



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DFQ

RELATORIA: DFQ**TERMO:** VOTO À DIRETORIA COLEGIADA**NÚMERO:** 23/2024**OBJETO:** Proposta de aprovação de Processo de Participação e Controle Social com a realização de audiência pública com objetivo de tornar público, colher sugestões e contribuições acerca da proposta de resolução que trata do plano de sustentabilidade para concessões de rodovias e ferrovias.**ORIGEM:** SUPERINTENDÊNCIA DE CONCESSÃO DA INFRAESTRUTURA**PROCESSO (S):** 50500.058185/2024-64**PROPOSIÇÃO PF/ANTT:** Não se aplica**ENCAMINHAMENTO:** À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA**1. DO OBJETO**

1.1. Proposta de aprovação de Processo de Participação e Controle Social com a realização de audiência pública com objetivo de tornar público, colher sugestões e contribuições acerca da proposta de resolução que trata do plano de sustentabilidade para concessões de rodovias e ferrovias.

2. DOS FATOS

2.1. A Deliberação nº 406, de 24 de novembro de 2023, aprovou a revisão ordinária da Agenda Regulatória do biênio 2023/2024 e, nela, incluiu o projeto denominado "Regulamentação das práticas da Agenda ESG (Environment, Social and Governance) no âmbito dos contratos de concessão de rodovias e ferrovias".

2.2. Foi realizada, em 1º de março de 2024, a Análise de Impacto Regulatório do projeto (SEI 22074835).

2.3. Em 4 de março de 2024, foi comunicada a realização de Reunião Participativa (SEI 22105327), restrita a convidados, com o objetivo de colher subsídios para o projeto, motivada pela NOTA TÉCNICA SEI Nº 1529/2024/SUCON/DIR/ANTT (SEI 22031356).

2.4. Em 22 de março de 2024, foi solicitada, pela Superintendência de Concessão da Infraestrutura (SUCON), abertura de Consulta Interna para colher subsídios de outras áreas da ANTT para o projeto.

2.5. Em 30 de abril de 2024, foram elaborados o Relatório Simplificado da Consulta Interna nº 02/2024 (SEI 23171731), concluindo a fase de Consulta Interna, e o Relatório Final da Reunião Participativa nº 002/2024 (SEI 23172181), concluindo a fase de Reunião Participativa.

2.6. Em 22 de maio de 2024, foi elaborada a NOTA TÉCNICA SEI Nº 4033/2024/SUCON/DIR/ANTT, que motiva a abertura de Audiência Pública a fim de submeter à sociedade a proposta de regulamentação de Plano de Sustentabilidade.

2.7. Foi elaborado RELATÓRIO À DIRETORIA SEI Nº 316/2024, cujo objeto é a aprovação de Processo de Participação e Controle Social com realização de Audiência Pública para o Plano de Sustentabilidade desenvolvido no âmbito da Agenda Regulatória do biênio 2023/2024.

2.8. Pelo Despacho (SEI 23642856), tendo em vista a relevância e urgência da submissão do tema à aprovação da Diretoria Colegiada, o Diretor-Geral designou esta Diretoria para relatar ad hoc o presente processo, bem como propôs a apreciação da matéria em regime de urgência.

2.9. Por fim, a PF/ANTT informou não haver interesse de pedir vista aos autos, considerando que a análise jurídica será mais bem realizada após a conclusão da Audiência Pública.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

Inclusão do projeto na Agenda Regulatória (AR)

3.1. Em 5 de outubro de 2023, a Gerência de Estruturação Regulatória, por meio de Despacho (SEI 19341302), propôs a inserção de projeto na Agenda Regulatória do biênio 2023/2024. O tema proposto dizia respeito ao estabelecimento de padrões ESG para os contratos de concessão de rodovias e ferrovias de competência regulatória da ANTT e o detalhamento da proposta foi disponibilizado no Anexo SEI nº 19329027.

