

ILUSTRÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DA COMISSÃO PERMANENTE DE LICITAÇÃO DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS – ANTAQ, DOUTOR BRUNO DE OLIVEIRA PINHEIRO,

Ref.: Impugnação ao Leilão n.º 08/2021

FTL – FERROVIA TRANSNORDESTINA LOGÍSTICA S.A., sociedade por ações, inscrita no CNPJ/ME sob o nº 17.234.244/0001-31, com sede na Avenida Francisco Sá, nº 4829, bairro Álvaro Weyne, Fortaleza, Estado do Ceará, e **TOJAL RENAULT ADVOGADOS ASSOCIADOS**, registrado perante a Ordem de Advogados do Brasil – OAB/SP sob o nº. 3434, localizado nesta Capital, na Alameda Itu, 852, 14º Andar – Jardim Paulista, CEP 01421-001 vêm, por seu representante legal abaixo subscrito, com fundamento na Seção VI, do Edital do Leilão nº 08/2021-ANTAQ, item 6.1 e artigo 45, inciso I, alínea b, da Lei Federal nº 12.462/2011, apresentar a presente **IMPUGNAÇÃO AO EDITAL DO LEILÃO N° 08/2021-ANTAQ – MUC59**, consubstanciada nas razões que passa a aduzir.

I. LEILÃO N° 08/2021-ANTAQ

1. O **Leilão n° 08/2021**, promovido pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, visa ao arrendamento portuário de terminal dedicado à movimentação e armazenagem de graneis líquidos, especialmente combustíveis, no Porto de Fortaleza, denominada área **MUC59**.
2. Conforme Seção IV do Edital do Leilão, essa r. Comissão Permanente de Licitação da ANTAQ – CPLA, recebeu, até 7 de outubro, os pedidos de esclarecimentos referentes ao certame e divulgou, no último dia 18, a ata com as respectivas respostas¹.
3. Ocorre que, a despeito dos questionamentos apresentados, as **respostas da CPLA não foram suficientes para esclarecer pontos cruciais relacionados ao empreendimento**.
4. **Como se vê abaixo, especialmente os pontos levantados relativos ao acesso ferroviário não foram devidamente respondidos**, mantendo-se um cenário de incertezas, absolutamente prejudicial para a contratação objetivada:

Os investimentos mínimos listados sob as alíneas ix e x da cláusula 7.1.2.3 dizem respeito à demolição e realocação da linha férrea existente, de titularidade da Ferrovia Transnordestina Logística S.A. (FTL). Em relação a tais investimentos, pergunta-se: 1. Haverá a necessidade de obtenção de anuência da FTL pela Arrendatária ou por outrem, para realização de tais investimentos? 2. A FTL deverá, em alguma instância, aprovar os investimentos e/ou os respectivos projetos de engenharia? 3. A FTL terá a obrigação de fornecer eventuais documentos e informações sob seu domínio, necessários ao licenciamento das obras e implantação do novo traçado? 4. Atualmente, já projetos, ou ao menos premissas, relativos à realocação da linha férrea (por exemplo, informações sobre quantas linhas deverão ser realocadas e qual o desenho das novas linhas)? Se sim, entendemos que tais documentos deverão ser publicizados, a fim de que todos os interessados consigam elaborar propostas informadas sobre os investimentos a serem realizados.

A CPLA não prestará esclarecimentos a pedidos que não tenha relação direta com o conteúdo do Edital e Minuta de Contrato, como dispõe o item 4.2.2 do Edital.

¹ Disponível em <http://web.antaq.gov.br/Sistemas/WebServiceLeilao/DocumentoUpload/Audiencia%2094/MUC59_Esclarecimentos_v2.pdf> (Último acesso em 20/10/21).

