



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DDB

RELATORIA: DDB

TERMO: VOTO À DIRETORIA

NÚMERO: 61/2022

OBJETO: ABERTURA DE AUDIÊNCIA PÚBLICA

ORIGEM: SUFER

PROCESSO (S): 50500.011820/2022-88

PROPOSIÇÃO PRG: Parecer Referencial n. 00001/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI n° 10601386)

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

1. DO OBJETO

1.1. Trata-se de proposta de abertura de processo de participação e controle social (PPCS), na modalidade de audiência pública, com objetivo de tornar público e receber contribuições sobre a proposta de minuta do Contrato de Adesão para formalização da outorga por autorização para exploração de ferrovias.

2. DOS FATOS

2.1. O processo tem início com a NOTA TÉCNICA 874/2022/GEREF/SUFER/DIR (SEI 9966631), de 25/3/2022, da lavra da por meio da qual a Gerência de Regulação Ferroviária (GEREF) se posiciona inicialmente sobre o tema.

2.2. Por meio dessa manifestação técnica, a GEREFE entende pela necessidade de ajustes pontuais na minuta de Contrato de Adesão aprovada anteriormente sob a forma da Deliberação ANTT 382/2021, e discorre sobre as alterações dos itens a seguir: Epígrafe e Preâmbulo do Contrato de Adesão; Do Objeto da Autorização; Do Regime Jurídico e Do Prazo de Vigência; Do Cronograma de Implantação dos Investimentos Previstos e Início da Operação; Das Prerrogativas da ANTT; Dos Direitos e Deveres da Autorizatória; Das Condições para Promoção de Desapropriações; Das Penalidades e Formas de Aplicação das Sanções Cabíveis; Das Hipóteses de Extinção da Autorização; Modo de Solução Extrajudicial de Divergências Contratuais, e nos Anexos.

2.3. Ao final, sugere a unidade técnica que a minuta de contrato de adesão seja encaminhada à deliberação da Diretoria Colegiada, a ocorrer posteriormente à apreciação da matéria pela Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT).

2.4. Conjuntamente a predita nota técnica, foram juntados aos autos a Minuta de Contrato GEREFE (SEI 9969566), a MINUTA DE DELIBERAÇÃO GEREFE (SEI 9969792) e a RELATÓRIO À DIRETORIA 157 (SEI 10528021), de forma a cumprir o disposto no art. 50 da norma regimental então vigente.

2.5. O órgão de consultoria e assessoramento jurídico manifestou-se por meio do Parecer Referencial n. 00001/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 10601386), de 30/3/2022. Cumpre reproduzir os trechos, posto que relevantes à compreensão do feito, *in verbis*:

24. Cabe também registrar, em razão disso, nossa preocupação: (i) sabendo da relevância do instituto das autorizações para a pretendida otimização da infraestrutura ferroviária, (ii) sabendo tratar-se de instituto novo, cujos contornos não estão suficientemente estabelecidos e não dispõem - ainda - do devido detalhamento no universo de normas da ANTT; (iii) levando em conta que a partir dele são esperados investimentos de grande monta em prol da logística de nosso país; (iv) e tendo em vista que, para que tais investimentos de fato se convertam em novas ferrovias e novos pátios/instalações acessórias, é de extrema importância que o particular interessado possa constar com um instrumento que lhe confira segurança e que, mesmo num cenário de precariedade típico da autorização, possa conhecer os exatos limites do que lhe está sendo outorgado e do que se espera de sua atuação.

25. Nesse contexto é que, enquanto condição primeira - ou mesmo prejudicial - à análise da minuta proposta, chama a atenção o fato de a elaboração de minuta do contrato de adesão, ora em discussão, não ter sido levada ao debate e escrutínio populares, sem que haja nestes autos justificativas que demonstrem a razão pela qual se considera dispensável a realização de qualquer procedimento de controle e participação social.

