



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DG

RELATORIA: DG

TERMO: VOTO À DIRETORIA

NÚMERO: 34/2026

**OBJETO:** Aprovação das condicionantes estabelecidas pelo Ministério dos Transportes na Portaria nº 344, de 18 de maio de 2026, por meio da Nota Técnica nº14/2026-SNTF, e, pela viabilidade de implementação dos ajustes no Plano de Outorga da Malha Centro-Leste Prorrogação do contrato de Concessão da Ferrovia Centro-Atlântica S/A.

**ORIGEM:** SUCON**PROCESSO (S):** 50515.064660/2015-81

**PROPOSIÇÃO PF/ANTT:** Parecer Nº 00146/2026/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 43742143), Despacho nº 06640/2026/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 43742154) e Despacho nº 06701/2026/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 43742169)

**ENCAMINHAMENTO:** À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

## 1. EMENTA

**APRESENTAÇÃO DA PROPOSTA DAS CONDICIONANTES ESTABELECIDAS PELO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES NA PORTARIA Nº 344, DE 18 DE MAIO DE 2026, CONCLUI-SE, POR MEIO DA NOTA TÉCNICA Nº 14/2026-SNTF, PELA VIABILIDADE DE IMPLEMENTAÇÃO DOS AJUSTES NO PLANO DE OUTORGA DA MALHA CENTRO-LESTE. PELA APROVAÇÃO.**

## 2. DO OBJETO

2.1. Trata-se de proposta de ajustes realizados no Plano de Outorga da prorrogação antecipada da Ferrovia Centro-Atlântica S.A. (FCA), em atendimento às diretrizes da Nota Técnica nº 14/2026/SNTF (SEI nº 42846950), considerando as análises já realizadas pela Superintendência de Concessão da Infraestrutura, conforme Nota Técnica Conjunta nº 8/2026/SUCON (SEI nº 43280102) e, sobretudo considerando as premissas fixadas pelo Parecer nº 00146/2026/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 43742143), complementado pela Nota Informativa nº 955 (SEI nº 43871679).

## 3. DOS FATOS

3.1. Em 13/04/2026, a Diretoria Colegiada da ANTT deliberou, por meio da Deliberação nº 100 (SEI nº 41602543), pela aprovação do processo de Prorrogação Contratual do Contrato de concessão da Malha Centro-Leste, concedida à Ferrovia Centro Atlântica (FCA), determinando, entre outros, que:

Art. 3º Dar ciência ao Ministério dos Transportes das condições ajustadas pela ANTT em decorrência da Audiência Pública nº 12/2020 para a prorrogação do contrato de concessão da Ferrovia Centro-Atlântica S/A, permitindo a manifestação sobre a aderência às diretrizes de política pública.

Art. 4º 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 do contrato de concessão da Ferrovia Centro-Atlântica S/A.

3.2. Após encaminhamento dos documentos, conforme determinado, àquela Pasta Ministerial, por meio da sua Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário (SNTF), retornou a esta Agência o Ofício nº 511/2026/SNTF, de 26/05/2026, que encaminhou, para conhecimento e providências cabíveis, os documentos que subsidiaram a aprovação do Plano de Outorga da prorrogação contratual da concessão da Ferrovia Centro-Atlântica S.A., por meio da Portaria MT nº 344, de 18 de maio de 2026, contendo na referida documentação algumas ressalvas a serem observadas pela ANTT. O envio dos documentos teve por objetivo subsidiar a análise e os procedimentos a serem conduzidos por esta Agência no âmbito de suas competências regulatórias e fiscalizatórias.

3.3. A análise ministerial reconheceu que a modelagem apresenta elementos concretos de vantajosidade para a Administração Pública, destacando-se a racionalização da malha ferroviária mediante a devolução de aproximadamente 3.110 km de trechos antieconômicos, a concentração de investimentos em infraestrutura ferroviária permanente, a mitigação de conflitos urbanos, a modernização do corredor Corinto-Aratu, a ampliação da segurança operacional e a instituição de mecanismos modernos de governança, compartilhamento de riscos e verificação independente.

3.4. Não obstante a conclusão favorável quanto à aderência do projeto às diretrizes de política pública, a Nota Técnica nº 14/2026/SNTF recomendou a aprovação do Plano de Outorga condicionada à implementação de ajustes específicos, posteriormente consolidados na apresentação técnica encaminhada pela área responsável. Ainda, foram encaminhados os seguintes documentos, em anexo ao Ofício, que integram o processo de análise:

1. Nota Técnica 14/2026 (SEI MT 11145439);
2. Anexo 1 Lista de Obras BA - DF - GO (SEI MT 11230003);
3. Nota Técnica 2 (SEI MT 11237972);
4. Parecer Conj. (SEI MT 11273213);
5. Portaria 344/2026 (SEI MT 11278815); e
6. E-mail SEI 11292831.