5. É apresentada, portanto, com vistas à complementação das informações divulgadas no bojo do Leilão, a presente impugnação, para que essa r. Comissão de Licitação estabeleça, de forma clara e objetiva, que **os investimentos atribuídos ao novo Arrendatário deverão ser executados de forma compatível com as operações atualmente existentes no porto organizado**, de sorte que a demolição e a realocação das linhas férreas existentes, atualmente operadas pela FTL, não interrompam o tráfego, comprometendo a prestação do serviço público de transporte ferroviário de carga.

II. NECESSIDADE DE COMPATIBILIZAÇÃO DAS OBRAS DE IMPLANTAÇÃO DO TERMINAL COM AS OPERAÇÕES JÁ EXISTENTES

6. A **cláusula 7.1.2.3. da minuta do Contrato de Arrendamento** disciplina os investimentos a serem realizados pela Arrendatária. Entre esses investimentos, os **subitens “ix” e “x”** estabelecem como obrigação da Arrendatária a demolição de via férrea alocada no interior do futuro terminal e a realocação de trecho de linha férrea para área adjacente ao terminal:

7.1.2.3 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo, salientando-se que a implantação do novo pátio ferroviário, conforme os incisos “ix” e “x”, não poderá prejudicar a continuidade da operação ferroviária existente:

- ix. Demolição de via férrea existente alocada no interior do futuro terminal; e
- x. Realocação de trecho de linha férrea para área adjacente ao terminal.

7. Não há qualquer previsão, contudo, que trate de aspectos essenciais à concretização desse investimento no tocante à **compatibilização** das obras de implantação a serem realizadas com as operações ora existentes, ponto esse de fundamental importância

não apenas para o arrendamento da área, como para todo o Porto Organizado e usuários do transporte ferroviário de carga, dado que *a integração da matriz ferro-portuária tem o condão de desempenhar papel importante no potencial logístico brasileiro, aumentando a eficiência do escoamento e, sobretudo, da exportação de cargas e commodities*².

8. Vale aqui lembrar que os ramais a serem demolidos e realocados são **ramais operacionais**, que atendem terminais instalados dentro da área do porto organizado. Eventual interrupção das operações ferroviárias para a implantação no novo terminal MUC59 prejudicaria, sobremaneira, os demais terminais portuários instalados dentro do porto organizado dependentes do acesso ferroviário.

9. Além disso, é preciso considerar que por se tratar de trecho operacional, a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, no exercício de suas competências enquanto entidade reguladora do setor ferroviário, fixou metas de produção a serem observadas pela FTL, no valor de 15,6 milhões de TKU (Doc. 01), cujo descumprimento pode dar ensejo a penalidades.

10. **Assim, toda e qualquer intervenção nos ramais deve ser previamente discutida com a FTL, para eventuais adaptações técnicas, ajustes de cronograma, alteração da programação de operações na região, tudo com vistas a minimizar os impactos da implantação do Terminal.**

11. Não se deve confundir a compatibilização das operações com a autorização da FTL para a realização dos investimentos. **Não se pretende com a presente impugnação que a Arrendatária seja obrigada a obter anuência da FTL, mas sim que as obras ocorram da forma que melhor atende ao interesse público: com a redução de impactos operacionais.**

² COHEN, Isadora; CARVALHO, Casemiro Tercio; RIOS, Jessica Loyola Caetano; CADEDO, Matheus Silva. Integração ferro-portuária e os efeitos de uma operação verticalizada dos diferentes modais de transporte - Uma análise acerca das externalidades geradas pela operação verticalizada de modais ferroportuários. In: TOJAL, Sebastiao Botto de Barros; SOUZA, Jorge Henrique de Oliveira (Coord.). *Direito e infraestrutura: portos e transporte aquaviário* - 20 anos da Lei no 10.233/2001. Belo Horizonte: Fórum, 2021. v. 1, p. 237-238.

