



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DFQ

**RELATORIA:****TERMO:****NÚMERO:** 109/2024**OBJETO:** Proposta de regulamentação do Programa de Sustentabilidade para Infraestrutura de Rodovias e Ferrovias Federais Reguladas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres ( ANTT)**ORIGEM:** Superintendência de Concessão da Infraestrutura (SUCON)**PROCESSO (S):** 50500.058185/2024-64**PROPOSIÇÃO PF/ANTT:** PARECER n. 00208/2024/PF-ANTT/PGF/AGU**ENCAMINHAMENTO:** À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA**1. DO OBJETO**

1.1. Análise da proposta de regulamentação do Programa de Sustentabilidade para Infraestrutura de Rodovias e Ferrovias Federais Reguladas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres ( ANTT) – Programa de Sustentabilidade.

**2. DOS FATOS**

2.1. 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.

2.2. A Superintendência de Concessão da Infraestrutura (SUCON), unidade organizacional responsável pela condução dos estudos atinentes ao tema realizado, 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).

2.3. 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).

2.4. 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, proposta de resolução que trata do plano de sustentabilidade para concessões de rodovias e ferrovias.

2.5. 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, em Brasília, no dia 12 de junho de 2024.

2.6. 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.

2.7. 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.

2.8. Em 08 de agosto de 2024 foi disponibilizado o relatório simplificado da Audiência Pública nº 4/2024 (SEI nº25112699).

2.9. A SUCON, em 27 de setembro de 2024, manifestou-se por meio da Nota Técnica SEI Nº 8998/2024/SUCON/DIR/ANTT (SEI nº26195389), 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.

2.10. A Diretoria Colegiada da ANTT, em 3 de outubro de 2024, publicou a Deliberação nº 373 (SEI nº 26391905), reabrindo a Audiência Pública nº 4/2024 e autorizando a divulgação do Aviso de reabertura da Audiência Pública no DOU.

2.11. O Aviso de reabertura da Audiência Pública nº 4/2024 foi publicado no DOU, em 4 de outubro de 2024 (SEI nº 26391905), com prazo de contribuições entre os dias 14 e 25 de outubro de 2024.

2.12. A SUCON, então, acostou aos autos, a NOTA TÉCNICA SEI Nº 10768/2024/SUCON/DIR/ANTT (SEI nº27196326), o Relatório Final da Audiência Pública SEI Nº 20/2024 (SEI nº 27365033), o Anexo I contendo as contribuições recebidas por meio do sistema ParticipANTT (SEI nº 25128622), o Anexo II com as contribuições orais recebidas na sessão pública realizada em Brasília (SEI nº25128629), o Anexo III com as contribuições recebidas por ocasião da reabertura da Audiência Pública (SEI nº 27196386), o Anexo IV contendo as respostas às contribuições apresentadas em Audiência Pública (SEI nº 27369128) e a minuta de Resolução (SEI nº 27191280).

2.13. A Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT), em 27 de novembro de 2024, acostou aos autos o PARECER n. 00208/2024/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 27885172), o Anexo ao Parecer n. 00208/2024/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 27886007), contendo minuta de Resolução proposta pela PF-ANTT, bem como o DESPACHO DE APROVAÇÃO n. 00230/2024/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 27885233).

2.14. A SUCON, em 27 de novembro de 2024, por meio de Despacho (SEI nº 27895913), manifestou sua concordância com a minuta de Resolução proposta pela PF-ANTT (SEI nº 27886007).

**3. DA ANÁLISE PROCESSUAL****Da necessidade de submissão da minuta de ato normativo a Processo de Participação e Controle Social (PPCS)**

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 do exposto, entendemos que a **submissão do Projeto “Regulamentação das Práticas da Agenda ESG (Environment, Social and Governance) no âmbito dos contratos de concessão de rodovias e ferrovias” ao PPCS é imprescindível, por se tratar de proposta de ato normativo de extrema relevância, afetando não somente agentes econômicos, como também usuários da infraestrutura rodoviária e ferroviária federal regulada pela ANTT.**

#### Da Análise de Impacto Regulatório

3.4. Caracterizada a necessidade de submeter a proposta de ato normativo a PPCS, em virtude de se tratar de tema com potencial para afetar agentes econômicos e usuários da infraestrutura rodoviária federal regulada pela ANTT, a SUCON realizou Análise de Impacto Regulatório para avaliar previamente à edição do ato normativo, com base nos dados e informações disponíveis, os prováveis resultados e impactos decorrentes das alternativas existentes para solucionar o problema regulatório identificado, nos termos do Relatório de Análise e Impacto Regulatório – AIR (SEI nº23635379):

*[...] 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.*

3.5. A unidade técnica apresenta no AIR (SEI nº 23635379), na sequência, abordou a contextualizou a temática ESG e sua importância para o desenvolvimento sustentável mundial, o histórico de iniciativas ESG no Brasil, tanto no âmbito de outras esferas do Poder Pública, quanto na ANTT, sua inserção nos contratos firmados a partir da 5ª etapa de concessões rodoviárias federais, o problema regulatório a ser abordado, as questões centrais a serem consideradas em sua solução, as alternativas regulatórias a serem cotejadas e, por fim, seleciona a melhor opção entre as alternativas apresentadas.

3.6. O problema regulatório a ser abordado, conforme o AIR, é **como tornar os mercados de infraestrutura rodoviária e ferroviária e os serviços prestados mais sustentáveis**. Nesse sentido, são apontadas quatro questões centrais a serem abordadas:

- I - O fato de o modo de transporte rodoviário ser considerado o principal responsável pela emissão dos gases do efeito estufa;
- II - A necessidade de promover a resiliência da infraestrutura frente aos impactos decorrentes de eventos climáticos extremos;
- III - Como obter contratos a crédito de menor custo e com maior celeridade, diante das exigências das entidades de fomento financeiro e organismos internacionais quanto ao atendimento a padrões ESG;
- IV - Como mitigar os impactos negativos da implantação de concessões à população tangenciadas por tais empreendimentos.

3.7. Diante de tal contexto, a unidade técnica avaliou 4 alternativas de ação regulatória:

**Alternativa 1 – manutenção** do cenário hoje identificado, que pode ser considerado o suficiente ao atendimento de padrões ESG;

**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; e

**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.

3.8. Com a aplicação da análise multicritério, a unidade técnica selecionou a alternativa 4, nos seguintes termos:

Sugere-se pelo alinhamento à opção regulatória de desenvolvimento de conteúdo cogente para inclusão de obrigações em contrato às concessionárias, e, em paralelo, porém de modo harmônico, desenvolver vertente de incentivos regulatórios, o que conforma Alternativa 4 levantada e analisada neste documento.

3.9. **O Relatório de Impacto Regulatório**, em densa e aprofundada análise, **apresentou todos os subsídios necessários para a adequada tomada de decisão quanto à melhor alternativa de ação regulatória para o projeto.**

### Dos Processos de Participação e Controle Social (PPCS)

3.10. Diante da relevância do tema, a SUCON realizou, previamente à audiência pública, reunião participativa e consulta interna, 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”*.

