



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DG

RELATORIA: DGS**TERMO: VOTO À DIRETORIA****NÚMERO: 12/2026****OBJETO:** Aprovação do Relatório Final da Audiência Pública nº 12/2020 - Prorrogação do contrato de Concessão da Ferrovia Centro-Atlântica S/A.**ORIGEM:** SUCON**PROCESSO (S):** 50515.064660/2015-81**PROPOSIÇÃO PF/ANTT:** Parecer Nº 00018/2026/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 39888225) e Despacho nº 02072/2026/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 39888256)**ENCAMINHAMENTO:** À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

1. EMENTA

PROPOSTA QUE VISA À APROVAÇÃO PELA DIRETORIA COLEGIADA DA ANTT DO RELATÓRIO FINAL E ENCERRAMENTO DO PROCESSO DE PARTICIPAÇÃO E CONTROLE SOCIAL REALIZADO POR MEIO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 12/2020 PRORROGAÇÃO DO CONTRATO DE CONCESSÃO DA FERROVIA CENTRO-ATLÂNTICA S/A. PELA APROVAÇÃO.

2. DO OBJETO

2.1. Trata-se de proposta que visa à aprovação pela Diretoria Colegiada da ANTT do Relatório Final e encerramento do Processo de Participação e Controle Social realizado por meio da Audiência Pública nº 12/2020, que teve como objetivo tornar público e colher sugestões com vistas ao aprimoramento dos estudos efetivados para a prorrogação do contrato da Concessionária Ferrovia Centro-Atlântica S/A, bem como da minuta do respectivo Termo Aditivo e anexos.

3. DOS FATOS

3.1. Proporcionando publicidade à ação regulatória da ANTT e, em conformidade com o art. 2º da Resolução nº 6.020, de 20 de julho de 2023, que dispõe sobre os meios do processo de participação e controle social no âmbito da ANTT, a Superintendência de Concessão da Infraestrutura deu início ao processo de participação e controle social.

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

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

II - recolher subsídios para o processo decisório da ANTT;

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

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

V - dar publicidade à ação regulatória da ANTT.

3.2. Em atendimento ao artigo 14 da Resolução nº 6.020/2023, fez-se necessária a realização de audiência pública, considerando que a matéria afeta os direitos de agentes econômicos ou de usuários de serviços de transportes.

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.

3.3. Assim, a Audiência Pública nº 12/2020 foi instituída mediante a Deliberação nº 513, de 15 de dezembro de 2020 (SEI nº 4772955). A reabertura da Audiência Pública nº 12/2020 foi autorizada mediante a Deliberação nº 271, de 22 de agosto de 2024 (SEI nº 25389103).

3.4. O aviso de reabertura de Audiência Pública foi publicado no Diário Oficial da União nº 163, de 23 de agosto de 2024, seção 3, página 125, (SEI nº 4772955) e no portal da ANTT, quando foi divulgado o período para o recebimento de contribuições, que ocorreu do dia 30 de agosto de 2024 até as 18 horas do dia 14 de outubro de 2024 (horário de Brasília).

3.5. Foram encaminhados ainda informativos nas redes sociais, bem como convites eletrônicos às autoridades do executivo federal, bem como aos municípios envolvidos no trecho ferroviário pela Assessoria Especial de Comunicação da agência. A documentação relativa ao objeto da audiência foi disponibilizada no sítio eletrônico da ANTT, www.antt.gov.br, - acesso à informação – participação social - audiência pública nº 012/2020.

3.6. A FCA possui aproximadamente 7.215 km de extensão e interliga os estados de Minas Gerais, São Paulo, Rio de Janeiro, Espírito Santo, Bahia, Sergipe e Goiás, além do Distrito Federal. Com a prorrogação do contrato de concessão e a devolução de trechos antieconômicos, a FCA terá 5.469 km de extensão. Os principais produtos transportados nesta ferrovia são: soja, milho, farelo de soja, açúcar, derivados de petróleo, fertilizantes, produtos siderúrgicos, carvão/coque, bauxita, calcário, coque verde de petróleo, fosfato e enxofre.



Fonte: Caderno Operacional

Figura 1 - Malha ferroviária atual sob a gestão da FCA.

3.7. O período disponibilizado para o recebimento de contribuições foi do dia 30 de agosto de 2024 até as 18 horas do dia 14 de outubro de 2024 (horário de Brasília). A realização do processo de participação social ocorreu no formato híbrido, com realização de audiência pública de forma presencial e virtual, com seis sessões públicas realizadas nas respectivas cidades: Brasília/DF: realizada em 07 de outubro de 2024 no Auditório Eliseu Resende - ANTT Endereço: Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, trecho 03, lote 10, Projeto Orla - Polo 8.

3.8. O pleito vem à apreciação da DIRETORIA, após a os ajustes modificações realizadas no projeto, oriundas das contribuições recebidas no âmbito da reabertura do Processo de Participação Social e de novas diretrizes e premissas apresentadas pelo Governo Federal.

3.9. Ao final desse processo a SUCON elaborou o **Relatório Final da Audiência Pública 16** (SEI nº 37712174), acompanhados do seus anexo, no qual aquela Unidade Técnica ressaltou que as respostas às manifestações apresentadas foram dispostas nos anexos a este relatório e estão baseadas nas informações contidas nos documentos que compõem os respectivos estudos.

3.10. O referido Relatório Final foi encaminhado à Procuradoria Federal junto à ANTT – PF/ANTT, por meio do Despacho (SEI nº 37714354). Por sua vez por meio do **Parecer Nº 00018/2026/PF-ANTT/PGF/AGU** (SEI nº 39888225), a PF/ANTT opinou pela “regularidade jurídica do Procedimento de Participação e Controle Social - PPCS e da Minuta de Termo Aditivo e Anexos, desde que observadas as recomendações e sugestões lançadas ao longo do presente opinativo jurídico”, e aprovado por meio do Despacho nº 02072/2026/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 39888256).

3.11. A SUCON elaborou o Relatório à Diretoria nº 42 (SEI nº 39266020) informando que “em observância às recomendações da Procuradoria Federal junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres, foram promovidas as devidas atualizações nos documentos jurídicos, nos Cadernos de Questões Jurídicas e Regulatórias e de vantajosidade, bem como no Plano de Outorga, conforme detalhado no Despacho COEST3 (SEI nº 39868174)”.

3.12. Ademais, informou ainda aquela Unidade Técnica, ter cumprido os requisitos dispostos na Instrução Normativa DG/ANTT nº 12, de 7 de abril de 2022, bem como na Resolução nº 6.020/2023, conclui-se o Processo de Participação e Controle Social com o encerramento da Audiência Pública nº 12/2020. Propondo então que a Diretoria Colegiada da ANTT aprove o Relatório Final da Audiência Pública nº 12/2020 e posterior a divulgação do Relatório Final da audiência no endereço eletrônico da ANTT, dando ciência ao Ministério dos Transportes para que manifeste sobre a aderência às diretrizes de política pública em face do Plano de Outorga para a prorrogação do contrato de concessão da Concessionária Ferrovia Centro-Atlântica S/A.

3.13. A SUCON, promoveu também a juntada nos autos o Relatório Final de Audiência Pública e toda a documentação técnica e jurídica referente a prorrogação do contrato de concessão, acompanhada da Minuta de Deliberação (SEI nº 39269500).

3.14. Em 20/03/2026, os autos foram remetidos à Secretaria Geral, conforme consta no Sorteio – Despacho de Instrução (SEI nº 39269730) para inclusão do processo na pauta de sorteio da Diretoria Colegiada. Por sua vez conforme consta no Despacho (SEI nº 40932138), o processo foi distribuído para a minha relatoria, por prevenção, em observância ao art. 10-A, § 1º, da Instrução Normativa nº 12, de 7 de abril de 2022.

3.15. Em 08/04/2026, a SUCON encaminhou o Despacho (SEI nº 41571191) encaminhando pleito apresentado pela Companhia Brasileira de Alumínio (“CBA” ou “Companhia”), no âmbito do Processo nº 50505.080829/2025-31, referente ao ramal ferroviário situado entre os municípios de Poços de Caldas/MG e Aguiar/SP.