2.3 DO PROCESSO DE CONTROLE E PARTICIPAÇÃO SOCIAL

26. Talvez soe repetitivo, mas não evitaremos lembrar que o Direito Administrativo do século XXI, ou pelo menos aquele que se busca para este século, vem se esforçando para atuar para além de ter como sua principal forma de manifestação o ato administrativo unilateral, imposto, verticalizado. Nas palavras de Cristina Andrade Melo[1], no processo de transição que se vive de uma Administração Pública autoritária, acostumada à execução de suas atividades por meio do ato administrativo unilateral e imperativo, para uma Administração democrática, prestigia-se **processualizar** a formação de seus atos e abrir-se à influência dos **interesses plurais** da sociedade.

[...]

28. Embora, de partida, talvez se possa cogitar que os termos do contrato de adesão aqui discutido "interessariam" a apenas alguns destinatários determinados, o que por si também não dispensaria a sua sujeição ao debate com a sociedade organizada, temos que suas disposições alcançam sim uma multiplicidade de destinatários (usuário ferroviário, titulares dos imóveis desapropriados, por exemplo), fazendo com que suas ponderações, críticas e sobretudo contribuições - de todos eles - merecessem ser colhidas e enfrentadas pela ANTT.

29. Seja para (i) dar transparência à atuação da Agência, dando concretude a princípios constitucionais da publicidade e eficiência, seja por se tratar de (ii) importante política setorial que se impôs à ANTT implementar e que abrange uma (iii) multiplicidade de interesses plurais e distintos, seja porque (iv) não é irrelevante a proceduralização que antecede a construção do contrato de adesão ora em questão, parece-nos incontestável a inafastabilidade do processo de controle e participação social neste caso.

30. É preciso lembrar que, antes mesmo da Lei das Agências (Lei nº 13.848/2019), antes mesmo da criação da ANTT (Lei nº 10233/2001), a Lei nº 9.784/1999 já cuidava de prever consulta pública nas hipóteses em que a Administração estivesse diante de **matéria relevante** ou de **repercussão geral**:

[...]

31. É sabido que, criadas as Agências, os mecanismos de participação social foram ampliados e aprimorados e se tornaram parte da rotina da atuação destes entes, em busca de legitimação democrática de suas decisões e opções regulatórias, e por se confiar que tais instrumentos promoveriam racionalização e previsibilidade de sua atuação.

32. Fato é que a Lei nº 13.848, de 2019, estabeleceu em seu art. 10 que a agência reguladora, por decisão colegiada, poderá convocar audiência pública - para formação de juízo e tomada de decisão sobre matéria considerada **relevante** - enquanto instrumento de apoio à tomada de decisão e destinada a debater matéria relevante.

33. Por sua vez, a Lei nº 10.233, de 2001, já impunha que as iniciativas de projetos de lei, as alterações de normas administrativas e as **decisões das Diretorias Colegiadas** para resolução de pendências que **afetem os direitos de agentes econômicos ou de usuários de serviços de transporte serão** precedidas de audiência pública.

[...]

37. Dito isso, é nosso dever apontar como imprescindível que constem destes autos as razões pelas quais se julga desnecessário ou inapropriado o processo de controle e participação social, competindo, de toda forma, à Diretoria Colegiada chancelar tais justificativas.

2.4 DA SEGURANÇA JURÍDICA

38. Depreende-se das manifestações da SUFER uma preocupação em garantir *segurança jurídica dos instrumentos contratuais já assinados durante a vigência da MP 1065/2021*, o que a fez propor uma minuta que se afastou o menos possível daquela versão primeira, elaborada pelo Ministério da Infraestrutura quando ainda tinha vigência a MP, no momento em que recaía sobre a União a competência por autorizar a exploração de novas ferrovias.

