



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DAB

RELATORIA: Diretoria Alessandro Baumgartner - DAB**TERMO:** Voto à Diretoria Colegiada**NÚMERO:** 019/2026**OBJETO:** 1º Chamamento Público para Autorização de Exploração da Infraestrutura Ferroviária do Corredor Minas-Rio**ORIGEM:** Superintendência de Transporte Ferroviário - SUFER**PROCESSO (S):** 50505.015039/2026-66**PROPOSIÇÃO PF/ANTT:** Parecer Nº 00064/2026/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 41972819)**ENCAMINHAMENTO:** À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

1. EMENTA

VOTO. TRANSPORTE FERROVIÁRIO. 1º CHAMAMENTO PÚBLICO. AUTORIZAÇÃO FERROVIÁRIA. CORREDOR FERROVIÁRIO MINAS-RIO. MARCO LEGAL DAS FERROVIAS (LEI Nº 14.273/2021). EXPLORAÇÃO MEDIANTE CONTRATO DE ADEÇÃO. ESTRUTURAÇÃO EM DOIS LOTES. VALOR MÍNIMO DE OUTORGA SIMBÓLICO ANTE A NECESSIDADE DE INVESTIMENTOS MASSIVOS. INTEROPERABILIDADE. ANÁLISE TÉCNICA E JURÍDICA CONVERGENTES. PELO DEFERIMENTO.

2. DO OBJETO

2.1. Trata-se da análise e deliberação acerca da proposta de realização do **1º Chamamento Público para Autorização de Exploração da Infraestrutura Ferroviária do Corredor Minas-Rio**, bem como a aprovação do respectivo Contrato de Autorização, nos termos do Edital de Autorização nº 001/2026.

2.2. O Contrato tem por objeto a outorga de autorização, em regime privado, para a prestação do serviço público de transporte ferroviário, associada à gestão da infraestrutura ferroviária da malha denominada Rio-Minas, abrangendo os seguintes trechos, de forma alternativa ou cumulativa:

- a) **Lote 1** – Iguatama/MG – Barra Mansa/RJ e Varginha/MG – Lavras/MG, com extensão estimada de 625,868 km; e/ou
- b) **Lote 2** – Barra Mansa/RJ – Angra dos Reis/RJ, com extensão estimada de 107,000 km.

3. DOS FATOS

3.1. O iter processual teve início com as diretrizes emanadas pelo Ministério dos Transportes, por meio do **Ofício nº 226/2026/SNTF (40160828)** e da **Nota Técnica nº 10/2025/DOU-SNTF/SNTF (40107530)**, que estabeleceram as premissas e diretrizes de políticas públicas para a realização do primeiro processo de Chamamento Público no setor ferroviário, com foco na exploração, em regime de autorização e direito privado, de trechos ferroviários ociosos ou desativados inseridos no **Corredor Minas-Rio (Iguatama/MG–Barra Mansa/RJ, Varginha/MG–Lavras/MG e Barra Mansa/RJ–Angra dos Reis/RJ)**, sob a égide da Lei nº 14.273/2021.

3.2. Evidencia-se que o objetivo das diretrizes apresentadas pelo Ministério arrima-se na necessidade de mitigar o risco patrimonial decorrente da devolução de ferrovias, além de assegurar a preservação e a recuperação do patrimônio ferroviário federal e de promover a logística e a competitividade nacional. Os documentos mencionados supra estabeleceram balizas essenciais para a execução do Chamamento Público, como prazo de vigência, outorga mínima, a modalidade de oferta, possibilidade de investimentos privados e públicos, cessão de ativos, exigência de projeto de recapacitação e garantia de interoperabilidade com a malha ferroviária existente, acompanhada da **Síntese de Elementos Técnicos para Autorização Ferroviária**, conforme **Nota Informativa (40019595)** acostada aos autos.

3.3. A partir, então, do **Despacho nº 235/2026/SNTF (40160152)** as diretrizes de política pública para a realização do chamamento foram consolidadas, após a correção de mero erro material na **Nota Técnica nº 10/2025/DOU-SNTF/SNTF (40107530)** quanto à omissão de diretrizes relevantes, sendo consolidados os parâmetros de prazo de vigência do contrato de adesão, estabelecido em até 99 anos, o critério de maior oferta de outorga com valor mínimo simbólico (R\$1,00), oferta dos trechos em dois lotes específicos, a possibilidade de conexões ferroviárias e terminais a expensas do autorizatário, cessão de ativos públicos, aplicação de recursos públicos e privados para recomposição da infraestrutura, obrigação de apresentação de projeto executivo de recapacitação no prazo de até 2 (dois) anos e garantia de interoperabilidade com a malha operacional remanescente, especialmente da Malha Centro-Atlântica, realização de market sounding; e qualificação do projeto no Programa de Parcerias de Investimentos – PPI, como forma de conferir prioridade estratégica e maior atratividade ao empreendimento, reforçando o alinhamento do chamamento ao Marco Legal das Autorizações Ferroviárias.