3.16. Por meio do Despacho (SEI nº 41209593), 01 de abril de 2026, solicitei que o presente processo fosse incluído na pauta da 1.030ª Reunião de Deliberativa Pública - RDP, a ser realizada no dia 09/04/2026, mediante lançamento no SEI JULGAR.

3.17. São esses os fatos que passo a seguir a analisar com vistas a proferir meu Voto.

4. DA ANÁLISE PROCESSUAL

4.1. A presente análise processual teve por fundamento, os seguintes documentos principais constantes, no presente processo: (i) Sobre o Processo de Participação Pública e Social - Audiência Pública nº 12/2020; (ii) Nota Técnica SUCON nº 949/2026; (iii) Nota Técnica SUCON nº 953/2026; (iv) Parecer nº 00018/2026/ PF-ANTT/PGF/AGU e Despacho nº 02072/2026/PF-ANTT/PGF/AGU; (v) Despacho SUCON (SEI nº 39868174); e (vi) Relatório à Diretoria 42/2026 (SEI nº 39266020).

4.2. Após análise dessas manifestações, faço ao final algumas considerações acerca da presente prorrogação contratual, ponderando alguns aspectos que considero relevante sobre a matéria, para em seguida proferir meu Voto.

A - ANÁLISE DOS DOCUMENTOS DO PROCESSO

i. Sobre o Processo de Participação Pública e Social - Audiência Pública nº 12/2020

4.3. No período disponibilizado para a abertura da Audiência Pública, ocorrida em 2020, foram recebidos, ao todo, 283 (duzentos e oitenta e três) protocolos. Destes, foram recebidos 28 (vinte e oito) protocolos por meio eletrônico (e-mail), 24 (vinte e nove) protocolos via Sistema Eletrônico de Informação (SEI), 139 (cento e trinta e nove) protocolos por meio do sistema ParticipANTT, sendo que 2 (dois) protocolos foram invalidados por não conter contribuição. E ainda, 94 (noventa e quatro) manifestações orais.

4.4. No período disponibilizado para a reabertura da Audiência Pública, ocorrida em 2024, foram recebidos 279 (duzentos e setenta e nove) protocolos por meio do sistema ParticipANTT, 434 (quatrocentos e trinta e quatro) contribuições realizadas oralmente durante as sessões públicas, 1 (um) protocolo via SEI e 5 (cinco) protocolos recebidos via e-mail.

Tabela 1 – Resumo de contribuições recebidas (período de abertura e reabertura)
Fonte: Relatório Simplificado (2021, 2024)

RESUMO DE CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS AP 12/2020			
DATA	INSCRITOS	PARTICIPANTES	CONTRIBUIÇÕES ORAIS
04/03/2021	163	94	94
07/10/2024	225	302	93
10/10/2024	216	216	85
11/10/2024	97	97	42
15/10/2024	202	202	65
18/10/2024	201	201	88
21/10/2024	123	123	61
Contribuições Orais – 2021			94
Contribuições Orais – 2024			434
Protocolos recebidos via Sistema ParticipANTT - 2021			141
Protocolos recebidos via Sistema ParticipANTT - 2024			279
Protocolos recebidos via SEI - 2021			24
Protocolos recebidos via e-mail - 2021			28
Protocolos recebidos via e-mail - 2024			5
TOTAL			1005

4.5. As contribuições recebidas por meio do sistema ParticipANTT foram disponibilizadas no portal da ANTT, conforme artigo 25 §2º da Resolução nº 5.624/2017 abaixo transcrito (link: <https://participantt.antt.gov.br/>), mediante tratamento conforme disposto na Lei nº 13.709/2018, Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD), quando necessário.

Resolução nº 5.624/2017

Art. 25 §2º As contribuições encaminhadas deverão ser disponibilizadas no sistema ParticipANTT em até 10 (dez) dias úteis após o término do prazo de PPCS.

4.6. Para realização das análises das contribuições recebidas, a equipe técnica da SUCON, inicialmente, realizou uma classificação dos assuntos. Nessa etapa foi possível identificar os assuntos mais recorrentes sobre os quais os usuários/interessados se manifestaram, conforme segue:

Tabela 2 – Temas abordados nas contribuições recebidas
Fonte: Relatório Final de Audiência Pública 16 (SEI nº 37712174)

Ambiental / ESG	Concessão	Operação Ferroviária
Cargas	Devolução de trechos	Passageiros
Infraestrutura	Interferências urbanas	Planejamento / Estudos
Modelagem	Obrigações	Prorrogação
Regulação	Segurança	Velocidade

4.7. O tema que recebeu o maior número de contribuições/manifestações foi relacionado a Obrigações, o que corresponde a 23% das contribuições recebidas via sistema ParticipANTT, seguidos por Modelagem (14%), Planejamento / Estudos (8%) e Passageiros (6 %).

4.8. Com a realização do processo de participação e controle social, pretendeu-se garantir a prestação dos serviços operacionais e obras de recuperação, manutenção, monitoração, ampliação de capacidade e melhorias no trecho, alcançando melhorias objetivadas e não alcançadas no bojo da atual concessão, com vistas a ampliar o nível de serviço da ferrovia em benefício da população e segurança do trecho.

4.9. Cabe ressaltar que as respostas às manifestações apresentadas foram dispostas nos anexos a este relatório e estão baseadas nas informações contidas nos documentos que compõem os respectivos estudos, e reforçam o compromisso da ANTT com a transparência e a busca efetiva da participação de todos os envolvidos, visando o debate da proposta e o aprimoramento do projeto.

4.10. Os anexos são assim identificados:

- Anexo I (2021) – contribuições recebidas por meio do sistema ParticipANTT (SEI nº 29547633);
- Anexo I (2024) – contribuições recebidas por meio do sistema ParticipANTT (SEI nº 29547649);
- Anexo II (2021 e 2024) – contribuições via e-mail (SEI nº 37715465);
- Anexo III (2021) – contribuições via SEI (SEI nº 37715594);
- Anexo IV (2021) – contribuições orais (SEI nº 37715439);
- Anexo IV (2024) – contribuições orais (SEI nº 37715445); e

4.11. Além disso o Anexo V Respostas (SEI nº 40180314) foi revisado pelo Anexo V – Respostas Revisados (SEI nº 40180314).

ii. Nota Técnica SUCON nº 949/2026

4.12. A Nota Técnica SEI nº 949/2026/COEST3/GEREG/SUCON/DIR/ANTT, constitui-se de manifestação técnica-regulatória referente a conclusão do Processo de Participação e Controle Social relativo à Audiência Pública nº 12/2020. Inicialmente a Nota Técnica apresenta o rito processual e regulatório que conduziu à modelagem ora submetida a apreciação da Diretoria Colegiada, evidenciando que a proposta não se limita à formalização de minutas contratuais, mas consolidou o resultado de processo complexo, iniciado em 2015, com a manifestação de interesse da concessionária, e desenvolvido ao longo de sucessivas etapas de análise técnica, participação social e incorporação de diretrizes de política pública.

4.13. Conforme demonstrado pela SUCON, o processo encontra-se adequadamente ancorada no arcabouço normativo aplicável, notadamente na Lei nº 10.233/2001, que atribui à ANTT a competência para propor planos de outorga, e na Resolução ANTT nº 6.020/2023, que disciplina os mecanismos de participação e controle social. Ademais, destaca-se a utilização da Portaria MT nº 870/2025 como referência para a estruturação do Plano de Outorga, ainda que originalmente voltada a novas concessões, o que se justifica pela necessidade de conferir sistematicidade e densidade institucional à prorrogação de contrato originalmente celebrado em contexto normativo distinto.

4.14. Quanto ao conteúdo a Unidade Técnica buscou traduzir as diretrizes de política pública e dos resultados dos estudos técnicos em soluções jurídico-contratuais concretas. Nesse sentido, um dos aspectos relevantes diz respeito ao **tratamento conferido aos trechos ferroviários de baixa viabilidade econômica**. A modelagem proposta não adota solução uniforme, mas estabelece regime diferenciado conforme a função logística e a relevância estratégica de cada segmento. Assim, enquanto determinados trechos são destinados à devolução, com apuração de indenização estimada em R\$ 4,2 bilhões, outros são mantidos na concessão sob condições específicas: seja mediante exigência de elaboração de estudos de viabilidade, seja mediante imposição de padrões mínimos de operação e manutenção, seja ainda, por meio da flexibilização de parâmetros operacionais.