39. No entanto, nos parece indevido, além de ineficaz, partir de tal premissa. **Primeiro** porque a segurança jurídica só será prestigiada na medida em que as cláusulas do contrato de adesão guardarem fiel obediência ao disposto na Lei nº 14.273/2021. Os interessados em obter a autorização, sabendo que a MP caducou, certamente esperam - e não poderia ser diferente - firmar contrato nos moldes estabelecidos pela lei vigente. Para além de ilegal, feriria, ao contrário, o princípio da proteção à confiança, vertente subjetiva do princípio da segurança jurídica, se a Agência tomar, de partida, norma não mais vigente como referência.

40. **Segundo** porque os novos contratos a serem firmados não terão o poder de legitimar os anteriores, que são, por si só, atos jurídicos perfeitos, celebrados sob a vigência de uma legislação distinta (não mais vigente), firmados por quem detinha a competência para tanto, à época.

41. Em **terceiro** lugar, porque, se é verdade que aquela minuta do contrato de adesão (cunhada pelo MInfra) foi aprovada pela ANTT, é preciso ter em mente que ali a Agência figurava como mera interveniente; não era sua a competência por outorgar as autorizações, e seu papel se restringia a aferir a compatibilidade locacional do traçado da ferrovia pretendida. Por certo, a maior inovação da nova legislação refere-se à delegação para que o regulador ferroviário - leia-se ANTT - receba os requerimentos de interessados em obter outorga de autorização ferroviária, analise-os e celebre com os interessados o respectivo contrato de autorização (vide art. 25 da Lei). Essa opção do legislador é diametralmente oposta ao que dispunha a Medida Provisória nº 1.065, de 2021, que atribuía à União, por intermédio do Ministério da Infraestrutura, esse papel. Neste atual contexto, não se espera mera transposição do posto antes ocupado pela União, na medida em que, para além do fato de que sobreveio legislação nova, a ANTT, na condição de Agência Reguladora, dispõe de estrutura distinta, competências próprias, titulariza atribuições próprias e deve respeito a rotinas e procedimentos que lhe são característicos e que são, em última medida, a razão de ser dessas autarquias especiais.

42. **Quarto** porque a escolha do legislador por atribuir à ANTT, enquanto regulador ferroviário (e não mais à União, por meio do Ministério da Infraestrutura, como previa a MP 1065/2021) a competência para autorizar os pleitos de exploração de novas ferrovias/novos pátios, faz com que, necessariamente, a Agência elabore seu contrato de adesão à luz, por óbvio da legislação em vigor, mas também de suas próprias normas, segundo seus procedimentos e rotinas.

[grifos do original]

2.6. Para além das questões de relevo acima transcritas, a PF-ANTT identifica um conjunto de aspectos a serem esclarecidos, referentes aos limites de atuação da ANTT, ao transporte ferroviário de passageiros e ao chamamento público.

2.7. O parecer referencial traz ainda uma série de considerações sobre o texto da minuta de contrato de adesão, concluindo no seguinte sentido, *verbis*:

123. Diante do exposto, desde que (i) devidamente avaliadas as sugestões de aprimoramento, (ii) atendidas as recomendações de respeito à legalidade, (iii) detalhadas as cláusulas indicadas no parecer e (iv) promovida a adequada complementação da fundamentação, sobretudo no que se refere à dispensa de processo de participação e controle social, concluímos pelo prosseguimento do feito, não sem antes serem restituídos os autos à Superintendência de origem previamente à submissão à deliberação da Diretoria Colegiada, sem prejuízo de que eventuais dúvidas venham a ser objeto de nova consulta a esta Procuradoria.

2.8. Retornados os autos à Superintendência de Transporte Ferroviário (SUFER), a GEREFE editou a NOTA TÉCNICA 2179/2022/GEREF/SUFER/DIR (SEI 10796963), de 27/4/2022, tendo em vista o disposto no Parecer Referencial 00001/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 10601386).

