



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DFQ

RELATORIA: DFQ

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 88/2024

OBJETO: Reabertura da Audiência Pública nº 4/2024, a fim de submeter à sociedade a atualização da proposta de regulamentação de Programa de Sustentabilidade da ANTT, tendo em vista a publicação, pelo Ministério dos Transportes, da Portaria nº 622, de 28 de junho de 2024, e da Portaria nº 689, de 17 de julho de 2024

ORIGEM: Superintendência de Concessão da Infraestrutura (SUCON)

PROCESSO (S): 50500.058185/2024-64

PROPOSIÇÃO PF/ANTT: COTA n. 07702/2024/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 26270975)

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

1. DO OBJETO

1.1. Proposta de reabertura da Audiência Pública nº 4/2024, a fim de submeter à sociedade a atualização da proposta de regulamentação de Programa de Sustentabilidade da ANTT, tendo em vista a publicação da Portaria nº 622, de 28 de junho de 2024, e da Portaria nº 689, de 17 de julho de 2024, ambas do Ministério dos Transportes, que afetam a minuta de regulamento apresentada no Programa de Participação e Controle Social (PPCS) em questão.

2. DOS FATOS

2.1. A SUCON realizou, entre 05 de março de 2024 e 15 de abril de 2024, a Reunião Participativa nº 002/2024, com sessão híbrida realizada em 25 de março de 2023, na sede da ANTT em Brasília, 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”, conforme disposto em Relatório Simplificado (SEI nº 23172181).

2.2. Concomitantemente, a SUCON realizou Consulta Interna entre 25 de março e 15 de abril de 2024, “com o objetivo de receber subsídios de interessados do corpo interno da ANTT as minutas de resolução que trata do desenvolvimento de 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 rodovia”, nos termos do Relatório Simplificado (SEI nº 23171731).

2.3. Em 03 de junho de 2024 foi publicada no Diário Oficial da União (DOU), a Deliberação nº 136 (SEI nº 23800095), de 29 de maio de 2024, com o objetivo de submeter à audiência pública, com o objetivo de tornar público, colher sugestões e contribuições à proposta de resolução que trata do plano de sustentabilidade para concessões de rodovias e ferrovias.

2.4. No mesmo dia foi publicado no DOU o Aviso de Audiência Pública nº 4/2024 (SEI nº 23802085), atinente ao plano de sustentabilidade para concessões de rodovias e ferrovias, com prazo para contribuições entre o dia 10 de junho de 2024 e o dia 24 de julho de 2024, e sessão pública realizada de forma virtual e presencial, e Brasília, no dia 12 de junho de 2024.

2.5. O Ministério dos Transportes emitiu, em 28 de junho de 2024, a Portaria nº 622, publicada no DOU de 1º de julho de 2024, que estabelece diretrizes para alocação de recursos em contratos de concessão rodoviária visando ao desenvolvimento de infraestrutura resiliente, à mitigação das emissões de gases de efeito estufa (GEE) e à transição energética.

2.6. Em 17 de julho de 2024, o Ministério dos Transportes emitiu a Portaria nº 689, publicada no DOU de 18 de julho de 2024, que disciplina os requisitos e procedimentos complementares para enquadramento e acompanhamento de projetos de investimentos prioritários no setor de infraestrutura de transportes rodoviário e ferroviário para fins de emissão de debêntures incentivadas e de debêntures de infraestrutura.

2.7. Em 07 de agosto de 2024 foi apresentado o relatório simplificado da Audiência Pública nº 4/2024 (SEI nº 25112699).

2.8. A SUCON, em 27 de setembro de 2024, manifestou-se por meio da Nota Técnica SEI nº 8998/2024/SUCON/DIR/ANTT (SEI nº 26195389), no sentido de reabrir a Audiência Pública nº 4/2024, em razão da publicação da Portaria nº 622, de 2024 e da Portaria nº 689, de 2024, ambas do Ministério dos Transportes, que estabelecem diretrizes de políticas públicas para as questões de sustentabilidade e do fortalecimento da resiliência da infraestrutura.