3.5. Na referida **Nota Técnica nº 14/2026-SNTF** (SEI MT 11145439), em sua conclusão, o Departamento de Outorgas Ferroviárias da SNTF recomendou a aprovação do Plano de Outorgas, condicionada ao atendimento **das seguintes ressalvas ao atendimento das diretrizes do modelo:**

*I - O volume de investimentos que foram alocados em conflitos urbanos na região do Distrito Federal, em trecho a ser devolvido pela Concessionária, deverão ser realocados para investimentos em conflitos urbanos no estado da Bahia, conforme detalhamento apresentado no Anexo 1 desta Nota Técnica (SEI nº 11230003);*

*II - Considerando a publicação da Portaria nº 313, de 6 de maio de 2026, que prevê recursos para o desenvolvimento de infraestrutura resiliente e sustentável, a ANTT deverá realizar os ajustes necessários para alocar 1% (um por cento) do valor do CAPEX do projeto ao cumprimento dos objetivos da referida Portaria;*

*III - Considerando a necessidade de recompor a diretriz de política pública anteriormente estabelecida para investimentos no estado da Bahia, destinar:*

*III.1 - os recursos vinculados originados a partir da retenção da receita operacional bruta do projeto, observada a mudança citada no item II, estimados em R\$ 500 milhões a valor presente líquido, para aplicação nos projetos listados como passíveis de investimento adicional - Contorno Ferroviário de São Félix/BA; Solução Ferroviária em Licínio de Almeida/BA; e Adequação Estrutural para Bitola Mista no trecho Tocandira/MG-Brumado/BA - ou em projetos de expansão de via permanente do corredor Minas-Bahia e conflitos urbanos; e*

*III.2 - destinar as parcelas de pagamento de saldo livre parcelado em 10 anos, fixadas em aproximadamente R\$ 600 milhões a valor presente líquido, para aplicação nos projetos listados como passíveis de investimento adicional - Contorno Ferroviário de São Félix/BA; Solução Ferroviária em Licínio de Almeida/BA; e Adequação Estrutural para Bitola Mista no trecho Tocandira/MG-Brumado/BA - ou em projetos de expansão de via permanente do corredor Minas-Bahia e conflitos urbanos;*

IV - Para os projetos acima listados como passíveis de investimento adicional, deverá ser prevista a elaboração de Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), a serem concluídos no prazo de 2 (dois) anos contados da assinatura do Termo Aditivo.

3.6. Em atendimento às determinações ministeriais, a SUCON elaborou a **Nota Técnica Conjunta nº 8/2026/GEREG/GEFER/SUCON** (SEI nº 43280102) na qual procedeu à análise individualizada das ressalvas constantes da Nota Técnica nº 14/2026/SNTF, avaliando sua implementação e os impactos sobre os documentos que compõem a modelagem da prorrogação antecipada. Conforme registrado na referida Nota Técnica, foram indicados os apontamentos e condicionantes apresentados pelo Ministério dos Transportes acerca da análise do Plano de Outorga nº 344, de 18 de maio de 2026, aos termos que apontou os ajustes necessários para atendimento aos apontamentos das condicionantes indicadas pelo Poder Concedente, com reflexos diretos no Termo Aditivo, no Caderno de Obrigações e no Modelo Econômico-Financeiro (MEF).

3.7. Posteriormente a SUCON por meio do Despacho (SEI nº 43386481) complementou a referida Nota Conjunta, ao tempo que informou que *"verifica-se que as matérias relacionadas às obras ferroviárias no Estado da Bahia foram objeto de contribuições apresentadas durante a Audiência Pública, razão pela qual tais informações poderão subsidiar a complementação da Nota Técnica Conjunta nº 8, especialmente quanto à correlação entre as manifestações recebidas e as determinações ministeriais incorporadas ao processo"*.

3.8. Em face da análise da SUCON, promovi consulta a Procuradoria Federal junto à ANTT, por meio do Despacho (SEI nº 43324070), em que formulei os seguintes quesitos para serem respondidos: a) No caso dos processos de prorrogações de contrato de concessão, há alguma exigência legal de submissão dessas prorrogações contratuais a um Plano de Outorga?; b) Caso a resposta ao item a) for afirmativa, uma vez aprovado esse Plano de Outorga por meio de deliberação da Diretoria Colegiada a ANTT, esse Plano de Outorga poderá sofrer novas alterações, tendo por fundamento novas diretrizes do formulador de política pública? E se sim, esse novo Plano de Outorga, deverá ser objeto de nova deliberação de Diretoria Colegiada da ANTT?; e c) É possível a implementação de alterações propostas no Plano de Outorga, que não passaram pelo escrutínio de Processo de Participação e Controle Social (Audiência Pública)?