3.2. Foi informado que o projeto relacionava-se com os objetivos estratégicos (do mapa estratégico vigente à época) de “garantir segurança jurídica, cumprimento de contrato e efetividade da regulação” e “fortalecer a imagem e a identidade institucional, com foco na entrega de valor” (SEI 19329027).

3.3. Foi identificado o problema regulatório de “ausência de padronização nas práticas e parâmetros da Agenda ESG (*Environment, Social and Governance*) no âmbito dos contratos de concessão de rodovias e ferrovias” (SEI 19329027).

3.4. O objetivo foi descrito como “propor a regulamentação necessária para disciplinar e padronizar a inclusão de boas práticas e parâmetros de desempenho atinentes à Agenda ESG nos novos contratos de concessão de rodovias e ferrovias, assim como a sua eventual incorporação nos contratos existentes” (SEI 19329027).

3.5. Foi apresentada a seguinte justificativa para a inclusão do projeto na AR (SEI 19329027):

Agenda ESG ganhou relevância nos últimos anos e suas práticas e princípios passaram a ser incorporados em maior medida nos contratos de concessão. As diversas entidades (IFC, BID, BNDES) que estruturam os projetos de concessão possuem práticas e padrões de desempenho distintos para a Agenda ESG. Além disso, existe legislação nacional que trata de alguns temas correlatos e cria obrigações para as concessionárias de rodovias e ferrovias. Diante disso, verifica-se, por vezes, a superposição de exigências entre a legislação e os parâmetros de desempenho previstos nos contratos.

Assim, com o intuito de integrar as boas práticas ambientais, sociais e de governança aos contratos de concessão regulados e fiscalizados pela Agência, vislumbra-se a necessidade de padronizar e otimizar os dispositivos contratuais, por meio do detalhamento acerca dos parâmetros de desempenho e procedimentos que tratam de ESG.

3.6. A Superintendência de Governança, Gestão Estratégica e de Pessoal, por meio de Nota Técnica (SEI 19972730), propôs a Revisão Ordinária da Agenda Regulatória do biênio 2023/2024, que incluiu o projeto no portfólio estratégico.

3.7. A Deliberação nº 406, de 24 de novembro de 2023, aprovou a revisão da Agenda Regulatória e o projeto foi incluído no Eixo Temático 1, de “Projetos Regulatórios Gerais e Transversais”.

3.8. Pelo exposto, entende-se que a inclusão do projeto na Agenda Regulatória foi pertinente, dada a relevância do tema, inclusive no âmbito internacional, e nota-se que foi devidamente motivada, justificada e apresenta conformidade com o disposto em regulamentação.

Análise de Impacto Regulatório

3.9. A Análise de Impacto Regulatório (SEI 22074835) apresentou o alinhamento do projeto aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Organização das Nações Unidas (ONU), dispostos na Agenda 2030, que tem o plano de alcançar “um mundo melhor e mais sustentável”.

3.10. Nela, foi alertado que a ANTT recebeu proposições de regulamentação e inserções de questões ESG de diversas fontes e sem a devida análise regulatória necessária (SEI 22074835):

Iniciativas relacionadas à temática de sustentabilidade vêm sendo recebidas pela ANTT com proposições de regulamentação e até mesmo asseverando a inserção de questões ESG em novos contratos sem a necessária análise de impacto regulatório, objetivando um pronto atendimento das demandas sugeridas. Dessa forma, importa que sejam objeto de análise técnica e/ou reflexões sobre conveniência e oportunidade do órgão regulador.

3.11. Foi apresentado compilado de iniciativas da Administração Direta que intencionam tornar mais sustentáveis os contratos do setor de infraestrutura de transportes e merecem análise técnica, como:

[...]

· Decreto n. 9.203/2017: Política de Governança da administração pública federal direta, autárquica e fundacional.

· Portaria MINFRA nº 5, de 31/1/2020, publicada no DOU de 3/2/2020. Diretrizes de Sustentabilidade do MINFRA, hoje Ministério dos Transportes.