2.9. A manifestação da SUCON, consubstanciada na Nota Técnica SEI nº 8998/2024/SUCON/DIR/ANTT (SEI nº 26195389), bem como o Relatório à Diretoria SEI nº 624/2024 (SEI nº 26191348), a Minuta de Resolução (SEI nº 26196147) e o Despacho de Instrução (SEI nº 26213487) foram apostos aos autos que foram, então, encaminhados, em 27 de setembro de 2024, à Diretoria Colegiada.

2.10. Por fim, em 27 de setembro de 2024, os autos foram distribuídos a esta Diretoria para análise e proposição da matéria em Reunião da Diretoria Colegiada.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. O Processo de Participação e Controle Social (PPCS), no âmbito desta Agência, encontra-se regulamentado na Resolução ANTT nº 6.020, de 20 de julho de 2023, nos seguintes termos:

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.

Art. 3º Para fins desta Resolução, são utilizados os seguintes meios de Participação e Controle Social:

I - para a construção do conhecimento sobre dada matéria e para o desenvolvimento de propostas:

a) Tomada de Subsídios: meio que possibilita o encaminhamento de contribuições por escrito, em um período determinado;

b) *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.

II - para apresentar proposta final de ação regulatória:

a) *Consulta Pública*: meio que possibilita o encaminhamento de contribuições por escrito, em um período determinado; e

b) *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.

§ 1º As Tomadas de Subsídios e Reuniões Participativas, a critério da ANTT, podem ser abertas ao público ou restritas a convidados e, no caso das Reuniões Participativas, abertas com restrição, conforme previsto no § 2º do art. 11 desta Resolução.

§ 2º As Consultas Públicas e Audiências Públicas serão sempre abertas ao público.

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.

[...]

Art. 14. A ANTT deverá realizar 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.

Parágrafo único. São matérias que afetam os direitos de agentes econômicos ou de usuários de serviços de transportes, nos termos do caput deste artigo, tanto os atos normativos que restringem, quanto os que ampliam direitos e obrigações desses agentes econômicos ou usuários.

3.2. Desta forma, propostas de regulamentos que afetem direitos de agentes econômicos ou de usuários devem ser submetidas a PPCS, de forma a “[...]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” (art. 2º, inciso III, Resolução ANTT nº 6.020/2023).

3.3. Diante da relevância do tema, o Projeto “Regulamentação das Práticas da Agenda ESG (*Environment, Social and Governance*) no âmbito dos contratos de concessão de rodovias e ferrovias”, foi inserido na Agenda Regulatória da ANTT para o biênio 2023-2024, no âmbito do Eixo 1, nos termos do inciso IX, art. 2º da Deliberação nº 358, de 25 de novembro de 2022.

3.4. A abertura da Audiência Pública (AP) foi precedida pela realização de reunião participativa, com duração de 42 (quarenta e dois) dias, bem como por consulta interna com duração de 22 (vinte e dois) dias, que se deram no âmbito do presente processo administrativo, oportunidade em que foram colhidas contribuições de interessados do mercado regulado e outras entidades públicas, bem como de servidores, colaboradores e unidades organizacionais específicas da Agência 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”.

3.5. Após a finalização da Reunião Participativa nº 002/2024 e da Consulta Interna, a ANTT aprovou, por meio da Deliberação nº 136, de 29 de maio de 2024, a realização de Audiência Pública, por um período de 45 (quarenta e cinco) dias, 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.

3.6. Destaque-se que o prazo de 45 (quarenta e cinco) dias para apresentação de contribuições por escrito na Audiência Pública nº 04/2024 (AP nº 04/2024) observou o disposto no art. 24 da Resolução nº 6.020, de 20 de julho de 2023, com realização de sessão pública em Brasília (DF), no dia 12 de junho de 2024.