2.9. Dessa manifestação técnica convém destacar os seguintes excertos, *in verbis*:

3.1. A participação da sociedade previamente às decisões dos órgãos da Administração Pública Federal apresenta-se importante para fomentar o debate e a participação dos principais *stakeholders* (concessionárias, usuários, sociedade, outros entes do Estado e da Administração) no processo de construção do arcabouço regulatório da Agência, elemento relevante do levantamento de subsídios necessários ao processo decisório.

3.2. A aplicação de mecanismos voltados ao fomento do debate público previamente às decisões

dos órgãos da Administração Pública Federal, em geral, e da ANTT, em específico, encontra amparo tanto na legislação administrativista quanto no regramento que rege a atuação da Agência.

[...]

3.11. Assim, em homenagem à transparência do processo, ao princípio constitucional da publicidade e, tendo em vista os argumentos exarados pela PF-ANTT, conforme fundamentação da presente Nota, a área técnica também entende pela necessidade de realização de PPCS, especificamente na modalidade Audiência Pública, a ser divulgada no Diário Oficial da União e no sítio eletrônico da ANTT.

3.12. Quanto ao prazo da Audiência, sugere-se, com fundamento no art. 9º, § 2º da Lei nº 13.848/2019, a excepcional redução na duração do período para o envio de contribuições. Como justificativas, pode-se citar: (i) o fato da Lei nº 14.273, de 2021, não apresentar grandes rupturas em relação ao cenário proposto pela Medida Provisória nº 1.065, de 2021, com relação ao processo autorizativo; (ii) a necessidade de continuidade em relação ao já vinha sendo feito no âmbito das análises do MINFRA; e (iii) a demora no estabelecimento de regras pela ANTT pode significar atrasos em investimentos almejados e incertezas, o que pode acarretar danos à economia e à sociedade. Importante ressaltar que atualmente restam pendentes as análises referentes a 52 (cinquenta e dois) processos protocolados no MINFRA, no âmbito da Medida Provisória nº 1.065, de 2021, e que serão recepcionados pela ANTT para a devida continuidade. Ademais, o acúmulo de requerimentos a serem analisados pela área técnica pode ter repercussões negativas na celeridade de outras atividades da unidade.

3.13. Assim, tendo em vista os argumentos apresentados, bem como a possibilidade excepcional de redução do prazo do processo de participação social em decorrência de urgência e relevância, sugere-se que a Audiência Pública tenha duração reduzida para **30 (trinta) dias**.

[...]

4.1. Dos limites de competência da ANTT para outorga de autorizações ferroviárias

4.1.7. A PF/ANTT sugere que, observado o teor do art. 21, XII, d, da Constituição Federal, a União, logo, a ANTT, careceria de competência para autorizar ferrovias que não ultrapassem os limites de um estado membro ou que não se sirvam a acessar portos/terminais brasileiros.

4.1.8. Cumpre registrar que o presente esclarecimento compreende apenas uma diretriz de interpretação e, portanto, não possui qualquer teor decisório ou deliberativo.

4.1.9. De fato, a Constituição Federal é clara ao definir, positivamente, a competência da União sobre as ferrovias que transponham os limites de Estado ou Território, ou entre portos brasileiros e fronteiras nacionais.

4.1.10. No mesmo sentido, a redação do art. 2º, II, a, da Lei nº 14.273/2021, restringe a competência da União às ferrovias integrantes do Subsistema Ferroviário Federal (SFF).

4.1.11. Deste modo, cabe responder os questionamentos endereçados pela PF/ANTT.

4.1.12. Em primeiro lugar, integrarão o Subsistema Ferroviário Federal as ferrovias, existentes ou planejadas, que satisfaçam a pelo menos um dos critérios previstos no art. 20 da Lei nº 12.379/2011. Isso significa que a outorga de autorização pela União é não condição suficiente para determinar se uma ferrovia faz parte ou não do SFF, visto que este Subsistema possui critérios próprios definidos em lei especial.

