

**RELATORIA:**

**DWE**

**TERMO:**

**VOTO À DIRETORIA COLEGIADA**

**NÚMERO:**

**101/2018**

**OBJETO:**

**TERMO ADITIVO PARA A PROPOSTA COMERCIAL PARA O EXERCÍCIO DO DIREITO DE PASSAGEM PELA FUTURA SUBCONCESSIONÁRIA DA FERROVIA NORTE-SUL TRAMO CENTRAL (FNSTC) NA MALHA FERROVIÁRIA CONCEDIDA À FERROVIA TRANSNORDESTINA S/A (FTL).**

**ORIGEM:**

**SUFER**

**PROCESSO (S):**

**50500.223159/2015-22**

**PROPOSIÇÃO  
PF/ANTT:**

**PARECER Nº 01565/2018/PF-ANTT/PGF/AGU.**

**PROPOSIÇÃO DWE:** **POR APROVAR A CELEBRAÇÃO DO TERMO ADITIVO.**

**ENCAMINHAMENTO:** **À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA**

## **I - DAS PRELIMINARES**

Trata-se de submissão da Superintendência de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas (SUFER) de minuta de Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da Concessionária Ferrovia Transnordestina Logística S.A (FTL), 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 FTL, para aprovação da Diretoria Colegiada desta agência.

## II – DOS FATOS

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.

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 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.

### **III – DA ANÁLISE PROCESSUAL**

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.

O Direito de Passagem é 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, 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.

Conforme o art. 3º da Resolução supramencionada, 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 de tais esclarecimentos 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.*

Nesse contexto, e considerando a diretriz de estabelecimento de uma tarifa teto e a consecução do interesse público, apresenta-se a proposta Minuta de Termo Aditivo Contratual à FTL, ora submetida à apreciação desta Diretoria Colegiada.

**A seu turno, a Ferrovia Transnordestina Logística S.A. concordou com os termos propostos pela ANTT na minuta de Termo Aditivo, conforme se afere da Carta nº CEX-DIRCOFT-188-18, de 13 de julho de 2018, acostada às fls. 100 dos presentes autos.**

Ademais, a Procuradoria Federal junto a esta Agência também realizou análise das questões jurídicas da minuta de Termo Aditivo e houve a devida aprovação dos termos propostos, conforme se afere de Parecer nº 01565/2018/PF-ANTT/PGF/AGU (fls. 114/115).

Outrossim, se mostra oportuno salientar 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 PRG.

Tabela: Volumes assegurados

Descrição	Unidade	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Direito de passagem da FNS na malha da FTL</b>	TU 10 <sup>6</sup>	0,28	0,36	0,45	0,54	0,64
<b>Pares de trens/dia</b>	Unid	0,13	0,16	0,20	0,24	0,29

Conforme apresentado inicialmente no Relatório à Diretoria nº 086/SUFER/ANTT, a 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)
Pombinho	Porto de Itaqui	5,73

Contudo, adicionalmente às informações que subsidiaram o Relatório à Diretoria, 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 TC 026.071/2017-7) resta necessário ajuste no item 10 do Capítulo II do Anexo ao Termo Aditivo nº 4, com vistas que o parâmetro técnico de tarifa-teto correspondente ao montante 5,73 R\$/t contemple tanto as cargas relacionadas ao mercado doméstico quanto ao comércio exterior, conforme minuta do Termo Aditivo anexa ao memorando.

Vale destacar 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 firmado mediante livre negociação entre as partes.

**III – DA PROPOSIÇÃO FINAL**

Diane do exposto, considerando as instruções supracitadas, VOTO por APROVAR a minuta de Termo Aditivo ao contrato de concessão com a Ferrovia Transnordestina Logística S.A, proposta pela Superintendência de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas - SUFER. Após aprovação desta Diretoria Colegiada, recomendo o retorno dos autos a SUFER para a tomada das providências necessárias para colher a assinatura do Termo Aditivo pelos representantes da concessionária.

Brasília-DF, 27 de setembro de 2018.



**WEBER CILONI**  
Diretor

**ENCAMINHAMENTO**

À Secretaria-Geral (SEGER), para prosseguimento.

Em, 27 de setembro de 2018.

Ass:



Carlos Eduardo Pereira Duarte  
Matrícula 1438313  
Especialista em Regulação  
Diretoria Weber Ciloni - DWE