3.7. Entretanto, ao longo do período da Audiência Pública, realizada entre os dias 10 de junho de 2024 e 24 de julho de 2024, o Ministério dos Transportes publicou, em 1º de julho de 2024, a Portaria nº 622, que estabelece diretrizes para alocação de recursos em contratos de concessão rodoviária visando ao desenvolvimento de infraestrutura resiliente, à mitigação das emissões de gases de efeito estufa (GEE) e à transição energética e, em 18 de julho de 2024, a Portaria nº 689, que disciplina os requisitos e procedimentos complementares para enquadramento e acompanhamento de projetos de investimentos prioritários no setor de infraestrutura de transportes rodoviário e ferroviário para fins de emissão de debêntures incentivadas e de debêntures de infraestrutura.

3.8. Importa ressaltar que ambas as portarias estabelecem diretrizes de política pública relacionadas à sustentabilidade para o setor de rodovias (Portaria nº 622/2024) e para os setores de rodovias e ferrovias (Portaria nº 689/2024), influenciando a proposta de Resolução submetida à AP nº 04/2024. Diante do exposto, configura-se claramente a situação descrita no caput do art. 25 de Resolução nº 6.020, de 20 de julho de 2023 (ocorrência de fato superveniente), o que justifica a reabertura da referida Audiência Pública:

Art. 25. A critério da unidade organizacional condutora do processo, o prazo de que trata o art. 24 desta Resolução poderá ser prorrogado ou **reaberto por iniciativa da ANTT** ou por solicitação de interessados, considerada a complexidade do tema, a garantia da efetiva participação da sociedade **ou pela ocorrência de fato superveniente. (grifo nosso)**

3.9. A unidade técnica relata, na Nota Técnica SEI nº 8998/2024/SUCON/DIR/ANTT (26195389), os principais ajustes feitos na minuta de Resolução em decorrência das contribuições recebidas ao longo do PPCS, bem como em razão da política pública estabelecida pelo Ministério dos Transportes:

4.3. Ao mesmo tempo em que, neste momento, se tem por foco as proposições de direcionamentos das diretrizes de política pública supracitadas, coloca-se à disposição da PPCS todas as alterações regulatórias advindas da primeira etapa de contribuições recebidas, sendo ainda passível de alterações. Assevera-se que tais alterações não alteraram o conteúdo da minuta apresentada em AP em fins de junho de 2024, mas trazem aprimoramentos, o que se entende oportuno que seja submetido à sociedade para melhor acompanhamento dos termos que vêm sendo desenvolvidos. Assim, destacam-se as alterações mais consistentes.

Do Programa de Resiliência

4.4. Altera-se o nome da proposta de sustentabilidade de “Plano de Sustentabilidade da ANTT” para “Programa de Sustentabilidade”, visando conferir maior materialidade. A palavra “plano” deveria ser aplicada a toda a ANTT, tem um sentido de planejamento, porém, aqui se quer também incluir a ideia implementação e acompanhamento, para o que a palavra “programa” é mais aderente.

[...]

4.6. Assim, adota-se a denominação “Programa de Sustentabilidade para Infraestrutura de Rodovias e Ferrovias Federais Reguladas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT”, ou sucintamente “Programa de Sustentabilidade”, como termo adequado.

Da abrangência do Programa de Sustentabilidade

4.7. Um dos pontos que merece destaque na atualização redacional é a amplitude proposta quanto aos setores regulados. A [Nota Técnica nº 4033 2024 SUCON DIR ANTT.pdf](#) e o [Relatório de Análise de Impacto Regulatório - AIR.pdf](#), versão 2.0, justificam que deve resolução abranger o setor de rodovias e ferrovias federais, o que envolve as recentes “autorizações ferroviárias”, o que não restou claro na minuta de resolução anteriormente levada à AP, gerando uma omissão na proposta. Oportuniza-se, nesta reabertura, que se expresse claramente a aplicação do Programa de Sustentabilidade ao mercado rodoviário concedido e ao ferroviário, concedido ou autorizado, os três sob o termo mais abrangente: “outorga”, ou, simplesmente, “regulado”. Essa redação fica consignada já em art. 3º da minuta.