4.1.13. Como decorrência dessa separação de esferas, afigura-se que, via de regra, os estados membros possuem competência sobre as ferrovias que integram somente os limites dos seus territórios, sem acesso imediato a porto. Esse "critério geográfico", contudo, pode ser excecionado em casos que a ferrovia em questão satisfaça algum dos critérios do art. 20 da Lei nº 12.379/2011, especialmente nos casos em que promova ligações necessárias à segurança e à economia nacionais (inciso IV). Nesse caso, por ser integrante do SFF, ainda que não ultrapasse os limites territoriais de um estado membro ou que não se ligue imediatamente a qualquer ponto, a competência para outorgar-lhe autorização, salvo melhor juízo, parece ser avocada para a União. Esta exposição responde à última pergunta proposta pela PF/ANTT.

[...]

4.2. Do transporte ferroviário de passageiros

4.2.1. Segundo a locução do art. 20 da Lei nº 14.273/2021, *salvo em disposição em contrário, a outorga de autorização compreende sempre a possibilidade de realização de operações de transporte de cargas e de passageiros*. Isto é, a autorização prevista na Seção I do Capítulo V da referida lei sempre comporta ambas as espécies de transporte ferroviário (cargas e passageiros), salvo se houver expressa disposição em contrário na Lei, em Regulamentação ou no próprio instrumento contratual.

4.2.2. Sabe-se que o transporte ferroviário de passageiros integra a esfera de atuação da ANTT (art. 22, I, da Lei nº 10.233/2001), a despeito de sua baixa ocorrência na atual malha ferroviária nacional. Ainda assim, a reserva sobre essa esfera de atuação, garante à ANTT a possibilidade de regulação do serviço de transporte ferroviário de passageiros outorgado por autorização - em parte, a exemplo do que já ocorre com o transporte rodoviário.

4.2.3. Entende-se, portanto, que a minuta de Contrato de Adesão ora encaminhada permite a outorga do transporte ferroviário de passageiros, sem exaurir a atuação regulatória da Agência sobre o tema. Além disso, nada impede que seja elaborada uma nova minuta de Contrato de Adesão para eventuais casos de ferrovias exclusivamente destinadas a transporte de passageiros.

4.3. Dos casos de Chamamento Público

4.3.1. Na mesma linha da interpretação acima, a Lei nº 14.273/2021 não impede que haja diferentes minutas de Contratos de Adesão para as diferentes situações previstas na legislação. A obrigação que recai sobre a Agência é a de que a *minuta do contrato de adesão deve permanecer disponível em sítio eletrônico do regulador ferroviário* (art. 25, §2º, da Lei nº 14.273/2021), para que o seu conteúdo seja de previamente conhecido aos interessados a formularem requerimento.

4.3.2. Afigura-se adequado que algumas situações sejam tratadas de modo diferente. Isto é, parece ser do escopo da lei que as autorizações para a exploração de ferrovias novas (*greenfield*), idealizadas e requeridas pelo setor privado, sejam regidas por obrigações diferentes daquelas ferrovias outorgadas por meio de chamamento público.

4.3.3. A Lei nº 14.273/2021 confere tratamento especial à matéria, nos termos dos seus arts. 26 a 28, estabelecendo uma série de obrigações diferentes, especialmente no que diz respeito aos bens públicos.

4.3.4. Neste sentido, tem-se que a minuta de Contrato de Adesão ora encaminhada não contempla as hipóteses de autorização para os casos de chamamento público. Para esses casos, será necessária nova minuta de Contrato de Adesão que harmonize os seus termos com as normas da Agência que disciplinam o tema do Chamamento Público. [grifos do original]

2.10. Para além desses tópicos, objetos de atenção da PF-ANTT, a NOTA TÉCNICA 2179/2022/GEREF/SUFER/DIR (SEI 10796963) abordou individualmente as sugestões contidas no parecer referencial concernentes a diversos tópicos da minuta de contrato de adesão,

promovendo-se os ajustes entendidos como necessários. Ao final, propôs-se o que se segue, *in verbis*:

6.1. A minuta proposta por esta Unidade Organizacional e apresentada nesta Nota Técnica tem por objetivo garantir a segurança jurídica e a plena efetividade dos Contratos de Adesão a serem celebrados sob a égide da Lei nº 14.273/2021.