3.9. Em resposta a PF/ANTT emitiu o **Parecer Nº 00146/2026/PF-ANTT/PGF/AGU** (SEI nº 43742143), **Despacho nº 06640/2026/PF-ANTT/PGF/AGU** (SEI nº 43742154) e **Despacho nº 06701/2026/PF-ANTT/PGF/AGU** (SEI nº 43742169), no qual examinou a adequação jurídica das providências adotadas pela área técnica para atendimento às condicionantes estabelecidas pelo Ministério dos Transportes, examinando acerca da necessidade de Plano de Outorga na prorrogação antecipada de concessões ferroviárias, da possibilidade de sua alteração por diretrizes supervenientes do Ministério dos Transportes e da necessidade de novo Processo de Participação e Controle Social (PPCS) em razão dessas alterações. Em suas conclusões, o parecer assentou que o Plano de Outorga não constitui requisito legal para a prorrogação antecipada, embora, quando adotado, submeta-se ao regime da Portaria MT nº 870/2025. Destacou, ainda, que alterações decorrentes de diretrizes de política pública são admissíveis, desde que preservada a autonomia técnica e regulatória da ANTT. Em especial, o item 80 do Parecer consignou que alterações substanciais exigem nova deliberação da Diretoria Colegiada da Agência, a quem compete, em instância administrativa final, decidir sobre a prorrogação contratual, nos termos do art. 13, inciso X, do Decreto nº 4.130/2002.

3.10. Diante disso encaminhei o Despacho (SEI nº 43760122) solicitei que a SUCON promovesse os ajustes na documentação referente a prorrogação da FCA, à luz das novas diretrizes do MT e observando o que consta no PARECER Nº 00146/2026/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 43742143), Despacho de Aprovação (SEI nº 43742154) e Despacho Nº 06701/2026/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 43742169), com a devida instrução processual

3.11. Por sua vez a SUCON elaborou a **Nota Informativa nº 955/2026/SUCON/DIR** (SEI nº 43871679) consolidando os ajustes realizados na proposta de prorrogação antecipada da Ferrovia Centro-Atlântica S.A. (FCA), em que promoveu principais aperfeiçoamentos introduzidos nos instrumentos jurídicos e técnicos, com destaque para o Termo Aditivo, o Caderno de Obrigações e o Modelo Econômico-Financeiro (MEF), tudo isso em estrito atendimento às diretrizes da Nota Técnica nº 14/2026/SNTF (SEI nº 42846950), considerando as análises já realizadas por meio Nota Técnica Conjunta nº 8/2026/SUCON (SEI nº 43280102) e, sobretudo considerando as premissas fixadas pelo Parecer nº 00146/2026/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 43742143) e Despacho nº 06701/2026/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 43742169).

3.12. A SUCON elaborou o **Relatório à Diretoria nº 315/2026** (SEI nº 43770726), registrando inicialmente que *"a presente submissão não implica reavaliação do mérito da decisão consubstanciada na Deliberação nº 100/2026 (41602543), tampouco revisão da solução regulatória anteriormente aprovada pela Diretoria Colegiada. A matéria restringe-se à apreciação das alterações promovidas no Plano de Outorga em decorrência das ressalvas estabelecidas pelo Ministério dos Transportes e da orientação jurídica exarada pela Procuradoria Federal junto à ANTT, para fins de atendimento ao entendimento firmado quanto à necessidade de nova deliberação colegiada"*, e ao final informa que *"dessa forma, considerando o entendimento firmado pela Procuradoria Federal junto à ANTT quanto à necessidade de nova manifestação da Diretoria Colegiada para aprovação das alterações promovidas no Plano de Outorga, mostra-se necessária a submissão da matéria ao Colegiado, possibilitando o regular prosseguimento do processo de prorrogação antecipada do contrato de concessão da Malha Centro-Leste."*

3.13. Em 10/07/2026, os autos foram remetidos à Secretaria Geral, conforme consta no Sorteio – Despacho de Instrução (SEI nº 43775893) para inclusão do processo na pauta de sorteio da Diretoria Colegiada. Por sua vez conforme consta no Despacho (SEI nº 43872204), 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.

3.14. Por meio do Despacho (SEI nº 43875004) 10 de julho de 2026, solicitei que o presente processo fosse incluído na pauta da 1.037ª Reunião de Deliberativa Pública - RDP, a ser realizada no dia 16/07/2026, mediante lançamento no SEI JULGAR.

3.15. Em 29/07/2026 foi encaminhado o documento EME nº 032/26 (SEI nº 44478471) do Governo do Estado do Espírito Santo, no qual o Governador Ricardo Ferraço, fazendo referência a Audiência Pública nº 12/2020 solicita que *"a esta Agência Reguladora que avalie em sua decisão acerca dessa importante prorrogação contratual, a possibilidade da priorização do investimento no Contorno Ferroviário de Belo Horizonte por meio da utilização dos recursos vinculados disponíveis nas contas da concessão"*.

3.16. 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, nessa fase processual: (i) Nota Técnica Conjunta nº 8/2026/GEREG/GEFER/SUCON (SEI nº 43280102); (ii) Parecer Nº 00146/2026/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 43742143) e Despacho nº 06701/2026/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 43742169); (iii) Nota Informativa nº 955/2026/SUCON/DIR (SEI nº 43871679) e (iv) Relatório à Diretoria nº 315/2026 (SEI nº 43770726).