Da Composição do Comitê de Desenvolvimento da Sustentabilidade (CDS)

4.8. Do que já era proposto anteriormente, a maior das alterações concentra-se na formatação dos CDS. Acatarem-se as demandas por representatividade do setor regulado dentro desses comitês, deixou-se paritária a participação do Poder Concedente (ANTT e Ministério), com 2 vagas cada entidade, sendo que a Agência é designada a atuar como presidente dos Comitês, com voto qualificado, e, por outro lado, haverá quatro membros do setor regulador.

4.9. Entende-se que uma estrutura mais enxuta pode garantir maior perenidade dos CDS, contar com participações mais constantes, resguardar o andamento do trabalho e o desenvolvimento de suas atribuições, dada a relação direta entre o Poder Concedente e as reguladas via contrato. É importante blindar os CDS do risco de ocorrência de mudanças abruptas de interesse. O cenário de alto interesse e participação de outras entidades pode ser alterado conforme cenário mundial, de tendências sobre sustentabilidade e do interesse específico de eventuais participantes que não compõem a relação jurídica regulatória sob guarda da ANTT.

4.10. A presença de demais interessados é cara aos interesses da ANTT, logo, acatam-se as contribuições das reguladas para que aquelas entidades de expertise e reconhecimento técnico sejam convidadas a se manifestar em reuniões e grupos temáticos.

Do Programa de Sustentabilidade da ANTT

4.11. Entende-se prudente definir, desde já, níveis de atendimentos aos “Padrões de Desempenho da Sustentabilidade da ANTT” (PDS), conferindo maior materialidade à resolução. Assim, construíram-se três níveis de atendimento, que guiarão as decisões e atuação das reguladas e orientam a concessão de incentivos à adesão e desenvolvimento de iniciativas sustentáveis:

“Art. 9º O Programa de Sustentabilidade será implementado de forma escalonada, conforme o nível de adesão e os resultados obtidos pelas rodovias e ferrovias reguladas pela ANTT na implantação dos PDS.

§1º Os níveis do Programa de Sustentabilidade serão:

I – Nível I: atendimento a, ao menos:

a) um dos PDS referentes à mitigação do impacto do empreendimento nas comunidades afetadas; e

b) um dos PDS referentes à Resiliência da Infraestrutura e Responsabilidade Socioambiental, nos termos do disposto na Portaria nº 622 do Ministério dos Transportes, de 2024;

II – Nível II: atendimento a todos os PDS da ANTT; e

III – Nível III: atendimento integral a todos os PDS da ANTT, com a implementação de projetos e processos adicionais em relação àqueles exigidos no Nível II.”

A redação desenvolvida interfere com o alcance de resultados dentro dos PDS, incentivos e alcance de resultados direcionados nas recentes diretrizes de políticas públicas do órgãos ministeriais.

Da PORTARIA MT Nº 622/2024

4.12. A questão da sustentabilidade já é objeto de direcionamentos do Ministério dos Transportes, a iniciar pelo âmbito de rodovias. Em ratificação e continuidade às diretrizes exaradas pelo Ofício n. 1585/2023/SNTR/MT (SEI ANTT nº 20492270), foi publicada a Portaria MT n. 622/2024, a qual também direcionou de modo mais amplo a Política de Outorgas da Portaria 995/2023, contendo determinação de que a ANTT desenvolvesse o percentual de 1% dos valores da Modelagem Econômica Financeira (MEF) para que o parceiro privado detalhasse, estudasse, e promovesse, durante a execução contratual, ações voltadas à redução de emissões de gases de efeito estufa (GEE), ao meio ambiente, a iniciativas de responsabilidade social e à infraestrutura resiliente, com subsequente sugestão de cláusula a ser inserida em minutas de contratos.