6.2. Em conformidade com os argumentos inicialmente expostos, o tema necessita ser debatido com a sociedade civil, sendo a minuta perscrutada, a fim de colher impressões e aprofundar o conhecimento das demandas que envolvem o tema.

6.3. Portanto, sugere-se que a minuta de Contrato de Adesão ajustada conforme documento SEI 10797594 seja encaminhada a Processo de Participação e Controle Social, nos termos da Resolução nº 5.624, de 21 de dezembro de 2017. Após, colhidas as manifestações e realizadas as etapas do procedimento, recomenda-se o retorno dos documentos para nova apreciação por esta Gerência de Regulação Ferroviária e Superintendência de Transporte Ferroviário.

2.11. Adicionalmente à referida nota técnica, em 27/4/2022, juntou-se aos autos a Minuta de Contrato GERE (SEI10797594), a (PPCS) Minuta de aviso AP GERE (SEI1030349), a MINUTA DE DELIBERAÇÃO GERE (SEI1030710) e o (PPCS) Despacho Abertura AP para PF-ANTT (SEI1030475), essa última com vistas a cumprir a regra do § 1º do art. 9º da Resolução 5.624/2017.

2.12. Em resposta, contida na Cota 03100/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI1086674), de 29/4/2022, a PF-ANTT informa que diante da manifestação pretérita na forma do Parecer Referencial 00001/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI0601386), não haveria necessidade de vista do processo previamente à realização da audiência pública.

2.13. Com o fito de dar cumprimento à norma do art. 39 da norma regimental, disciplinado na forma da Instrução Normativa 12/2022, a SUFER, em 3/5/2022, encaminhou ao Gabinete do Diretor-Geral (GAB) o RELATÓRIO À DIRETORIA 203 (SEI126431) e o (PPCS) Despacho Abertura AP para APGAB - (SEI 11139694).

2.14. Não se observou, contudo, o Despacho de Instrução de que trata o art. 3º da Instrução Normativa 12/2022, destinado a atestar o cumprimento do disposto no § 1º do art. 39 do Regimento Interno.

2.15. Isso posto, os autos foram encaminhados para inclusão na pauta de sorteio em 19/5/2022, por meio do DESPACHO GAB-DG (SEI1418147), tendo sido distribuído a esta Diretoria, conforme Certidão de Distribuição REDIR-SEGER (SEI 11425021).

2.16. Registre-se que após a inclusão do processo na pauta da 932ª Reunião de Diretoria, ocorrido em 20/5/2022, a SUFER juntou aos autos um novo aviso de audiência pública, (PPCS) Minuta de aviso AP CONOR (SEI1483588), e o DESPACHO CONOR (SEI1483670), comunicando a alteração das datas da audiência pública em razão da definição da reunião ordinária na qual a matéria será deliberada.

2.17. Inobstante o pedido de excepcionalizar o prazo de duração da audiência pública, reduzindo-a em 15 dias, a questão foi superada com a juntada da Minuta de aviso (PPCS) Minuta de aviso AP CONOR (SEI11483588), que prevê a realização do evento de PPCS entre os dias 4/6/2022 e 19/7/2022, em aderência ao prazo de duração mínimo previsto em lei.

2.18. São os fatos a relatar.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. O processo que chega à deliberação da Diretoria Colegiada diz respeito à abertura de processo de participação e controle social.