3.4. Deste modo, a **Nota Técnica nº 10/2025/DOU-SNTF/SNTF (40107530)** conclui que o chamamento público constitui instrumento essencial de política pública apto a: (i) prevenir a erradicação de trechos ferroviários de relevância estratégica para a malha ferroviária nacional; (ii) transformar patrimônio público ocioso em ativo econômico e logístico de valor agregado; (iii) preservar e qualificar o interesse público mediante a manutenção da infraestrutura ferroviária; e (iv) induzir novos investimentos privados no setor ferroviário, em alinhamento com as diretrizes de desenvolvimento econômico e sustentável da União.

3.5. Nesse sentido, a Nota recomenda, ainda, à Secretaria Nacional de Transportes Ferroviários do Ministério dos Transportes a formalização das diretrizes operacionais e normativas pertinentes, com seu encaminhamento tempestivo à Agência Nacional de Transportes Terrestres e ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, a fim de viabilizar a implementação coordenada e eficiente das medidas propostas, em consonância com o planejamento estratégico e a política ferroviária nacional.

3.6. No âmbito desta Agência, a Superintendência de Transporte Ferroviário - SUFER procedeu à elaboração da **Nota Técnica nº 2225/2026/CRUMA/GEREF/SUFER/DIR-ANTT (40167178)**, que detalhou a situação fática dos trechos. Identificou-se que a malha em questão sofre com a degradação acentuada da superestrutura e riscos de invasão de faixa de domínio. Paralelamente, em março do ano corrente, realizou-se reunião técnica entre ANTT e DNIT para alinhar a cessão dos bens imóveis e móveis, culminando em manifestação do DNIT favorável ao Termo de Cessão, desde que resguardada a integridade do patrimônio público. Destaca-se que o processo contou com contribuições transversais das gerências (GECOF, GEPEF e GEGEF), assegurando a robustez dos parâmetros econômicos e operacionais necessários.

3.7. Ainda no escopo técnico da construção da proposta inicial da modelagem, a **Nota Técnica 3137/2026/CRUMA/GEREF/SUFER/DIR-ANTT (40931185)** consolida a proposta final do Chamamento Público para autorização da exploração da infraestrutura ferroviária do Corredor Minas-Rio, estruturando as minutas definitivas de Edital e Contrato de Autorização com base nas diretrizes ministeriais apresentadas e no marco legal das ferrovias. O documento confirma a viabilidade técnica e jurídica da outorga, define os parâmetros operacionais essenciais — como dimensionamento do material rodante, transição por cisão contratual, garantias, e exigência de projeto de recapacitação — e prevê a possibilidade de aplicação de recursos voltados à reabilitação do patrimônio ferroviário público, sendo encaminhado a proposta à Procuradoria Federal/ANTT para análise das **minutas do Edital (40397744)** e do **Contrato (40397800)**.

3.8. Em sequência, confere-se o **Ofício nº 84928/2026/DIF/DNIT (40983485)** que apresenta em seu escopo a manifestação do DNIT sobre a minuta do Termo de Cessão de Bens Imóveis no âmbito do Chamamento Público do Corredor Minas–Rio, reconhecendo a adequação jurídica geral do instrumento, por estar alinhado a modelo já aprovado pelas Procuradorias do DNIT e da ANTT, com ressalva pontual quanto à necessidade de exclusão de cláusula incompatível com o regime de autorização ferroviária. Ainda em seu conteúdo, o DNIT esclarece que a precificação dos bens imóveis para cessão onerosa depende de metodologia própria e de procedimentos técnicos específicos (inventário, avaliação e pesquisa de mercado), estimando prazo de até 120 dias para conclusão das análises patrimoniais, e manifesta-se favoravelmente à continuidade regular do processo, observadas as considerações técnicas e ajustes indicados.

3.9. Por fim, em sede de controle de legalidade, a Procuradoria Federal junto à ANTT exarou o **Parecer nº 00064/2026/PF-ANTT/PGF/AGU (41972819)**, apontando a necessidade de ajustes pontuais na minuta do edital. Tais apontamentos foram tecnicamente enfrentados pela **Nota Técnica nº 3783/2026/CRUMA/GEREF/SUFER/DIR-ANTT (41485119)**, que justificou as escolhas regulatórias e saneou as dúvidas jurídicas pertinentes.

