



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DG

RELATORIA: Diretoria Geral**TERMO:** Voto à Diretoria Colegiada**NÚMERO:** 044/2026**OBJETO:** Concessão para a construção e prestação do serviço público de transporte ferroviário de cargas associado à exploração da infraestrutura ferroviária, no trecho compreendido entre os municípios de Sinop/MT e Itaituba/PA (distrito de Miritituba) - Ferrogrão.**ORIGEM:** SUPERINTENDÊNCIA DE CONCESSÃO DA INFRAESTRUTURA - SUCON**PROCESSO(S):** 50500.074884/2020-28**PROPOSIÇÃO PF/ANTT:** Parecer Nº 00167/2026/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 44861422).**ENCAMINHAMENTO:** À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

1. DO OBJETO

1.1. Submete-se à apreciação da Diretoria Colegiada proposta de aprovação das atualizações promovidas nos documentos jurídicos e nos estudos de viabilidade da concessão da Estrada de Ferro EF-170 – Ferrogrão, com vistas ao encaminhamento da documentação revisada ao Tribunal de Contas da União (TCU), em atendimento às determinações expedidas por aquela Corte de Contas e às diretrizes estabelecidas pelo Ministério dos Transportes.

1.2. As alterações foram consolidadas, principalmente, na Nota Técnica SEI nº 6990/2026/GERER/SUCON/DIR-ANTT (43564055), complementado pela Nota Técnica nº 9257/2026/COEST3/GEREG/SUCON/DIR-ANTT (SEI nº 45354262), bem como pela Nota Informativa SEI nº 877/2026/GEFER/SUCON/DIR (43535612), complementada pela Nota Informativa SEI nº 1210/2026/GEFER/SUCON/DIR (SEI nº 45377634), que passam a integrar a fundamentação da presente proposta.

2. DOS FATOS

2.1. O empreendimento denominado Ferrogrão compreende o trecho principal entre os municípios de Sinop/MT e Miritituba, distrito do município de Itaituba/PA, totalizando aproximadamente 933 km de extensão. O projeto é complementado por dois ramais ferroviários destinados a conferir maior capilaridade operacional à malha: (i) o Ramal Santarenzinho, com cerca de 32 km, interligando Itaituba/PA ao distrito de Santarenzinho, no município de Rurópolis/PA; e (ii) o Ramal Itapacurá, com aproximadamente 11 km, situado integralmente no município de Itaituba/PA.



2.2. A concepção da Ferrogrão está vinculada à necessidade de prover um corredor logístico eficiente para o escoamento da produção de grãos agrícolas oriunda do Centro-Oeste brasileiro, com foco especial nos fluxos destinados ao mercado externo. A integração física do modal ferroviário com a Hidrovia do Tapajós, a partir do terminal de Miritituba, potencializa a redução de custos de transporte, melhora substancialmente a eficiência logística nacional e contribui para a ampliação da competitividade dos produtos brasileiros no comércio internacional, em plena consonância com os princípios de racionalidade, segurança e economicidade que norteiam a política pública de transportes.

2.3. A concessão da EF-170 – Ferrogrão integra o conjunto de projetos prioritários destinados à ampliação da capacidade logística nacional, tendo sido estruturada pela ANTT em articulação com o Poder Concedente, mediante elaboração dos estudos de engenharia, operação ferroviária, demanda, modelagem econômico-financeira e documentação jurídica necessária à futura licitação. Tais estudos subsidiaram a aprovação do Plano de Outorga e o encaminhamento inicial do empreendimento ao Tribunal de Contas da União, por intermédio do ANTT - Ofício 12848 (SEI nº 3741465), conforme registrado na Nota Técnica.

2.4. Após o encaminhamento dos estudos, sobrevieram fatos relevantes que impactaram a estruturação do projeto, dentre os quais se destacam a edição da Lei nº 14.273/2021 (Marco Legal das Ferrovias), a publicação das Resoluções ANTT nº 6.020/2023, nº 6.031/2023 e nº 6.036/2024, a constituição de Grupo de Trabalho pelo Ministério dos Transportes para reavaliação do empreendimento, a decisão proferida pelo Supremo Tribunal Federal na ADI nº 6.553 e as determinações constantes dos Acórdãos nº 2.150/2023-Plenário e nº 1.952/2024-Plenário, do Tribunal de Contas da União, que recomendaram a atualização dos estudos e dos documentos jurídicos do projeto.