4.13. Essa diretriz foi introduzida desde a modelagem do contrato da BR-040/MG, de Belo Horizonte a Juiz de Fora, hoje contrato denominado Via Mineira, e foi replicada aos projetos seguintes.

4.14. A diretriz da Portaria 622/2024 do MT ampliou o objetivo de política pública, a fim de que se possibilite que contratos vigentes de concessões de rodovias possam também possam aderir a essa diretriz, a fim de quem incluam definições ambientais e de adaptação da infraestrutura frente às mudanças do clima e promoção da resiliência da infraestrutura concedida.

4.15. Em “Capítulo IV – Do Programa de Sustentabilidade da ANTT”, alinha-se à diretriz ministerial no atendimento de níveis mínimos para atendimento ao programa e faz alinhamento aos incentivos regulatórios.

4.16. Fica clara a possibilidade de que os contratos vigentes possam aderir às diretrizes da Portaria 622/2024 do MT, ampliando-se a possibilidade a rodovias e ferrovias, gerando possibilidade de direitos a incentivos específicos e acumulativos. Registra-se a preocupação com a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, bem eventuais limitações estabelecidas na legislação aplicável.

4.17. Devem ser seguidas as diretrizes nessa atualização contratual, o que deve sofrer análise pelo Ministério quanto ao alinhamento dos novos investimentos com a Política Pública, nos termos do art. 5º da Portaria 622, de 2024. Assim, o conteúdo da Portaria MT n. 622/2024 torna-se um benefício, dentro dos incentivos regulatórios, necessitando alcançar-se o nível II do programa para que a regulada possa ser contemplada.

Da PORTARIA MT N. 689/2024

4.18. A Portaria MT n. 689/2024 veio a disciplinar requisitos e procedimentos para enquadramento e acompanhamento de projetos de investimento prioritários, de acordo com a regulamentação do DECRETO Nº 11.964/2024. Este decreto dispôs sobre “critérios e as condições para enquadramento e acompanhamento dos projetos de investimento considerados como prioritários na área de infraestrutura ou de produção econômica intensiva em pesquisa, desenvolvimento e inovação”. Esse decreto regulamenta mais especificamente a recente Lei n. 14.801 de 9/1/2022, que dispõe sobre as debêntures de infraestrutura, no que concerne às competências do Ministério dos Transportes em infraestrutura ferroviária e rodoviária, e a aplicação da Lei n. 12.431 de 24/6/2011, art. 2º.

4.19. Assim, a Portaria MT n. 689/2024 determinou obrigações à ANTT, o que se refletiu no preâmbulo da resolução aqui proposta, no sentido de que se deva estabelecer requisitos à emissão de debêntures consideradas “verdes”, conforme redação que se espelha:

Art. 5º Os projetos de investimento ou os contratos a que estejam associados deverão prever:

I - investimento em mitigação de emissões de gases de efeito estufa, transição energética ou implantação e adequação de infraestrutura para resiliência climática, com vistas à adaptação às mudanças do clima; e

II - mecanismos de gestão do impacto da infraestrutura nos povos e comunidades afetados.

§ 1º No setor rodoviário federal, é condição suficiente para atendimento do inciso I do caput o enquadramento dos contratos no disposto na Portaria nº 622, de 28 de junho de 2024, do Ministério dos Transportes.

§ 2º Os projetos de investimento no setor ferroviário são considerados automaticamente enquadrados no inciso I do caput.

§ 3º A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) regulamentará o disposto neste artigo no âmbito federal, listando requisitos técnicos objetivos de enquadramento de contratos e de projetos de investimento de forma a dispensar a necessidade de atestação específica para cada projeto.

§ 4º Em caso de projetos de investimento subnacionais, a regulamentação do disposto neste artigo caberá ao órgão ou entidade reguladora competente, que listará requisitos objetivos de enquadramento de contratos e de projetos de investimento de forma a dispensar a necessidade de atestação específica para cada projeto.