3.10. O processo foi devidamente encaminhado à Diretoria Colegiada, acompanhado dos documentos: **Nota Técnica nº 3783/2026 (41485119)**; **Parecer nº 00064/2026/PF-ANTT/PGF/AGU (41972819)**; **Minuta de Edital (41485161)**; **Minuta do Contrato (41485228)**; **Minuta de Deliberação (41749765)**; e **Despacho de Instrução (41749815)**, aptos para a apreciação e votação desta Diretoria Colegiada, bem como posterior submissão ao Tribunal de Contas da União.

É o que se precisava relatar. Passo à análise.

4. DA ANÁLISE PROCESSUAL

DO MODELO DE OUTORGA

4.1. O advento da **Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021**, celebrizada como o Marco Legal das Ferrovias, representou uma ruptura paradigmática na gestão da infraestrutura logística nacional. A transição do rígido modelo de concessões, consubstanciada na Lei nº 8.987/1995, para o regime de autorizações, inseriu o setor ferroviário na órbita do direito privado, com o escopo de atrair investimentos, desburocratizar a expansão da malha e solucionar o crônico problema da ociosidade. Neste novo ecossistema, a exploração econômica dá-se por conta e risco do autorizatário, vigorando a liberdade tarifária e a flexibilidade operacional, restando à Administração Pública o papel de regulador focado na segurança, na interoperabilidade e na repressão a falhas de mercado.

4.2. O passivo histórico do Subsistema Ferroviário Federal (SFF) engloba milhares de quilômetros de vias permanentes subutilizadas ou em estado de abandono. Dados setoriais apontam que malhas concedidas na década de 1990 operam com índices alarmantes de ociosidade — a exemplo da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), com parcelas significativas operando abaixo da capacidade instalada. Diante deste cenário, o Tribunal de Contas da União (TCU), por meio do Acórdão nº 1.667/2022-Plenário, passou a auditar rigorosamente o processo de devolução de trechos ferroviários concedidos, exigindo do Poder Concedente diretrizes claras para evitar a deterioração do patrimônio reversível da União.

4.3. Para enfrentar essa contingência, o **art. 26 da Lei nº 14.273/2021** facultou ao Poder Executivo a instauração de processo de chamamento público visando identificar interessados na assunção de ferrovias não implantadas, ociosas ou em processo de devolução e desativação. O Decreto nº 11.245, de 21 de outubro de 2022, ao regulamentar a norma, atribuiu à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) a competência executória para conduzir os chamamentos públicos, devendo observar as balizas de política pública estatuídas pelo Ministério dos Transportes.

4.4. A instauração do vertente processo de Chamamento Público assenta-se na inovação paradigmática trazida pela Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021, cujo art. 26 conferiu ao Poder Executivo a primazia de ofertar ao mercado, sob a égide do regime de autorização e de direito privado, trechos ferroviários integrantes do Subsistema Ferroviário Federal que se encontram em estado de ociosidade, desativação ou em vias de devolução antecipada. A materialização deste comando no Corredor Minas-Rio, composto por segmentos de inestimável valor estratégico outrora operados pela FCA S/A, cumpre de modo irrepreensível o desígnio de **obstar a dilapidação do patrimônio reversível da União e de reintegrar estes ramais às cadeias logísticas nacionais**.

4.5. Impende destacar que a adoção do modelo de outorga por autorização **obedece estritamente aos princípios da eficiência e da indisponibilidade do interesse público**. Como leciona o professor Celso Antônio Bandeira de Mello, "fácil é ver-se que as prerrogativas inerentes à supremacia do interesse público sobre o interesse privado só podem ser manejadas legitimamente para o alcance de interesses públicos; não para satisfazer apenas interesses ou conveniências tão-só do aparelho estatal, e muito menos dos agentes governamentais", verificando-se a conseqüente "existência de restrições ou sujeições especiais no desempenho da atividade de natureza pública". Sob essa ótica doutrinária, **a modalidade de autorização concebida garante a preservação do patrimônio público reversível e sua adequada utilização estruturada para gerar receitas e externalidades positivas à Administração Pública**. Ademais, a transição destas cargas ociosas para os trilhos atende inequivocamente ao interesse coletivo supremo, **alinhando-se aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Organização das Nações Unidas (ONU) — em especial o ODS 9 (Indústria, Inovação e Infraestrutura) e o ODS 13 (Ação Contra a Mudança Global do Clima) —, por viabilizar uma matriz estrutural pautada na sustentabilidade e na redução drástica da emissão de gases de efeito estufa (GEE)**, na medida em que contribui para a mitigação de gargalos logísticos, promove a redução de acidentes e poluição nas rodovias, propicia uma distribuição otimizada de *commodities* e fomenta ativamente o aumento da produtividade geral da economia nacional.