2.5. Em atendimento a essas determinações, a Superintendência de Concessão da Infraestrutura promoveu a revisão dos instrumentos que compõem a futura concessão, abrangendo o Edital, o Contrato de Concessão, o Programa de Exploração da Ferrovia, o Plano de Outorga e seus respectivos anexos, cujas alterações encontram-se detalhadas na Nota Técnica SEI nº 6990/2026/GERER/SUCON/DIR-ANTT (43564055).

2.6. Paralelamente, foi realizada a atualização do Caderno de Obrigações e da Modelagem Econômico-Financeira, contemplando a revisão das premissas regulatórias, financeiras e operacionais do empreendimento. Essas alterações foram consolidadas na Nota Informativa SEI nº 877/2026/GEFER/SUCON/DIR (43535612), que complementa os documentos anteriormente encaminhados ao Tribunal de Contas da União por meio do Ofício nº 47.947/2025/DG-ANTT (38246696).

- 2.7. Concluídas as revisões, a SUCON entendeu que os documentos encontravam-se atualizados e aptos a subsidiar o prosseguimento da instrução perante o Tribunal de Contas da União, observadas as manifestações jurídicas e técnica constantes dos autos. Nesse sentido foi encaminhado o Relatório à Diretoria nº 307 (SEI nº 43689125), acompanhado do Despacho de Instrução (SEI nº 43689837), de 05/08/2026, porém ainda ausente de manifestação conclusiva da Procuradoria Federal da ANTT, vez que a SUCON, por meio do Despacho (SEI nº 43579082), de 01/07/2026, encaminhado à PF/ANTT, ainda encontrava-se pendente da manifestação jurídica.
- 2.8. A matéria chegou a minha relatoria por prevenção, conforme consubstanciado no Despacho GAB-DG (SEI nº 44716914), sob o fundamento de que *"objeto deste processo guarda estreita relação com o Processo nº 50500.036505/2016-15, sob relatoria do Diretor-Geral da ANTT, Guilherme Theo Sampaio, e, conforme deliberação da Diretoria Colegiada consignada na Ata da 176ª Reunião de Diretoria Administrativa (40791154), os processos anteriormente relatados pelos Diretores permanecerão sob suas respectivas relatorias até a conclusão das matérias correlatas, medida que busca garantir uniformidade de entendimento e racionalidade processual"*.
- 2.9. Assim nos temos da Instrução Normativa ANTT nº 12, de 7 de abril de 2022, com as alterações promovidas pela Instrução Normativa nº 21, de 29 de maio de 2023, dispõe que, em caso de conexão ou continência, os processos deverão ser reunidos para apreciação conjunta, estabelecendo, ainda, que a definição do relator torna-o preventivo e que os processos conexos deverão tramitar sob a relatoria do diretor preventivo, tendo assim distribuído para minha relatoria, nos termos da Certidão de Redistribuição (SEI nº 44745335), em 07/08/2026.
- 2.10. Em 12/08/2026, a PF/ANTT encaminhou o Parecer Nº 00167/2026/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 44861422), contendo manifestação favorável para o prosseguimento do processo de concessão da EF-170 (Ferrogrão), desde que apreciados e incorporados pela SUCON as recomendações constantes no referido parecer, previamente a submissão da matéria a Diretoria Colegiada da ANTT.
- 2.11. Essas considerações da PF/ANTT foram apreciadas por meio da Nota Técnica nº 9257/2026/COEST3/GEREG/SUCON/DIR-ANTT (SEI nº 45354262), de 28/08/2026, que complementou o contido na NOTA TÉCNICA SEI nº 6990/2026/GEREG/SUCON/DIR-ANTT (SEI nº 43564055), contendo novo arquivo de compilação de diretrizes anexado no momento (SEI nº 45354353), encaminhamos as mais recentes minutas de documentos jurídicos (SEI nº 45354406), referentes à licitação da Ferrovia EF-170, contendo os ajustes feitos por recomendação da PF-ANTT, após exarado o Parecer Nº 00167/2026/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 44861422).
- 2.12. Adicionalmente a SUCON por meio da Nota Informativa nº 1210/2026/GEFER/SUCON/DIR, de 31/08/2026, promoveu a atualização de diversos documentos, primordialmente: (i) a planilha da Modelagem Econômico-Financeira (SEI nº 45376012); (ii) o Caderno da Modelagem Econômico-Financeira (SEI nº 45376012); (iii) o Caderno de Obrigações (SEI nº 45376297); Estudos ACB (SEI nº 45375420) reenviados ao TCU, em função de adequações e atualizações realizadas; e, por fim, um material inédito, o (iv) Caderno de Sustaining (SEI nº 45376242).