4.2. Após análise das manifestações técnicas e jurídicas, com vistas ao atendimento das ressalvas promovidas pela Pasta Ministerial, teço a seguir algumas considerações acerca dos ajustes promovidos na documentação do Plano de Outorga, ponderando alguns aspectos que considero relevante sobre a matéria, para em seguida proferir meu Voto ao final.

#### Nota Técnica Conjunta nº 8/2026/GEREG/GEFER/SUCON (SEI nº 43280102)

4.3. A análise técnica apresentada pela Superintendência de Concessão da Infraestrutura, por meio da Nota Técnica Conjunta nº 8/2026, examinou as condicionantes estabelecidas pelo Ministério dos Transportes na Portaria nº 344/2026, que aprovou com ressalvas o Plano de Outorga da Malha Centro-Leste. O documento destaca que, embora a modelagem original tenha sido reconhecida como vantajosa pela racionalização da malha e modernização de corredores, os aperfeiçoamentos solicitados pelo MT demandam ajustes significativos nos instrumentos contratuais e no modelo econômico-financeiro (MEF) do projeto.

4.4. A SUCON em suas considerações finais assentou nos seguintes termos os ajustes constantes na Diretriz Ministerial:

5.1. Diante da análise técnica realizada sobre as condicionantes estabelecidas pelo Ministério dos Transportes na Portaria nº 344, de 18 de maio de 2026, conclui-se, por meio da Nota Técnica nº 14/2026-SNTF, pela viabilidade de implementação dos ajustes no Plano de Outorga da Malha Centro-Leste.

5.2. Em síntese, no entanto, apresenta ressalvas, propondo algumas alterações. Os ajustes necessários nos instrumentos contratuais (Termo Aditivo, Caderno de Obrigações e MEF) compreendem:

- *Realocação Geográfica de Investimentos: Transferência de aproximadamente R\$ 34 milhões previstos para conflitos urbanos no trecho Brasília/DF – Luziânia/GO (em devolução) para novas intervenções no estado da Bahia.*
- *Alocação de 1% do valor do CAPEX regulatório do projeto para o desenvolvimento de infraestrutura resiliente e sustentável, atendendo nova disposição conforme a Portaria MT nº 313/2026.*
- *Estudos de Viabilidade: Inclusão da obrigação de concluir os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) para os novos projetos listados no prazo de 2 anos após a assinatura do Termo Aditivo.*
- *Destinação de Recursos Vinculados (variáveis, da ordem de , estimado em aproximadamente R\$ 1,2 bilhão, considerando para projetos prioritários na Bahia, como o Contorno Ferroviário de São Félix/BA e a adequação de bitola mista no trecho Tocandira/MG–Brumado/BA, entre outros, a exemplo de resolução de conflitos urbanos*
- *Destinação de Recursos Vinculados oriundos da retenção percentual da Receita Operacional Bruta (ROB) e de CAPEX (Resiliência Climática) — estimada em R\$ 585 milhões — somados ao valor de R\$ 600 milhões à VPL do pagamento de Recursos Vinculados pela Concessionária, para projetos prioritários na Bahia- Contorno Ferroviário de São Félix/BA, adequação de bitola mista no trecho Tocandira/MG–Brumado/BA e Solução Ferroviária em Licínio de Almeida/BA - entre outros projetos, a exemplo de projetos para resolução de conflitos urbanos*
- *Ajustes Operacionais e Temporais: Flexibilização do prazo de investimentos no Corredor Minas–Bahia para "até 15 anos" e manutenção temporária do Ramal de Caldas (Aguai-Poços de Caldas) até dezembro de 2031 para atender demandas de escoamento de minério.*

5.3. Ressalta-se que os montantes financeiros associados às novas obras deverão ser objeto de validação técnica rigorosa pela ANTT em etapa posterior, não havendo correspondência direta automática entre valores excluídos e incluídos sem a devida análise de engenharia e economicidade.

4.5. Dentre as modificações, ressalta-se a realocação geográfica de investimentos, retirando obrigações de interferências viárias no trecho em devolução entre Brasília/DF e Luziânia/GO para priorizar conflitos urbanos no estado da Bahia. Adicionalmente, em conformidade com a Portaria MT nº 313/2026, houve a alteração na métrica de recursos para sustentabilidade, que passou a ser de 1% sobre o valor do CAPEX regulatório.

4.6. Destinação de Recursos Vinculados para projetos prioritários na Bahia, como o Contorno Ferroviário de São Félix e a bitola mista no trecho Tocandira/MG–Brumado/BA. Como os custos dessas obras foram apresentados preliminarmente pela concessionária e ainda carecem de validação técnica rigorosa, a ANTT propõe uma solução regulatória simplificada: a inclusão das intervenções no Caderno de Obrigações condicionada à aprovação posterior de projetos executivos e orçamentos detalhados, além da exigência de conclusão dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) em até 2 (dois) anos.