4.20. Então, importou que a ANTT criasse critérios de sustentabilidade a partir das premissas ali insculpidas, sem criar novos fardos que venham a impedir a emissão de debêntures a esses projetos de infraestrutura, ao passo em que é necessário incentivar o desenvolvimento de iniciativas sustentáveis. A importância desse tema possui alto impacto no alcance de recursos financeiros pelas reguladas, o que promove o atendimento ao objetivo de número 3, descrito em relatório de AIR, versão 2.0, uma vez que é alinhado ao atendimento a parâmetros de desempenho em sustentabilidade e visa a promover o alcance de recursos em financiamentos de outorgas da infraestrutura de transporte.

4.21. Assim como a portaria anterior, ser contemplado na Portaria MT n. 689/2024 consta como um dos incentivos regulatórios, por aderir ao Programa de Sustentabilidade, devendo-se atingir o Nível I do Programa proposto para quaisquer modal de transporte.

4.22. Para tanto, importante frisar que a ANTT vem por meio desta norma criar critérios para que uma regulada possa ser considerada elegível à emissão de debêntures, como uma etapa pretérita a ser completada pela concessionária para o enquadramento feito pelo Ministério. Visando à sustentabilidade, os critérios ficarão atrelados aos PDS da ANTT.

4.23. Logo, prescreveu-se que os contratos de ferrovias são considerados alinhados a critérios ambientais, por já ser um modal de transporte sustentável, especialmente em cotejo ao rodoviário, devendo atender a algum padrão de orientação social a fim de que possa ser elegível à emissão de debêntures, normatizada pela Portaria MT n. 689/2024.

4.24. Já os contratos de rodovias devem ser aderentes ao nível I, propondo-se a alcançar resultados na vertente ambiental e social.

4.25. Entende-se que a redação da Portaria, assim como da Portaria MT n. 622/2024, é suficientemente explicada, não havendo necessidade de replicarem-se os termos para que sejam executada. São, então, referenciadas, tendo aqui se alinhado aos critérios de PDS.

4.26. Não se entende prudente exigir a implementação integral dos PDS desde o início, verificada a aplicabilidade prática, há que haver tempo para adequações, estudos, implementação e monitoramento, para o que já existe em contratos recentes, com cronograma de implementação dos PDS do IFC nos PER ou cadernos de

obrigações de ferrovias. Não se poderia ser diferente para elegibilidade à emissão de debêntures, o que deverá ser proposto pelos CDS correspondentes.

3.10. A disponibilização aos interessados da íntegra da minuta de Resolução é iniciativa louvável por dar oportunidade aos interessados acompanhar todos os ajustes realizados, para além daqueles decorrentes da política pública exarada pelo Ministério dos Transportes.

3.11. Ressalte-se que ao avaliar a minuta de Resolução proposta, verifiquei a oportunidade de alguns aprimoramentos de redação e, sobretudo de forma, conforme descrito na Tabela 1 que mostra os principais ajustes propostos e as justificativas para sua implementação.