4.6. Sob o escrutínio do iter processual, constata-se a absoluta adequação da governança e da segregação de competências exigidas pelo Decreto nº 11.245/2022. O Ministério dos Transportes desempenhou adequadamente seu múnus de formulador de política pública por intermédio da **Nota Técnica nº 10/2025/DOU-SNTF/SNTF (40107530)** e do **Despacho nº 235/2026/SNTF (40160152)**, erigindo diretrizes cogentes relativas ao prazo de até 99 anos, à modelagem dividida em dois Lotes independentes e às obrigações de interoperabilidade e investimentos na via. A esta Agência (ANTT), por intermédio de suas áreas especializadas (SUFER, GERE, GEPEF, GEFEF e CRUMA), coube a densa laboração técnica para verter tais diretrizes políticas em rígidos instrumentos de contratação (Edital de Autorização nº 001/2026 e a Minuta de Contrato de Autorização).

DO VALOR SIMBÓLICO DA OUTORGA E LEGITIMIDADE ECONÔMICA

4.7. Avançando-se para a exegese do núcleo econômico e legal da proposta, a adoção do valor simbólico de R\$ 1,00 (um real) como lance mínimo de outorga demandou profunda avaliação. A jurisprudência tutelar do Tribunal de Contas da União, histórica na exigência de matrizes de valoração complexas (como o *WACC - Weighted Average Cost of Capital*), foi devidamente enfrentada pelos estudos encartados nas **Notas Técnicas nº 3137/2026 (40931185) e 3783/2026 (41485119)**. A comprovação indubitável da degradação acentuada da superestrutura evidencia um Valor Presente Líquido (VPL) preliminar estruturalmente negativo, em face dos imensos investimentos de recuperação (CAPEX) demandados. Dessa forma, amparada expressamente pelo art. 30 da Resolução ANTT nº 6.058/2024, **a estipulação do valor mínimo de R\$ 1,00 não configura renúncia de receitas, mas opera como gatilho essencial para viabilizar a atratividade do certame, restando a defesa da economicidade pública plenamente garantida pela formatação de leilão competitivo que tem como critério principal a "maior oferta"**, propiciando adequada revelação de preços (*price discovery*).

4.8. Iguamente robusto é o arcabouço concebido para gerir a eventual injeção de recursos financeiros públicos e a cessão de ativos reversíveis no âmbito de um regime puramente privado. Longe de configurar indevida subvenção operacional ou infração ao art. 36 do diploma ferroviário, a possibilidade de aporte atrela-se, de forma adstrita e impostergável, à "recomposição do patrimônio ferroviário da União". A modelagem institui salvaguardas invioláveis contra aventuras predatórias, limitando os repasses ao teto da indenização calculada pelo DNIT (IN nº 01/2025), **obrigando o proponente a aprovar, em até dois anos, um Projeto Executivo de Recapitação (PREC) e impondo drástica cláusula de amortização compulsória (retenção) em caso de paralisação ou devolução prematura**.

4.9. Ademais, aplaude-se a consolidação jurídica do princípio da **"Fungibilidade Operacional Vinculada"** na transferência de locomotivas e vagões, onde se exigirá da autorizatária a devolução, ao fim da outorga, de capacidade de carga e tração equivalente, sob pena de indenização substitutiva, bem como as imposições de investimento para as integrações físicas *greenfield* e *brownfield* visando conferir interoperabilidade plena com as malhas remanescentes e adjacentes (FCA e MRS Logística).

DA CAPACIDADE ECONÔMICO-FINANCEIRA E MITIGAÇÃO DE RISCOS DE INEXECUÇÃO

4.10. Complementarmente à fixação da outorga em valor simbólico, é imperativo destacar que o certame não desguarnea o Estado quanto à solvência do parceiro privado. Afastando a premissa de que o regime de autorização dispensaria salvaguardas patrimoniais, o Edital prevê rigorosos critérios de qualificação que atuam como filtro de mercado.