4.15. No mesmo sentido, destaca-se a estruturação de mecanismo financeiro destinado a assegurar o equilíbrio econômico-financeiro da concessão, consubstanciado na previsão de aportes pela concessionária na Conta de Ajuste, por meio de Recursos Vinculados, no montante estimado de R\$ 1,11 bilhão, a preços de abril de 2021, a serem realizados ao longo dos primeiros anos da prorrogação. Esses valores referem-se aos valores das indenizações decorrente dos

impactos negativos da manutenção do Trecho Corinto - Aratu integrantes da concessão. Esse mecanismo de Contas Vinculadas evidencia que a prorrogação não se limita à extensão temporal do contrato, mas envolve reconfiguração patrimonial e financeira da concessão, com impactos diretos sobre a equação econômico-financeira e sobre a sustentabilidade de longo prazo do projeto concessionário.

4.16. No tocante ao **Plano de Investimentos**, a SUCON procurou demonstrar que a modelagem jurídica incorpora, de forma estruturada, tanto investimentos com prazo determinado quanto investimentos condicionados à demanda, estes últimos voltados à manutenção do Índice de Saturação Ferroviária - ISF em níveis adequados. Ademais, são contemplados investimentos decorrentes de diretrizes de política pública, com destaque para intervenções em conflitos urbanos, implantação de infraestrutura de acesso logístico e realização de estudos para novos empreendimentos ferroviários.

4.17. Outro aspecto relevante diz respeito à alteração de **Parâmetros Operacionais**, em especial à elevação da Idade Máxima da Frota de Locomotivas (IMFL) para 45 anos, medida justificada pela necessidade de reduzir a pressão sobre o CAPEX e assegurar a viabilidade econômico-financeira do projeto. Trata-se de uma escolha regulatória que busca flexibilizar alguns padrões técnicos de parte do material rodante, desde que preservadas condições adequadas de manutenção e desempenho desses equipamentos.

4.18. No âmbito das inovações jurídico-contratuais, foram apresentados alguns aprimoramentos. Destaca-se, inicialmente, a criação do Mecanismo de Contas da Concessão, estruturado em torno da **Conta de Ajuste e dos Recursos Vinculados**, os quais passam a desempenhar papel central na governança financeira do contrato. Esses recursos, formados por aportes da concessionária e por outras fontes eventualmente definidas pelo Poder Concedente, possuem destinação vinculada à reposição do equilíbrio econômico-financeiro, ao pagamento de indenizações, à execução de investimentos de interesse público e ao financiamento de ações relacionadas à sustentabilidade e resiliência climática. Trata-se de inovação relevante, que confere maior transparência e previsibilidade à gestão financeira da concessão.

4.19. Ainda nesse campo, merece destaque a substituição da antiga **Verba de Fiscalização** por rubrica destinada ao apoio e supervisão da gestão contratual, denominada de Recursos para Apoio e Supervisão à Gestão Contratual, em consonância com entendimento do Tribunal de Contas da União, exarado pelo Acórdão TCU nº 1592/2024, sob o argumento de que *“atividade de fiscalização da ANTT decorre do regular exercício de poder de polícia administrativa e, por isso, somente pode ser custeada por tributos instituídos por lei, não sendo admissível a cobrança de preço público para essa finalidade”*. Tal ajuste evidencia preocupação com a conformidade jurídica do contrato e com a aderência às orientações do controle externo.

4.20. Também incorporou-se mecanismos contemporâneos de prevenção e solução de conflitos, como a possibilidade de instituição de **Comitê de Prevenção e Solução de Disputas** (*dispute boards*), bem como a figura do Verificador Independente, responsável pela aferição técnica do cumprimento das obrigações contratuais. Tais instrumentos contribuem para a redução de assimetrias de informação, o fortalecimento do monitoramento contratual e a mitigação de riscos de judicialização.

4.21. No que se refere à **Alocação de Riscos**, a modelagem apresentada evidencia avanço em relação as matrizes riscos tradicionais, ao contemplar de forma mais detalhada eventos específicos, como riscos associados a eventos climáticos extremos, implantação de novas rotas logísticas, variações de custo de construção e riscos residuais. A repartição proposta busca alocar os riscos à parte mais apta a gerenciá-los, atribuindo à concessionária aqueles inerentes à operação e ao Poder Concedente aqueles decorrentes de decisões institucionais ou eventos não controláveis, em consonância com as melhores práticas regulatórias.

4.22. Adicionalmente, destaca-se a instituição obrigatória de **Programa de Resiliência Climática**, impondo à concessionária a realização de mapeamento de vulnerabilidades, elaboração de projetos de adaptação e implementação de medidas estruturais e não estruturais, com custos a seu encargo. Tal previsão insere, de forma inédita e estruturada, a dimensão climática no núcleo das obrigações contratuais, alinhando a concessão às exigências contemporâneas de sustentabilidade.

4.23. Por fim, quanto ao **Plano de Outorga**, a SUCON buscou demonstrar que a elaboração desse plano observou as diretrizes da Portaria MT nº 870/2025, consolidando as informações relativas à caracterização da concessão, modelagem econômico-financeira, repartição de riscos, investimentos e parâmetros de desempenho, de modo a subsidiar a atuação do Ministério dos Transportes como Poder Concedente.

iii. Nota Técnica SUCON nº 953/2026

4.24. A Nota Técnica SEI nº 953/2026/GEFER/SUCON/DIR/ANTT, que tem por objeto a consolidação das alterações promovidas nos estudos de demanda, operacional, de engenharia, socioambientais e de modelagem econômico-financeira, notadamente após a reabertura da Audiência Pública nº 12/2020.

4.25. No mérito, a SUCON estruturou sua fundamentação a partir da identificação de um conjunto de aprimoramentos técnicos que, em seu conjunto, configuram a nova lógica da prorrogação proposta. Dentre tais aprimoramentos, destacam-se a atualização das estimativas de demanda com base em dados mais aderentes à realidade recente da operação; o aprimoramento dos estudos socioambientais com incorporação das diretrizes da Resolução ANTT nº 6.057/2024; o incremento das velocidades médias de percurso ao longo do horizonte da concessão; a melhoria do giro de frota; a realização de investimentos em via permanente voltados à eliminação de restrições operacionais; a redefinição do Índice de Acidentes Ferroviários Graves em patamar compatível com outras concessões já prorrogadas; a revisão dos investimentos associados a políticas públicas, com foco em sua efetividade; e a reestruturação do escopo das interferências viárias, com impactos diretos sobre a segurança e a eficiência operacional.

4.26. A partir desses elementos, a proposta se fundamenta não apenas na extensão do prazo contratual como mecanismo de viabilização de investimentos, passando a se apoiar em uma lógica de requalificação estrutural da malha ferroviária, orientada por ganhos de produtividade, segurança e capacidade. Nesse sentido, a Nota Técnica evidencia a adoção de três pilares estruturantes: o tratamento das interferências viárias, os investimentos em via permanente e a redução da necessidade incremental de material rodante (frota), os quais, combinados, permitem a elevação das velocidades médias de percurso e a ampliação da capacidade operacional da ferrovia, sem depender exclusivamente de expansão extensiva de ativos (frota).

4.27. No que concerne ao **Estudo de Demanda**, observa-se que a modelagem manteve a estrutura metodológica consagrada em quatro etapas — geração, distribuição, escolha modal e alocação —, tendo, contudo, atualizado as bases de dados de mercado para refletir condições mais recentes do setor. A projeção resultante aponta para crescimento consistente da movimentação de cargas, atingindo aproximadamente 54,7 milhões de toneladas úteis ao final do horizonte contratual (ano de 2056). Tal projeção constitui elemento relevante da modelagem, na medida em que fundamenta a necessidade dos investimentos propostos, especialmente aqueles voltados à ampliação da capacidade e à mitigação de gargalos operacionais.

