



Procedimento Administrativo nº 1.00.000.00.4541/2017-16

RECOMENDAÇÃO

O **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL (MPF)**, pelo Subprocurador-geral da República, pelo Procurador Regional da República e pelos Procuradores da República signatários, no uso de suas atribuições constitucionais e legais, com amparo nos artigos 127 e 129, da Constituição Federal (CF), artigos 1º, *caput*, 2º, *caput*, 5º, I, II, III, IV e V, 6º, XX e 8º, VII da Lei Complementar 75, de 20 de maio de 1993, e

CONSIDERANDO a competência da União para explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão os serviços de transporte ferroviário consoante o artigo 21, inciso XII, alínea “d”, da CF;

CONSIDERANDO a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável decidida em reunião na sede das Nações Unidas em Nova York de 25 a 27 de setembro de 2015, a respeito dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável globais¹; dentre eles o objetivo 9. Construir infraestruturas resilientes, promover a industrialização inclusiva e sustentável e fomentar a inovação, ligados ao transporte ferroviário e objeto de acompanhamento pela Procuradoria-Geral da República;

¹ Informação obtida no site: <https://nacoesunidas.org/pos2015/agenda2030/>, consulta em 25/2/2019.



I. A CONCESSÃO DA FERROVIA NORTE-SUL

CONSIDERANDO a concessão da Ferrovia Norte-Sul à Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. por meio do Decreto 94.813, de 1º/9/1987; a manutenção das concessões, permissões e autorizações decretadas pelo Presidente da República mediante Decretos sem número de 15 de fevereiro de 1991 e de 15 de dezembro de 1992; a ratificação dessa concessão por meio do contrato de concessão assinado em 8/6/2006 com a União, por intermédio da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), que estabeleceu a vigência de 50 anos, prorrogável por mais 50, a contar de 29 de janeiro de 1988²

CONSIDERANDO o teor do artigo 8º da Lei nº 11.297, de 2006, com a redação dada pela Lei nº 11.772, de 2008, o qual dispõe: “A construção, uso e gozo da EF-151, denominada Ferrovia Norte-Sul, de titularidade da VALEC-Engenharia, Construções e Ferrovias S.A, dar-se-ão no trecho ferroviário que liga os Municípios de Belém, no Estado do Pará, e Panorama, no Estado de São Paulo.”, cujo traçado projetado tem a extensão de 2.760km³;

CONSIDERANDO que a Ferrovia Norte-Sul é uma ferrovia longitudinal concebida com os seguintes objetivos⁴: a) estabelecer alternativas mais econômicas para os fluxos de carga para o mercado consumidor; b) induzir a ocupação econômica do cerrado brasileiro; c) favorecer a multimodalidade; d) conectar a malha ferroviária brasileira; e) promover uma logística exportadora competitiva, de modo a possibilitar o acesso a portos de grande capacidade e f) incentivar investimentos, que irão incrementar a produção, induzir processos produtivos modernos e promover a industrialização;

2 http://portal.antt.gov.br/html/objects/_downloadblob.php?cod_blob=2726

3 Mapa do subsistema ferroviário nacional:

http://www.antt.gov.br/backend/galeria/arquivos/mapa_subsistema_ferroviano_federal_a0.pdf

4 <http://www.valec.gov.br/ferrovias/ferrovia-norte-sul/a-ferrovia-norte-sul>, consulta em 21/2/2019.



I.I. SUBCONCESSÃO DE TRECHOS DA FERROVIA NORTE-SUL

CONSIDERANDO que a concessionária poderá efetuar a subconcessão de trechos da ferrovia concedida, observado o disposto no art. 26 da Lei nº 8.987, de 13/2/1995 e a autorização da Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT) conforme a Deliberação Nº 142, de 25/5/2006;

CONSIDERANDO que a concessão da Ferrovia Norte-Sul no trecho a ser subconcedido pelo edital de licitação 2/2018 da ANTT, situado entre Porto Nacional/TO e Estrela D'Oeste/SP, foi outorgada pela Lei 11.772/2008 para a Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.;

CONSIDERANDO que a Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. é a empresa pública que detém a autorização para tráfego público ferroviário de cargas (resoluções ANTT n. 4.363/2014 e 4.596/2015) no trecho de 855 km situado entre Porto Nacional/TO e Anápolis/GO e que já acompanha e monitora usuários que trafegam pela Ferrovia Norte-Sul desde fevereiro de 2015;

