRETORIA COLEGIADA
NÚMERO:	100/2018
OBJETO:	APROVAÇÃO DA MINUTA DE TERMO ADITIVO PARA A PROPOSTA COMERCIAL PARA O EXERCÍCIO DO DIREITO DE PASSAGEM PELA FUTURA SUBCONCESSIONÁRIA DA FNSTC NA MALHA FERROVIÁRIA CONCEDIDA À MRS LOGÍSTICA S.A.
ORIGEM:	SUFER
PROCESSO (S):	50500.223129/2015-16
PROPOSIÇÃO PRG:	PARECER Nº 01564/2018/PF-ANTT/PGF/AGU
PROPOSIÇÃO DWE:	POR DEFERIR
ENCAMINHAMENTO:	À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

I - DAS PRELIMINARES

Trata-se de submissão à aprovação da Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT da minuta de Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da Concessionária MRS Logística S.A. a fim de regular o exercício de direito de passagem pela futura Subconcessionária da Ferrovia Norte-Sul Tramo Central (FNSTC) na malha ferroviária concedida à MRS Logística S.A.

II – DA ANÁLISE PROCESSUAL

Conforme informado no Relatório à Diretoria nº 085/SUFER/ANTT, às fls. 135/139, e Nota Técnica nº 037/2018/GEAFI/SUFER, de 16/05/2018, fls. 80/85, a subconcessão da infraestrutura ferroviária da EF-151, mais conhecida como Ferrovia Norte-Sul Tramo Central, a qual está sendo construída pela concessionária VALEC, foi submetida ao processo de controle e participação social, por meio da Audiência Pública nº 007/2017 conduzida pela ANTT.

A FNSTC está localizada entre duas ferrovias concedidas e os estudos empreendidos pela ANTT e os constantes da Audiência Pública citada, demonstraram que o escoamento da carga transportada pela FNSTC se dará majoritariamente pelos portos de Santos (SP) e Itaquí (MA).

Esse trecho ferroviário divide-se em dois subtrechos: Tramo Central, compreendido entre Porto Nacional/TO e Anápolis/GO, e a Extensão Sul, compreendida entre Ouro Verde de Goiás/GO e Estrela d'Oeste/SP.

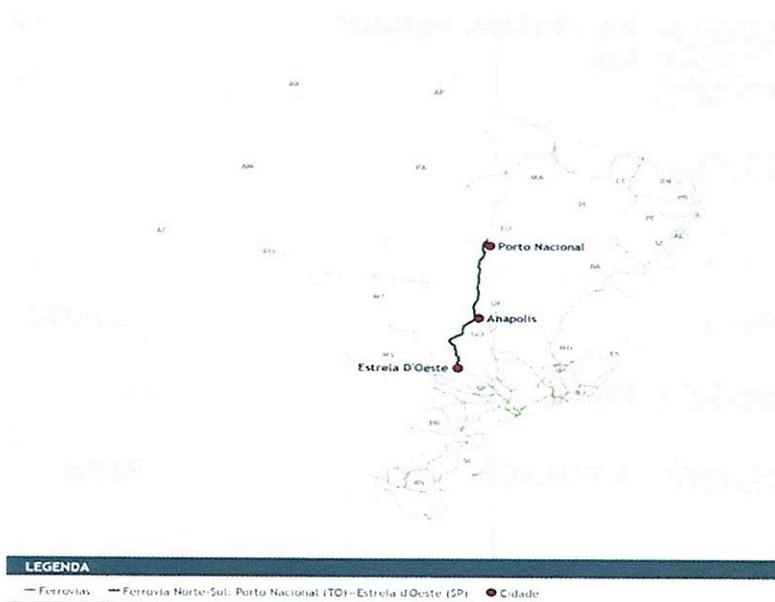


Figura 1: Trecho ferroviário Porto Nacional (TO) e Estrela d'Oeste (SP).

Como se vê, a ferrovia em questão, apesar de se mostrar como importante corredor logístico para o escoamento de carga para o país, verifica-se que ela necessitará passar pela malha ferroviária concedida a outras sociedades empresárias para poder chegar aos citados portos e escoar a carga transportada.