3.11. A Reunião Participativa nº 002/2024 teve duração de 42 (quarenta e dois) dias e oportunizou o recebimento de 17 (dezessete) manifestações entre contribuições protocoladas e manifestações orais, conforme disposto no Relatório Simplificado (SEI nº 23172181), enquanto na Consulta Interna nº 02/2024, com duração de 22 (vinte e dois) dias, foram recebidas 6 (seis) contribuições por meio de protocolos e e-mail, conforme Relatório Simplificado (SEI nº 23171731).

3.12. Após a finalização da Reunião Participativa nº 002/2024 e da Consulta Interna nº 002/2024, a ANTT aprovou, por meio da Deliberação nº 136, de 29 de maio de 2024 (SEI nº 23800095), 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.

3.13. 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.

3.14. Foram disponibilizados, por ocasião da abertura da AP nº 04/2024, entre outros documentos:

- I - Relatório de Análise e Impacto Regulatório – AIR (SEI nº 23635379);
- II - Nota Técnica SEI nº 3450/2024/GEMEF/SUCON/DIR-ANTT (SEI nº 23297422);
- III - Nota Técnica SEI nº 4033/2024/SUCON/DIR-ANTT (SEI nº 23579966);
- IV - Anexo a Nota Técnica nº 4033 (SEI nº 23647469); e
- V - Minuta de Resolução (SEI nº 23581212).

3.15. Ao longo do período inicial da AP nº 04/2024, conforme disposto em Relatório Simplificado (SEI nº 25112699), foram encaminhadas contribuições por meio de 9 (nove) protocolos distintos, bem como houve 7 (sete) manifestações orais durante a sessão pública realizada em Brasília.

3.16. Entretanto, durante o 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.

3.17. Diante do exposto, a unidade técnica realizou, conforme informado na Nota Técnica SEI nº 8998/2024/SUCON/DIR/ANTT (SEI nº 26195389), ajustes 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 a 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. Acataram-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 dos trabalhos 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 interage 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 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 9/1/2020, 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.

3.18. Além dos ajustes feitos pela unidade técnica, esta Diretoria, por meio do Voto DFQ nº 88/2024 (SEI nº 26332121), promoveu alguns ajustes na minuta encaminhada pela SUCON, a fim de tornar mais claro o regramento disposto no documento.

3.19. A nova minuta (SEI nº 26341111), incorporando os ajustes decorrentes tanto das Portarias publicadas pelo Ministério dos Transportes, quanto das contribuições recebidas ao longo do período inicial do PPCS, foi disponibilizada integralmente para manifestação dos interessados durante o período de reabertura da AP nº 04/2024.

3.20. Ao longo período de reabertura da AP nº 4/2024, foram apresentadas contribuições por meio de 7 (sete) protocolos distintos que incidiram sobre a minuta de Resolução ajustada.

3.21. Todas as contribuições recebidas na AP nº 04/2024, tanto no período inicial do PPCS quanto em sua reabertura, foram analisadas e respondidas de forma justificada pela SUCON, nos termos do Anexo IV (SEI nº 27369128).

3.22. Considerando os dois períodos da AP nº 04/2024, foram recebidas, por meio dos documentos protocolos e manifestações orais, 214 (duzentas e quatorze) contribuições, das quais 52% foram acolhidas integral ou parcialmente, 36% não foram acolhidas e 12% se referiam a esclarecimentos quanto à minuta submetida ao procedimento de PPCS.

3.23. A análise das informações constantes do Relatório Final demonstra, de forma inequívoca, o grande interesse pelo tema, refletido na participação significativa da sociedade, consubstanciada em 214 contribuições, bem como a efetividade do PPCS atinente ao Programa de Sustentabilidade, uma vez que a maior parte das contribuições (52%) permitiu realizar adequações que aperfeiçoaram a minuta apresentada pela ANTT.

3.24. Sobre o assunto, a PF-ANTT (SEI nº 27885172) se manifestou nos seguintes termos:

[...]

34. Nessa linha, é possível constatar que i) foi oportunizada a discussão internamente por meio da consulta interna nº 002/2024; ii) foi oportunizado ao público o encaminhamento de seus pleitos e sugestões; iii) foi dada publicidade e transparência à proposta de edição de Resolução pela Agência, e, além disso, iv) houve análise e consideração dos pleitos e sugestões pela competente área técnica da Agência.

35. Verifica-se, portanto, que o Processo de Participação e Controle Social (PPCS) foi capaz de exercer seu papel, atendendo os regramentos da Resolução nº 6.020, de 2023, de ser instrumento para consolidar proposta final de ação regulatória, aberto ao público, franqueando participação oral e escrita, inclusive em sessão híbrida. Além disso, a Administração parece ter enfrentado todos os questionamentos, dúvidas e contribuições, seja ao longo da sessão híbrida, seja no Relatório Final de Audiência Pública, com seu anexo.

36. Ressalvando que nossa análise se dá sob o ponto de vista estritamente formal, concluímos que os trâmites da Consulta Interna nº 002/2024, da Reunião Participativa nº 002/2024 e da Audiência Pública nº 4/2024 transcorreram em respeito à Resolução nº 6.020, de 2023, motivo pelo qual a consolidação apresentada pelo Relatório Final da Audiência Pública (SEI 27125551) está em condições de ser aprovada pela Diretoria da ANTT.

[...]

3.25. Diante do exposto, entendo que **o PPCS cumpriu integralmente seus objetivos, observando os regramentos constantes na Resolução nº 6020, de 2023, e dando azo a melhorias significativas na minuta de Resolução referente ao Programa de Sustentabilidade da ANTT.**

#### **Das Principais Adequações decorrentes da Reabertura da AP nº 04/2024**

3.26. Além das adequações realizados na minuta submetida à abertura da AP nº 04/2024 (SEI nº 23581212), constantes da Nota Técnica SEI nº 8998/2024/SUCON/DIR/ANTT (SEI nº 26195389), abordadas no Voto DFQ nº 88/2024 (SEI nº 26332121) e transcritas na seção anterior do presente documento, que deram origem à minuta disponibilizada na reabertura do PPCS (SEI nº 26341111), novos ajustes foram feitos, destacando-se:

- I - ajuste de vários pontos da minuta, de forma a tornar a redação mais clara;
- II - alteração da denominação “Parâmetro de Desempenho Sustentável” para “Parâmetro de Desenvolvimento de Sustentabilidade”, para uniformizar os termos adotados na minuta;
- III - ajuste da denominação do PDS 5, de ‘Plano de Ação de Reassentamento e Recuperação dos Meios de Subsistência’ para “Aquisição de Terra e Reassentamento Involuntário” para refletir de forma mais adequada os processos contidos no PDS;
- IV - adequação do texto da alínea “a” do inciso VII do art. 7º, de “[...] comunidades indígenas e tradicionais [...]” para “[...] povos indígenas ou comunidades quilombolas [...]”, com o objetivo de identificar de forma mais precisa as comunidades que serão objeto do PDS;
- V - adequação da redação do §1º do art. 18 da minuta de Resolução, de forma a deixar claro que as exigências para a emissão de debêntures de infraestrutura e incentivadas deverão observar o prazo de vigência da Portaria nº 689, de 2024; e
- VI - ajuste da redação do §6º do art. 18 da minuta de Resolução, de forma a tornar claro a que tipo de debênture (incentivada e de infraestrutura) se refere o comando regulatório.