CONSIDERANDO que as obras de construção da ferrovia foram iniciadas em 1987 e que, na atualidade, está pronto e operacional o trecho entre Açailândia/MA e Anápolis/GO, com cerca de 1.550 km e que estão em andamento as obras do trecho Ouro Verde de Goiás/GO - Estrela D'Oeste/SP, que tem 682 km;

CONSIDERANDO o histórico de vícios identificados pelo TCU, em afronta ao disposto no §2º do art. 26 da Lei 8.987/1995, no contrato de subconcessão 33/2007, outorgado à Vale S.A., e que geraram passivos jurídicos e econômicos em desfavor da União, no trecho ferroviário compreendido entre Açailândia/MA e Porto Nacional/TO (720 Km), denominado Ferrovia Norte-Sul tramo norte (TC 014.907/2015-1);

CONSIDERANDO a recomendação feita pelo TCU à Valec, por meio do item 9.7.1 do Acórdão 2.313/2015-TCU-Plenário, para avaliar a conveniência em se dar continuidade à subconcessão 33/2007 outorgada à Vale



S.A, no trecho ferroviário compreendido entre Açailândia/MA e Porto Nacional/TO, denominado Ferrovia Norte-Sul tramo norte, diante do novo cenário de concessões ferroviárias do país e dos impasses jurídicos e econômicos para a União;

I.II. SUBCONCESSÃO DO TRECHO ENTRE PORTO NACIONAL/TO E ESTRELA D'OESTE/SP

CONSIDERANDO que os riscos identificados pelo TCU no contrato de subconcessão 33/2007 (TC 014.907/2015-1) do tramo norte, como os referentes à responsabilidade por passivos ambientais e invasões de faixas de domínio se repetem na minuta do contrato que acompanha o Edital de Concorrência Internacional N° 02/2018 da ANTT referente à subconcessão do tramo central da Ferrovia Norte-Sul compreendido entre Porto Nacional/TO e Estrela D'Oeste/SP (TC 026.071/2017-7);

CONSIDERANDO que a subconcessão de serviço público de exploração da infraestrutura da Estrada de Ferro (EF-151), no trecho compreendido entre Porto Nacional/TO e Estrela D'Oeste/SP, denominado pela ANTT por Ferrovia Norte-Sul Tramo Central (FNSTC) faz parte do Programa de Investimento em Logística (PIL) segunda etapa para ferrovias, concebido pelo Governo Federal em 2015;

CONSIDERANDO a autorização da subconcessão da EF-151, no trecho ferroviário compreendido entre os Municípios de Porto Nacional/TO e Estrela d'Oeste/SP, da lavra do Ministro-Substituto dos Transportes, Portos e Aviação Civil por meio do Despacho N° 12, de 9 de março de 2018;

CONSIDERANDO que o processo da outorga está sendo conduzido pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) sob a forma de concessão comum, regida pelas Leis 13.334/2016; 8.987/1995; 9.074/1995; 10.233/2001; 9.491/1997 e, subsidiariamente pela Lei 8.666/1993, e demais normas vigentes sobre a matéria;



CONSIDERANDO o Edital de Concorrência Internacional Nº 02/2018 referente a “Subconcessão para a prestação do serviço público de transporte ferroviário de cargas associado à exploração da infraestrutura ferroviária, no trecho compreendido entre Porto Nacional/TO – Estrela d'Oeste/SP, nos termos da Lei Federal nº 10.233, de 5 de junho de 2001”, também chamado de Ferrovia Norte-Sul Tramo Central (FNSTC);

II. O MODELO DE EXPLORAÇÃO FERROVIÁRIA

CONSIDERANDO que a política pública de transporte ferroviário é imprescindível para o fortalecimento e a diversificação da infraestrutura nacional, e tem impacto direto na redução de custos de investimentos e na oferta de serviços públicos de qualidade;

CONSIDERANDO que as decisões e atos do poder público exigem fundamentação técnica que justifique a adequação aos seus objetivos e a vantajosidade ao interesse público, em obediência ao princípio da motivação que rege a Administração Pública;

CONSIDERANDO o papel do Poder Público na promoção de um ambiente competitivo e que favoreça a prestação de serviços públicos eficientes e de qualidade, além da redução dos custos logísticos aos seus usuários;