4.28. Em complemento, o **Estudo Operacional e de Capacidade** evidencia que determinados trechos da malha tendem a atingir níveis críticos de saturação, próximos ou superiores ao limite regulatório de 90%, o que justifica a antecipação de investimentos em sinalização, via permanente e implantação de pátios de cruzamento. A Nota Técnica demonstra, nesse ponto, preocupação em alinhar temporalmente a execução dos investimentos com a evolução projetada da demanda, evitando tanto a subalocação quanto a antecipação indevida de recursos. Ademais, ao tratar do dimensionamento da frota, a modelagem privilegia ganhos de eficiência operacional decorrentes do aumento das velocidades médias e da melhoria do giro de ativos, reduzindo a necessidade de aquisição adicional de locomotivas e vagões.

4.29. No âmbito dos **Estudos de Engenharia**, a Nota Técnica evidencia a realização de reavaliação abrangente dos projetos, com revisão orçamentária, redefinição de escopo e priorização de intervenções com maior impacto sobre a segurança e a eficiência operacional. Destacam-se, nesse contexto, os investimentos em interferências viárias, estruturados com base em histórico de acidentes, demandas sociais e estudos técnicos específicos, bem como a manutenção de intervenções voltadas à mitigação de conflitos urbanos. Tais elementos reforçam a integração entre os objetivos de política pública e a racionalidade técnica da modelagem.

4.30. No tocante ao **Estudo Socioambiental**, verifica-se que a modelagem incorpora, de forma explícita, os custos associados aos Parâmetros de Desempenho de Sustentabilidade e ao Programa Carbono Zero, conforme diretrizes da Resolução ANTT nº 6.057/2024, totalizando aproximadamente R\$ 190 milhões. Ademais, foram revisados os programas de gerenciamento de riscos, análise de riscos e atendimento a emergências, bem como considerados os

condicionantes ambientais associados à operação da malha. Tal abordagem evidencia a internalização efetiva da dimensão ambiental no projeto, afastando sua caracterização como obrigação meramente acessória.

4.31. A Nota Técnica também confere destaque ao **Anexo I – Caderno de Obrigações**, instrumento essencial para a tradução da modelagem em comandos contratuais vinculantes, essencialmente um extenso conjunto de intervenções a serem executados pela concessionária com prazo determinado. Nesse aspecto, foram promovidos ajustes voltados à maior precisão das obrigações da concessionária, à mitigação de riscos regulatórios e ao fortalecimento dos mecanismos de acompanhamento e fiscalização, com definição clara de investimentos, prazos e parâmetros de desempenho. Trata-se, portanto, de elemento fundamental para assegurar a execução do Plano de Investimentos por meio de um efetivo do controle regulatório ao longo do prazo contratual.

4.32. No que se refere à **Modelagem Econômico-Financeira**, adotou-se metodologia de fluxo de caixa descontado a preços constantes, com utilização do WACC regulatório, fixado em 13,87%, e horizonte de 30 anos. O modelo contempla a apuração do valor de outorga, mediante confronto entre o resultado econômico do projeto e a base de passivos a indenizar, com previsão de recursos vinculados nos primeiros anos da concessão. Destaca-se, ainda, a aderência metodológica a parâmetros já aceitos pelo Tribunal de Contas da União em casos análogos, o que confere maior robustez à proposta sob a perspectiva do controle externo.

4.33. No tocante às **Estimativas de Receitas**, a modelagem considera múltiplas fontes, incluindo frete ferroviário, direito de passagem, serviços acessórios, receitas alternativas e venda de capacidade, com parâmetros específicos para cada componente. No que se refere aos custos operacionais, estes são estruturados em categorias fixas, variáveis e administrativas, com diferenciação conforme o tipo de operação (malha própria, malha de terceiros e transporte de terceiros), refletindo maior sofisticação metodológica na alocação de custos.

4.34. Verifica-se assim, que os estudos técnicos apresentam fundamentação consistente e articulada, evidenciando que a proposta de prorrogação do contrato de concessão da FCA se apoia em uma reestruturação substancial no contrato original, orientada por ganhos de eficiência operacional, aumento de capacidade, melhoria dos níveis de segurança ferroviária e internalização de requisitos socioambientais. Não se trata, portanto, de mera extensão contratual, mas de um redesenho da concessão, com base em premissas técnicas, operacionais e econômico-financeiras.

iv. Parecer nº 00018/2026/PF-ANTT/PGF/AGU e Despacho nº 02072/2026/PF-ANTT/PGF/AGU

4.35. Instada a se manifestar nos autos pela SUCON, a Procuradoria Federal junto à ANTT - PF/ANTT, materializou seu posicionamento sobre a matéria por meio do Parecer nº 00018/2026/PF-ANTT/PGF/AGU, posteriormente complementado e aprovado pelo Despacho nº 02072/2026/PF-ANTT/PGF/AGU. O Parecer delimitou o escopo de sua atuação ao exame estritamente normativo da matéria, afastando considerações de ordem técnica, econômica ou de conveniência administrativa, reafirmando o seu papel de órgão consultivo e assessoramento jurídico. Nesse contexto, o Parecer parte da premissa de que a vantajosidade da prorrogação, bem como a consistência dos estudos que a fundamentam, foram devidamente aferidas pelas áreas técnicas competentes, cabendo à PF/ANTT verificar a aderência da modelagem aos parâmetros legais e regulatórios aplicáveis.

4.36. Sob essa perspectiva, **o Parecer reconhece, de forma geral, a viabilidade jurídica da prorrogação**, destacando a regularidade formal e material do Processo de Participação e Controle Social, bem como a aderência, sob o prisma jurídico-formal, do Plano de Outorga às diretrizes estabelecidas pela Portaria ministerial pertinente. Ademais, registra que a Administração reconheceu a vantajosidade da prorrogação com base em análises de eficiência e efetividade, devidamente estruturadas em Análise de Impacto Regulatório, o que, embora não constitua objeto de validação direta pela Procuradoria, é considerado elemento suficiente para fins de sustentação jurídica da decisão administrativa.

4.37. Não obstante, o parecer adota postura tecnicamente rigorosa ao identificar um conjunto relevante de **imprecisões, inconsistências e inadequações nas minutas contratuais**, especialmente no Termo Aditivo e seus anexos. Tais apontamentos abrangem desde aspectos formais — como inconsistências na numeração de cláusulas e do próprio instrumento contratual — até questões de maior densidade jurídica, relacionadas à compatibilidade de determinadas previsões com o regime da Lei nº 8.987/1995, à precisão terminológica dos institutos contratuais e à adequada estruturação da matriz de riscos.

4.38. Dentre esses pontos, merece destaque a preocupação da Procuradoria com a **coerência do regime jurídico da concessão**, ao recomendar ajustes que assegurem alinhamento com o ordenamento vigente, evitando a criação de hipóteses contratuais não previstas em lei, bem como a utilização de terminologia que possa gerar ambiguidades quanto à titularidade das prerrogativas do Poder Concedente. No mesmo sentido, evidencia-se especial atenção à modelagem de riscos, com recomendações voltadas ao aprimoramento da definição de riscos residuais e à clareza dos critérios de compartilhamento de impactos, o que revela preocupação com a segurança jurídica e a estabilidade do contrato ao longo de sua execução.

4.39. Importante registrar, ainda, que o parecer não ignora elementos sensíveis da instrução, como o histórico de desempenho da concessionária, no qual se verificaram descumprimentos reiterados de metas de produção no período anterior ao pedido de prorrogação. Contudo, tal circunstância não é tratada como impeditiva, sendo absorvida no contexto mais amplo da modelagem, que se orienta por uma lógica prospectiva de eficiência e interesse público, amparada nos estudos técnicos e nas diretrizes de política pública.

4.40. Nesse cenário, a conclusão do parecer é de que **“sob o prisma estritamente jurídico e abstraídos aspectos técnicos e de conveniência ou oportunidade, opina-se regularidade jurídica do Procedimento de Participação e Controle Social - PPCS e da Minuta de Termo Aditivo e Anexos, desde que observadas as recomendações e sugestões lançadas ao longo do presente opinativo jurídico”**.