· Política Nacional sobre Mudança do Clima (GTT/PNMC) – Plano Clima Adapta como compromissos do Brasil a nível internacional. Para a formação do PPA de 2024, preocupações quanto às mudanças climáticas surgiram como prioritárias. Lançado o Plano Clima Adapta, iniciou-se um comitê interministerial, Grupo de Trabalho Temporário - GTT, com a Portaria SNC/MMA n. 843 de 16/11/2023.

· Ofício-Circular nº 684/2023/SE (SEI nº 19197727) encaminhou a Nota Técnica n. 47/2023/SUST/SE (SEI nº 19197759): a Secretaria de Sustentabilidade/MT, subsidiada na Portaria MINFRA n. 5/2020, propôs a inserção de cláusula padronizada relativa ao tema de sustentabilidade e enfrentamento à mudança do clima nos contratos de concessão de infraestrutura federal e de transportes rodoviários e ferroviários, pelo o que entende que “seguramente irá permitir que as concessões rodoviárias e ferroviárias no Brasil sejam fornecidas de forma responsável e alinhadas com os princípios e objetivos preconizados pelas Diretrizes de Sustentabilidade do Ministério dos Transportes” [...].

3.12. Informou-se na AIR que, em Reunião de Diretoria Administrativa (Processo 50500.362928/2023-17, SEI 20964262), foi decidido o seguinte:

A Diretoria Colegiada, por unanimidade, decidiu aprovar as propostas de sugestões de regramento acerca da agenda ESG propostas pelo IFC International Finance Corporation, BID Banco Interamericano de Desenvolvimento e MT Ministério dos Transportes (SEI 20588888), assim como outras futuras sugestões que possam vir a serem recebidas por esta Agência, sejam analisadas e tratadas no âmbito do projeto a ser desenvolvido pela SUCON na Agenda Regulatória em 2024. O projeto visa resolver o problema regulatório identificado como Ausência de padronização nas práticas e parâmetros da Agenda ESG (Environment, Social and Governance) no âmbito dos contratos de concessão de rodovias e ferrovias.. Esse projeto tem como objetivo Propor a regulamentação necessária para disciplinar e padronizar a inclusão de boas práticas e parâmetros de desempenho atinentes à Agenda ESG nos novos contratos de concessão de rodovias e ferrovias, assim como a sua eventual incorporação nos contratos existentes., nos termos do voto do Relator

3.13. A AIR mostrou que a ANTT já vem tratando o tema em seus contratos de concessão de rodovias e ferrovias, assim como em programas e normativos internos de cunho transversal. Relatou que a preocupação com a temática ESG vem sendo manifestada também pela sociedade em Audiências Públicas para novas outorgas e em demandas da Ouvidoria.

3.14. Dessa análise das práticas da Agência frente às demandas externas, chegou-se à seguinte conclusão:

Assim, é de concluir-se que a ANTT não somente recebe demandas por meio de diretrizes públicas ou de estruturadoras de contratos para inserção da temática ESG em sua regulação, uma vez que os temas demandados também foram acatados e desenvolvidos no bojo dos contratos, além de aprimorados ao longo do tempo. Vê-se que boa parte dos parâmetros de desempenho do IFC ou BID são atendidos dentro das competências da agência, o que se estende aos Princípios do Equador e ODS da ONU. Pode-se afirmar que a agência é ativa no desenvolvimento da temática, porém, essas informações não foram sistematizadas para uma publicação a contento, o que leva ao recebimento de orientações de diversas áreas a favor de conteúdos ESG, para pronto atendimento, sob caráter de urgência, até por desconhecimento da amplitude do nível de regulamentação, velada de imperatividade aos reguladores.