CONSIDERANDO o objetivo do Programa de Parceria de Investimentos (PPI), previsto na Lei. Nº13.334/2016, de “promover ampla e justa competição na celebração das parcerias e na prestação dos serviços”;

CONSIDERANDO que, embora as concessões da malha ferroviária tenham sido efetivadas de modo regionalizado, é imperioso ao Poder Público estabelecer política pública integrada de transporte, que considere a conectividade das malhas e dos modais de transporte;

CONSIDERANDO que a velocidade média comercial (VMC), segundo o Anuário Estatístico da ANTT, foi de 16,71 Km/h no Brasil, no



ano de 2017⁵, enquanto, nos Estados Unidos a velocidade média operacional no tráfego de carga foi de 80,0 km/h⁶ em 2013;

CONSIDERANDO o teor da Recomendação: “6 a)” exarada pelo Tribunal de Contas Europeu em 2016⁷: “O financiamento do MIE centrar-se-á em projetos com um elevado valor acrescentado para a UE. Os fundos afetados aos projetos da RTE-T ao abrigo do recentemente criado MIE encontrar-se-ão disponíveis apenas para projetos que cumpram o Regulamento RTE-T, ou seja, que permitam uma velocidade de 100 Km/h, 22,5t de carga por eixo e comboios de 740m de comprimento. O resultado consistirá na melhoria das condições das operações de transporte ferroviário de mercadorias.”;

CONSIDERANDO que, a perdurar a velocidade média do modal ferroviário existente, o Brasil ficará condenado ao atraso do desenvolvimento econômico pela lentidão, injustificável, no escoamento dos bens a serem transportados;

CONSIDERANDO o elevado risco moral decorrente do modelo atual de exploração do transporte ferroviário, de caráter verticalizado com os indesejados entraves ao direito de passagem que permite à concessionária determinar o tipo de carga que quer transportar (em geral, vinculada aos negócios da empresa), em detrimento do transporte de carga geral, e cujos fretes têm como base os do transporte rodoviário, pela ausência de competição ensejada pelo modelo vertical;

CONSIDERANDO que a manutenção do modelo vertical de concessão (gestão da infraestrutura + prestação do serviço) reforça o monopólio do setor de transporte de cargas por ferrovia em prejuízo da competitividade prevista no art. 29, inciso XI da Lei 8.987/1995, da modicidade tarifária prevista no art. 6º, §1º da Lei 8.987/1995, e do direito de

5 Informação obtida no autos do processo no Tribunal de Contas da União (TCU) TC 026.071/2017-7 (pág. 21).

6 Benzi, Joyce Felisbina Carpanez. Avaliação da capacidade operacional rodoviária de uma passagem em nível. Dissertação de Mestrado. Unicamp. 2014.

7 Tribunal de Contas Europeu. Relatório Especial nº 08, O transporte ferroviário de mercadorias na UE ainda não está no rumo certo. Luxemburgo. União Europeia 2016.



passagem como também o acesso à infraestrutura ferroviária por operador independente e de tráfego mútuo conforme o art. 9º, inciso III, da Lei nº 13.448/2017;

CONSIDERANDO a existência de alternativas ao modelo de exploração ferroviária atualmente adotado, como o modelo de exploração horizontal que segrega a exploração da infraestrutura e dos serviços de transporte ferroviários a diferentes agentes; a possibilidade de implantação de modelo de exploração horizontal de forma gradual, com a incorporação de ferrovias à medida que seus contratos de concessão forem vencendo;

CONSIDERANDO a edição do Decreto nº 8.129/2013, de 23 de outubro de 2013, revogado pelo Decreto nº 8.875/2016, que configurou iniciativa do Governo Federal de implantação do modelo horizontal de exploração ferroviária no país, ao instituir a política de livre acesso ao Subsistema Ferroviário Federal;

CONSIDERANDO que a empresa VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S.A, detém atualmente a capacidade operacional da Ferrovia Norte-Sul – Tramo Central e já arcou com praticamente todos os investimentos necessários à sua infraestrutura;

CONSIDERANDO a importância da integração da malha ferroviária à infraestrutura portuária, a fim de viabilizar a exploração do transporte ferroviário e contribuir para a redução dos custos logísticos com a ampliação do acesso ao setor portuário pelos bens produzidos no país;