#### **Dos ajustes propostos pela Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT)**

3.27. A PF-ANTT realizou análise detalhada da minuta de Resolução (SEI nº 27191280), nos termos do disposto no PARECER n. 00208/2024/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 27885172). O primeiro ponto abordado no parecer se refere a proposta de reestruturação da minuta, transcrita a seguir:

##### **2.3 Da reestruturação da minuta apresentada**

37. Sugerimos, de início, uma reformulação na estrutura da minuta de resolução, para melhor adequação à técnica legislativa e para conferir maior clareza e sistematicidade ao programa de sustentabilidade, nos termos do Decreto nº 12.002/2024, especialmente em seus artigos 4º, 11 e 12, que estabelecem diretrizes precisas para a estruturação de atos normativos. Assim sendo, anexamos ao presente parecer proposta de redação em que se consolidam todas as alterações ora sugeridas.

38. A modificação da ementa visa atender ao art. 5º do Decreto, expressando de modo conciso o objeto do ato normativo, sem menção a aspectos acessórios como emissão de debêntures, que passam a ser tratados em seção específica do texto.

39. A nova estrutura proposta se inicia com um capítulo de disposições gerais, subdividido em seções que tratam do objeto, definições, objetivos, princípios, diretrizes e instrumentos do programa de sustentabilidade. A estruturação em capítulos e seções observa o art. 11, inciso III, alínea "a", que determina a reunião sob categorias de agregação apenas das disposições relacionadas com a matéria nelas especificada.

40. No que tange aos aspectos materiais do programa, optou-se por consolidar no Capítulo II os parâmetros e índices de sustentabilidade, com seções específicas para os Parâmetros de Desempenho (PDS), o Índice de Desenvolvimento da Sustentabilidade (IDS) e os Níveis do programa. Esta consolidação confere maior coesão aos elementos técnicos que fundamentam a avaliação e classificação das reguladas.

41. A implementação do programa recebeu tratamento destacado no Capítulo III, com seções próprias que detalham os procedimentos de adesão voluntária, enquadramento, reequilíbrio econômico-financeiro e incentivos. Esta estruturação observa o princípio da ordem lógica previsto no art. 11, III, do Decreto, facilitando a compreensão e aplicação da norma.

42. Aspecto fundamental da nova organização é a criação do Capítulo IV dedicado à governança e fiscalização, com detalhamento do funcionamento dos Comitês de Desenvolvimento de Sustentabilidade e dos mecanismos de verificação do cumprimento das obrigações. Esta sistematização fortalece os mecanismos de controle e acompanhamento do programa.

43. A parte final do ato normativo foi organizada conforme o art. 4º, III do Decreto nº 12.002/2024, contemplando as disposições sobre medidas necessárias à implementação da norma, disposições transitórias e cláusula de vigência.

44. A reorganização proposta objetiva não apenas aprimorar a técnica legislativa, mas também facilitar a compreensão e aplicação da norma pelos diversos atores envolvidos - regulador, regulados e sociedade. A estrutura mais lógica e sistemática contribui para a efetividade do programa e para a segurança jurídica em sua implementação.

3.28. A reorganização proposta para a minuta de Resolução pela PF-ANTT, mostrou-se adequada, por trazer melhor organização aos comandos constantes da minuta, facilitando a compreensão do ato normativo em questão.

3.29. No que concerne à autonomia administrativa da ANTT em relação ao Ministério dos Transportes, a PF-ANTT consignou:

##### **2.4 Da competência da ANTT e sua autonomia regulatória**

45. A Lei nº 10.233/2001 estrutura um sistema regulatório no qual a ANTT, como entidade da Administração Federal indireta, é dotada de regime autárquico especial, com independência administrativa e autonomia financeira e funcional, conforme seu art. 21, §2º.

46. O modelo estabelece uma distinção entre as competências ministeriais e regulatórias. Ao Ministério dos Transportes, o art. 14 atribui o papel de formulação e coordenação das políticas nacionais de transportes e planejamento estratégico setorial. À ANTT, por sua vez, o art. 24 confere competências técnicas específicas, incluindo a gestão e fiscalização dos contratos de concessão.

47. O texto atual do art. 10, §1º (minuta apresentada pela SUCON) prevê que "antes da deliberação pela Diretoria Colegiada sobre o aditivo contratual, será realizada consulta ao Ministério dos Transportes quanto ao alinhamento dos novos investimentos com a política pública". Esta previsão merece reflexão quanto à sua compatibilidade com o sistema de competências legalmente estabelecido.

48. Uma interpretação sistemática da Lei 10.233/2001 sugere que, embora exista relação de vinculação entre ANTT e Ministério, esta não se traduz em subordinação hierárquica. O modelo visa garantir que as diretrizes gerais de política pública sejam implementadas tecnicamente pela Agência preservando-se sua autonomia

decisória.

49. Vale observar que a própria Portaria MT nº 622/2024, ao estabelecer em seu art. 5º que "após a aprovação dos respectivos impactos tarifários pelo Ministério dos Transportes, a ANTT deverá promover a adequação dos contratos", excede os limites da competência ministerial. Embora o art. 14 da Lei 10.233/2001 atribua ao Ministério dos Transportes a formulação e coordenação das políticas nacionais de transportes, esta competência deve se materializar no estabelecimento de diretrizes gerais e objetivos setoriais, não alcançando decisões técnicas específicas sobre impactos tarifários em contratos de concessão. Esta última é expressamente atribuída à ANTT pelo art. 24, VII da Lei 10.233/2001, como decorrência de sua função regulatória.

[...]

51. Assim, sugerimos a exclusão do dispositivo que exigia a submissão da elaboração de minuta contratual, competência exclusiva da ANTT, à revisão da Pasta Ministerial, em respeito à autonomia administrativa e às atribuições legais das agências reguladoras.

3.30. Diante da avaliação apresentada, entendemos que assiste razão à PF-ANTT, uma vez estabelecida a política pública pelo Ministério dos Transportes, que o fez por meio da edição das Portarias nº 622/2024 e 689/2024, cabe à ANTT sua implementação no âmbito dos setores que regula.

3.31. Outro aspecto abordado pela PF-ANTT em seu Parecer, diz respeito à aplicabilidade dos PDS:

52. **2.5 Da aplicabilidade dos Parâmetros de Desempenho de Sustentabilidade**

53. No "CAPÍTULO II - DOS PARÂMETROS E ÍNDICE DE SUSTENTABILIDADE" da minuta anexa, sugerimos novo dispositivo que disciplina a aplicabilidade dos Parâmetros de Desempenho de Sustentabilidade.