Assim, confere-se andamento a este documento de análise de impacto regulatório, o qual é fundamental para avaliar os possíveis efeitos das medidas propostas, garantindo que as decisões tomadas sejam baseadas em evidências e considerem os diversos interesses envolvidos. Portanto, a ANTT deve buscar equilibrar a urgência de atender às demandas de sustentabilidade com a necessidade de realizar uma análise criteriosa dos impactos regulatórios, a fim de garantir a eficácia e a legitimidade das medidas adotadas.

3.15. Em seguida, partiu-se para a identificação dos problemas regulatórios a serem enfrentados pelas seguintes causas:

[...] Causa 1) Modal de Transporte é conhecido como o mais poluente/emissor de Gases do Efeito Estufa (GEE)

[...] Causa 2) Impactos decorrentes de eventos climáticos extremos – necessidade de promoção de resiliência à infraestrutura.

[...] Causa 3) Aumentar a atratividade dos contratos a crédito de menor custo e com maior celeridade.

[...] Causa 4) Amenizar impactos negativos à população tangenciada pelas concessões.

3.16. A partir da análise dessas causas, chegou-se à identificação das seguintes consequências (SEI 22074835):

- Perpetuação do cenário de transportes terrestres, em especial o rodoviário, como meio de transporte poluente, para o qual não haveria solução em curto prazo;
 - imagem negativa da ANTT;
 - não há impactos sobre as emissões emitidas por usuários da infraestrutura concedida, onde haveria maior quantidade de emissões;
 - chegada de diretrizes de política pública de urgência, sem análise técnica e de impactos ou alinhamento aos comandos existentes;
 - chegada de demandas externas, recomendações ou determinações, para que a ANTT promova o alcance de direitos socioambientais, também sem análise técnica, impactos ou alinhamento aos comandos existentes, o que advém de órgãos de controle, do Poder Judiciário, Ministério Público, Defensoria Pública, não se esquecendo da sociedade em geral e interessados no mercado regulado pela ANTT. Inclusive a demanda pode vincular a ANTT quanto proveniente de decisões judiciais.
- A não atuação da ANTT neste momento implica em comandos ESG diferenciados para cada mercado ou até entre contratos de concessões de épocas diferentes, o que implica em atuação não isonômica pela ANTT, gerando:
 - maior custo regulatório para gestão de contratos;
 - pouca visibilidade ou transparência sobre a atuação da ANTT no atendimento do conteúdo ESG.
- Manutenção da situação de necessidade de atratividade do crédito bancário facilitado, inclusive:
 - atenuado pela redação atual com padrões IFC e prescrições esparsas, porém, ainda demandaria aprimoramentos, talvez atuação para além dos próprios contratos em si;
 - dificuldade para aplicação de verificador acreditado, pois não existe uma única certificação de padrões IFC especificamente, gerando custos e divergências sobre a aferição de obrigações contratuais.
- Impactos advindos de efeitos climáticos extremos como objeto de litígios administrativos ou judiciais e/ou sendo objeto de reequilíbrio contratual, sobrecarregando o custo das tarifas sobre ao usuário.
- Permanência na situação de conflitos juntos às comunidades impactadas por uma nova outorga, seja na fase de estudos de viabilidade, que gera insegurança e não aceitação por comunidades impactadas pelo projeto, além de morosidade no alcance liberação da faixa de domínio, assim, possíveis postergações de cronograma.
- Desconfiança na instituição reguladora na garantia dos interesses de usuários.

3.17. Concluiu-se, portanto, que (SEI 22074835):

[...] importa que haja reflexão sobre as proposições hoje existentes para regulamentação e exigência de parâmetros e obrigações de sustentabilidade ambiental, social e de governança nos contratos de concessão sob competência da ANTT. Devido à suscetibilidade de diversidade de ideias e entendimentos, definir um padrão de desempenho significa tratar de forma transparente e atribuindo segurança jurídica às decisões do regulador.

3.18. Após reflexão sobre os objetivos que se pretende alcançar com a nova regulamentação, chegou-se na composição das seguintes alternativas de ação regulatória (SEI 22074835):

Alternativa 1 – manutenção do cenário hoje identificado, que pode ser considerado o suficiente ao atendimento de padrões ESG, conforme exposto em seções precedentes desta AIR.