III. O INVENTÁRIO DOS BENS PÚBLICOS OBJETO DA SUBCONCESSÃO

CONSIDERANDO que a Lei 8.987/1995 prevê em seu art. 31, inciso II que “incumbe à concessionária: (...) II – manter em dia o inventário e o registro dos bens vinculados à concessão”; e também dispõe em seu art. 18, inciso X, que “o edital de licitação será elaborado pelo poder concedente (...) e conterá, especialmente: (...) X - a indicação dos bens reversíveis”;



CONSIDERANDO que a informação sobre o estoque de bens existentes, bem como seu estado de conservação, é fator crucial para determinação da atratividade do negócio, com reflexo direto na precificação dos possíveis interessados na subconcessão;

CONSIDERANDO o evidente conflito de interesse previsto no item 3, 3.1, (vii) da Minuta de Contrato de Subconcessão do Edital, que atribui à futura subconcessionária a obrigação de promover o levantamento dos bens da subconcessão no prazo de 365 dias contados da data de assunção; inclusive dos bens reversíveis, dando ao particular o direito de quantificar bens e valores públicos;

CONSIDERANDO que os bens reversíveis objeto da subconcessão do tramo central da Ferrovia Norte-Sul, entre Porto Nacional/TO e Estrela D'Oeste/SP, não se encontram inventariados, e que a minuta de contrato que acompanha o edital 2/2018 da ANTT transfere para o particular a obrigação de fazê-lo, reforçando a assimetria informacional em desfavor da União;

CONSIDERANDO que a autorização para levantamento de inventário *a posteriori* tem gerado importantes conflitos, inclusive judiciais, em diversas concessões públicas, tais como telecomunicações, ferrovias (RFFSA) e energia;

IV. O DIREITO DE PASSAGEM

CONSIDERANDO a garantia do direito de passagem à Ferrovia Norte-Sul – Tramo Central pelas malhas ferroviárias adjacentes, como condição imprescindível à viabilização econômica e operacional do projeto de investimento para sua exploração, tendo em vista o modelo vertical monopolista adotado no setor ferroviário;

CONSIDERANDO que a Lei nº10.233/01 estabelece como atribuição da ANTT em seu Art. 25 “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”;

CONSIDERANDO que a ausência de regulação econômica do direito de passagem pela ANTT desincentiva a criação e o estímulo do transporte ferroviário por Operadores Ferroviários Independentes (OFI); e que no caso do trecho a ser subconcedido da Ferrovia Norte-Sul, entre Porto Nacional/TO e Estrela D’Oeste/SP, prejudica os potenciais usuários da ferrovia e infringe o disposto no art. 25, inciso V, da Lei 10.233/2001;

CONSIDERANDO a solução implementada pela ANTT com vistas à garantia do direito de passagem da Ferrovia Norte-Sul – Tramo Central pelas ferrovias adjacentes, que consistiu na alteração unilateral do contrato relativo a cada concessão que detém ferrovias interconectadas à Ferrovia Norte-Sul – Tramo Central;

CONSIDERANDO que a definição de tarifa teto e da reserva de capacidade operacional para direito de passagem estabelecidas nos Termos Aditivos aos contratos de concessão celebrados com as concessões adjacentes à Ferrovia Norte-Sul - Tramo Central limitam-se aos 5 (cinco) primeiros anos da subconcessão, e não abrangem cargas com destinação doméstica, que representam o principal fluxo de cargas a ser movimentado pela subconcessionária;

CONSIDERANDO que as incertezas geradas quanto à garantia do direito de passagem da Ferrovia Norte-Sul – Tramo Central apresentam elevado risco de conferir vantagem competitiva desproporcional no certame licitatório às concessionárias que exploram ferrovias adjacentes ao trecho a ser subconcedido, uma vez que o direito de passagem depende de acordo com essas concessionárias;

V. A ISONOMIA NO CERTAME LICITATÓRIO



CONSIDERANDO que o Art. 3º da Lei nº 8.666/93 estabelece que a licitação deve garantir “o princípio constitucional da isonomia e da seleção da proposta mais vantajosa para a administração”, cujo objetivo é promover a competitividade por meio da participação do maior número possível de interessados no certame;