4.11. O item 5.14.1, alínea "iv", do Edital exige a comprovação de subscrição de capital social mínimo da SPE prévia à assinatura do contrato. O Anexo 9 materializa esta trava de segurança: para o Lote 1, exige-se Garantia de Proposta superior a R\$ 2,1 milhões e Capital Social de R\$ 43.567.345,60. Para o Lote 2, a Garantia de Proposta é de R\$ 866.634,03, aliada à exigência de capital de R\$ 17.332.680,59. Adicionalmente, a **Cláusula 14.1 da Minuta de Contrato impõe a integralização mínima de 2,5% do valor estimado para indenizações.**

4.12. Essa estrutura mitiga de forma inequívoca o risco de especulação. Se o Poder Público abdica da arrecadação via outorga onerosa, exige, em contrapartida, garantias concretas de que a autorizatária possui a musculatura financeira necessária para suportar a recapacitação da malha.

DA PADRONIZAÇÃO CONTRATUAL E SUPRESSÃO DO USUÁRIO DEPENDENTE

4.13. Outro aspecto de suma importância no aprimoramento da modelagem diz respeito às disposições sobre o "usuário dependente". Nota-se que a minuta contratual inicialmente previa o regramento para essa figura, haja vista a excepcionalidade de atendimento no trecho Garças de Minas–Barra Mansa. Contudo, em prestígio à uniformidade e à eficiência, entendo que seja necessário a **retirada de todas as menções a essa figura do instrumento basilar de outorga**, de forma que seja remanejado para seu respectivo anexo. Essa supressão é essencial para permitir a absoluta padronização das minutas de contrato para todos os chamamentos públicos futuros. Cumpre frisar que as garantias e os deveres relacionados ao usuário dependente não restarão desamparados, **devendo constar e ser disciplinados em instrumento apartado**, como mencionado alhures, alinhando-se à elaboração de normativos específicos sobre direitos e garantias dos usuários de ferrovias.

4.14. O amadurecimento regulatório orienta que o contrato de adesão seja um instrumento padronizado e enxuto. O detalhamento de regras operacionais para resguardar usuários dependentes deve ser tratado em instrumento normativo apartado ou na regulação geral da Agência. Tal medida confere segurança jurídica e isonomia, evitando que alterações futuras nas resoluções da ANTT gerem antinomias operacionais com cláusulas contratuais engessadas.

4.15. Ante o exposto, a fim de cumprir tal objetivo, **foram feitas as seguintes alterações na MINUTA CONTRATUAL (41485228):**

a) Cláusula Primeira - Do Objeto

- **Subcláusula 1.2:** Foi removida a expressão "*com coordenadas*", passando o texto a informar: "*inclusive, municípios e mapa esquemático do traçado*".

b) Cláusula Segunda - Do Prazo da Vigência

- **Subcláusula 2.2.2 (inciso ii):** A redação que citava "*revisão das obrigações complementares do Apêndice D*" foi alterada para "*revisão das obrigações complementares previstas no Caderno de Obrigações*".

c) Cláusula Terceira - Do Termo de Cessão Não Onerosa

- **Subcláusula 3.1:** Foi adicionado o pronome "*este*" e feito um ajuste de plural/singular em referência ao documento do DNIT. A redação original dizia "*elaborados pelo Departamento*". A nova redação diz: "*este elaborado pelo Departamento*".

d) Cláusula Quarta - Possibilidade da Aplicação de Recursos

- **Subcláusula 4.2:** O texto da nova minuta incluiu o número do processo referente à norma, adicionando ao final: "*conforme previsto na Instrução Normativa nº 01/2025-DNIT no Processo 50500.098106/2024-58*". Ademais, o item menciona a fórmula da imagem 6, a fórmula da imagem foi atualizada (Apêndice A do Caderno de Obrigações da Minuta do Contrato) e foi incluída previsão do processo de devolução do trecho.

e) Cláusula Sétima - Remuneração e Transparência (Terminologia Tarifária)

Houve uma alteração sistemática na cláusula, substituindo o conceito de "Tarifas" pelo conceito de "Preços de Serviços":

- **Título da Cláusula:** Mudou de "*DAS TARIFAS*" para "*DOS PREÇOS DE SERVIÇOS*".
- **Subcláusula 7.1:** "*da tarifa de transporte, da tarifa de direito de passagem, da tarifa de tráfego mútuo*" passou para "*do preço de serviços de transportes, dentre eles, direito de passagem, tráfego mútuo*".
- **Subcláusula 7.2:** A expressão "*às tarifas aplicáveis*" mudou para "*ao preços aplicáveis*".
- **Subcláusula 7.3:** "*As tarifas de transporte*" mudou para "*Os preços de serviços de transporte*". No inciso I, "*tabela tarifária referencial*" virou "*tabela referencial*". No inciso II, "*cálculo das tarifas*" virou "*cálculo dos preços de serviços*".
- **Subcláusula 7.4:** "*alteração tarifária referencial*" virou "*alteração referencial de preço de serviço*".
- **Subcláusula 7.5:** O termo "*tabela tarifária*" foi substituído duas vezes por "*tabela de preço de serviço*".
- **Subcláusula 7.6:** "*publicação tarifária anual*" foi alterado para "*publicação da tabela de preço de serviço anual*". Além disso, ao final do texto desta mesma subcláusula, foi **suprimido** o termo "*econômico-financeira*" após a palavra "fiscalização".