- 2.13. Por fim, a SUCON encaminhou o Despacho (SEI nº 45416172), 01/09/2026, no qual consolida toda a documentação da EF-170 (Ferrogrão) para deliberação da Diretoria Colegiada, ficando assim, relacionados os respectivos estudos atualizados do empreendimento para posterior envio ao Tribunal de Contas da União, logo após Deliberação da Diretoria Colegiada, conforme relação anexa:
- Anexo Nota Informativa 1210 (SEI nº 45377634);
 - Anexo Nota Técnica ANTT 12788 (SEI nº 45377336);
 - Anexo Balanço de Emissões (SEI nº 45375350);
 - Anexo Estudos ACB (SEI nº 45375420);
 - Anexo A – Sondagens e Ensaios (SEI nº 45375469);
 - Anexo B – Drenagem Superficial (SEI nº 45375516);
 - Anexo Desenhos Projeto Geométrico (SEI nº 45375568);
 - Anexo Desenhos Mapa Geológico (SEI nº 45375638);
 - Anexo Memorial de Cálculo de Estruturas (SEI nº 45375690);
 - Anexo Desenhos Estruturas (SEI nº 45375740);
 - Anexo CAPEX Entrega Governo (SEI nº 45375802);
 - Anexo Estudos de Engenharia (SEI nº 45375827);
 - Anexo Estudos de Demanda (SEI nº 45375859);
 - Anexo Estudos Operacionais (SEI nº 45375884);
 - Anexo Mapas (SEI nº 45375930);
 - Anexo Caderno Socioambiental (SEI nº 45376160).
 - Anexo Modelagem Econômico-Financeiro (SEI nº 45376012);
 - Anexo Caderno de Sustaining (SEI nº 45376242);
 - Anexo Caderno de Obrigações (SEI nº 45376297).
- 2.14. Assim nos termos do referido Despacho SUCON (SEI nº 45416172), aquela Unidade Técnica informou que encontram-se relacionados os documentos jurídicos e os estudos atualizados necessários ao prosseguimento do processo da concessão da EF-170 – Ferrogrão, estando a documentação apta a ser submetida à deliberação da Diretoria Colegiada. Alertou ainda aquela SUCON que *"a documentação deverá estar devidamente aprovada e encaminhada para que o processo possa ser deliberado pelo Tribunal até 14 de setembro de 2026, considerando a solicitação realizada por meio do ANTT - Ofício 35255 (SEI nº 44844085)"*.
- 2.15. Por fim aquela SUCON informou que *"foram realizadas tratativas com a estruturadora do empreendimento, a EDLP, acerca dos valores relativos ao ressarcimento dos estudos. No âmbito dessas tratativas, ficou consignado que o valor correspondente à referida verba será oportunamente discriminado nos documentos editais, após a análise dos estudos técnicos pelo TCU e a consequente emissão do respectivo Acórdão, de modo que, por ocasião da publicação do Edital de Concessão, sejam contemplados os valores finais relativos ao ressarcimento dos estudos técnicos sendo definidos entre a Estruturadora do empreendimento e o Ministério dos Transportes (conforme disposto no E-mail PMI Ferrogrão (EF-170) (SEI nº 45420965))"*.
- 2.16. Diante dessas informações carreadas nos autos pela Unidade Técnica, e, em face da urgência de encaminhamento da referida documentação técnica e jurídica da EF-170 ao Tribunal de Contas da União, entendo que a matéria encontra-se em condições de ser objeto de deliberação da Diretoria Colegiada, razão pela qual determinei a sua inclusão na 1.041ª Reunião de Diretoria Pública, a ser relacionada no dia 10/09/2026, às 14:30h.
- 2.17. Esse é relato do presente processo, no qual passo a seguir a proferir meu VOTO.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

- 3.1. A análise dos autos evidencia que as atualizações propostas decorrem, essencialmente, da necessidade de compatibilização do projeto com o atual marco regulatório das concessões ferroviárias e com as determinações expedidas pelos órgãos de controle e pelo Poder Concedente, somado ao contido no Parecer Nº 00167/2026/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 44861422), no qual contém manifestação favorável da PF/ANTT para o prosseguimento do processo de concessão da EF-170 (Ferrogrão), desde que apreciados e incorporados pela SUCON as recomendações constantes no referido parecer.