Alternativa 2 – desenvolvimento de regulamentação de incentivo ao ESG na exploração da infraestrutura de transporte terrestre (rodoviária e ferroviária).

Alternativa 3 - desenvolvimento de **regulamentação** de caráter de **cogente** para definir obrigações a todas as concessionárias.

Alternativa 4 - Opção híbrida: caráter complementar (i) com foco nos Princípios do Equador, suprir as lacunas seja contratual ou regulamentar, inserindo com obrigações em novos contratos (visando o acesso ao crédito) e atrela-se a (ii) desenvolver a Alternativa 2, com incentivos.

3.19. Foi então realizada análise objetiva de esforço-benefício das alternativas identificadas e lançou-se mão de metodologia multicritério com análise ponderada, que chegou no seguinte resultado:

Alternativa	Custo	Benefício	Benefício/Custo
1	1,11	1,25	1,13
2	1,42	1,98	1,39
3	1,83	2,35	1,29
4	1,70	2,36	1,39

3.20. Diante desse cenário de empate das alternativas 2 e 4, observou-se a preferência para o desenvolvimento de alternativas com o uso de incentivos regulatórios.

3.21. Foi sugerida a submissão das análises técnicas para análise e coleta da percepção do mercado interessado, sob procedimento de Reunião Participativa, a fim de melhor levantar as expectativas das partes interessadas:

[...] Ainda que matérias relacionadas ao meio ambiente, por força de Regimento Interno da ANTT (art. 90, IV c/c §1º), possam ser consideradas de “urgência”, eximindo-se da realização de AIR ou PPCS, entende-se pela necessidade de aprofundar a análise do conteúdo sobre a atuação da ANTT e alinhá-lo às expectativas dos diversos interessados, alcançando maturidade à definição de estratégias que tenham efetivo resultado.

A partir do raciocínio delineado para esta versão 1 de análise de impactos, será ela submetida à reunião participativa, para interessados diretos e acolhimento de contribuições, que agregarão subsídios a esta análise, o que poderá levar à construção ou não de nova versão de AIR e possível indicação de alternativa diferente.

Entende-se que o assunto aqui tratado influencia na regulamentação de deveres e direitos das concessionárias de rodovias e, a partir disso, se faz necessária a apreciação desse estudo aos diferentes atores do setor, visando melhor instruir o processo decisório. Portanto, submeter-se-ão esses novos resultados ao devido processo de participação e controle (PPCS), sob audiência pública, conforme regulamentação da agência.

3.22. Percebe-se que as causas identificadas no processo de AIR foram assertivas e suas potenciais consequências se mostraram extremamente relevantes, motivando nitidamente a proposição de soluções regulatórias. Considera-se adequada a aplicação de análise multicritério e o resultado encontrado, que congrega obrigatoriedades e incentivos, converge com as melhores práticas regulatórias e atende às expectativas das partes interessadas.

Processo de Participação e Controle Social – PPCS

3.23. A Resolução nº 6.020, 20 de julho de 2023, dispõe sobre o PPCS no âmbito da ANTT.

3.24. O art. 2º traz seus principais objetivos:

Art. 2º O Processo de Participação e Controle Social tem por objetivos:

I - incentivar ou provocar a efetiva participação dos servidores e colaboradores da ANTT, das partes interessadas e da sociedade em geral;

II - recolher subsídios para o processo decisório da ANTT;

III - oferecer aos agentes econômicos, sociedade e usuários dos serviços e das infraestruturas de transportes terrestres administrados pela ANTT um ambiente propício ao encaminhamento de seus pleitos e sugestões relacionados à matéria objeto do processo;

IV - identificar, de forma ampla, todos os aspectos relevantes à matéria objeto do processo; e

V - dar publicidade à ação regulatória da ANTT.