4.7. Destinação de Recursos Vinculados oriundos da retenção percentual da Receita Operacional Bruta (ROB) e de CAPEX (Resiliência Climática) pela Concessionária, para projetos prioritários na Bahia- Contorno Ferroviário de São Félix/BA, adequação de bitola mista no trecho Tocandira/MG–Brumado/BA e Solução Ferroviária em Licínio de Almeida/BA - entre outros projetos, a exemplo de outros projetos para resolução de conflitos urbanos, como é o caso do Contorno Ferroviário de BH.

4.8. Por fim, a Nota Técnica, nos itens 4.35 e 4.36, emite um alerta relevante quanto à liquidez contratual, advertindo que "o direcionamento integral dos recursos vinculados da concessão para projetos específico pode comprometer a solvência financeira imediata do ajuste. Ao utilizar a totalidade dos Recursos Vinculados disponíveis na Conta de Ajuste, o projeto passará a operar sem um colchão de liquidez contratual, o que limita a margem de manobra da Agência para o atendimento de outras recomposições de equilíbrio econômico-financeiro ou coberturas de riscos contingentes que possam surgir no início da vigência do novo contrato".

Parecer Nº 00146/2026/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 43742143) e Despacho nº 06701/2026/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 43742169)

4.9. A análise jurídica consolidada pelo Parecer nº 00146/2026 e pelo Despacho nº 06701/2026 da Procuradoria Federal junto à ANTT estabelece premissas fundamentais para a legalidade da prorrogação antecipada da Malha Centro-Leste. Em primeiro lugar, resta pacificado que inexistiu exigência legal, seja na Lei nº 13.448/2017 ou em normativos do Ministério dos Transportes, para a elaboração de um Plano de Outorga em processos de prorrogação contratual. O núcleo essencial para a validade do ato é composto pelo estudo técnico prévio de Vantajosidade, pela submissão ao controle social e pelo envio dos elementos ao Tribunal de Contas da União (TCU). Contudo, uma vez que a ANTT optou voluntariamente por adotar o Plano de Outorga para conferir maior organicidade ao processo, este instrumento submete-se integralmente aos ritos da Portaria MT nº 870/2025.

4.10. No que tange à dinâmica entre as instituições, a Procuradoria esclarece que o Plano de Outorga já aprovado pela Diretoria Colegiada pode sofrer alterações fundamentadas em diretrizes supervenientes de política pública emanadas pelo Ministério dos Transportes. Todavia, preserva-se à ANTT o juízo regulatório quanto à forma de implementação dessas diretrizes, garantindo que não haja invasão de competências técnicas da autarquia. É imperativo ressaltar que qualquer modificação considerada substancial - ou seja, que atinja o objeto, o escopo de investimentos obrigatórios ou o equilíbrio econômico-financeiro - exige, obrigatoriamente, uma nova deliberação da Diretoria Colegiada, pois a competência para decidir a prorrogação em instância final é exclusiva do regime de colegiado.

4.11. Quanto ao Processo de Participação e Controle Social (PPCS), o entendimento jurídico veda a implementação de alterações substanciais ou inovadoras em relação ao objeto original que não tenham sido submetidas ao escrutínio da sociedade. A mera citação de uma obra em contribuições isoladas de audiências passadas não supre a necessidade de novo processo participativo se a inovação desvirtuar o conteúdo previamente apresentado pela Administração. Assim, cabe à área técnica aferir motivadamente a materialidade das mudanças propostas para indicar a necessidade de reabertura da participação social.

4.12. Asseverou por fim a PF/ANTT, por meio do Despacho nº 06701/2026 que "a aprovação do plano de outorga com condicionantes impõe nova análise e deliberação, uma vez que a competência decisória, em situações dessa natureza, é própria da Diretoria Colegiada. Assim, caso se pretenda incorporar novas diretrizes, caberá à Diretoria Colegiada da ANTT promover nova deliberação sobre a matéria". Concluiu ao final que "ainda que se entenda pela possibilidade de alterações decorrentes de diretrizes emanadas pelo Ministério dos Transportes, a competência firmada no art. 13, inciso X, do Decreto nº 4.130/2002 atribui à Diretoria colegiada da ANTT a competência para decidir em instância administrativa final, a prorrogação contratual", cabendo a "aferição da materialidade compete à área técnica da Agência, de forma fundamentada e justificada nos autos, e a respectiva deliberação, à Diretoria Colegiada".

Nota Informativa nº 955/2026/SUCON/DIR (SEI nº 43871679)

4.13. Para a conclusão da instrução processual, a Nota Informativa consolidou os ajustes finais na proposta de prorrogação antecipada da FCA, integrando as diretrizes do Ministério dos Transportes e as premissas jurídicas estabelecidas pela Procuradoria Federal. O documento materializa a adequação dos instrumentos contratuais — Termo Aditivo, Caderno de Obrigações e Modelo Econômico-Financeiro (MEF) — às ressalvas da Portaria MT nº 344/2026, assegurando que as inovações propostas possuam lastro técnico e segurança jurídica para o envio ao Tribunal de Contas da União (TCU).