CONSIDERANDO o risco de direcionamento decorrente do conjunto de particularidades contidas no edital de licitação 2/2018 da ANTT que possibilitam vantagem competitiva no certame aos concorrentes que viabilizam o acesso dessa ferrovia aos portos, em afronta aos princípios da impessoalidade, moralidade e da proposta mais vantajosa para a Administração;

CONSIDERANDO que a ausência de regulação para o efetivo exercício do direito de passagem de cargas domésticas no trecho a ser subconcedido pela licitação 2/2018 da ANTT, decorrente do transporte de carga entre malhas adjacentes, prejudica a competitividade e a atratividade do leilão;

VI. O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

CONSIDERANDO as vantagens do transporte ferroviário de passageiros, como maior eficiência energética, menor poluição, e maior capacidade e segurança para os usuários;

CONSIDERANDO a eventual diminuição de custos para o cidadão-usuário, advinda de uma maior competição entre os modais de transporte de passageiros;

CONSIDERANDO a ausência de estudos de demanda e a ausência de regulação para segmentos viáveis de transporte de passageiros no trecho a ser subconcedido da Ferrovia Norte-Sul situado entre Porto Nacional/TO e Estrela D'Oeste/SP;

CONSIDERANDO que a ratificação da concessão da Ferrovia Norte-Sul, por meio do contrato de concessão assinado em 8/6/2006 com a



União, por intermédio da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), estabeleceu cláusula explícita dentro das obrigações da concessionária:

“Assegurar, a qualquer operador ferroviário, durante a vigência do presente contrato, a passagem de até 2 (dois) pares de trens de passageiros, por dia, em trechos com densidade anual de tráfego mínima de 1.500.000 TKU/Km”;

CONSIDERANDO o papel do Poder Público na elaboração de análises e estudos técnicos que visem à maximização dos ganhos para a sociedade da utilização da infraestrutura ferroviária;

CONSIDERANDO as discussões e estudos realizados pelo Ministério dos Transportes no âmbito do Programa de Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros⁸, com o objetivo de promover a integração regional, desenvolver empreendimentos e serviços ao longo do trecho, e reduzir a ociosidade de trechos ferroviários;

CONSIDERANDO a proximidade à Ferrovia Norte-Sul (Tramo Central) de cidades relevantes, como Anápolis (GO) e Porto Nacional (TO), com suposta demanda reprimida do transporte ferroviário de passageiros;

VII. ALOCAÇÃO DE RISCOS E PASSIVOS AMBIENTAIS

CONSIDERANDO o risco de atraso nas obras sob responsabilidade da VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S.A para a conclusão da Ferrovia Norte-Sul – Tramo Central, em vista de paralisações recentes e de eventuais futuras decorrentes de determinações judiciais⁹, e seu potencial impacto para o início das operações ferroviárias pelo subconcessionário vencedor da licitação;

CONSIDERANDO que o Art. 26, §2 da Lei nº 8.987/95 determina que “o Subconcessionário se sub-rogará em todos os direitos e obrigações da subconcedente, dentro dos limites da subconcessão”;

8 http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/22759/Programa_de_Resgate_do_Transporte_Ferrovuario_d_e_Passageiros__Trens_Regionais.html

9 Ação Civil Pública nº 0000997-94.2015.403.6124 – 1ª Vara Federal da Subseção Judiciária de Jales/SP



CONSIDERANDO que a alocação inadequada de riscos de engenharia e de passivos ambientais na minuta do contrato que acompanha o edital 2/2018 da ANTT em desfavor da União infringe o disposto no §2º do art. 26 da Lei 8.987/1995;

CONSIDERANDO a alocação inadequada de riscos jurídicos em desfavor da União, contidos no item 27.2 da minuta do contrato de concessão que acompanha o edital 2/2018 da ANTT, desfiguram o conceito de concessão de serviço público "por sua conta e risco" previsto no art. 2º, inciso II, da Lei 8.987/1995;

CONSIDERANDO que resta pendente de apreciação pelo Plenário do TCU recurso, apresentado pelo Ministério Público de Contas em face do Acórdão 2.195/2018-TCU-Plenário, com o pedido de rejeição do processo de desestatização, materializada pelo edital 2/2018 da ANTT, relativo à subconcessão de trecho ferroviário de 1.537 km compreendido entre Porto Nacional/TO e Estrela d'Oeste/SP, denominado de Ferrovia Norte-Sul tramo central (FNSTC);