Neste sentido, a ANTT optou por realizar Termos Aditivos prévios com as concessionárias adjacentes à FNSTC estabelecendo diretrizes para o exercício do direito de passagem pelos primeiros 05 (cinco) anos da subconcessão, de modo a conferir maior segurança jurídica ao futuro subconcessionário e, por conseguinte, maior atratividade ao certame.

Segundo a Lei nº 10.233/2001, cabe à ANTT regulamentar e coordenar a atuação dos concessionários, disciplinando o Tráfego Mútuo e o Direito de Passagem, conforme se afere de seu art. 25:

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;

O Tráfego Mútuo e o Direito de Passagem são regulamentados por meio da Resolução ANTT nº 3.695/2011, que define como Direito de Passagem a operação em que uma concessionária utiliza a via permanente e o sistema de licenciamento de trens de outra concessionária para deslocar a carga de um ponto a outro da malha ferroviária federal, mediante pagamento da tarifa de Direito de Passagem.

Por sua vez, o Tráfego Mútuo é 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.

Do ponto de vista operacional, a Superintendência de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas - SUFER, por meio da Nota Técnica nº 09/2018, manifesta que o Direito de Passagem se mostra mais eficiente, uma vez que não ocorre o desacoplamento da composição do material rodante, permitindo, assim, ganhos de eficiência de *transit time*, melhorando a interoperabilidade entre as malhas.

Nesse contexto, conforme o art. 3º da Resolução acima mencionada, o Direito de Passagem pode ser realizado como forma de garantir que uma concessionária possa receber ou entregar cargas na malha de outra:

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. (grifos nossos)**

Assim, a Resolução determina que o compartilhamento da infraestrutura ferroviária ou de recursos operacionais seja regida por meio de um Contrato Operacional Específico (COE), documento de natureza comercial e operacional a ser firmado por meio de livre negociação entre as partes. Nele, constam os direitos e as obrigações das partes, observados os aspectos técnicos, econômicos e de segurança. Em caso de não haver acordo, a ANTT pode ser provocada a realizar o arbitramento da situação, nos termos do art. 14 da Resolução ANTT nº 3.695/2011.

Diante das informações dos autos e levando-se em consideração a forte dependência da FNSTC das malhas ferroviárias adjacentes, como acima mencionado, foi proposta a celebração de Termos Aditivos consensuais com as concessionárias vizinhas à FNSTC, de modo a mitigar possíveis entraves contratuais e conferir maior segurança jurídica ao futuro subconcessionário.

Após as contribuições advindas da Audiência Pública, a ANTT definiu por estabelecer o limite tarifário máximo a ser exigido pelo exercício do Direito de Passagem, o que se mostra mais aderente ao marco regulatório vigente, como se denota da Lei 10.233/2001:

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 infraestrutura de transportes, exercidas por terceiros, com vistas a

(...)

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.

A proposta comercial para o exercício do Direito de Passagem teve início com o encaminhamento do Ofício nº 097/2015/SUFER, fls. 02/03 à MRS Logística S/A. A proposta comercial foi juntada por meio da Carta nº 714/GCA-MRS/2015, fls. 31/49.

Em ato contínuo, a proposta comercial foi analisada, que por meio da Nota Técnica nº 029/2015/GECOF, fls. 51/60, foram solicitadas informações complementares à MRS Logística S/A. Em resposta ao Ofício nº 202/2015/SUFER, a Carta nº 841/GCA-MRS prestou novas informações. Por sua vez, a Carta nº 691/GREG-MRS/2017 trouxe nova proposta de tarifas de Direito de Passagem.

Em seguida, por meio da nota Técnica nº 037/2018/GEAFI/SUFER, fls. 80/85 realizou a análise técnica das tarifas propostas e concluiu que o valor de R\$4,62 é adequado como tarifa-teto a ser aplicada pela MRS Logística S/A à futura subconcessionária.

Posteriormente, a SUFER, por meio do Despacho GPFER nº 316/2018, analisou o estudo de demanda e propôs volumes assegurados e tempo de trânsito e de licenciamento.

Por meio do Ofício nº 112/SUFER, fls. 90/91, foi encaminhado à concessionária MRS Logística S/A a minuta do Termo Aditivo do Contrato de Concessão, que em resposta apresentou sugestões por meio da Carta nº 429/GREG-MRS/2018.