Art. 9. Os PDS são autoaplicáveis e serão implementados de forma gradual e proporcional, considerando a complexidade das medidas requeridas, a capacidade técnica e financeira das reguladas, os benefícios socioambientais esperados e o cronograma estabelecido no termo aditivo ou contrato, sem prejuízo de ato complementar a ser editado pela ANTT.

54. A inclusão do art. 9º na resolução, que estabelece a autoaplicabilidade dos Parâmetros de Desempenho de Sustentabilidade (PDS) e sua implementação de forma gradual e proporcional, fundamenta-se em aspectos jurídicos e práticos essenciais para a efetividade do Programa de Sustentabilidade.

55. Do ponto de vista da segurança jurídica, o dispositivo afasta potenciais questionamentos sobre a necessidade de regulamentação posterior dos PDS, garantindo sua efetividade imediata e conferindo maior estabilidade ao programa. A autoaplicabilidade permite que as reguladas iniciem prontamente a implementação das medidas necessárias, sem depender de normatização complementar, o que se alinha ao princípio da eficiência administrativa.

[...]

58. Importante ressaltar que o dispositivo não prejudica a edição de atos complementares pela ANTT, conforme previsto na parte final do artigo, preservando a competência regulatória da Agência para ajustes e aperfeiçoamentos futuros do programa. Esta previsão confere flexibilidade normativa sem comprometer a aplicabilidade imediata dos PDS.

3.32. A proposição da PF-ANTT busca evitar que eventual alegação de lacuna regulatória impeça que as empresas que adiram ao Programa de Sustentabilidade, por sua própria iniciativa, iniciem a implementação dos PDS no âmbito de concessões ou das autorizações ferroviárias. Destaque-se que está prevista a adesão ao Programa se dará por meio de aditivo contratual que conterà, entre outros aspectos, a especificação detalhada das obrigações a serem assumidas. Assim, entendo que a sugestão da PF-ANTT é pertinente.

3.33. Já em relação ao Índice de Desenvolvimento da Sustentabilidade (IDS), a PF-ANTT se manifestou nos seguintes termos:

60. **2.6 Do Índice de Desenvolvimento da Sustentabilidade (IDS)**

61. Neste tópico, sugerimos alterações que consistem em: (i) criação de Seção específica para o IDS, antes tratado conjuntamente com os "destaques"; (ii) atribuição expressa à Diretoria Colegiada da competência para estabelecer a metodologia; (iii) integração dos antigos "destaques" ao sistema de incentivos, agora denominados "reconhecimentos"; e (iv) estabelecimento de critérios mais objetivos para classificação das reguladas e concessão de benefícios regulatórios. [...]

62. A norma deve estabelecer apenas os elementos estruturantes do índice, reservando seu detalhamento técnico aos Comitês de Desenvolvimento de Sustentabilidade (CDS), com posterior chancela da Diretoria Colegiada.

[...]

64. A atribuição à Diretoria Colegiada da ANTT da competência para estabelecer a metodologia do IDS garante a necessária estabilidade e hierarquia ao sistema de avaliação. Esta solução preserva a autonomia técnica da Agência e mantém no órgão máximo decisório a responsabilidade pela definição dos critérios de mensuração, sem prejuízo da valiosa contribuição consultiva dos Comitês de Desenvolvimento da Sustentabilidade. Tal arranjo institucional proporciona equilíbrio entre a expertise setorial e a competência regulatória da ANTT.

65. Na versão da minuta de resolução apresentada pela SUCON, este mesmo tópico, "Do Índice de Desenvolvimento da Sustentabilidade (IDS)", continha dispositivos que tratavam dos "destaques".

[...]

67. Sugerimos a consolidação destes mecanismos sob a denominação de "reconhecimentos", integrados ao sistema geral de incentivos regulatórios, de modo a conferir maior organicidade ao programa e segurança jurídica à sua implementação.

68. A incorporação dos antigos "destaques" ao sistema integrado de incentivos, sob a denominação de "reconhecimentos", elimina a fragmentação anterior e estabelece correlação direta entre performance e benefícios regulatórios. Esta mudança não apenas simplifica a operacionalização do programa, mas principalmente potencializa sua efetividade ao criar estrutura de estímulos mais coerente e previsível. A nova sistemática permite que as reguladas visualizem com clareza a conexão entre seu desempenho em sustentabilidade e as vantagens regulatórias correspondentes.

[...]

3.34. A sistematização proposta pela PF-ANTT com a criação de seção específica para o Índice de Desenvolvimento da Sustentabilidade (IDS), e a integração dos reconhecimentos à seção atinentes a incentivos proporcionados às empresas reguladas pela ANTT que aderirem ao programa de Sustentabilidade trouxeram maior clareza à minuta, facilitando sua compreensão.

3.35. No que se refere aos Níveis do Programa de Sustentabilidade, a PF-ANTT faz as sugestões reproduzidas na sequência:

70. **2.7 Dos Níveis do Programa**

71. Consoante se verifica na minuta anexa, sugerimos a inclusão de Seção III no CAPÍTULO II - DOS PARÂMETROS E ÍNDICE DE SUSTENTABILIDADE, para tratar especificadamente dos Níveis do Programa.

72. A principal inovação reside no estabelecimento de dupla via de enquadramento, permitindo tanto a assunção de novas obrigações via termo aditivo quanto o reconhecimento de práticas sustentáveis já incorporadas aos contratos. Esta solução demonstra maturidade regulatória ao evitar duplicidade de obrigações e valorizar iniciativas previamente implementadas pelas reguladas.

73. O redesenho do sistema de níveis estabelece um sistema progressivo, partindo de compromissos básicos no Nível I - focados em gestão e impactos prioritários - até práticas mais avançadas nos níveis superiores. Esta gradação permite que as reguladas evoluam consistentemente em suas práticas de sustentabilidade, sem imposição de saltos abruptos que poderiam comprometer a efetividade do programa. O Nível II, ao exigir compromisso integral com todos os PDS, estabelece patamar intermediário adequado, enquanto o Nível III incentiva a busca por excelência através de práticas adicionais.

74. Merece destaque o tratamento diferenciado conferido ao modal ferroviário no Nível I, que reflete adequada compreensão das especificidades setoriais. Esta distinção reconhece as diferentes características operacionais e estágios de maturidade em gestão ambiental entre os modais, permitindo abordagem mais precisa e efetiva para cada setor. Tal diferenciação, longe de representar privilégio, materializa o princípio da proporcionalidade na regulação.

75. A nova estrutura estabelece ainda um sistema de governança, centrado na elaboração de editais específicos para cada nível a partir de propostas dos Comitês de Desenvolvimento de Sustentabilidade. Este arranjo institucional garante que os requisitos para progressão entre níveis sejam tecnicamente adequados e alinhados às realidades setoriais. O papel da ANTT na verificação técnica para reconhecimento de obrigações preexistentes e no monitoramento contínuo via IDS assegura a credibilidade do processo.