f) Reorganização Numérica das Cláusulas Subsequentes

- A antiga Cláusula Décima Terceira, intitulada "**DO COMPARTILHAMENTO DA INFRAESTRUTURA**" (englobando todas as suas subcláusulas 13.1 até 13.6.3, que dispunham sobre o compartilhamento de malha, tráfego mútuo e interoperabilidade com a VLI Logística S/A), foi **totalmente suprimida/deletada** da minuta revisada.
- Em decorrência dessa exclusão, todas as cláusulas subsequentes sofreram renumeração (ex: a Cláusula 14 passou a ser a 13, a 15 virou a 14, e assim sucessivamente).

g) Subcláusula 11.5 (antiga e atual)

- Foi ajustada a referência cruzada no final da frase. Onde lia-se "*de que trata a cláusula 22 deste CONTRATO*", passou a ser "*de que trata a cláusula 21*".

h) Nova Cláusula Décima Terceira - Condições Prévias e Assunção (Antiga 14)

- **Subcláusula 13.2 (Antiga 14.2):** O detalhamento documental para a Data de Assunção foi ampliado. Antes exigia apenas o Laudo de Bens Móveis antes da assinatura. A minuta nova dividiu em dois incisos, inserindo a obrigação do DNIT e alterando a data limite: "*ocorrerá com a entrega: (i) pelo DNIT, do Laudo de Caracterização de Bens Imóveis, elaborado antes da publicação do Edital e anexado ao Termo de Cessão de*

Uso de Bens Imóveis; e (ii) pela atual operadora da malha, do Laudo de Caracterização de Bens Móveis, validado pela ANTT, em até 30 (trinta) dias antes da Data de Assunção, anexado ao Termo de Cessão de Uso de Bens Móveis."

- **Subcláusula 13.6 (Antiga 14.6):** A menção das "metas do Apêndice C" foi corrigida para "metas do Apêndice D".
- **Subcláusula 14.7 (Original):** O parágrafo que dizia "Os prazos constantes no Caderno de Obrigações (Anexo IV) passam a fluir a partir da Data de Assunção" foi integralmente removido.

i) Nova Cláusula Décima Quarta - Da Garantia de Execução (Antiga 15)

- **Subcláusula 14.4 (Antiga 15.4):** A remissão para o índice de reajustamento da garantia foi alterada de "subcláusula 19.2" para a "subcláusula 24.4.3".

j) Nova Cláusula Décima Sexta - Da Segurança (Antiga 17 - "Da Segurança e Qualidade")

- **Título:** A expressão "E QUALIDADE" foi removida do título.
- **Subcláusula 16.1:** A exigência dos parâmetros de "segurança e qualidade" teve o termo "e qualidade" suprimido, focando apenas nos parâmetros de "segurança".

k) Nova Cláusula Décima Nona - Direitos e Deveres da Autorizatória (Antiga 20)

- **Subcláusula 19.1 - IV (Antiga 20.1):** Mais uma remissão cruzada ajustada, de "subcláusula 19.2" para "subcláusula 24.4.3".
- **Subcláusula 19.2 - XXXVII (Antiga 20.2):** A citação referente às obrigações assumidas com dependentes alterou a remissão de "na forma do art. 23 da Resolução ANTT..." para "na forma da Resolução ANTT nº 5.944/2021, quando aplicável", suprimindo o número específico do artigo. Também foi incluída a expressão "quando aplicável" no final do texto.

l) Nova Cláusula Vigésima Quarta - Das Penalidades (Antiga 25)

- **Subcláusula 24.4 (Antiga 25.4):** Em alinhamento com a Cláusula 7, a dosimetria baseada na "média das tarifas praticadas" foi alterada para "média de preço de serviços praticados".
- **Subcláusula 24.6 (Antiga 25.6):** Adicionada a preposição "da" antes da menção à Lei (antes "art. 78-F Lei nº..." e agora "art. 78-F da Lei nº...").