4.41. Por sua vez o Parecer é aprovado pelo Despacho nº 02072/2026, ao manifestar concordância integral com o parecer, consolidando a posição da Procuradoria Federal junto à ANTT. Contudo, o despacho não se limita à aprovação formal, trazendo no seu bojo proposição complementar ao parecer jurídico, especificamente ao propor o aperfeiçoamento na redação da cláusula 39.3.4 do Termo Aditivo, relativa à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em decorrência de eventos climáticos extremos.

v. Despacho SUCON nº 39868174

4.42. Por meio do Despacho SEI nº (39868174), a Gerência de Estruturação Regulatória – GREG encaminhou à Superintendência de Concessão da Infraestrutura – SUCON as versões atualizadas das minutas do Termo Aditivo de Prorrogação e de seus respectivos anexos, elaboradas em decorrência das orientações exaradas pela Procuradoria Federal junto à ANTT no âmbito do Parecer nº 00018/2026/PF-ANTT/PGF/AGU, bem como informou que procedeu a atualização dos demais documentos estruturantes do projeto, notadamente o Plano de Outorga, o Caderno de Questões Jurídicas e Regulatórias e o Caderno de Vantajosidade, sem impacto sobre as conclusões anteriormente alcançadas.

4.43. O referido despacho teve por objetivo a consolidação jurídico-final da modelagem contratual, à luz das recomendações formuladas pela PF/ANTT, promovendo os ajustes e aperfeiçoamentos necessários em dispositivos específicos das minutas contratuais, com vistas a assegurar sua aderência ao ordenamento jurídico vigente e mitigar riscos de questionamento no âmbito do controle externo.

4.44. Nesse contexto, o despacho evidencia que as recomendações constantes do parecer da Procuradoria foram, foram devidamente incorporados no instrumento contratual, sendo destacados apenas os pontos que demandaram reanálise mais aprofundada por parte da Unidade Técnica, com a apresentação das respectivas justificativas.

4.45. No mérito, o primeiro ajuste relevante diz respeito ao regime de indenização em caso de encampação. A partir da recomendação da Procuradoria no sentido de que as hipóteses indenizatórias previstas extrapolavam os limites estabelecidos pelo art. 36 da Lei nº 8.987/1995, a GREG promoveu a revisão da subcláusula correspondente, restringindo o direito à indenização às parcelas dos investimentos vinculados aos bens reversíveis ainda não amortizados ou depreciados, com exclusão de componentes relacionados a financiamentos, pagamentos a terceiros e remuneração de capital próprio.

4.46. No que se refere à alienação de bens desvinculados da concessão, o despacho acolhe a recomendação de previsão de publicidade, promovendo ajuste na minuta contratual para remeter a disciplina da matéria à regulamentação específica a ser editada pela ANTT. Essa solução, ao mesmo tempo em que assegura a observância do princípio da transparência, confere flexibilidade regulatória, permitindo que a Agência discipline o tema de forma uniforme e adaptável a futuras concessões.

4.47. Outro ponto de destaque diz respeito aos direitos emergentes da concessão. Em atenção à recomendação da Procuradoria, foi inserida cláusula expressa vedando que operações de crédito lastreadas nesses direitos comprometam a reversão tempestiva dos recursos vinculados à Conta de Ajuste ou prejudiquem a continuidade da prestação do serviço público. Tal ajuste revela preocupação com a preservação da função pública da concessão frente a estruturas de financiamento, reforçando a primazia da continuidade do serviço e da integridade dos mecanismos de governança financeira instituídos no contrato.

4.48. No tocante aos investimentos adicionais, o despacho incorpora dispositivo que prevê sua classificação em pequeno, médio ou grande vulto, remetendo à regulamentação específica da ANTT a definição dos critérios de enquadramento. Trata-se de aprimoramento relevante, na medida em que cria base normativa para tratamento diferenciado de investimentos futuros, contribuindo para maior previsibilidade regulatória e adequada alocação de riscos.

4.49. No que concerne ao risco de demanda associado à implantação de novas rotas ou caminhos alternativos, a GREG optou por manter a redação originalmente proposta, afastando a recomendação de desenvolvimento de metodologia específica para tratamento dessas variações. A justificativa apresentada repousa na natureza imprevisível de tais eventos e na ausência de controle da concessionária sobre decisões administrativas dessa natureza, razão pela qual se entendeu inadequada a imputação desse risco à concessionária. Tal decisão evidencia a preservação da lógica de alocação de riscos concebida na modelagem original, privilegiando a coerência regulatória em detrimento de ajustes que poderiam distorcer a repartição de responsabilidades.

4.50. No que se refere aos efeitos da Reforma Tributária, o despacho promove aprimoramento ao delimitar temporalmente a incidência de tais efeitos, fixando como marco inicial a assinatura do Termo Aditivo e exigindo a comprovação de impacto direto e efetivo sobre a execução contratual. A redação ajustada contempla tanto alterações legislativas quanto mudanças de interpretação normativa, incluindo aquelas decorrentes da Emenda Constitucional nº 132/2023, conferindo maior precisão à alocação desse risco e reforçando a previsibilidade da equação econômico-financeira.

4.51. Ainda no campo da alocação de riscos, destaca-se o ajuste relativo aos eventos climáticos extremos, passando-se a admitir que, na ausência de decreto formal de calamidade, a ANTT possa reconhecer tais eventos com base em ato formal do Poder Executivo equivalente. Essa alteração confere maior flexibilidade à aplicação do regime contratual em situações excepcionais, sem abrir mão de critérios objetivos para sua caracterização.

4.52. Por fim, o despacho aprimora a definição do mecanismo de compartilhamento do risco de custo de construção, tornando-a mais clara e autoexplicativa, com referência expressa às variações de custos apuradas nos projetos executivos. Tal ajuste contribui para reduzir ambiguidades interpretativas e mitigar potenciais controvérsias futuras quanto à aplicação do mecanismo.

4.53. Considerados em conjunto, os ajustes promovidos no âmbito do Despacho SEI nº 39868174 evidenciam esforço no aperfeiçoamento jurídico da modelagem contratual, com especial atenção à conformidade legal, à clareza das cláusulas e à adequada alocação de riscos.

vi. Relatório à Diretoria 42/2026

4.54. Por meio do Relatório à Diretoria nº 42/2026, a SUCON procurou evidenciar que a condução da Audiência Pública nº 12/2020 observou integralmente o disposto na Resolução ANTT nº 6.020/2023, especialmente no que se refere aos objetivos do processo participativo, quais sejam: incentivar a participação da sociedade, recolher subsídios para o processo decisório, oferecer ambiente adequado para a manifestação dos interessados, identificar aspectos relevantes da matéria e conferir publicidade à atuação regulatória da Agência. Ademais, ressalta que a realização da audiência pública se impunha como etapa obrigatória, na medida em que a matéria envolve alterações contratuais de elevada complexidade e impacto sobre agentes econômicos e usuários do serviço público ferroviário.

4.55. O Relatório traz um breve histórico da Audiência Pública nº 12/2020, destacando sua abertura inicial em 2020 e, posteriormente a sua reabertura em 2024, motivada por alterações importantes nas premissas da modelagem. Nesse sentido, registra a adoção das medidas necessárias à ampla divulgação do processo participativo, incluindo publicação no Diário Oficial da União, disponibilização da documentação no sítio eletrônico da ANTT e mobilização institucional junto a entes federativos e demais interessados. Registra, igualmente, a realização de seis sessões públicas em diferentes unidades da federação, em formato híbrido, assegurando a participação presencial e remota dos interessados, bem como a utilização de múltiplos canais para recebimento de contribuições, incluindo plataforma eletrônica, manifestações orais e envio por meios institucionais.

4.56. No que concerne à participação social propriamente dita, a SUCON procurou demonstrar que o processo foi marcado por expressiva adesão dos interessados, tendo sido recebidas, ao longo das fases de abertura e reabertura da audiência, um total de 1.006 contribuições, entre manifestações escritas e orais. Tal volume de participação confere densidade procedimental ao processo, evidenciando que a discussão pública foi efetiva e abrangente. Ademais, o documento registra que todas as contribuições foram devidamente tratadas, com elaboração de respostas específicas e organização em anexos que passam a integrar o Relatório Final da Audiência Pública, em observância aos princípios da transparência e da rastreabilidade das decisões administrativas.