76. A manutenção do enquadramento vinculada ao cumprimento das obrigações e ao histórico de desempenho no IDS cria incentivo permanente à sustentabilidade, evitando que o programa se torne mero exercício formal de classificação. Este mecanismo de acompanhamento contínuo estimula a melhoria constante das práticas ambientais e sociais, alinhando-se ao caráter dinâmico e evolutivo da sustentabilidade.

77. O novo modelo combina progressividade, reconhecimento de especificidades setoriais e robusta governança, estabelecendo bases sólidas para evolução das práticas sustentáveis no setor de transportes terrestres.

3.36. A proposta apresenta pela PF-ANTT aperfeiçoou a minuta acostada aos autos pela SUCON, com uma melhor estruturação do texto e a definição do instrumento a ser publicado com as obrigações a serem observadas no atendimento dos PDS em cada nível do Programa (edital), bem como consignou, de forma clara, que o cumprimento das obrigações assumidas e o desempenho do IDS são condições necessárias para manter o enquadramento em determinado nível do Programa de Sustentabilidade.

3.37. Em relação à implementação do Programa de Sustentabilidade, a PF-ANTT apresentou as seguintes contribuições:

78. **2.8 Da Implementação do Programa de Sustentabilidade**

79. A proposta de redação apresentada por esta Procuradoria dispõe, no art. 18, que "a implementação do Programa de Sustentabilidade ocorrerá mediante adesão voluntária das reguladas aos diferentes níveis, por meio de termo aditivo aos contratos de concessão, observadas as condições estabelecidas em editais específicos."

80. Esta disposição normativa merece destaque por sua relevância jurídica e operacional. O dispositivo consagra três elementos fundamentais para a implementação do programa:

81. Primeiro, estabelece o princípio da adesão voluntária como mecanismo basilar de implementação, respeitando a autonomia das concessionárias e a natureza consensual das alterações contratuais. Esta opção normativa alinha-se com o princípio da segurança jurídica e respeita os contratos em vigor.

82. Segundo, determina que a implementação necessariamente ocorrerá via termo aditivo aos contratos de concessão. Esta exigência é juridicamente adequada pois reconhece que a forma de cumprimento dos Parâmetros de Desempenho de Sustentabilidade (PDS) deve observar as especificidades de cada contrato. Tal previsão permite que o Comitê considere as particularidades contratuais na definição dos parâmetros específicos.

83. Terceiro, ao prever que as condições serão estabelecidas em editais específicos, a norma garante a necessária flexibilidade para que o Comitê possa adequar os requisitos às diferentes realidades contratuais e setoriais, preservando a efetividade do programa sem comprometer a segurança jurídica dos contratos vigentes.

[...]

88. A aplicação ocorrerá nos novos projetos de concessão, nos termos aditivos de prorrogação antecipada, nas revisões quinquenais que incluam novos investimentos e nas otimizações contratuais homologadas pelo TCU.

Art. 19. A implementação do Programa de Sustentabilidade ocorrerá ainda por meio da inclusão obrigatória dos PDS nos:

I - estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental em elaboração ou a elaborar;

II - novos projetos de concessão;

III - termos aditivos contratuais de prorrogação antecipada;

IV - termos aditivos contratuais de revisão quinquenal que incluam novos investimentos;

V - termos aditivos contratuais resultantes de otimização contratual homologada pelo Tribunal de Contas da União - TCU nos termos da Instrução Normativa 91/23;

89. Esta especificação confere maior segurança jurídica e previsibilidade ao processo. Isso permite que os agentes regulados tenham clareza quanto aos marcos temporais e etapas em que deverão observar os Parâmetros de Desempenho de Sustentabilidade (PDS) estabelecidos pela ANTT.

3.38. As contribuições trazidas pela PF-ANTT trouxeram mais clareza à minuta de Resolução, minimizando os riscos de incompreensão dos comandos constantes do documento.

3.39. Outra preocupação externada na manifestação acostada aos autos pela PF-ANTT se refere à diferenciação entre incentivo regulatório e reequilíbrio econômico-financeiro do contrato:

90. **2.9 Incentivo regulatório versus medidas de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato**

91. (sic)

92. A proposta de redação da resolução submetida a esta Procuradoria não estabelecia delimitação adequada entre incentivos regulatórios e hipóteses de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos. Esta imprecisão conceitual criava potencial confusão entre instrumentos de natureza jurídica distinta: de um lado, medidas promocionais próprias da atividade regulatória e, de outro, mecanismos contratuais destinados a preservar a equação econômico-financeira pactuada.

93. A versão original, ao dispor sobre o sistema de incentivos, mesclava indevidamente instrumentos de política regulatória - como reconhecimento público de boas práticas e premiações por desempenho destacado - com medidas que poderiam impactar diretamente o equilíbrio contratual, a exemplo de descontos em valores de outorga e alterações em componentes tarifários. Esta sobreposição inadequada poderia resultar em desequilíbrios contratuais não intencionais, comprometendo a própria segurança jurídica do programa de sustentabilidade.

94. A versão em anexo se propõe a corrigir estas inconsistências ao:

1. Delimitar claramente o escopo dos incentivos regulatórios

2. Estabelecer que determinadas medidas que impactam a economia do contrato devem ser tratadas no âmbito do reequilíbrio econômico-financeiro

3. Prever mecanismos específicos de reequilíbrio para os diferentes níveis do programa

4. Exigir análise prévia dos impactos econômicos dos incentivos

95. Esta separação conceitual e operacional se justifica primordialmente pela natureza distinta destes dois instrumentos. Os incentivos regulatórios constituem benefícios discricionários concedidos pela ANTT às reguladas conforme seu nível de adesão e desempenho no Programa, não se confundindo com o reequilíbrio econômico-financeiro que é um direito contratual das concessionárias quando verificada a alteração da equação econômica original do contrato.

96. Enquanto o reequilíbrio econômico-financeiro visa recompor a relação original entre encargos e remuneração estabelecida no momento da contratação, os incentivos regulatórios funcionam como instrumentos de fomento para estimular a adoção voluntária de práticas sustentáveis além das obrigações contratuais básicas. Esta distinção é fundamental para preservar a segurança jurídica dos contratos e a própria efetividade do Programa de Sustentabilidade.

[...]

98. Especificadamente quanto ao reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, a nova estrutura normativa deixa claro que a adesão ao Nível I do Programa, por envolver obrigações menos onerosas, não enseja reequilíbrio econômico-financeiro. Já para os Níveis II e III, que demandam compromissos mais substanciais, prevê-se a possibilidade de reequilíbrio, desde que demonstrado o efetivo impacto nas condições originais do contrato. Esta gradação mostra-se adequada à luz do princípio da proporcionalidade.

99. Os artigos 22 e 23 da resolução estabelecem o tratamento diferenciado para o reequilíbrio econômico-financeiro entre os setores rodoviário e ferroviário.