m) Reestruturação do Caderno de Obrigação, itens 1.1 a 1.3 e Apêndices A ao D

4.15.1. Alterações na MINUTA DO EDITAL (41485161):

a) Preâmbulo e Organização do Leilão

- No **Preâmbulo**, a organização da malha ferroviária para o leilão foi alterada de "organizado em três lotes" para "organizados em dois lotes".

b) Item 2.1 - Das Definições

- **Inciso (VIII) - Bens Cedidos:** Na minuta revisada, foi inserida a especificação de que os bens móveis (como vagões, locomotivas e equipamentos) são "de propriedade da FCA S/A", permanecendo os bens imóveis como propriedade da União.
- **Inciso (IX) - Caderno de Obrigações:** A descrição do conteúdo do Caderno de Obrigações foi substancialmente simplificada. A redação original detalhava "Especificações Técnicas Mínimas de infraestrutura, superestrutura e segurança. Compreende, ainda, o Plano de Investimentos, que detalha as intervenções obrigatórias e metas de produção (TKU)...". A versão revisada passou a citar apenas que o caderno consolida "os Indicadores de Segurança Operacional, Compartilhamento de Infraestrutura, Parâmetros Técnicos e o Plano de Investimentos", suprimindo os detalhes anteriores.

c) Item 3 - Remuneração, Transparência e Publicidade (Terminologia Tarifária)

Assim como ocorrido na Minuta de Contrato, a Minuta de Edital passou por uma revisão sistêmica para substituir a terminologia de "Tarifas" por "Preços de Serviços", vejamos as alterações:

- **Subitem 3.6.1:** A remuneração mudou de "recebimento da tarifa de transporte, da tarifa de direito de passagem, da tarifa de tráfego mútuo" para "recebimento do preço de serviços de transportes, dentre eles, direito de passagem, tráfego mútuo".
- **Subitem 3.7 (Título):** Mudou de "Da Transparência e Publicidade das Tarifas" para "Da Transparência e Publicidade dos Preços de Serviços".
- **Subitem 3.7.1:** "tarifas aplicáveis" foi alterado para "preços aplicáveis".
- **Subitem 3.7.2:** "As tarifas de transporte" passou a ser "Os preços de serviços de transporte".
- **Subitem 3.7.3:** O inciso I trocou "tabela tarifária" por "tabela referencial". O inciso II trocou "cálculo das tarifas" e "indicadores adotados" por "cálculo dos preços de serviços" e "indicadores utilizados". O inciso III trocou "histórico tarifário" por "histórico memória de cálculo dos preços de serviços".
- **Subitem 3.7.4:** "alteração tarifária" foi alterado para "alteração de preço de serviço".

d) Item 5.2 e 5.12 - Apresentação da Documentação e Identificação

- **Subitem 5.2.1 (Capas dos Volumes 1, 2 e 3):** O rótulo de identificação obrigatório nos envelopes sofreu alteração na descrição do trecho. Antes exigia-se a inscrição "COMPREENDIDO ENTRE OS MUNICÍPIOS DE ARCOZ/MG E BARRA MANSA/RJ". Na minuta revisada, a exigência passou a ser "COMPREENDIDO OS TRECHOS IGUATAMA/MG-BARRA MANSA/RJ E VARGINHA/MG-LAVRAS/MG OU BARRA MANSA/RJ-ANGRA DOS REIS/RJ".
- **Subitem 5.12.3:** A mesma alteração de identificação do trecho ferroviário acima descrita foi aplicada ao modelo de cabeçalho para interposição de Recurso Administrativo.

e) Item 5.5 - Regras da Proposta e Lotes

- **Subitem 5.5.1.1:** A redação original obrigava a proponente a "assinalar os Lotes de seu interesse e informar o somatório da extensão dos Trecho Ferroviários", impondo que era "obrigatório a todas as Proponentes a inclusão do Lote 1". A minuta revisada simplificou e flexibilizou a regra para: "A Proponente deverá assinalar o Lote de seu interesse, nos termos definidos neste Edital".
- **Antigo Subitem 5.5.1.2:** A regra que exigia que "A Proposta deverá considerar apenas Lotes cujos Trechos Ferroviários sejam contíguos" foi removida/suprimida da minuta revisada (o que causou o rearranjo numérico das alíneas subsequentes da referida cláusula).

f) Item 5.9 - Classificação e Julgamento de Propostas

- **Subitem 5.9.1.4:** O critério para classificação das propostas abertas pelo Diretor da Sessão Pública sofreu uma mudança essencial. Originalmente as propostas seriam classificadas em ordem decrescente "*da soma da extensão quilométrica dos Trechos Ferroviários requeridos*". Na minuta revisada, a regra foi alterada para a classificação em ordem decrescente "*do valor fixo de outorga por Trechos Ferroviários requeridos*".