12. Não por outro motivo que o artigo 12, da Lei 10.233/2001, estabelece que *[c]onstituem diretrizes gerais do gerenciamento da infra-estrutura e da operação dos transportes aquaviário e terrestre: (...) II – aproveitar as vantagens comparativas dos diferentes meios de transporte, **promovendo sua integração física e a conjugação de suas operações**, para a movimentação intermodal mais econômica e segura de pessoas e bens.* Em observância a essa previsão, é de suma importância que a minuta do contrato de arrendamento que será celebrado já especifique que a integração e a conjugação das operações se dará respeitando a continuidade da prestação do serviço de transporte ferroviário durante a implantação do Terminal.

13. A título de exemplo dos possíveis impactos negativos que a ausência de compatibilização da execução das obras com a operação atualmente existente, vale registrar que o GRUPO VOTORANTIM já realizou investimentos da ordem de R\$ 9,58 milhões em projeto de parceria com a FTL para a modernização de 229 (duzentos e vinte e nove) vagões do tipo fechados para transporte de suas cargas nessa região:



14. Justamente em razão da importância do transporte ferroviário de carga hoje realizado pela FTL, o GRUPO VOTORANTIM juntou aos autos declaração (SEI nº 1294177), evidenciando tanto a relevância do serviço público essencial de movimentação de carga realizado pela FTL, quanto a ordem do prejuízo que poderá ocasionar a eventual paralisação desses serviços em razão da compatibilização ora postulada:

Declara, ainda, que somente no ano de 2020 a FTL transportou 256.000 toneladas de coque e cimento da VOTORANTIM, valendo-se, para tanto, do Porto de Mucuripe e do Pátio de Mucuripe. Ademais, a empresa mantém contrato com a Concessionária para o transporte de 24 mil toneladas por mês de insumos (escória, calcário, coque e clínquer) com parte expressiva oriunda do Porto do Mucuripe.

Destarte, **eventual paralisação dos serviços de transporte** que lhe são prestados pela Concessionária em virtude da necessidade de reinstalação das vias férreas localizadas no “Pátio de Triagem” **causará prejuízos significativos às suas atividades**, diante da extrema dependência do modal ferroviário.

15. Denota-se, dessa forma, a insegurança jurídica e a imprevisibilidade a que estão submetidos a FTL, ora impugnante, e os demais usuários do porto organizado que dependem do modal ferroviário para o transporte de mercadorias em decorrência da negativa de resposta dessa r. Comissão de Licitação aos pedidos de esclarecimentos referentes ao certame.

16. Imprescindível, portanto, a **complementação das informações divulgadas** no bojo do Leilão ora impugnado, a fim de **esclarecer que a Arrendatária deverá compatibilizar as obras de implantação do MUC59, especialmente as de demolição e realização dos ramais ferroviários com as operações já existentes nos terminais do Porto de Mucuripe.**

IV. PEDIDOS

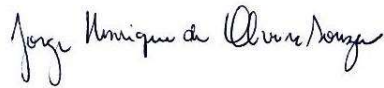
17. Diante de todo o exposto, requer seja acolhida a presente IMPUGNAÇÃO AO EDITAL, a fim de se deixar registrado que **a realização das obras previstas nos subitens “ix” e “x” do item 7.1.2.3 da minuta do Contrato de Arrendamento deve ser previamente discutida com a FTL e, se necessário, com a respectiva agência reguladora do transporte terrestre, a ANTT, para que haja a devida compatibilização com as operações existentes**, evitando-se a paralisação da operação nas linhas férreas,

observando-se, no mínimo, as normas ferroviárias vigentes (Doc. 02), o método construtivo e o *layout* ora apresentado (Doc. 03).

Termos em que, protestando pela posterior juntada do instrumento de mandato em até 15 (quinze) dias, conforme disposição do art. 104, § 1º, do Código de Processo Civil,

Pedem e esperam deferimento.


São Paulo, 21 de outubro de 2021.



FTL – FERROVIA TRANSNORDESTINA LOGÍSTICA S.A.

JORGE HENRIQUE DE OLIVEIRA SOUZA

OAB/SP Nº 185.779



TOJAL RENAULT ADVOGADOS ASSOCIADOS

SEBASTIÃO BOTTO DE BARROS TOJAL

OAB/SP Nº 66.905