100. Para as concessões rodoviárias, o art. 22 define diretriz clara de reequilíbrio conforme o nível de adesão ao Programa: para o Nível I, não há previsão de reequilíbrio por se tratar de obrigações básicas de sustentabilidade; para o Nível II, estabelece-se reequilíbrio econômico-financeiro equivalente a 2% de impacto tarifário, com a importante ressalva de que os editais deverão dimensionar as obrigações em valor aproximado a este percentual. O dispositivo traz regra específica para contratos que já contemplem percentual tarifário destinado à infraestrutura resiliente, determinando que o reequilíbrio corresponderá apenas à diferença necessária para alcançar o percentual total de 2%. Já para o Nível III, o reequilíbrio será dimensionado conforme as obrigações adicionais assumidas, sempre observado o princípio da modicidade tarifária.

101. Por sua vez, o art. 23 traz disciplina própria para as concessões ferroviárias, prevendo que o reequilíbrio poderá ocorrer mediante redução do valor de outorga em montante equivalente às novas obrigações assumidas. Este mecanismo, contudo, é restrito aos contratos que expressamente prevejam a possibilidade de redução do valor de outorga como forma de reequilíbrio. Para os contratos que não contemplem tal previsão, a norma exige dupla condição: autorização prévia do Ministério dos Transportes, considerando o potencial impacto sobre recursos da União, e celebração de termo aditivo específico para incorporar este mecanismo de reequilíbrio. A norma determina ainda que o valor da redução da outorga será calculado com base nas novas obrigações efetivamente assumidas pela regulada.

102. A diferenciação no tratamento do reequilíbrio entre os setores se justifica pelas características próprias de cada modo de transporte e pela estrutura contratual predominante em cada um. Enquanto no setor rodoviário o reequilíbrio tradicionalmente ocorre via tarifa, no setor ferroviário a outorga apresenta-se como instrumento mais adequado para recomposição econômica, sempre condicionada à expressa previsão contratual ou autorização ministerial específica.

103. Neste tópico, propusemos, ainda, dispositivo específico para autorizações de ferrovia: "Art. 24. A adesão ao Programa por autorizações ferroviárias não ensejará reequilíbrio econômico-financeiro".

104. Esta adequação decorre primordialmente do regime jurídico privado aplicável às autorizações ferroviárias, conforme estabelece o art. 8º da Lei 14.273/2021. Neste regime, caracterizado pela livre iniciativa empresarial e liberdade de preços, não há garantia de equilíbrio econômico-financeiro, diferentemente do que ocorre

nas concessões em regime público.

105. A ausência de tarifa regulada nas autorizações ferroviárias, expressa no §2º do art. 8º da Lei 14.273/2021, reforça a impossibilidade de reequilíbrio econômico-financeiro. Como os preços são livremente estabelecidos pela autorizatária, não existe uma equação econômica original a ser preservada.

106. Vale destacar que o Programa de Sustentabilidade prevê adesão voluntária pelas reguladas, conforme estabelece o art. 18 da resolução. Esta característica permite que a autorizatária avalie previamente os custos e benefícios antes de aderir ao programa, assumindo conscientemente os riscos e oportunidades envolvidos.

107. A própria natureza jurídica do instituto da autorização, diferentemente da concessão, não estabelece uma equação econômico-financeira a ser preservada. No regime privado, os riscos do negócio são integralmente assumidos pelo particular, que possui maior liberdade empresarial em contrapartida.

108. Os incentivos regulatórios, por sua vez, são tratados como instrumentos autônomos de política regulatória, podendo incluir desde o reconhecimento público das melhores práticas até condições diferenciadas para emissão de debêntures incentivadas. Importante notar que estes benefícios não se vinculam necessariamente a impactos econômico-financeiros nos contratos, mas sim ao reconhecimento do comprometimento das reguladas com os objetivos do Programa.

[...]

111. O sistema combina, portanto, benefícios regulatórios concretos com reconhecimento público das melhores práticas, criando estrutura abrangente de estímulos para evolução contínua das práticas de sustentabilidade no setor de transportes terrestres.

3.40. A proposta apresentada pela PF-ANTT, ao diferenciar situações que potencialmente geram o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, quando verificada a alteração da sua equação econômica original, de benefícios discricionários concedidos pela ANTT às reguladas conforme seu nível de desempenho no Programa de Sustentabilidade, traz maior clareza ao documento. Ademais, a proposição da PF-ANTT aporta disciplina própria para as concessões ferroviárias, prevendo que o reequilíbrio poderá ocorrer mediante redução do valor de outorga em montante equivalente às novas obrigações assumidas, tendo em vistas as peculiaridades do setor.

3.41. No que se refere aos Comitês de Desenvolvimento de Sustentabilidade, a PF-ANTT consignou em seu parecer que:

**112. 2.10 Dos Comitês de Desenvolvimento de Sustentabilidade**

113. O tratamento conferido aos Comitês de Desenvolvimento de Sustentabilidade (CDS) também foi objeto de sugestões de aprimoramento consolidadas na minuta em anexo.

114. A versão anterior apresentava disposições dispersas sobre os comitês ao longo do texto normativo, o que dificultava a compreensão sistêmica de sua estrutura e funcionamento. A nova versão, por sua vez, consolida todas as disposições em capítulo específico (Capítulo VII), conferindo maior clareza e organicidade ao tratamento da matéria.

115. Os CDS são definidos como instâncias técnicas consultivas responsáveis pelo acompanhamento da implementação do Programa de Sustentabilidade, sendo instituídos dois comitês específicos: um para o setor rodoviário e outro para o setor ferroviário. Esta separação permite tratamento mais adequado às peculiaridades de cada modal.

[...]

118. O processo decisório foi aperfeiçoado, estabelecendo-se fluxo claro em que o CDS propõe, a área técnica instrui e a Diretoria Colegiada delibera. Incluiu-se ainda a possibilidade de pedido de reconsideração em 15 dias e a exigência de motivação das manifestações, conferindo maior segurança jurídica ao processo.

119. Aspectos de transparência e controle foram reforçados com a previsão de registro em ata de todas as atividades, disponibilização de documentação para ANTT e estabelecimento de processo administrativo próprio para verificações.

120. As alterações promovidas atendem aos princípios basilares da Administração Pública: legalidade, com clara definição das atribuições; transparência, com previsão de documentação e publicidade dos atos; e eficiência, com estabelecimento de fluxos decisórios objetivos.

3.42. Entendemos que os ajustes trazidos na minuta proposta pela PF-ANTT, organizam de forma adequada os comandos que existiam na minuta encaminhada pela SUCON para os Comitês de Desenvolvimento de Sustentabilidade, devendo ser incorporados à minuta de Resolução.

3.43. Por fim a PF-ANTT trouxe contribuições para o processo de contratação de verificador e organismo de inspeção acreditada ou de conformidade para apoiar o trabalho dos Comitês de Desenvolvimento de Sustentabilidade:

**121. 2.10.1 Da contratação de verificador e organismo de inspeção acreditada e ou de conformidade pelos Comitês de Desenvolvimento de Sustentabilidade**

122. O art. 20 da minuta encaminhada a esta Procuradoria estabelece que "os Comitês poderão contar com relatório de organismo de inspeção acreditada ou de conformidade ou, na ausência desses, de verificador, para o desenvolvimento das suas atividades". Contudo, o dispositivo é silente quanto à definição de quem arcará com os custos dessa contratação.