4.14. Assim, o primeiro ajuste, tratou da realocação dos investimentos originalmente previstos para mitigação de conflitos urbanos no Distrito Federal, em trecho que será devolvido pela Concessionária. O segundo ajuste decorre da publicação da Portaria MT nº 313, de 6 de maio de 2026, a qual passou a exigir a destinação de recursos correspondentes a 1% do CAPEX regulatório do projeto para a implementação de ações voltadas ao desenvolvimento de infraestrutura resiliente e sustentável. O terceiro ajuste consistiu na adequação da sistemática de destinação dos recursos vinculados, estabelecendo que os valores provenientes da Receita Operacional Bruta (ROB) sejam integralmente destinados ao financiamento de investimentos adicionais ou de expansão da via permanente no Corredor Minas–Bahia, bem como à implantação de obras voltadas à mitigação de conflitos urbanos.

- 4.15. Além disso a SUCON acatou o arredondamento da extensão do trecho Corinto/MG–Aratu/MG para 1.300 km para fins de coerência documental, enquanto a discussão sobre gatilhos preventivos de investimento baseados no índice de saturação (ISF) foi postergada para o âmbito da elaboração das Condições Gerais de Transporte Ferroviário (CGTF) pela SUFER.
- 4.16. No que tange aos investimentos estratégicos, buscou-se recompor as diretrizes de política pública *"no qual se destaca a necessidade de recompor a diretriz de política pública anteriormente estabelecida para os investimentos no Estado da Bahia, mediante a destinação prioritária dos referidos recursos para os empreendimentos estratégicos definidos pelo Ministério dos Transportes"*. Para assegurar a viabilidade técnica dessas obras, a concessionária fica contratualmente obrigada a concluir os respectivos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) no prazo de 24 meses após a assinatura do Termo Aditivo.
- 4.17. A Nota Informativa reforçou ainda que *"além disso, para atendimento à recomendação de que fosse definido momento exato em que a concessionária deva criar a "conta de aporte inicial", como constante do item 8.1 da Nota Técnica nº 14/2026/CGOF-II-SNTF/DOUT-SNTF/SNTF (SEI nº 42846950), importante tecer alguns esclarecimentos. Percebe-se que o aludido apontamento, feito pela área técnica da SNTF, refere-se à constituição da "Conta de Ajuste", para que receba os aportes a título de Recursos Vinculados. Embora se entenda que a redação da Cláusula 21.2 já estabelece que a Conta de Ajuste deverá ser aberta no mês de assinatura do Termo Aditivo, conforme disciplinado pelo Contrato de Administração de Contas, não se vislumbra, sob o ponto de vista técnico, a necessidade de fixação de prazo específico. Isso porque, idealmente, a abertura da conta deve ocorrer previamente à celebração do Termo Aditivo, de modo a assegurar sua plena operacionalização desde o início da execução contratual"*.
- 4.18. Por fim a Nota detalha as modificações específicas realizadas no Caderno de Obrigações e no Modelo Econômico-Financeiro (MEF) para alinhar o projeto às diretrizes ministeriais.
- 4.19. No Caderno de Obrigações, a principal mudança envolveu a exclusão de obras de interferências viárias e mitigação de conflitos urbanos no trecho entre Roncador/GO e Brasília/DF, visto que este segmento será devolvido pela concessionária. Em contrapartida, foram incluídas novas intervenções para minimização de conflitos urbanos no corredor Minas–Bahia, além da obrigação da concessionária de elaborar e apresentar três novos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) para projetos estratégicos na Bahia: o Contorno de São Félix, a solução em Licínio de Almeida e a bitola mista entre Tocandira/MG e Brumado/BA.
- 4.20. No que tange ao Modelo Econômico-Financeiro, os valores de CAPEX Capital foram atualizados para refletir essas novas obrigações. Uma alteração relevante ocorreu na base de cálculo do Custo de Resiliência Climática que, seguindo a Portaria MT nº 313/2026, passou a incidir como 1% sobre o CAPEX total do projeto, em vez de sobre a receita bruta anual, resultando em parcelas anuais fixas. Adicionalmente, o percentual para cálculo dos Recursos Vinculados foi ajustado para 2,39%, mantendo-se a Receita Operacional Bruta (ROB) como base de incidência.
- 4.21. Com essas providências, a unidade técnica conclui que os autos estão adequadamente instruídos, com o Plano de Outorga reformulado e as planilhas financeiras atualizadas, estando o processo apto ao prosseguimento para as etapas finais de aprovação e controle externo.