Tabela 1. Ajustes realizados na minuta de Resolução encaminhada pela SUCON

Minuta Original	Ajuste Realizado	Justificativa
Art. 9º O Programa de Sustentabilidade será implementado de forma escalonada, conforme o nível de adesão e os resultados obtidos pelas rodovias e ferrovias pela ANTT na implantação dos PDS. §1º Os níveis do programa de Sustentabilidade serão: I. Nível I: atendimento de, ao menos: a) um dos PDS referentes à mitigação do impacto do empreendimento nas comunidades afetadas; e b)um dos PDS referentes à Resiliência da Infraestrutura e Responsabilidade Socioambiental, nos termos do disposto na Portaria nº622 do Ministério dos Transportes, de 2024;	Art. 9º O Programa de Sustentabilidade será implementado de forma escalonada, conforme o nível de adesão e os resultados obtidos pelas rodovias e ferrovias pela ANTT na implantação dos PDS. §1º Os níveis do programa de Sustentabilidade serão: I. Nível I: atendimento de, ao menos: a) um dos PDS referentes à mitigação do impacto do empreendimento nas comunidades afetadas; e b)um dos PDS referentes à Resiliência da Infraestrutura e Responsabilidade Socioambiental, nos termos do disposto na Portaria nº622 do Ministério dos Transportes, de 2024; a) atendimento ao PDS I; b) atendimento a, ao menos, um dos PDS referentes à mitigação do impacto do empreendimento nas comunidades afetadas (PDS II, PDS IV, PDS V, PDS VII ou PDS VIII); e c) atendimento a, ao menos, um dos PDS referentes à responsabilidade ambiental do empreendimento (PDS III , PDS VI ou PDS IX).	O texto proposto permite exigir que o PDS I, atinente à política de sustentabilidade, seja adotado em todos os níveis do Programa de Sustentabilidade da ANTT, tendo em vista se tratar de uma base para os demais PDS. As modificações dos demais incisos, por sua vez, trazem maior clareza para as exigências a serem observadas no Nível I do Plano de Sustentabilidade.
Art. 18	Art. 18, §6º Não poderá ser objeto dos incentivos descritos neste artigo investimento obrigatório constante de Programa de Exploração da Rodovia (PER) ou de Plano de Investimentos de rodovia ou ferrovia com contrato em vigor. (Acrescido)	O §6º foi acrescido ao art. 18 com o objetivo de deixar claro que os incentivos proporcionados pela adequação ao programa de Sustentabilidade da ANTT não podem incidir sobre investimento já estabelecidos no Contrato de Concessão.
Art. 19 O reconhecimento das iniciativas de destaque, bem como a classificação das outorgas no que se refere ao IDS, poderá ser feito de modo escalonado, de acordo com os resultados alcançados na implantação do Programa de Sustentabilidade.	Art. 19 O reconhecimento das iniciativas de destaque, bem como a classificação das outorgas no que se refere ao IDS, poderá ser feito de modo escalonado, de acordo com os resultados alcançados na implantação do Programa de Sustentabilidade.	O §3º do art. 21 tem o mesmo objetivo e aborda a questão de forma mais abrangente no âmbito dos Comitês de Desenvolvimento de Sustentabilidade (CDS)
Art. 20 Os CDS encaminharão à área técnica da ANTT responsável pela gestão dos contratos o resultado do IDS e dos destaques, a fim de que essa área proceda à instrução processual para a efetivação dos incentivos regulatórios correspondentes, após aprovação da Diretoria Colegiada.	Art. 20 Os CDS encaminharão à área técnica da ANTT responsável pela gestão dos contratos o resultado do IDS e dos destaques, a fim de que essa área proceda à instrução processual para a efetivação dos incentivos regulatórios correspondentes, após aprovação da Diretoria Colegiada.	O comando do art. 20 é reproduzido no art. 25, Caput da minuta encaminhada.
Art. 20, §1º A efetivação dos incentivos deve ser aprovada por deliberação da Diretoria Colegiada que poderá, de forma motivada, vetar a efetivação do incentivo ou alterar o incentivo a ser	Art. 20, §1º A efetivação dos incentivos deve ser aprovada por deliberação da Diretoria Colegiada que poderá, de forma motivada, vetar a efetivação do incentivo ou alterar o incentivo a ser	O comando do art. 20, §1º é reproduzido no art. 25, §1º da minuta encaminhada.