123. Esta omissão é especialmente sensível considerando que os CDS não possuem personalidade jurídica própria nem orçamento específico. São instâncias colegiadas criadas no âmbito da ANTT, mas com participação paritária entre poder público e setor regulado.

124. A indefinição sobre o custeio pode gerar dois problemas principais. Primeiro, caso se entenda que o ônus seja da ANTT, haveria impacto orçamentário não previsto e potencialmente significativo, demandando planejamento específico e disponibilidade de recursos. Segundo, se o custeio recair sobre o setor regulado, é necessário estabelecer se haverá reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

125. O art. 21 da minuta encaminhada a esta Procuradoria prevê que a aferição do cumprimento das obrigações contratuais referentes ao Programa será feita "preferencialmente" por relatório ao respectivo CDS, validado por organismo de inspeção ou verificador independente. Assim, não se trata de faculdade eventual, mas de sistemática preferencial de verificação de conformidade.

126. Ao tempo em que se prevê a utilização de verificador e ou organismo como sistemática preferencial de verificação de conformidade, a norma silencia quanto a sua forma de contratação por ente sem personalidade jurídica e, tampouco, dispõe sobre quem recairá o ônus da contratação.

127. Propusemos a inclusão de parágrafo específico estabelecendo expressamente que a contratação de organismo de inspeção acreditada ou verificador independente constitui ônus exclusivo da concessionária. Esta previsão confere maior segurança jurídica ao definir de forma inequívoca a responsabilidade pelo custeio da verificação, evitando eventuais questionamentos futuros quanto à atribuição desta obrigação.

3.44. Entendemos que a proposta apresentada pela PF-ANTT traz mais clareza ao texto, dirimindo eventuais dúvidas quanto à forma como se dará a contratação da verificador e organismo de inspeção acreditada e ou de conformidade para apoiar o trabalho dos Comitês de Desenvolvimento de Sustentabilidade.

3.45. Diante das justificativas apresentadas no PARECER n. 00208/2024/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 27885172), acolho integralmente as sugestões apresentadas da Procuradoria Federal junto à ANTT em relação à minuta de Resolução que "Institui o Programa de Sustentabilidade para Infraestrutura de Rodovias e Ferrovias Federais Reguladas pela ANTT", nos termos do Anexo do Parecer n. 00208/2024/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 27886007).

**Das Principais Características do Programa de Sustentabilidade**

3.46. Feitas as considerações necessárias quanto aos principais ajustes incorporados à minuta de Resolução submetida à Audiência Pública nº 04/2024, passo a apresentar as principais características do documento resultante do PPCS, bem como das contribuições feitas pela PF-ANTT.

**Do Objetivo**

3.47. O Programa de Sustentabilidade tem por objetivo assegurar o desenvolvimento da infraestrutura de transporte terrestre alinhado à conservação do meio ambiente, à proteção da biodiversidade, à promoção da resiliência da infraestrutura frente às mudanças do clima e aos eventos climáticos extremos, ao fomento ao respeito à dignidade humana e à manutenção da qualidade do serviço prestado no âmbito das rodovias e ferrovias federais reguladas pela ANTT.

**Dos Parâmetros de Desempenho de Sustentabilidade (PDS) e do Índice de Desenvolvimento da Sustentabilidade (IDS)**

3.48. Para alcançar seu objetivo, o Programa de Sustentabilidade conta com nove Parâmetros de Desempenho de Sustentabilidade (PDS), destinados à avaliação e mensuração das práticas de sustentabilidade praticadas pelas rodovias e ferrovias federais reguladas pela ANTT:

- I - PDS 1: Estabelecer Política de Sustentabilidade;
- II - PDS 2: Dignidade do trabalhador;

- III - PDS 3: Eficiência de Recursos e Prevenção da Poluição;
- IV - PDS 4: Saúde e Segurança da Comunidade;
- V - PDS 5: Aquisição de Terra e Reassentamento Involuntário;
- VI - PDS 6: Conservação do meio ambiente e da biodiversidade;
- VII - PDS 7: Comunidades Tradicionais;
- VIII - PDS 8: Bens e Patrimônio Cultural;
- IX - PDS 9: Adaptação e resiliência da Infraestrutura.

3.49. Os PDS serão implementados de forma gradual e proporcional, considerando a complexidade das medidas requeridas, a capacidade técnica e financeira das reguladas, os benefícios socioambientais esperados e o cronograma estabelecido no termo aditivo ou contrato.

3.50. O Índice de Desenvolvimento da Sustentabilidade (IDS), por seu turno, constitui instrumento de avaliação do Programa, devendo ser considerado para a classificação das reguladas, a concessão de incentivos e o reconhecimento de melhores práticas, com base no cumprimento dos PDS e nos resultados alcançados pelas reguladas.

3.51. A ANTT realizará ciclos periódicos de apuração e divulgação dos PDS e do IDS, avaliando a evolução do desempenho das reguladas e seu impacto sobre a manutenção ou alteração do nível no Programa, bem como sobre a continuidade dos incentivos concedidos.

#### **Dos Níveis do Programa de Sustentabilidade**

3.52. O Programa de Sustentabilidade será estruturado em três níveis, cujo enquadramento decorrerá das obrigações assumidas por meio de termo aditivo aos contratos de concessão ou de autorização ferroviária, ou da correspondência entre obrigações contratuais preexistentes e os Parâmetros de Desempenho de Sustentabilidade.

3.53. Os níveis do Programa observarão a seguinte estrutura de obrigações:

- I - Nível I, requer, cumulativamente:
  - a) compromisso de atendimento ao PDS 1;
  - b) compromisso de atendimento a, no mínimo, um dos PDS referentes à mitigação do impacto nas comunidades afetadas (PDS 2, PDS 4, PDS 5, PDS 7 ou PDS 8);
  - c) compromisso de atendimento a, no mínimo, um dos PDS referentes à responsabilidade ambiental (PDS 3, PDS 6 ou PDS 9);
- II - Nível II, que exige o compromisso de atendimento a todos os Parâmetros de Desempenho de Sustentabilidade estabelecidos na Resolução;
- III - Nível III, que requer o compromisso de atendimento a todos os Parâmetros de Desempenho de Sustentabilidade e da implementação de práticas adicionais de sustentabilidade em relação àquelas exigidas para os PDS no Nível II.

3.54. Destaque-se que para as ferrovias reguladas pela ANTT, o enquadramento no Nível I requer apenas compromisso de atendimento ao PDS 1 e a um dos PDS relativos à mitigação do impacto nas comunidades afetadas (PDS 2, 4, 5, 7 ou 8), em atenção à Política Pública estabelecida pelo Ministério dos Transportes.

3.55. A implementação do Programa de Sustentabilidade ocorrerá mediante adesão voluntária das reguladas aos diferentes níveis, por meio de termo aditivo aos contratos de concessão, observadas as condições estabelecidas em editais específicos.