3.25. Neste processo em pauta, são utilizados dois meios de Participação e Controle Social: Reunião Participativa e Audiência Pública. Este, para fins de apresentação da proposta final de ação regulatória e, aquele,

para a construção de conhecimento da matéria que subsidie o desenvolvimento da proposta. Observa-se suas diferentes definições a seguir:

[...] Reunião Participativa: meio que possibilita participação oral ou escrita em pelo menos uma sessão, de forma presencial e/ou virtual, podendo ser disponibilizado período determinado para o encaminhamento de contribuições por escrito.

[...] Audiência Pública: meio que possibilita participação oral ou escrita em pelo menos uma sessão pública, de forma presencial e/ou virtual, dentro de um período de encaminhamento de contribuições por escrito.

3.26. Também pode-se observar que este processo utilizou de outra ferramenta disposta na Resolução nº 6.020, 20 de julho de 2023: a Consulta Interna, descrita em seu art. 4º.

Art. 4º A Consulta Interna é o meio que possibilita contribuições dos servidores e colaboradores em geral da ANTT ou de unidades organizacionais específicas da Agência para construção do conhecimento ou sobre minuta preliminar de ato normativo, documento ou matéria de interesse relevante, antes da submissão da proposta final ao processo de participação social.

Parágrafo único. A Consulta Interna objetiva obter informações e eliminar incoerências intra-institucionais, e pode ser utilizada para complementar os Processos de Participação e Controle Social.

3.27. Os procedimentos da Consulta Interna, da Reunião Participativa e da Audiência Pública estão detalhados pelos artigos 9º, 11º e 14º da resolução, respectivamente.

3.28. Conforme disposto em seu relatório final (SEI 23172181), A Reunião Participativa nº 002/2024 foi realizada com o objetivo de obter subsídios de interessados do mercado regulado e outras entidades públicas para angariar contribuições ao desenvolvimento da política de alinhamento às melhores práticas em ESG sobre o mercado de exploração de infraestrutura de transporte terrestre e prestação de serviços de ferrovias e rodovias.

3.29. A página específica no sistema ParticipANTT da Reunião Participativa nº 002/2024 foi publicada em 25 de novembro de 2023 e o período de contribuições se deu de 5 de março de 2024 a 15 de abril de 2024.

3.30. A reunião, em formato híbrido (presencial e virtual), foi realizada em 25 de março de 2023, na sede da ANTT, em Brasília/DF.

3.31. Foram disponibilizados os seguintes documentos no Portal ParticipANTT para análise: Relatório de Análise de Impacto Regulatório, Nota Técnica ANTT nº 1529/2024/SUCON/DIR/ANTT, Análise de Sobreposição PDs IFC x Legislação, Minuta de Resolução ESG ANTT – Versão 1 e Procedimentos da Audiência Pública 006/2023.

3.32. Ao final, foram recebidos 7 (sete) protocolos por meio do sistema ParticipANTT e 10 (dez) manifestações realizadas oralmente durante a sessão, totalizando, portanto, 17 (dezesete) a serem analisados (SEI 23180299 e SEI 23205622).

3.33. Já em relação à Consulta Interna nº 02/2024, cujo objetivo foi receber subsídios de interessados do corpo interno da ANTT sobre a minuta de resolução que trata do desenvolvimento de normativo de alinhamento às melhores práticas em ESG sobre o mercado de exploração de infraestrutura de transporte terrestre e prestação de serviços de ferrovias e rodovias, o período de contribuições ficou vigente de 25 de março de 2024 a 15 de abril de 2024.

3.34. Foram recebidos 5 (cinco) protocolos por meio do sistema ParticipANTT e 1 (um) via e-mail, sendo todas as contribuições válidas e totalizando, portanto, 6 (seis) a serem analisados (SEI 23172036 e SEI 23172089).

3.35. Nessa esteira, observadas as contribuições da Reunião Participativa nº 002/2024 e da Consulta Interna nº 02/2024, seguiu-se para a próxima fase do projeto conforme rito predeterminado no âmbito da Agenda Regulatória: a Audiência Pública.