3.2. Conforme constante na Nota Técnica SEI nº 6990/2026/GERER/SUCON/DIR-ANTT (43564055), os documentos jurídicos foram revisados para incorporar as disposições da Lei nº 14.273/2021, das normas regulatórias supervenientes editadas pela ANTT e das diretrizes estabelecidas pelo Ministério dos Transportes, além de contemplarem os aperfeiçoamentos decorrentes das determinações do Tribunal de Contas da União e das condicionantes estabelecidas pelo Supremo Tribunal Federal na ADI nº 6.553. Posteriormente tendo por base o Parecer Nº 00167/2026/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 44861422), foram apreciadas por meio da Nota Técnica nº 9257/2026/COEST3/GEREG/SUCON/DIR-ANTT (SEI nº 45354262), de 28/08/2026, que complementou o contido na NOTA TÉCNICA SEI nº 6990/2026/GEREG/SUCON/DIR-ANTT (SEI nº 43564055), contendo novo arquivo de compilação de diretrizes anexado no momento (SEI nº 45354353), encaminhamos as mais recentes minutas de documentos jurídicos (SEI nº 45354406), referentes à licitação da Ferrovia EF-170, contendo os ajustes feitos por recomendação da PF-ANTT, após exarado o Parecer Nº 00167/2026/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 44861422).

3.3. Cotejarei a seguir as recomendações da PF/ANTT e o atendimento por parte da SUCON por meio da Nota Técnica nº 9257/2026/COEST3/GEREG/SUCON/DIR-ANTT, complementado por alguns aspectos trazidos pela SUCON por meio da Nota Informativa SEI nº 1210/2026/GEFER/SUCON/DIR.

Parecer Nº 00167/2026/PF-ANTT/PGF/AGU

3.4. O Parecer nº 00167/2026/PF-ANTT/PGF/AGU avaliou juridicamente as minutas de edital e de contrato para a concessão da ferrovia EF-170 (Ferrogrão), apontando a necessidade de diversos ajustes e aprimoramentos antes do envio da documentação ao Tribunal de Contas da União (TCU). Listo abaixo as principais recomendações e alertas formulados pela Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT):

Enquadramento Jurídico da Concessão

a) Inclusão da Lei Geral de Concessões: A minuta de contrato define a concessão citando apenas a Lei nº 10.233/2001 e a Lei nº 14.273/2021. Contudo, como o empreendimento se enquadra na modalidade de concessão comum, a PF-ANTT recomenda incluir expressamente a referência à Lei nº 8.987/1995 na cláusula de definições (cláusula 1.1.1, viii).

Licenciamento Ambiental Antecipado, Cláusulas de Way-out e Risco Moral

b) Prevenção de Risco Moral (*Moral Hazard*): A modelagem adota a licitação antes da obtenção da Licença Prévia (LP). A LP é tratada como "Condição de Eficácia" do contrato e marco para exigibilidade das obrigações (Data de Assunção). Como o contrato prevê sua extinção amigável caso a licença não seja obtida nos prazos (cláusula de way-out), a PF-ANTT adverte para o risco de a concessionária usar esses atrasos para rescindir o contrato sob condições favoráveis, recomendando ajustar a estrutura de incentivos contratuais.

c) Dever de Diligência: Recomenda-se que o regime indenizatório e as consequências econômico-financeiras da extinção fiquem vinculados à demonstração de atuação diligente e colaborativa da concessionária na superação de entraves ambientais e na contratação de financiamentos de longo prazo.

d) Distinção de Cenários: A redação contratual precisa diferenciar a mora administrativa (atraso na análise das licenças) do indeferimento formal e definitivo da Licença Prévia pelo órgão competente (que representa a inviabilidade do traçado proposto).

Cláusulas da Convenção nº 169 da OIT (Povos Indígenas e Comunidades Tradicionais)

e) Correção de Inconsistência Redacional: Há uma divergência direta entre a minuta do contrato (que remete a indenização por extinção devido a entraves da Convenção nº 169 da OIT ao mesmo regime de atraso na Licença de Instalação - cláusula 38.7) e a Nota Técnica da SUCON (que associa esse evento à indenização por encampação - cláusula 38.2). A PF-ANTT recomenda a harmonização das regras.

f) Mitigação de Risco Moral: As salvaguardas contratuais devem delimitar claramente os deveres de colaboração da concessionária para que eventuais condutas omissivas não forcem artificialmente o encerramento da concessão de forma vantajosa para o parceiro privado.