3.2. Trata-se, pois, de matéria de competência da Diretoria Colegiada, conforme o inciso XVII do art. 11 do Regimento Interno¹¹, razão pela qual pode ser objeto de deliberação do órgão de cúpula da ANTT.

3.3. Por sua vez, cabe à SUFER, na forma regimental, propor a regulamentação da prestação dos serviços e da exploração da infraestrutura de transporte ferroviário de cargas e de passageiros.

3.4. Superadas as questões quanto à legitimidade de proposição e de decisão quanto ao tema, passa-se ao exame do rito regimental e seu detalhamento, conforme a Instrução Normativa 12/2022.

3.5. Muito embora a SUFER não tenha juntado aos autos o Despacho de Instrução referido no art. 3º da Instrução Normativa 12/2022, imperioso reconhecer que o (PPCS) Despacho Abertura AP para APGAB - (SEI1139694), direcionado ao Gabinete do Diretor-Geral, cumpre a finalidade prevista ao despacho de instrução.

3.6. Relativamente à realização ou não de audiência pública, alinho-me as razões elencadas pela PF-ANTT, e posteriormente acatadas pela unidade técnica, no sentido da necessidade de realização de evento de participação e controle social.

3.7. Adicionalmente às questões já apresentadas, registra-se que a norma interna de PPCS, Resolução ANTT 5.624/2017, em seu art. 8, II, já prevê a necessidade de realização de audiência pública em casos de minutas de contratos de concessão, obrigatoriedade que entendo aplicável ao contrato de adesão, conforme previsto na Lei 14.273/2021:

Art. 8º A ANTT realizará Audiência Pública quando as matérias afetarem os direitos de agentes econômicos ou de usuários de serviços de transportes, nos seguintes casos:

I - minutas de ato normativo;

II - minutas de editais de licitação de outorgas, minutas de contratos de concessão ou permissão;

III - iniciativas de anteprojetos de lei; e

IV - outras matérias relevantes, a critério da ANTT.

3.8. De igual forma, a esse tipo de matéria, tal como às minutas de contrato de concessão ou permissão, inexistem obrigatoriedade de realização de análise de impacto regulatório.

3.9. No que concerne à minuta de contrato de adesão proposta, na medida em que a minuta já foi objeto de análise prévia da Procuradoria Federal junto à ANTT e de considerações e ajustes por parte da SUFER, entendo que a proposta está apta a ser objeto de aprimoramento em audiência pública, não se fazendo necessário promover eventuais ajustes nesse momento processual.

3.10. Assim, em consonância com as manifestações técnicas e jurídicas presentes nos autos, as quais me alinho e utilizo como razão de decidir, conforme o § 1º do art. 50 da Lei 9.784/1999, entendo presentes as condições objetivas para aprovação da abertura de audiência pública conforme requerido pela SUFER.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Ante todo o exposto, VOTO no sentido de aprovar a abertura de audiência pública com o objetivo de colher subsídios e informações adicionais para o aprimoramento da minuta do Contrato de Adesão para formalização de outorgas por autorização para exploração de ferrovias, na forma da MINUTA DE DELIBERAÇÃO DDB (SEI 11436254).

Brasília, 25 de maio de 2022.

(assinado eletronicamente)
DAVI FERREIRA GOMES BARRETO
DIRETOR

[1] XVII - deliberar sobre os relatórios de Análise de Impacto Regulatório (AIR) e Avaliação de Resultado Regulatório (ARR), **bem como sobre a realização ou dispensa de consulta pública ou audiência pública**; [grifo acrescido]



Documento assinado eletronicamente por **DAVI FERREIRA GOMES BARRETO, Diretor**, em 25/05/2022, às 15:40, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



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 **11436247** e o código CRC **E0168A5F**.

Referência: Processo nº 50500.011820/2022-88

SEI nº 11436247

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 Lote 10 - Telefone Sede: 61 3410-1000 Ouvidoria ANTT: 166

CEP 70200-003 Brasília/DF - www.antt.gov.br