4.57. O Relatório também estabelece de forma clara o nexo entre o processo participativo e a evolução da modelagem da concessão, ao indicar que as contribuições recebidas resultaram em ajustes nos documentos técnicos e jurídicos do projeto, incluindo o Termo Aditivo e seus anexos, os cadernos técnicos e a modelagem econômico-financeira. Esclarece, contudo, que a análise detalhada dessas alterações foi realizada no âmbito das Notas Técnicas nº 949/2026 e nº 953/2026, às quais remete expressamente, evidenciando a articulação entre as diferentes peças instrutórias do processo.

4.58. No âmbito da análise processual, a matéria foi submetida à apreciação da Procuradoria Federal junto à ANTT, cujas recomendações foram devidamente incorporadas aos documentos jurídicos e regulatórios, conforme detalhado em despacho específico. Registra, ainda, que houve revisão das respostas às contribuições apresentadas pelos participantes da audiência pública, com vistas ao aprimoramento técnico das manifestações e ao adequado enfrentamento dos pontos suscitados, reforçando a consistência do processo participativo.

4.59. Outro aspecto relevante do Relatório diz respeito à consolidação do conjunto documental que passa a instruir a deliberação desta Diretoria Colegiada. O documento apresenta, de forma sistematizada, a totalidade das peças que compõem o processo, incluindo o Relatório Final da Audiência Pública e seus anexos, as minutas contratuais atualizadas, os cadernos técnicos e o Plano de Outorga. Tal consolidação revela o papel do Relatório como instrumento de organização do expediente decisório, assegurando que a deliberação ocorra com base em acervo documental completo, estruturado e devidamente referenciado.

B - CONSIDERAÇÕES SOBRE O PRESENTE PROCESSO DE PRORROGAÇÃO

4.60. Diante dos documentos acostados aos autos desse processo, conforme breve descrição apresentada anteriormente, passo agora a tecer algumas considerações sobre a prorrogação do contrato de Concessão da FCA que entendo serem pertinentes, no bojo do presente VOTO. Assim dois assuntos são importantes serem discutidos e inseridos na proposta ora em deliberação pela Diretoria Colegiada: (i) inserção de alguns aspectos de interoperabilidade, na Cláusula Nona -Do Compartilhamento de Infraestrutura Ferroviária e dos Recursos Operacionais; (ii) a possibilidade de doação dos estudos de EVTEA por alterações ao invés de serem realizados pela FCA, conforme previstos no item 4.1.12 Outros Investimentos, subitem v, do Caderno de Obrigações, bem como da alteração do prazo de 2 anos para elaboração desses EVTEA's; (iii) Despacho (SEI nº 41571191) contendo pleito apresentado pela Companhia Brasileira de Alumínio ("CBA" ou "Companhia"), no âmbito do Processo nº 50505.080829/2025-31, referente ao ramal ferroviário situado entre os municípios de Poços de Caldas/MG e Aguai/SP; (iv) a ausência de Mecanismo de Compartilhamento de Receitas; e (v) a adoção de percentual de Receitas Acessórias superior ao referencial regulatório vigente.

(i) Interoperabilidade

4.61. A **interoperabilidade ferroviária** configura-se como elemento central da política regulatória do setor ferroviário brasileiro, especialmente no contexto de um modelo baseado na delegação do serviço público de transporte ferroviário ao setor privado. O sistema ferroviário brasileiro foi estruturado por meio de concessões ferroviárias configuradas territorialmente, e diante desse cenário, a interoperabilidade entre as diversas malhas surge como mecanismo essencial para superar essa divisão que acabou se configurando no Subsistema Ferroviário Federal – SFF. Essa configuração do SSF com malhas com características

diversas e administradas por empresas ferroviárias, faz com que a interoperabilidade ganhe relevância com instrumento que promova a integração operacional entre os diferentes operadores ferroviários e viabilizando corredores logísticos contínuos, mais eficientes e competitivos. Seu objetivo fundamental é assegurar o uso harmônico, eficiente e não discriminatório de acesso a infraestrutura ferroviária, ampliando a competição no transporte de cargas e gerando ganhos sistêmicos que se refletem, em última instância, em benefícios aos usuários do serviço de transporte ferroviário.

4.62. Nesse contexto da interoperabilidade, a Ferrovia Centro Atlântica S/A acessa o Corredor da Malha Paulista administrado pela concessionária Rumo Malha Paulista S/A - RMP, a partir da Estação Boa Vista Nova, por meio de um Contrato Operacional Específico firmado entre a VLI/FCA e RMP, no qual se encontra estabelecida as condições de acesso, nos termos da regulamentação da ANTT (Resolução nº 5.943/2021)^[1]. Entre os objetivos desse COE firmado entre as partes tem-se, é importante destacar os itens 6 a 8, transcritos abaixo:

[...]

6. as Partes desejam ampliar a participação do modal ferroviário no atendimento às demandas de transporte de cargas, bem como melhorar as operações de transporte ferroviário de cargas mediante o melhor aproveitamento das respectivas infraestruturas ferroviárias e material rodante, modernizando suas práticas comerciais e empresariais;

7. as Partes têm interesse em fortalecer as sinergias existentes na integração das suas operações, facilitadas pela conexão das malhas por elas operadas, com o objetivo de aumentar a eficiência do serviço público prestado aos usuários, ampliar a base de clientes e proporcionar o crescimento de suas receitas;

8. a FCA e o GRUPO RUMO, com a finalidade de atingir os objetivos expressos nos "considerandos" anteriores e desejando conferir maior agilidade ao tráfego ferroviário, determinam os pontos de intersecção das ferrovias, conforme estabelecido neste Contrato:

- Direito de passagem da FCA para acesso ao trecho sob concessão da Malha Paulista entre Boa Vista Nova e Perequê e Alumínio e Ramal do Cnaga;
- Direito de passagem da Malha Paulista e Malha Norte e Malha Oeste nos trechos entre Boa Vista Nova e Paulínia para acesso ao Ramal da Replan, de responsabilidade da FCA.

[...]

4.63. Assim, tomando-se por base os "considerandos" do referido COE da RMP e VLI/FCA, é importante enaltecer que alguns dos aspectos desse acordo de compartilhamento de infraestrutura e recursos operacionais firmado entre as partes, remetem de forma clara a importância das melhorias nas operações de transporte ferroviário de cargas por meio do aproveitamento e uso mais racional de suas respectivas infraestruturas e material rodante, inclusive na modernização de práticas operacionais, facilitando a conexão das malhas, **buscando aumentar a eficiência do serviço público prestado aos usuários**, ampliando a base de cliente e proporcionando o crescimento de suas receitas. Nada mais legítimo esse tipo de mecanismos de incentivos.

4.64. O Corredor da Malha Paulista, que integra a concessão da RMP, tem a confluência 4 importantes ferrovias – RMN, RMC, RMO e FCA –, e que podem eventualmente acessar essa malha, por meio do compartilhamento infraestrutura (interoperabilidade). Sem dúvida, esse é um dos mais relevantes corredores logísticos estruturantes do Brasil, e que dá acesso ferroviário ao mais importante porto de exportação da América Latina, o Porto de Santos. O uso eficiente desses corredores logísticos, é tema de interesse público como vem sendo objeto de atenção da ANTT, esculpido inclusive na Agenda Regulatória, conforme estabelecido na, Deliberação ANTT nº 476/2025, sob a temática de **Interoperabilidade**. Ver <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrjoiMGE2YWQ0MGZjYkMyO0NTkYlWEwNDCtYVY3N2UzMTA1N2M0IiwidCI6Ijg3YmJlOWRILWE4OTItNGNkZS1hNDY2LW44Zjk4MmZlZzQ5Q5MCI9>

4.65. O tema **Interoperabilidade** está inserida no projeto Condições Gerais de Transporte Ferroviário – Interoperabilidade e Trânsito (RSF 2), cujo objetivo é de estabelecer regras claras, padronizadas e transparentes para a interoperabilidade ferroviária, compatível com parâmetros internacionais, para disciplinar os critérios de acesso e de priorização de circulação e a divulgação de informações sobre capacidade disponível, de modo a promover previsibilidade, isonomia e eficiência no uso da infraestrutura ferroviária, viabilizando uma maior oferta de serviços de transporte ferroviário, reduzindo custos de transação, mitigando assimetrias de informação, ampliando a competitividade e fortalecendo a atuação regulatória e fiscalizatória da ANTT.