g) Ajustes Textuais e de Referências

- **Subitem 5.1.1 (incisos iv e vii):** Adição do verbo "*for*" no início das frases referentes às condições de impedimento de participação (ex: "*for pessoa jurídica que...*"; "*for concessionária detentora...*").
- **Subitem 5.17.1:** A referência cruzada de sanção/revogação do leilão foi corrigida. Onde se lia "*Sem prejuízo do disposto no subitem 5.16.3 (II)*", passou a constar "*Sem prejuízo do disposto no subitem 5.16.4 (II)*".

h) Inserido o Apêndice A no Anexo 20 do Edital (Síntese de Elementos Técnicos)

DO ATENDIMENTO ÀS RECOMENDAÇÕES DA PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À ANTT

4.16. Por derradeiro, consigne-se que a **totalidade dos aprimoramentos formais, materiais e acatamentos recomendados pela Procuradoria Federal junto à ANTT - Parecer nº 00064/2026/PF-ANTT/PGF/AGU (41972819) foram acatados e integrados ao feixe documental pela Nota Técnica nº 3783/2026/CRUMA (41485119)**. O saneamento operado introduziu cláusulas essenciais, como a obrigatoriedade de manutenção ininterrupta da Sociedade de Propósito Específico (SPE) ao longo de todo o prazo contratual — concretizando salutar separação patrimonial (*ring-fencing*) — e a lapidação das regras de integralização do capital social mínimo e das garantias de execução atreladas à inflação, fechando as comportas a qualquer arguição de vulnerabilidade editalícia.

4.17. Em suma, as peças instrumentais, os relatórios diagnósticos e os pareceres jurídicos acostados aos autos colmatam todos os requisitos intrínsecos e extrínsecos de validade, caracterizando o certame como legal, legítimo, isonômico e imperioso ao interesse público nacional.

5. DA PROPOSIÇÃO FINAL

5.1. Ante o exposto e à luz da robusta instrução técnica exarada pela Superintendência de Transporte Ferroviário (SUFER) e do crivo de legalidade atestado pela Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT), que cancelaram a conformidade do procedimento em relação ao ordenamento ferroviário pátrio, **VOTO** no sentido de:

a) **APROVAR** a modelagem técnica, econômica, ambiental e jurídica que ampara a realização do 1º Chamamento Público para Autorização de Exploração da Infraestrutura Ferroviária do Corredor Minas-Rio, estruturado nos Lotes 1 e 2, como instrumento material de política pública para mitigação do risco de degradação patrimonial e revitalização logística da malha concedida federal, nos termos estatuidos pelo art. 26 da Lei nº 14.273/2021 e pelo Decreto nº 11.245/2022; e

b) **APROVAR** as versões definitivas da Minuta do Edital de Autorização nº 001/2026 e seus respectivos Anexos, bem como a Minuta do Contrato de Autorização, **com as devidas modificações**, atestando a sua higidez procedimental, a adoção esmerada da modalidade de maior oferta de outorga a partir do valor referencial de R\$ 1,00, as regras de integralização de capital vinculadas à Instrução Normativa nº 01/2025 do DNIT e as disposições que consagram os deveres de interoperabilidade e de apresentação do Projeto Executivo de Recapitação.

c) Em ato contínuo, **APROVAR** o encaminhamento do feito ao Tribunal de Contas da União - TCU, bem como os documentos listados abaixo, nos termos da Instrução Normativa TCU nº 81/2018, para a apreciação da Corte;

- I - Nota Técnica nº 3783/2026 (41485119);
- II - Parecer nº 00064/2026/PF-ANTT/PGF/AGU (41972819);
- III - Minuta de Deliberação (42442270);
- IV - Voto DAB nº 019/2026 (42442281);
- V - Minuta de Edital (42445359); e
- VI - Minuta do Contrato (42446003).

5.2. **ENCAMINHA-SE** à Superintendência de Transporte Ferroviário (SUFER), para ciência e providências, inclusive quanto à manifestação do Ministério dos Transportes em relação ao Plano de Outorga.

É como voto.

Brasília, na data da assinatura.

ALESSANDRO BAUMGARTNER
(assinado eletronicamente)
DIRETOR



Documento assinado eletronicamente por **ALESSANDRO BAUMGARTNER**, Diretor, em 07/05/2026, às 18:02, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da [Instrução Normativa nº 22/2023](#) da ANTT.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **42442281** e o código CRC **D719D811**.