Aporte Público, Investimentos Cruzados e Tabela de Conformidade

g) Registro de Mudança de Modelagem: O TCU havia determinado o detalhamento de um aporte público de R\$ 3,5 bilhões decorrente de investimentos cruzados de outras ferrovias (Rumo Malha Paulista, MRS Logística e Vale S.A.). Esse mecanismo foi removido na versão de junho de 2026. A PF-ANTT recomenda que a área técnica faça constar dos autos de forma expressa e destacada essa modificação, evitando que o TCU interprete o silêncio da nova minuta como uma omissão no cumprimento da diligência anterior.

h) Correção da Tabela de Conformidade: Identificaram-se pelo menos três divergências de numeração de cláusulas entre a tabela de conformidade da SUCON e o índice do contrato definitivo (envolvendo governança corporativa, troca de controle e capital social). A PF-ANTT recomenda a revisão integral dessa tabela antes de enviar os autos ao TCU para afastar erros formais de controle.

Objeto Contratual e Bens Reversíveis

i) Exclusão de Material Rodante: A minuta define o objeto contratual incluindo a prestação do serviço público de transporte ferroviário, mas exclui o material rodante do rol de Bens Reversíveis. A PF-ANTT recomenda que a área técnica fundamente expressamente a compatibilidade entre a abrangência do objeto e a exclusão dos trens/vagões como bens reversíveis, mitigando potenciais questionamentos (como ocorreu na concessão da EF-118).

Erro de Remissão na Cláusula de Falência

j) Correção de Erro Material: A subcláusula 38.8.2, que aborda a extinção contratual decorrente de falência ou encerramento da concessionária, aponta de forma equivocada que a indenização deve ser calculada "nos termos da cláusula 38.3 para a hipótese descrita na cláusula 38.6" (que cuida de inviabilidade de financiamento). Recomenda-se a retificação desse erro para garantir segurança jurídica interpretativa.

Reiteração de Recomendações e Padronizações (Cláusulas-Modelo)

O parecer da PF/ANTT aponta cláusulas-modelo que foram replicadas de outros projetos ferroviários (como EF-118 e FCA) sem os devidos ajustes redacionais:

k) Uso do Termo "Poder Concedente": Substituir o emprego assistemático da expressão "União" por "Poder Concedente" nas cláusulas pertinentes, já que a ANTT é a autarquia com personalidade jurídica e competência regulatória delegada.

l) Termo Aditivo para Investimentos: Substituir a menção vaga a "ato específico" por termo aditivo para formalizar a imposição ou autorização de Investimentos Adicionais.

m) Correção do Lance de Leilão: Reavaliar a adequação da cláusula 20.5, que prevê o reajuste anual do lance vencedor depositado (Recursos Vinculados) pelo índice da Tabela Tarifária, já que o valor estará depositado e não cabe obrigação de reajuste às partes.

n) Uniformização Terminológica: Excluir menções residuais ao termo defasado "verba de fiscalização", substituindo-o formalmente pela nomenclatura atual: "Recursos para Apoio e Supervisão à Gestão Contratual".

o) Publicidade de Alienação de Bens: Estabelecer na minuta os parâmetros mínimos (como forma e amplitude) da publicidade exigida para a alienação de bens desvinculados do serviço, evitando dispositivos de conteúdo não verificável.

p) Segregação de Valores na Encampação: Separar na cláusula 38.2.2 a indenização típica por bens reversíveis da devolução de saldo não amortizado de aporte financeiro aos Recursos Vinculados, que possuem naturezas jurídicas diferentes.

- q) Risco Fiscal no Licenciamento: Recomenda-se que a área técnica avalie e quantifique o impacto regulatório e financeiro a ser suportado pela Administração Pública em caso de atrasos não imputáveis à concessionária na obtenção de licenças e outorgas.
- r) Compartilhamento de Infraestrutura: Reavaliar o subitem 9.2 para delimitar com precisão as hipóteses e a extensão em que o Poder Concedente suportaria eventuais prejuízos causados por conflitos de compartilhamento.
- s) Distinção de Revisões Quinquenais e Extraordinárias: Manter a revisão quinquenal focada na atualização de obrigações, padrões de desempenho e evolução tecnológica, preservando a revisão extraordinária para tratar da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro decorrente de eventos específicos.
- t) Risco de Demanda por Rotas Concorrentes: Ajustar a redação das cláusulas 29.2 e 29.3.2 para delimitar com exatidão o risco assumido pelo Poder Concedente em face de frustração de demanda decorrente de rotas concorrentes autorizadas fora do Sistema Nacional de Viação (SNV).