4.66. Ocorre, entretanto, que no âmbito do presente processo de prorrogação do Contrato de Concessão da FCA, algumas questões mais urgentes precisam ser enfrentadas, diante da importância que alguns corredores logísticos se apresentam dentro do SFF, como é o caso do Corredor da Malha Paulista (50500.013109/2026-91). Entre as questões mais prementes, entendo ser importante endereçar nesse momento: (i) o uso eficiente do compartilhamento de uma infraestrutura ferroviária relevante (eficiência operacional), diante da necessidade de padronização das composições e tonelada por eixo que circulam nesses corredores logísticos, como um dos meios de alcançar essa eficiência operacional, bem como a definição de indicadores operacionais; e (ii) a questão envolvendo mecanismos para investimentos ser compartilhado entre os operadores ferroviários, em decorrência dessas padronizações exigidas pela interoperabilidade, e cujos investimentos podem contribuir para mitigar eventuais gargalos logísticos, especialmente quando essas infraestruturas relevantes se encontram próximas da saturação.

4.67. Em meu entendimento a interoperabilidade é uma questão relevante e que se encontra na ordem do dia do setor ferroviário. Assim, me parece que no âmbito da prorrogação do Contrato da FCA, a questão sobre a interoperabilidade envolvendo o Corredor Logístico da Malha Paulista deve ser enfrentada com todos os cuidados que o tema requer, independentemente de discussões futuras que advirão da regulamentação do assunto na Agenda Regulatória da ANTT.

4.68. Nesse sentido, proponho que a SUCON promova a inserção das seguintes cláusulas na cláusula **9. Compartilhamento da Infraestrutura Ferroviária e dos Recursos Operacionais**, da Minuta de Termo Aditivo do Contrato de Concessão da FCA, nos termos a seguir:

9.8. No prazo de 1 (um) ano, contado da assinatura deste Termo Aditivo, a Concessionária deverá envidar esforços para, em conjunto com a Concessionária Cedente do trecho da Serra do Mar de acesso ao Porto de Santos, celebrar a revisão do Contrato Operacional Específico (COE), de forma a incluir o disciplinamento do compartilhamento da infraestrutura ferroviária e dos recursos operacionais.

9.8.1. O COE revisado deverá observar as diretrizes regulatórias aplicáveis ao direito de passagem e tráfego mútuo, assegurando isonomia, segurança, eficiência operacional, transparência e uso otimizado da capacidade e deverá contemplar, no mínimo:

- (i) compatibilização das composições com o trem-tipo do trecho;
- (ii) indicadores de desempenho operacional e confiabilidade de frota; e
- (iii) definição de tempos de percurso (*transit time*).

9.9. O não atendimento ao subitem 9.8, a ANTT, nos termos da regulamentação aplicável, em especial do art. 17 da Resolução nº 5.943/2021/ANTT, poderá arbitrar as condições operacionais e comerciais para o compartilhamento da infraestrutura ferroviária e impor sua observância, por meio de ato específico, com caráter vinculante entre as concessionárias.

(ii) Possibilidade de doação dos estudos de EVTEA por entidades ao invés de serem realizados pela FCA

4.69. No item 4.1.12 Outros Investimentos, subitem v, do Anexo I - Caderno de Obrigações (SEI nº 41011851), consta a obrigação da Concessionária de elaboração de Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA, voltados para empreendimentos ferroviários, considerando alternativas de traçado, impactos socioambientais, custos estimados, benefícios logísticos, integração com a malha existente e efeitos sobre a população diretamente afetada.

4.70. Os estudos referem-se aos seguintes trechos ferroviários:

- a. Trecho Ferroviário Luziânia-Pirapora - prazo de 2 (dois) anos para visão pré viabilidade e de 02 (dois) anos para a conclusão do EVTEA. O valor total estimado foi de R\$ 4.529.131,22 (quatro milhões, quinhentos e vinte e nove mil, cento e trinta e um reais e vinte e dois centavos); e

b. Contorno Ferroviário Ramal de Belo Horizonte – prazo de 2 (dois) anos para visão pré-viabilidade e de 02 (dois) anos para a conclusão do EVTEA. O valor total estimado foi de R\$ 1.128.744,42 (um milhão, cento e vinte e oito mil, setecentos e quarenta e quatro reais e quarenta e dois centavos).

4.71. Entendo que esses estudos podem ser conformados no termo aditivo do contrato de forma que os mesmos possam advir de doação desses estudos de viabilidade por entidades, ao invés de serem elaborados pela FCA. Além disso entendo que os prazos totais para a elaboração desses estudos seja de 2 (dois) anos, dado a relevância de tais estudos para a logística nacional.

4.72. Nesse sentido, proponho que seja determinado a SUCON que promova a adequação a inserção de um subitem vi na redação do item **4.1.12 Outros Investimentos, cujo escopo não se enquadra nas definições anteriores**, do Anexo I - Caderno de Obrigações, da Minuta de Termo Aditivo do Contrato de Concessão da FCA, estabelecendo prazo de 2 anos para a elaboração desses estudos a serem doados pela entidade, contando da assinatura do termo aditivo ao contrato de concessão.

(iii) Despacho (SEI nº 41571191) Pleito da Companhia Brasileira de Alumínio - CBA (processo nº 50505.080829/2025-31).

4.73. A SUCON por meio do Despacho (SEI nº 41571191), encaminhou ao conhecimento da Diretoria, o pleito da Companhia Brasileira de Alumínio - CBA, no âmbito do processo nº 50505.080829/2025-31, no qual aquela empresa informa que 30% da bauxita movimentada pela CBA tem origem em mineração situada em Poços de Caldas/MG e região. Essa bauxita é transportada para Alumínio/SP pelo modo ferroviário, por meio de contrato de transporte com a Ferrovia Centro - Atlântica, inclusive tendo sido habilitada pela ANTT como Usuário Dependente nesse trecho, nos termos da Deliberação ANTT nº 99/2020.

4.74. Ocorre que a CBA alega na peça que foi informada pela FCA que o "Ramal de Caldas", trecho ferroviário Poços de Caldas/MG e Aguai/SP, será devolvido à União no âmbito da prorrogação contratual da FCA. Fato que causou grande preocupação a CBA, usuária da ferrovia. Esclareceu ainda que a vida útil da mina de Poços de Caldas/MG, está prevista ao menos até 2031. A Companhia solicita a manutenção do ramal ferroviário na concessão da FCA até o final de 2031, prazo estimado para o esgotamento da vida útil da mina. Alternativamente, pleiteia a adoção de uma fase de transição que assegure a continuidade da operação do trecho até a referida data.

4.75. A SUCON informou ainda que "o tema foi objeto de discussão junto à concessionária, a qual se manifestou no sentido de não se opor à manutenção do trecho, desde que mediante a inclusão de cláusula de devolução condicionada ao prazo máximo indicado pela Companhia, qual seja, dezembro de 2031".

4.76. Trata-se portanto, de fluxo de transporte que ainda existente no Ramal de Poços, atendendo dessa forma um importante usuário da ferrovia, razão pela qual proponho que seja acolhido o pleito da CBA, e assim determino que a SUCON promova os devidos ajustes no Minuta de Termo Aditivo do Contrato de Concessão da FCA, de forma a incluir cláusula de devolução condicionada para o Ramal de Poços ao prazo máximo indicado pela Companhia, qual seja, dezembro de 2031.

(iv) a ausência de Mecanismo de Compartilhamento de Receitas

4.77. Ao auscultar os autos do processo, não foi identificado o Mecanismo de Compartilhamento de Receitas, que foi incorporado nos contratos já prorrogados, qual seja Rumo Malha Paulista, Estrada de Ferro Vitória a Minas, Estrada de Ferro Carajás e MRS Logística S/A. Esse mecanismo tem entre outros objetivos, compartilhar com o poder público, os eventuais ganhos auferidos pela Concessionária, no caso de suas projeções de demanda serem superiores às volumes projetados no Plano de Negócio, que são por sua natureza estimadas. Em ocorrendo esse aumento das receitas, essas seriam compartilhadas entre o Poder Público e a Concessionária. Em face de não ter identificado referido mecanismo no termo aditivo ao contrato, determino que a SUCON, promova no transcorrer das discussões do processo de prorrogação, a avaliação quanto a reintrodução desse importante instrumento regulatório.