3.36. Seu objetivo é submeter à sociedade a proposta de regulamentação de Plano de Sustentabilidade aos mercados de exploração de infraestrutura de transporte terrestre e prestação de serviços de ferrovias e rodovias, regulados pela ANTT, e, assim, obter subsídios ao aprimoramento da matéria (SEI 23579966).

3.37. A minuta de resolução passou por aperfeiçoamentos após as fases anteriores. Adotou-se o termo "sustentabilidade" e priorizou-se tratamento no âmbito da nova regulamentação às questões sociais e ambientais, por serem os pilares do ESG que se sobressaem diante dos objetivos delineados, em harmonização a demandas públicas como o Plano do Clima, do Ministério do Meio Ambiente.

3.38. Conforme relatado na NOTA TÉCNICA SEI Nº 4033/2024/SUCON/DIR/ANTT (SEI 23579966), optou-se pela Alternativa 4, em que se propõe desenvolver um Plano de Sustentabilidade da ANTT tanto por prescrições que possam ser vistas como de adoção obrigatória quanto incentivos regulatórios, sem ultrapassar barreiras de competências legais da Agência.

3.39. Explica-se que, em relação às obrigações (SEI23579966):

[...] À definição de prescrições que conformação obrigações aos contratos, há a proposta de Parâmetros de Desenvolvimento Sustentável (PDS) da ANTT, que viriam a substituir os Padrões de Desempenho (PDs) de instituições estruturadoras de projetos de concessão, como o IFC e o BID.

Logo, a parametrização de PDS da ANTT visa evitar a definição de novos padrões de desempenho por parte de outros estruturadores de projetos, implicando em obrigações divergentes. Importa uniformizar e detalhar os padrões constantes em contratos, facilitando a forma de execução e comprovação das obrigações, ao passo em que se gera menor custo regulatório à fiscalização da ANTT.

A proposta de PDS foi desenvolvida pela equipe técnica da ANTT em conjunto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que atua como estruturadora de projetos. Para tanto, há a análise de AIR Anexo Análise Sobreposições_PD x Normas/contratos (SEI 21961009), sendo cotejados os padrões do IFC, do BID e os Princípios do Equador.

[...] Ressalta-se que aos PDS propostos se permite a adesão pelas concessões vigentes ao tempo da publicação da resolução, a depender de demanda formal pela concessionária interessada e efetivado por meio termo aditivo ao contrato. Visa-se que as concessões já vigentes, seja de rodovias ou de ferrovias, possam aderir à proposta e incluir o Plano de Sustentabilidade da ANTT a seu acervo regulatório, por aditivo do contrato.

3.40. Já em relação aos incentivos, propõe-se criar duas estruturas de governança que podem ser capazes de propor o fomento à sustentabilidade da forma como entenderem mais aderente às suas realidades (SEI 23579966):

Em outra vertente, a minuta de resolução desenvolve plano de incentivos, em que se propõe criar duas estruturas de governança, os Comitês de Desenvolvimento da Sustentabilidade (CDS), compostos por entidades que representem o Poder Público, incluída a ANTT, além de representantes das concessionárias, do setor de fomento e estruturação da infraestrutura, dos usuários e expoentes interessados no setor de infraestrutura sustentável (art. 12). Assim, aproximam-se os regulados e demais interessados das decisões e de suas necessidades, dando-lhes liberalidade para propor o fomento à sustentabilidade como entenderem mais aderente a suas realidades.

Informa-se que deverá haver um representante da ANTT atuando como presidente de cada CDS, possuindo poder de veto, uma vez motivado, e voto qualificado. A ANTT mantém-se à frente e participa das decisões, não se eximindo de sua competência regulatória, legalmente atribuída.