3.5. O Parecer nº 00167/2026/PF-ANTT/PGF/AGU conclui que o processo licitatório da Ferrogrão pode prosseguir, sob o prisma estritamente jurídico, desde que as recomendações constantes no referido parecer sejam previamente examinadas e incorporadas pela área técnica (ou devidamente justificadas em caso de opção por solução diversa) antes da submissão à Diretoria Colegiada e posterior encaminhamento ao TCU.

Nota Técnica nº 9257/2026/COEST3/GEREG/SUCON/DIR-ANTT

3.6. A Nota Técnica SEI nº 9257/2026/COEST3/GEREG/SUCON/DIR-ANTT apresenta o posicionamento detalhado da área técnica da ANTT sobre cada uma das recomendações jurídicas feitas pela PF-ANTT no Parecer nº 00167/2026. Abaixo busquei detalhar como os apontamentos jurídicos da Procuradoria e as respostas, justificativas e ações práticas adotadas pela equipe técnica da SUCON:

Enquadramento Jurídico da Concessão

- a) Recomendação PF-ANTT: Incluir a referência expressa à Lei nº 8.987/1995 (Lei Geral de Concessões) na cláusula de definições da concessão (cláusula 1.1.1, viii)
- b) Posicionamento da ANTT: Totalmente Acatada. A área técnica acatou integralmente a recomendação, incorporando a referência à Lei nº 8.987/1995 na redação da minuta contratual.

Licenciamento Ambiental Antecipado, Cláusulas de Way-out e Risco Moral

- c) Recomendação da PF-ANTT: Avaliar a estrutura de incentivos e o risco moral de a concessionária usar atrasos na Licença Prévia (LP) ou na Licença de Instalação (LI) para extinguir o contrato sob condições vantajosas. Quantificar o risco fiscal suportado pelo Poder Concedente em caso de atrasos.
- d) Posicionamento da ANTT: Acatada Parcialmente / Justificado o não atendimento parcial.
- **Fase de LP:** A ANTT argumentou que a Condição de Eficácia do contrato se resume à mera transferência da LP (obtida pelo Poder Concedente) para a concessionária. Como a legislação ambiental (Art. 8º, III, da Resolução CONAMA nº 237/1997) impede que a concessionária execute condicionantes nesta fase prévia, não há margem para inação ou risco moral imputável ao parceiro privado, o que afasta a necessidade de criar incentivos contratuais para esta etapa específica.
 - **Fase de LI:** Para a Licença de Instalação, a obrigação de agir é da concessionária. A ANTT reforçou que o contrato já prevê que a extinção amigável (sem culpa) só ocorre se o atraso na emissão da LI por mais de 5 anos não for de culpa exclusiva da concessionária. Se ela der causa ou concorrer para o atraso, perderá o direito ao regime especial de indenização, sofrerá multas pesadas e poderá enfrentar processo de caducidade por descumprimento contratual.
 - **Financiamento:** Para mitigar o risco de abandono ou inércia na busca por financiamento, a ANTT pontuou que já exige na habilitação do leilão atestado que comprove a experiência da proponente na captação de vultosos recursos.
 - **Ajuste Técnico:** Foi alterada a redação das cláusulas 4.11 e 38.6 para deixar clara a distinção entre a mora na obtenção das licenças e o indeferimento/negativa formal de emissão pelos órgãos ambientais.

Cláusulas da Convenção nº 169 da OIT (Povos Indígenas e Comunidades Tradicionais)

- e) Recomendação da PF-ANTT: Corrigir a divergência entre a minuta do contrato (que aplicava o regime de atraso de LI) e a Nota Técnica anterior (que remetia ao regime de Encampação) para o caso de extinção motivada por entraves da Convenção nº 169/OIT. Criar salvaguardas contratuais contra o risco moral de inércia da concessionária.
- f) Posicionamento da ANTT: Acatada com Correções e Justificativa Técnica.

- **Correção da Inconsistência:** A ANTT admitiu que houve um erro material na Nota Técnica anterior. O contrato foi mantido com o regime correto: indenização equivalente à de atraso de LI (regime geral acrescido do ressarcimento de valores despendidos pela concessionária com PMI, estudos, projetos e o Valor de Aporte inicial).
- **Risco Moral / Colaboração:** A ANTT defendeu que o detalhamento exaustivo de ações de colaboração na cláusula 4.12.2 é inviável, pois tais eventos envolvem terceiros (Poder Judiciário, Legislativo e comunidades tradicionais) sobre os quais a concessionária não tem controle relevante. No entanto, a concessionária terá o dever de buscar alternativas de preservação contratual. Se ficar provado em processo administrativo que ela contribuiu para o agravamento ou não superação do entrave, a inviabilidade do contrato não será reconhecida e ela não terá direito à extinção amigável.