A SUFER manifestou concordância com as sugestões da MRS Logística S/A, encaminhando as novas versões da minuta do Termo Aditivo ao Contrato de Concessão e do seu anexo à concessionária para manifestação.

A seu turno, a **MRS Logística S.A. concordou com os termos propostos pela ANTT na minuta de Termo Aditivo, conforme se afere da Carta nº 517/GREG-MRS/2018**, de 09 de agosto de 2018, acostada às fls. 123 dos presentes autos.

Pela Nota técnica COPAC/SUFER nº 09/2018, a SUFER analisou a documentação dos autos, juntou a redação final da minuta do Termo Aditivo e seu anexo, e, ao final, propôs a remessa dos autos à Procuradoria Federal junto a esta Agência – PF-ANTT para manifestação.

A PF-ANTT analisou as questões jurídicas, manifestando pela viabilidade jurídica da proposta contante na Nota Técnica COPAC/SUFER nº 09/2018 e na minuta de Termo Aditivo, conforme o Parecer nº 01564/2018/PF-ANTT/PGF/AGU, fls. 117/118.

Após aprovação da minuta pela PF-ANTT, a SUFER, conforme constante no Relatório de fls. 135/139, informa que houve pequena alteração de cunho eminentemente técnico no Anexo da minuta de Termo Aditivo, oportunidade em que foi desconsiderado os volumes assegurados para o ano de 2018 e incluído os volumes do ano de 2023, em razão de o ano de 2018 já estar próximo de seu termo (conferir tabela abaixo). Como salientado, trata-se de questão eminentemente técnica, a qual não necessita de nova valoração jurídica pela PF-ANTT.

Tabela: Volumes assegurados

Margem	Descrição	2019	2020	2021	2022	2023
Direita	Volume (Tu x 10 ⁶)	0,0022	0,0029	0,5878	0,8957	1,2249
	Pares de trem por dia	0,0009	0,0011	0,2646	0,4031	0,5524
Esquerda	Volume (Tu x 10 ⁶)	0,0022	0,0029	0,5878	0,8957	1,2249
	Pares de trem por dia	0,0009	0,0011	0,2646	0,4031	0,5524
Total	Volume	0,0044	0,0058	1,1755	1,7914	2,4497
	Pares de trem por dia	0,0018	0,0022	0,5292	0,8062	1,1049

Conforme apresentado inicialmente no Relatório à Diretoria nº 085/SUFER/ANTT tarifa máxima de referência para o exercício do direito de passagem ficou estabelecida da seguinte forma considerando origem e destino:

TARIFA MÁXIMA DE REFERÊNCIA PARA O DIREITO DE PASSAGEM		
Origem	Destino	Tarifa (R\$/t)
Perequê	Porto de Santos	4,62

Contudo, adicionalmente às informações que subsidiaram o Relatório à Diretor sobreveio o Memorando nº 042/2018/COPAC/SUFER, de 27 de setembro de 2018, por meio do qual a SUFER informa que em atendimento ao Acórdão nº 2195/2018- TCU (Processo nº 1026.071/2017-7) resta necessário ajuste no item 10 do Capítulo II do Anexo ao Termo Aditivo nº com vistas que o parâmetro técnico de tarifa-teto correspondente ao montante 4,62 R\$/t contempla tanto as cargas relacionadas ao mercado doméstico quanto ao comércio exterior, conforme minuta do Termo Aditivo anexa ao memorando.

A SUFER destaca que as demais questões técnicas e operacionais não tratadas no âmbito da minuta de Termo Aditivo ora apresentada serão tratadas por meio de COE a ser firmada mediante livre negociação entre as partes.

III – DA PROPOSIÇÃO FINAL

Diante do exposto, considerando as instruções técnicas e jurídicas supracitadas, VOTO por **DEFERIR** a aprovação da minuta do Termo de Aditivo ao Contrato de Concessão com a MR Logística S.A.

Brasília-DF, 27 de setembro de 2018.


WEBER CILONI
Diretor

ENCAMINHAMENTO:

À Secretaria-Geral (SEGER), para prosseguimento.

Em, 27 de setembro de 2018.

Ass:


LEVINA A MACHADO SILVA
Especialista em Regulação
Levina A Machado Silva
Matrícula 1517765
Especialista em Regulação
Diretoria Weber Ciloni - DWE