(v) a adoção de percentual de Receitas Acessórias superior ao referencial regulatório vigente

4.78. Após minha avaliação da modelagem econômico-financeira da FCA, percebi que foi adotado um percentual elevado (62,84%) de receitas acessórias em relação à receita total de transporte, com base em média histórica da própria concessionária (2017-2021), valor significativamente superior ao referencial regulatório, constante na Resolução nº 6.031/2023, cujo referencial chamado de IPOA é de 24,18%. Em face desse aparente descasamento entre o valor adotado para percentual de receitas acessórias e o valor referencial regulatório, determino que a SUCON, promova no transcorrer das discussões do processo de prorrogação, a avaliação quanto a permanência desse percentual, considerando que o período adotado para a sua estimativa, 2017-2021, pode não ter refletido eventuais reduções promovidas pela FCA em suas receitas acessórias após a entrada da regulamentação ocorrida em 2023.

C - ENCAMINHAMENTOS FINAIS DO VOTO

Diante de todo o exposto, à luz dos elementos constantes dos autos e das manifestações técnicas e jurídicas que instruem o presente processo, verifica-se que a proposta de prorrogação do contrato de concessão da Ferrovia Centro-Atlântica S.A. – FCA foi construída a partir de procedimento administrativo regular, estruturado e gradualmente foi sendo promovido o seu aperfeiçoamento.

4.79. Com efeito, o Processo de Participação e Controle Social, materializado na Audiência Pública nº 12/2020, revelou-se amplo, transparente e efetivo, tendo proporcionado significativa participação dos interessados e contribuído de forma concreta para o aprimoramento da modelagem, conforme evidenciado pelo tratamento sistemático das contribuições e sua incorporação nos documentos finais.

4.80. Do ponto de vista técnico, as Notas Técnicas nº 949/2026 e nº 953/2026 demonstram que a modelagem proposta não se limita à extensão do prazo contratual, mas configura verdadeira reestruturação do contrato de concessão original, orientada por critérios de eficiência operacional, sustentabilidade econômico-financeira, segurança ferroviária e atendimento a diretrizes de política pública. Destaca-se, nesse contexto, a adoção de soluções diferenciadas para trechos de baixa viabilidade econômica, a estruturação de mecanismos financeiros robustos, a previsão de investimentos vinculados à demanda e a incorporação de inovações regulatórias relevantes, como instrumentos de governança contratual e mecanismos de alocação de riscos mais sofisticados.

4.81. Sob o prisma jurídico, o Parecer nº 00018/2026/PF-ANTT/PGF/AGU, aprovado pelo Despacho nº 02072/2026/PF-ANTT/PGF/AGU, reconhece a viabilidade jurídica da prorrogação, condicionada à observância das recomendações formuladas, as quais foram, em sua maioria, incorporadas pela área técnica, conforme demonstrado no Despacho SUCON nº 39868174. Tal interação entre as áreas técnica e jurídica resultou em aprimoramentos relevantes na modelagem contratual, especialmente no que se refere à conformidade com o ordenamento jurídico, à clareza das cláusulas e à adequada alocação de riscos, reforçando a robustez da documentação técnica e jurídica.

4.82. Ademais, o Relatório à Diretoria nº 42/2026 evidencia que o processo se encontra devidamente instruído, com consolidação do conjunto documental necessário à deliberação desta Diretoria Colegiada, assegurando que a decisão administrativa se apoie em base técnica, jurídica e procedimental consistente.

4.83. Assim sendo, a proposta de prorrogação do contrato da concessão da Ferrovia Centro-Atlântica S/A atende aos requisitos legais e regulatórios aplicáveis, e encontra-se devidamente fundamentada em estudos técnicos consistentes, foi submetida a processo participativo efetivo e incorpora os ajustes jurídicos necessários à sua adequada conformação, não se identificando óbices à sua aprovação no âmbito desta Agência.

4.84. Por fim determino que a SUCON promova, previamente ao envio da documentação ao Ministério dos Transportes, os ajustes (item (i), (ii) e (iii)) necessários nos documentos técnicos e jurídicos, de forma a conformar as considerações contidas na seção **B - CONSIDERAÇÕES SOBRE O PRESENTE PROCESSO DE PRORROGAÇÃO**, do presente VOTO. Em relação as avaliações indicadas (item (iv) e (v)), essas podem ser realizadas no transcorrer do processo de prorrogação.

4.85. Ante o exposto, **VOTO pela aprovação** do Relatório Final da Audiência Pública nº 12/2020, com a consequente declaração de encerramento do Processo de Participação e Controle Social, bem como pelo prosseguimento do processo de prorrogação do contrato da concessão da Ferrovia Centro-Atlântica S.A. – FCA, com o encaminhamento da minuta do Termo Aditivo e demais documentos, listados à seguir, para ciência e manifestação do Ministério dos Transportes:

- Relatório Final da Audiência Pública;
- Anexo I (2021) – contribuições recebidas por meio do sistema ParticipANTT;
- Anexo I (2024) – contribuições recebidas por meio do sistema ParticipANTT;
- Anexo II (2021 e 2024) – contribuições via e-mail;
- Anexo III (2021) – contribuições via SEI;
- Anexo IV (2021) – contribuições orais;
- Anexo IV (2024) – contribuições orais;
- Anexo V (2021, 2024) – respostas às contribuições;
- Documentos jurídicos - Termo aditivo e anexos;
- Caderno de Questões Jurídicas e Regulatórias;
- Caderno de Vantajosidade;
- Caderno de Obrigações;
- Caderno Operacional;
- Caderno de Demanda;
- Cadernos de Engenharia;
- Caderno Socioambiental;
- Caderno de Interferências Viárias;
- Caderno de Sustaining;
- Modelagem Econômico-Financeira; e
- Plano de Outorga - FCA.

4.86. É assim que VOTO.

5. DA PROPOSIÇÃO FINAL

5.1. Diante do exposto e cumprindo os requisitos dispostos na Instrução Normativa DG/ANTT nº 12, de 7 de abril de 2022, bem como na Resolução nº 6.020/2023, **VOTO por:**

(i) determinar que a SUCON, previamente ao envio da documentação ao Ministério dos Transportes, promova os ajustes na documentação conforme proposto no presente VOTO;

(ii) aprovar o Relatório Final da Audiência Pública nº 12/2020, que teve como objetivo tornar público e colher sugestões com vistas ao aprimoramento dos estudos efetivados para a prorrogação do contrato da Concessionária Ferrovia Centro-Atlântica S/A, bem como da minuta do respectivo termo aditivo e anexos;

(iii) determinar, conforme o §3º do art. 30 da Resolução nº 6.020, de 20 de julho de 2023, a divulgação do Relatório Final da audiência no endereço eletrônico da ANTT;

(iv) dar ciência ao Ministério da Infraestrutura das condições ajustadas pela ANTT em decorrência da Audiência Pública para a prorrogação do contrato de concessão da Concessionária Ferrovia Centro-Atlântica S/A, permitindo a manifestação sobre a aderência às diretrizes de política pública; e

(v) propor ao Ministério dos Transportes, nos termos do inciso III do art. 24 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, o Plano de Outorga para a prorrogação para prorrogação do contrato de concessão da Concessionária Ferrovia Centro-Atlântica S/A.

Brasília, 9 de abril de 2026.

(assinado eletronicamente)

GUILHERME THEO SAMPAIO
DIRETOR GERAL

[1] <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/ferrovias/contratos-operacionais-especificos-coe/arquivos/fca-rmn-rmo-e-rmp.pdf>



Documento assinado eletronicamente por **GUILHERME THEO RODRIGUES DA ROCHA SAMPAIO**, Diretor Geral, em 09/04/2026, às 16:06, 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 **41427630** e o código CRC **2E8F59D0**.