#### Relatório à Diretoria nº 315/2026 (SEI nº 43770726)

- 4.22. A análise técnica enfatiza que as modificações no Plano de Outorga decorreram exclusivamente da necessidade de integrar as ressalvas da Portaria MT nº 344/2026. A Superintendência de Concessão da Infraestrutura (SUCON) realizou uma avaliação individualizada de cada condicionante ministerial, incorporando-as ao plano ou apresentando justificativas técnicas que asseguram o atendimento integral às diretrizes do Ministério dos Transportes.
- 4.23. O relatório ressalta que essas adequações preservam a solução regulatória originalmente aprovada pela Diretoria Colegiada na Deliberação nº 100/2026. Segundo o Relatório à Diretoria *"as adequações promovidas preservam integralmente a solução regulatória aprovada pela Diretoria Colegiada, não alterando a estrutura do projeto, a modelagem econômico-financeira, a vantagemidade da prorrogação, os pressupostos jurídicos que fundamentaram a minuta do Termo Aditivo nem as conclusões decorrentes do Processo de Participação e Controle Social"*, ademais *"as modificações promovidas têm por finalidade conferir plena aderência do Plano de Outorga às diretrizes de política pública estabelecidas pelo Ministério dos Transportes, mantendo-se inalterados os fundamentos técnicos, regulatórios e jurídicos que ensejaram a aprovação da proposta por esta Diretoria Colegiada"*.
- 4.24. Dessa forma, conclui o Relatório à Diretoria que *"considerando o entendimento firmado pela Procuradoria Federal junto à ANTT quanto à necessidade de nova manifestação da Diretoria Colegiada para aprovação das alterações promovidas no Plano de Outorga, mostra-se necessária a submissão da matéria ao Colegiado, possibilitando o regular prosseguimento do processo de prorrogação do contrato de concessão da Malha Centro-Leste"*.
- 4.25. Diante do exposto, propôs a Unidade Técnica que a Diretoria Colegiada, deliberasse no sentido de:
- I - aprovar as alterações promovidas no Plano de Outorga da prorrogação da concessão da Malha Centro-Leste, em atendimento às ressalvas constantes da Portaria nº 344, de 18 de maio de 2026, do Ministério dos Transportes;
  - II - aprovar a versão consolidada do Plano de Outorga constante dos autos do Processo nº 50515.064660/2015-81; e
  - III - Autorizar o encaminhamento dos autos ao Tribunal de Contas da União - TCU.

#### Manifestação de VOTO

- 4.26. Considerando o pronunciamento da Procuradoria Federal junto à ANTT, materializado no Parecer Nº 00146/2026/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 43742143), aprovado pelo Despacho nº 06701/2026/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 43742169), passo a partir de seus fundamentos, fixar meu entendimento sobre a matéria. De início, a Procuradoria reconhece corretamente que não há exigência legal expressa para a elaboração de Plano de Outorga como condição de validade da prorrogação contratual. Contudo, assentou premissa central para o caso concreto: uma vez adotado esse instrumento de política pública e submetido à aprovação da Diretoria Colegiada, o Plano de Outorga se incorpora ao ato decisório do Colegiado. Nessa linha, concluiu a área jurídica que alterações substanciais no Plano de Outorga, notadamente aquelas decorrentes da incorporação de novas diretrizes emanadas do Poder Concedente, não podem ser canceladas apenas no âmbito das áreas técnicas. Impõe-se, por coerência institucional e por respeito à cadeia decisória, nova submissão à apreciação da Diretoria Colegiada, mediante nova deliberação.
- 4.27. A competência para decidir, em instância administrativa final, sobre a prorrogação contratual está atribuída à Diretoria Colegiada por força do art. 13, inciso X, do Decreto nº 4.130/2002. Assim, a aprovação do Plano de Outorga por meio da Deliberação nº 100/2026 esgotou a competência deste Colegiado naquele momento. De igual modo, a superveniência de condicionantes impostas pela Portaria MT nº 344/2026 e os ajustes técnicos promovidos pela Nota Técnica Conjunta nº 8/2026/SUCON representam modificação no conteúdo do ato anteriormente aprovado. Tratar-se-ia de usurpação de competência colegiada acatar tais alterações sem nova deliberação, ainda que se reconheça que o mérito da solução regulatória se mantém preservado. Portanto, a interpretação que se extrai do Parecer da PF-ANTT é no sentido de preservar a competência decisória da Diretoria Colegiada e a segurança jurídica do processo. As alterações promovidas no Plano de Outorga em atendimento às ressalvas ministeriais devem, necessariamente, retornar ao Colegiado para nova deliberação colegiada e aprovação.
- 4.28. Adicionalmente, reforço o entendimento exarado pelas unidades técnicas e jurídicas, de que inovações que desvirtuem o escopo original sem a devida participação social são vedadas, garantindo que o controle social exercido na Audiência Pública nº 12/2020 seja preservado. Ocorre entretanto, conforme asseverado pela Unidade Técnica, que as modificações promovidas nesse momento tiveram por finalidade, apenas e tão somente, conferir a plena aderência do Plano de Outorga às diretrizes ministeriais, mantendo-se inalterados os fundamentos técnicos, regulatórios e jurídicos que ensejaram a aprovação da proposta por esta Diretoria Colegiada.
- 4.29. Em face do Parecer Nº 00146/2026/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 43742143), aprovado pelo Despacho nº 06701/2026/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 43742169), entendo que a ANTT tem a competência e prerrogativa legal para promover as alterações que ocorreram após a Deliberação nº 100 (SEI nº