#### **Do Reequilíbrio econômico-financeiro dos Contratos**

3.56. Em decorrência da adesão ao Programa de Sustentabilidade, serão observadas as seguintes diretrizes no que concerne ao reequilíbrio econômico-financeiro nos contratos de concessão rodoviária:

- I - a adesão ao Nível I não ensejará reequilíbrio econômico-financeiro do contrato;
- II - a adesão ao Nível II ensejará reequilíbrio econômico-financeiro equivalente a 2% (dois por cento) de impacto tarifário, observado que:
  - a) os editais deverão dimensionar as obrigações a serem assumidas em valor aproximado ao percentual estabelecido;
  - b) para contratos que já contemplem percentual tarifário destinado à infraestrutura resiliente ou a outras obrigações relacionadas à sustentabilidade, o reequilíbrio corresponderá à diferença necessária para alcançar o percentual total de 2% (dois por cento) de impacto tarifário;
  - c) obrigações equivalentes aos PDS que já compõem a tarifa não serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro;
- III - o reequilíbrio econômico-financeiro decorrente da adesão ao Nível III será dimensionado conforme as obrigações adicionais assumidas, observado o princípio da modicidade tarifária.

3.57. Para as concessões ferroviárias, o reequilíbrio econômico-financeiro poderá ocorrer mediante redução do valor de outorga em montante equivalente às novas obrigações assumidas, observado o seguinte:

- I - a utilização deste mecanismo é restrita aos contratos que expressamente prevejam a possibilidade de redução do valor de outorga como forma de reequilíbrio econômico-financeiro;
- II - para os contratos que não contemplem tal previsão, sua inclusão dependerá de:
  - a) autorização prévia do Ministério dos Transportes, considerando o potencial impacto sobre recursos da União;
  - b) celebração de termo aditivo específico para incorporar este mecanismo de reequilíbrio;
- III - o valor da redução da outorga será calculado com base nas novas obrigações efetivamente assumidas pela regulada, conforme metodologia estabelecida nos editais;
- IV - a aplicação deste mecanismo observará:
  - a) para o Nível I, não haverá redução do valor de outorga;
  - b) para os Níveis II e III, a redução será limitada ao valor correspondente às novas obrigações assumidas.

3.58. A adesão ao Programa por autorizatárias ferroviárias não ensejará reequilíbrio econômico-financeiro.

#### **Dos Incentivos e Reconhecimentos**

3.59. O Programa poderá estabelecer os seguintes incentivos, progressivos e cumulativos, conforme o nível de cada regulada:

- I - Para o Nível I:
  - a) enquadramento para emissão de debêntures incentivadas e debêntures de infraestrutura, nos termos da legislação específica;
  - b) reconhecimento público com divulgação do IDS e classificação das reguladas;

- II - Para o Nível II, além dos benefícios do nível anterior, nos termos da regulamentação específica:
- a) condições diferenciadas para celebração de termos de ajustamento de conduta e de acordos substitutivos de multas;
  - b) condições específicas para aplicação de recursos de desenvolvimento tecnológico (RDT);
  - c) tratamento diferenciado nos procedimentos de fiscalização;
- III - Para o Nível III, além dos benefícios dos níveis anteriores, incentivos adicionais a serem estabelecidos pela ANTT, a partir de propostas específicas dos Comitês de Desenvolvimento de Sustentabilidade.

3.60. O descumprimento injustificado das obrigações assumidas poderá resultar na suspensão dos incentivos, no reenquadramento da regulada em nível inferior ou em sua exclusão temporária do Programa.

#### Da Governança e Fiscalização

- 3.61. Serão constituídos dois Comitês de Desenvolvimento de Sustentabilidade (CDS), que atuarão como instâncias técnicas consultivas responsáveis pelo acompanhamento da implementação do Programa, um para o setor rodoviário e outro para o setor ferroviário.
- 3.62. Cada Comitê será composto por oito membros titulares e respectivos suplentes, observada a seguinte representação:
- I - quatro representantes do Poder Concedente, sendo dois da ANTT e dois do Ministério dos Transportes, indicados pelos respectivos dirigentes máximos;
  - II - quatro representantes do setor regulado, indicados pelas entidades representativas do setor de transportes terrestres.
- 3.63. Um membro representante da ANTT exercerá a presidência do Comitê, com voto de qualidade.
- 3.64. O CDS poderá convidar representantes de entidades públicas e privadas, especialistas em sustentabilidade, representantes de bancos de fomento e outros especialistas para participar de reuniões específicas, sem direito a voto.
- 3.65. Ao CDS competirá:
- I - propor metodologia e critérios de acompanhamento dos PDS e do IDS;
  - II - avaliar solicitações de enquadramento e progressão entre níveis;
  - III - propor o reconhecimento de melhores práticas implementadas;
  - IV - acompanhar o cumprimento das metas estabelecidas;
  - V - propor ajustes e melhorias no Programa;
  - VI - elaborar taxonomia complementar à oficial do Poder Público;
  - VII - propor novos incentivos regulatórios;
  - VIII - definir suas regras de funcionamento em regimento interno, observadas as diretrizes da ANTT.
- 3.66. Os resultados da verificação do Programa serão encaminhados pelos CDS à área técnica da ANTT para instrução e posterior deliberação da Diretoria Colegiada sobre a concessão dos incentivos regulatórios.

3.67. Por fim, destaco que a proposta de regulamento objeto do presente voto vem sendo discutida de forma exaustiva, transparente e detalhada a um longo tempo, já tendo sido submetida a reunião participativa, consulta interna e à Audiência Pública nº 04/2024, em dois períodos distintos, que perfizeram 57 (cinquenta e sete) dias de PPCS, resultando em uma participação relevante por parte não somente de regulados e órgãos públicos, como também de diversos setores da sociedade interessados no tema. Como resultado desse extenso processo, obteve-se uma proposta de ato regulamentar que permitirá fomentar o desenvolvimento e adaptação da infraestrutura rodoviária e ferroviária, tornando-a mais resiliente a eventos climáticos extremos, operacionalmente mais eficiente e, por conseguinte, adequada a seus usuários, enfim, Sustentável.

#### 4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Ante todo o exposto, VOTO por:

- I - aprovar, na forma da minuta de Deliberação (SEI nº 27897864), o Relatório Final da Audiência Pública SEI nº 21/2024 (SEI nº 27365033), referente à Audiência Pública nº 04/2024, realizada no período de 03 a 10 de junho de 2024 e reaberta no período de 14 a 25 de outubro de 2024, referente à proposta de resolução que trata do plano de sustentabilidade para concessões de rodovias e ferrovias; e
- II - aprovar a minuta de Resolução (SEI nº 27897864), que "Institui o Programa de Sustentabilidade para Infraestrutura de Rodovias e Ferrovias Federais Reguladas pela ANTT".

Brasília, 28 de novembro de 2024.

**FELIPE QUEIROZ**

Diretor

(assinado eletronicamente)



Documento assinado eletronicamente por **FELIPE FERNANDES QUEIROZ, Diretor**, em 28/11/2024, às 15:25, 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](http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **27895913** e o código CRC **5A54EDB1**.