conforme conveniência e oportunidade da ANTT.	concedido à reguladora, conforme conveniência e oportunidade da ANTT.	
Art. 20, §2º Não haverá direito adquirido a incentivo sem deliberação da Diretoria Colegiada da ANTT.	Art. 20, §2º Não haverá direito adquirido a incentivo sem deliberação da Diretoria Colegiada da ANTT.	O comando do art. 20, §2º é reproduzido no art. 25, §2º da minuta encaminhada.
§3º A deliberação da Diretoria Colegiada da ANTT a que se refere o §2º poderá ser objeto de pedido de reconsideração no prazo de 15 (quinze) dias e, caso a decisão não seja revista, será devolvido o processo ao Comitê.	§3º A deliberação da Diretoria Colegiada da ANTT a que se refere o §2º poderá ser objeto de pedido de reconsideração no prazo de 15 (quinze) dias e, caso a decisão não seja revista, será devolvido o processo ao Comitê.	O comando do art. 20, §3º é reproduzido no art. 25, §3º da minuta encaminhada.
Art. 21, §5º Para fins do inciso V do caput, somente com a devida motivação se poderão definir conceitos para fins de sustentabilidade em dissonância com leis ou outros regulamentos técnicos ou normativos.	Art. 21, §5º Para fins do inciso V do caput, somente com a devida motivação se poderão definir conceitos para fins de sustentabilidade em dissonância com leis ou outros regulamentos técnicos ou normativos.	O inciso V do §1º do art. 21 é suficiente para que complementações à taxonomia oficial sejam propostas pelos Comitês de Desenvolvimento de Sustentabilidade.
Art.22, §2º § 2º A contratação do verificador, organismo de inspeção acreditada ou de conformidade, será feita pelo Poder Público, com posterior reembolso pelas reguladas.	Art.22, §2º § 2º A contratação do verificador, organismo de inspeção acreditada ou de conformidade, será feita pelo Poder Público, com posterior reembolso pelas reguladas.	Não é necessário fixar na norma a forma como se dará a contratação do verificador.
Art. 25.	Art.25 Outorgas que possuam contratos que incluam, entre as obrigações da concessão, a observância de padrões de desempenho do IFC que sejam similares aos PDS constantes do Capítulo IV desta Resolução, poderão ser enquadradas no Nível II do Programa de Sustentabilidade da ANTT. (acrescido)	O comando busca facilitar o enquadramento das concessões que já possuam obrigações associadas aos padrões de desempenho do IFC, nos quais se basearam os PDS da ANTT, no Programa de Sustentabilidade da ANTT

- 3.12. Como resultado dos ajustes propostos, aponho aos autos a minuta de Resolução (SEI nº 26341111) que incorpora as sugestões apresentadas, que entendo deva ser submetida à AP nº 04/2024 por ocasião de sua reabertura.
- 3.13. Por fim, destaco que considero o prazo adicional oportunizado para novas contribuições, por meio da reabertura da AP nº 04/2024, adequado, uma vez que se trata de uma proposta de regulamento que vem sendo discutida de forma exaustiva, transparente e detalhada a um longo tempo, já tendo sido submetida a reunião participativa, a consulta interna e audiência pública. Ademais, os ajustes realizados não mudam a natureza do ato normativo proposto, mas tão somente o aperfeiçoam e o adequam às políticas públicas definidas pelo Ministério dos Transportes. Entendo, contudo, que a reabertura da Audiência deve se dar a partir do dia 14 de outubro de 2024, de forma a respeitar o §5º, art. 16 da Resolução ANTT nº 6.020, de 2023, que trata dos prazos para divulgação dos Processos de Participação e Controle Social (PPCS).

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

- 4.1. Ante o exposto, VOTO por aprovar a reabertura do prazo para envio de contribuições por escrito, no âmbito da Audiência Pública nº 04/2024, nos termos da Minutas de Deliberação (SEI nº 26341283) e da minuta de Aviso de Reabertura de AP (SEI nº 26341479), acostadas aos autos.

Brasília, 03 de outubro de 2024.

FELIPE QUEIROZ
Diretor



Documento assinado eletronicamente por **FELIPE FERNANDES QUEIROZ, Diretor**, em 03/10/2024, às 17:17, 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 **26332121** e o código CRC **D1F6B18A**.