41602543), sendo que tais alterações deverão ser objeto de nova deliberação da Diretoria Colegiada da ANTT, tendo por fundamento as devidas análises técnicas-regulatórias e jurídicas.

4.30. Assim sendo, e na qualidade de Relator, acompanho a análise técnica da Superintendência de Concessão da Infraestrutura (SUCON), validando os ajustes promovidos no Plano de Outorga da Malha Centro-Leste. Ressalto entretanto, e dentro das competências decisórias da Diretoria Colegiada da ANTT que, além dos ajustes promovidos nas obras estruturantes apontadas pela diretriz de política do Ministério dos Transportes para o Estado da Bahia, faço constar no presente Voto, e em complemento a diretriz ministerial que, deve ser também priorizado o investimento no Contorno Ferroviário de Belo Horizonte (investimento previsto nos estudos do Caderno de Obrigações - SEI nº 43874765) para utilização de recursos de outorga livre e das contas vinculadas da concessão. Assim, determino que a Unidade Técnica consolide esse entendimento na documentação, antes do envio ao Tribunal de Contas da União.

4.31. No tocante aos aspectos jurídicos, acolho integralmente as recomendações da Procuradoria Federal junto à ANTT (PF/ANTT), em cuja manifestação esclareceu que a elaboração do Plano de Outorga, embora não seja um requisito legal impositivo para prorrogações contratuais à luz da Lei nº 13.448/2017, submete a Agência aos ritos da Portaria MT nº 870/2025 uma vez que foi adotado voluntariamente pela ANTT. Entendo, em consonância com o órgão jurídico, que alterações em virtude de políticas públicas são legítimas, desde que resguardada a autonomia técnica e regulatória desta autarquia. É imperativo ressaltar que qualquer modificação substancial no objeto ou no equilíbrio econômico-financeiro da concessão exige nova deliberação desta Diretoria Colegiada, instância administrativa final para decidir sobre a prorrogação.

4.32. Por fim e em atendimento ao Parecer nº 00146/2026/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 43742143), foram encaminhados pela SUCON o novo Modelo Econômico-financeiro (planilha MEF) - SEI nº 43874790, bem como os documentos jurídicos atualizados (Minuta de Termo Aditivo, Anexos ao Termo Aditivo - SEI nº 43942558 e Caderno de Obrigações - SEI nº 43874765); ressaltando-se que o Plano de Outorga (SEI nº 41713983) já foi aprovado pelo Ministério dos Transportes, por meio da Portaria MT nº 344, de 18 de maio de 2026 (SEI nº 42847089), além de que não houve alteração nos Cadernos de Vantajosidade (SEI nº 41713980) e de Questões Jurídicas e Regulatórias (SEI nº 41713978), já encaminhados anteriormente.

4.33. Ante o exposto, **VOTO pela aprovação** das alterações no Plano de Outorga da Malha Centro-Leste e pela validação da versão consolidada de seus instrumentos contratuais. Antes porém, **determino que a Unidade Técnica promova os ajustes na documentação, nos termos do presente Voto, antes do envio ao Tribunal de Contas da União.** Esta decisão ratifica a Vantajosidade da prorrogação antecipada da Malha Centro-Leste, em conformidade com o interesse público.

4.34. É como VOTO.

## 5. DA PROPOSIÇÃO FINAL

5.1. Diante do exposto, propõe-se à Diretoria Colegiada, nos termos da **Minuta de Deliberação** (SEI nº 43979274):

- aprovar as alterações promovidas no Plano de Outorga da prorrogação da concessão da Malha Centro-Leste, em atendimento às ressalvas constantes da Portaria nº 344, de 18 de maio de 2026, do Ministério dos Transportes, consubstanciado nos seguintes documentos;
- aprovar a versão consolidada do Plano de Outorga constante dos autos do Processo nº 50515.064660/2015-81; e
- determinar a SUCON que promova os ajustes na documentação conforme previsto no presente Voto nº 34/2026, antes do envio ao Tribunal de Contas da União.

Brasília, 30 de julho de 2026.

(assinado eletronicamente)  
**GUILHERME THEO SAMPAIO**  
DIRETOR GERAL



Documento assinado eletronicamente por **GUILHERME THEO RODRIGUES DA ROCHA SAMPAIO**, Diretor Geral, em 30/07/2026, às 16:11, 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 **43936651** e o código CRC **0AB31B79**.