CONSIDERANDO que, segundo inciso VI, art. 24, do Decreto nº 4.130/2002, são atribuições comuns aos Diretores da agência “contribuir com subsídios para proposta de ajustes e modificações na legislação, necessários à modernização do ambiente institucional de atuação da ANTT”;

CONSIDERANDO, portanto, que cabe à agência, tendo em vista sua expertise, oferecer ao Ministério da Infraestrutura elementos técnicos capazes de auxiliá-lo na tomada de decisão;

RECOMENDA ao Ministro de Infraestrutura:

- a) que justifique a escolha do modelo vertical, em detrimento do modelo horizontal, para a exploração da Ferrovia Norte Sul – Tramo Central, apresentando, inclusive, os estudos e documentos que subsidiaram essa decisão;



- b) que justifique a ausência de previsão de transporte ferroviário de passageiros na exploração da Ferrovia Norte Sul – Tramo Central, apresentando, inclusive, os estudos e documentos que subsidiaram essa decisão;

RECOMENDA ao Diretor-Geral da ANTT

- a) que suspenda a licitação da subconcessão da Ferrovia Norte Sul – Tramo Central enquanto não forem definidos e implementados mecanismos suficientes e adequados que garantam a efetividade do direito de passagem aos usuários que provêm da Ferrovia Norte-Sul – Tramo Central nas ferrovias adjacentes, em razão do risco de direcionamento decorrente do edital de licitação 2/2018 da ANTT que possibilita vantagem competitiva no certame aos concorrentes que viabilizam o acesso desses usuários aos portos, em afronta aos princípios da impessoalidade, moralidade e da proposta mais vantajosa para a Administração;
- b) que suspenda a licitação da subconcessão da Ferrovia Norte Sul – Tramo Central, até que tenha sido concluído levantamento prévio do inventário da concessão, especificando as características técnicas e o estado de conservação e operação do conjunto de bens cuja posse será transferida pela interveniente subconcedente à subconcessionária;
- c) que reavalie a possibilidade de atribuir ao subconcessionário a ser contemplado no certame licitatório da Ferrovia Norte Sul – Tramo Central, a responsabilidade pela conclusão das obras ainda não concluídas pela VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S.A;

Com base no artigo 11, § 1º, da Resolução CNMP n.º 164/2017, faz-se impositivo constar que a presente recomendação não esgota a atuação do MPF sobre o tema, não excluindo futuras recomendações ou outras



iniciativas com relação aos agentes públicos responsáveis, bem como com relação aos entes públicos e privados com responsabilidade e competência no objeto, especialmente no que se refere à responsabilização dos agentes públicos por atos passados e, eventualmente, futuros nos campos criminais, da improbidade administrativa e civil, inclusive mediante o manejo das medidas necessárias para a eventual recomposição do erário frente ao desfalque de valores eventualmente malversados.

Por fim, consigna o prazo máximo de **10 (dez) dias úteis** contados do recebimento desta Recomendação, para que o Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres comunique se acatará as providências recomendadas.

Brasília, 27 de fevereiro de 2019.

AUGUSTO ARAS
SUBPROCURADOR-GERAL DA REPÚBLICA
COORDENADOR DA 3ª CCR

THIAGO LACERDA NOBRE
PROCURADOR DA REPÚBLICA
COORDENADOR DO GT- TRANSPORTES – 3ª CCR

OSMAR VERONESE
PROCURADOR DA REPÚBLICA

FERNANDO DE ALMEIDA MARTINS
PROCURADOR DA REPÚBLICA



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL

Assinatura/Certificação do documento **PGR-00107079/2019 RECOMENDAÇÃO nº 1-2019**

.....
Signatário(a): **FERNANDO DE ALMEIDA MARTINS**

Data e Hora: **27/02/2019 16:08:52**

Assinado com login e senha

.....
Signatário(a): **ANTONIO AUGUSTO BRANDAO DE ARAS**

Data e Hora: **27/02/2019 15:30:56**

Assinado com certificado digital

.....
Signatário(a): **THIAGO LACERDA NOBRE**

Data e Hora: **27/02/2019 16:47:23**

Assinado com certificado digital

.....
Signatário(a): **OSMAR VERONESE**

Data e Hora: **27/02/2019 17:48:42**

Assinado com login e senha

.....
Acesse <http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento>. Chave F24EC618.288EAF10.D9DBEBD9.AFF24013