Aquelas estruturas de governança foram denominadas de Comitê de Desenvolvimento da Sustentabilidade (CDS), sendo criado um Comitê voltado ao mercado de rodovias e outro para o mercado de ferrovias, dadas as especificidades dos tipos de transporte e o interesse de cada setor a ser direcionado. Entende-se que esse direcionamento pode ter resultados mais eficientes e aderentes à realidade de cada contrato.

3.41. Integram-se as duas vertentes através do Índice de Desenvolvimento Sustentável, conforme exposto pela área técnica (SEI 23579966):

[...] os PDS da ANTT conformam base ao desenvolvimento, análise e monitoramento de indicadores, competências dos Comitês. E os Comitês desenvolverão Índice de Desenvolvimento Sustentável (IDS). Assim, os Comitês poderão desenvolver outros requisitos a serem objeto de monitoramento, compondo o IDS.

O IDS será apresentado por meio de editais periódicos, em que serão listados os requisitos a serem objeto de análise, indicadores a serem observados, regras para publicação de resultados e indicação ao reconhecimento por meio de incentivos regulatórios. Esses incentivos são listados nos incisos dos art. 15 da minuta, cujo rol é exemplificativo. Podem ser incluídos outros incentivos, uma vez alinhados junto à ANTT e definidos em instrumento de edital para o período avaliativo.

Cada Comitê, a partir dos resultados dos indicadores, indicará à ANTT o incentivo em reconhecimento aos resultados às concessionárias conforme edital, o que deverá ser efetivado pela

unidade técnica da ANTT responsável pelo acompanhamento dos contratos, sob aprovação da Diretoria Colegiada.

3.42. Convém destacar que não foi escopo da regulamentação o eixo de governança da agenda ESG, tampouco procedimentos relacionados aos processos de licenciamento ambiental, conforme explicação a seguir (SEI 23579966):

Do escopo proposto à regulamentação, apesar de o tema em Agenda Regulatória ser direcionado a ESG, a AIR observou que a vertente “governança” está suficientemente bem regulamentada pela ANTT em regras regulamentares, como o estabelecimento de compliance e governança constantes do RCR 3 – Regulamento de Concessões Rodoviárias, Resolução nº 6.032, de 21/12/2023, em edital de leilão de novos contratos, com exigência de aquisição de ISO 37001 e Pró-Etica da CGU, e, em contratos, para práticas de governança, a aquisição da ISO 14.001, para gestão de riscos socioambientais, regras para integridade na contratação de partes relacionadas, Acordo Direto que aproxima o financiador do desenvolvimento do contrato etc. Portanto, foi o conteúdo de “governança” excluído do escopo da minuta de normativo.

Ainda, excluem-se processos afetos aos procedimentos relacionados ao licenciamento ambiental, uma vez que são de competência do Ibama, e uma articulação institucional para aprimoramento demandaria tempo e custos de que não se dispõe, além de depender da disponibilidade e prioridades de outro órgão, do que não se entende conveniente depender neste momento.

3.43. Dessa feita, observa-se que a proposta de regulamentação em curso propõe alterar obrigações em contratos vigentes e criar incentivos regulatórios que afetam os direitos dos agentes econômicos e usuários de serviços de transportes, tornando-se, necessária a realização de Audiência Pública par avaliação pela sociedade da minuta de resolução e demais documentos que a motivaram.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Diante do exposto, **VOTO**:

a) pela aprovação do relatório de Análise de Impacto Regulatório (AIR), SEI 22074835, do projeto ESG em contratos de concessões rodoviárias e ferroviárias federais; e

b) pela submissão à Audiência Pública da minuta de Resolução, SEI 23581212, (assim como a AIR e as notas técnicas relativas ao tema) que cria o Plano de Sustentabilidade para concessões de rodovias e ferrovias da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT.

Brasília, 29 de maio de 2024.

(assinado eletronicamente)

FELIPE QUEIROZ



Documento assinado eletronicamente por **FELIPE FERNANDES QUEIROZ, Diretor**, em 29/05/2024, às 16:45, 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 **23727776** e o código CRC **2DF2929D**.