Aporte Público de R\$ 3,5 Bilhões e Tabela de Conformidade

- g) Recomendação da PF-ANTT: Explicitar nos autos a mudança na modelagem financeira que removeu o aporte público de R\$ 3,5 bilhões (vindo de investimentos cruzados da Rumo Paulista, MRS e Vale), de modo a esclarecer o TCU. Corrigir divergências de numeração de cláusulas na tabela de conformidade de diretrizes públicas.
- h) Posicionamento da ANTT: Totalmente Atendida.
- **Retirada do Aporte:** A ANTT esclareceu que os estudos encaminhados pela INFRA S.A. em 2024 já haviam retirado esse aporte devido a debates de modelagem. A Secretaria Nacional de Transportes Ferroviários (SNTF) do Ministério dos Transportes consolidou isso na Nota Técnica nº 12/2026/DOP-SNTF, demonstrando que a atratividade da Ferrogrão se sustenta mesmo sem a previsão do aporte público. Como essa manifestação ministerial já foi protocolada nos autos do TC 025.756/2020-6 perante o TCU em março de 2026, a ANTT considerou a recomendação de esclarecimento plenamente atendida.
 - **Tabela de Conformidade:** A tabela foi integralmente revisada para sanar os erros de numeração das cláusulas (como transações com partes relacionadas, capital social e controle societário). Um novo arquivo de compilação foi gerado (SEI nº 45354353).

Objeto Contratual e Bens Reversíveis (Material Rodante)

- i) Recomendação da PF-ANTT: Fundamentar a compatibilidade de o objeto do contrato abranger a prestação do serviço de transporte ferroviário e, concomitantemente, excluir o material rodante (trens e vagões) do rol de bens reversíveis.

j) Posicionamento da ANTT: Acatada com Justificativa Regulatória.

- A ANTT justificou que a exclusão do material rodante como bem reversível está em perfeita sintonia com a Portaria nº 870/2025 do Ministério dos Transportes (Política Nacional de Outorgas Ferroviárias). Essa portaria permite que a concessionária estruture sua frota por meio de contratos comerciais de arrendamento mercantil ou cessão de uso com terceiros (locadores, embarcadores), o que otimiza seu caixa e reduz o endividamento inicial.
- O Modelo Econômico-Financeiro (MEF) da Ferrogrão prevê que a concessionária adquirirá diretamente apenas uma frota mínima para serviços de manutenção (equivalente a 2% do total), a qual também não foi classificada como reversível por não ser indispensável à continuidade do serviço de transporte.

Erro de Remissão na Cláusula de Falência

k) Recomendação da PF-ANTT: Corrigir a subcláusula 38.8.2, que tratava de falência e remetia incorretamente à cláusula 38.6 (financiamentos) em vez de referenciar o próprio dispositivo de falência.

l) Posicionamento da ANTT: Totalmente Acatada. O erro material foi corrigido. Com a reordenação geral do contrato, a cláusula de falência passou do número 38.8 para 38.7, e a remissão interna foi devidamente atualizada.

Reiteração de Cláusulas-Modelo e Padronizações

A ANTT adotou as seguintes providências para as cláusulas-modelo replicadas de outras concessões que haviam sido criticadas pela Procuradoria:

- m) Poder Concedente x União: Acatada. Foi realizada a padronização terminológica, substituindo "União" por "Poder Concedente" onde tecnicamente cabível.
- n) Investimentos Adicionais via Termo Aditivo: Acatada. Substituiu-se a expressão "ato específico" por termo aditivo para formalizar novas obrigações de investimento.
- o) Correção do Lance de Leilão (Cláusula 20.5): Acatada. A cláusula que previa o reajuste anual do lance vencedor depositado foi excluída, uma vez que os recursos estarão sob custódia e não cabe reajuste regulatório.
- p) Nomenclatura da "Verba de Fiscalização": Acatada. Foi realizada a varredura e substituição dos termos remanescentes na tabela de penalidades e nas garantias pela nomenclatura atualizada: "Recursos para Apoio e Supervisão à Gestão".
- q) Publicidade na Alienação de Bens: Acatada com Solução Alternativa. Em vez de detalhar as regras diretamente no contrato, a ANTT alterou a cláusula para prever que os formatos e procedimentos de publicidade serão definidos em regulamentação específica da ANTT.
- r) Segregação na Encampação: Acatada. A ANTT promoveu ajustes nas cláusulas 38.2 e 38.2.2 para separar tecnicamente a indenização por investimentos em bens reversíveis da devolução proporcional do saldo não amortizado do Valor de Aporte inicial.
- s) Compartilhamento de Infraestrutura (Cláusula 9.2): Acatada Parcialmente. A ANTT optou por manter a essência do dispositivo, mas aprimorou a redação. Foi mantida a alocação de risco ao Poder Concedente caso a ANTT falhe em assegurar o direito de passagem da Ferrogrão (como visitante) nas malhas conectadas de terceiros, garantindo o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro desde que os prejuízos sejam comprovados e reconhecidos pela Agência.
- t) Revisão Quinquenal x Extraordinária: Acatada. As redações das subcláusulas 25.2.1 and 25.3.1 foram ajustadas para deixar claro que a revisão quinquenal serve exclusivamente para modernização e atualização contratual, vedando a sua utilização para reequilíbrios econômico-financeiros ordinários.
- u) Risco de Demanda por Novas Rotas (Cláusula 29.3.2): Mantida com Justificativa Técnica. A ANTT manteve o desenho regulatório original por considerá-lo adequado. Detalhou que a frustração de demanda decorrente de nova rota concorrente (autorizada fora do SNV ao tempo do edital) gera direito ao reequilíbrio caso ocorra mesmo durante a fase de construção. No entanto, reforçou que o ônus da prova é integralmente da concessionária, que precisará comprovar por estudo técnico a efetiva implantação da rota concorrente e a migração real de cargas que iriam para a Ferrogrão.

Inovações Adicionais Inseridas pela ANTT (Pós-TCU)

Ademais, mesmo sem provocação direta da Procuradoria no Parecer nº 00167/2026, a SUCON aproveitou a revisão para incluir ajustes decorrentes do acompanhamento do TCU em outras concessões (como a EF-118):

- v) Prazo para o Mecanismo de Contas: Inserção da cláusula 19.2.1 fixando o prazo de até 30 dias após a Data de Assunção (transferência da LP) para a contratação do Banco Depositário.
- w) Nova Infração Contratual: O atraso na constituição do Mecanismo de Contas foi tipificado como infração do Grupo IV, gerando aplicação de multa moratória mensal até que a pendência seja sanada.
- x) Resolução por Falta de Financiamento: A extinção decorrente da não obtenção de financiamentos de longo prazo foi reenquadrada tecnicamente como "antecipação consensual do termo contratual" (cláusula 37.4), em vez de uma modalidade de extinção antecipada unilateral.

Nota Informativa SEI nº 1210/2026/GEFER/SUCON/DIR

3.7. A Nota Informativa em referência formaliza o encaminhamento de uma série de documentos revisados e inéditos ao Tribunal de Contas da União (TCU) no âmbito do processo de concessão da EF-170 (Ferrogrão). Segundo a SUCON, esse envio dá continuidade às remessas documentais iniciadas em dezembro de 2025 e tem como objetivo apresentar adequações e aprimoramentos técnicos em materiais estratégicos, abrangendo a modelagem econômico-financeira, o caderno de obrigações e os estudos socioeconômicos de custo-benefício.

3.8. No que tange à Modelagem Econômico-Financeira (MEF), foram integradas modificações de grande relevo para o equilíbrio e as regras do projeto. Entre as principais atualizações, destaca-se a definição da taxa de desconto (WACC) em 14,08%, calculada segundo a metodologia regulamentar da ANTT para o nível de risco CR 2 no segundo trimestre de 2026. Adicionalmente, ajustou-se a incidência de tributos sobre as receitas previstas e recalcularam-se os percentuais incidentes sobre a receita de frete ferroviário para a determinação de receitas acessórias e alternativas. A nova versão também estabeleceu a cobrança de 1% sobre a Receita Operacional Bruta anual para os Recursos Vinculados Variáveis, a destinação de 1% do CAPEX total para Resiliência Climática (a ser recolhido em parcelas anuais a partir do início da operação da ferrovia), o reescalamento da Garantia de Execução Contratual conforme a etapa da concessão, e a exigibilidade das verbas de RDT e RPMF somente após o início das operações.

3.9. No bloco de documentos complementares, a ANTT encaminhou ao TCU o Caderno de Sustaining, estruturado especificamente para detalhar a metodologia técnica empregada nessa vertente do empreendimento. Em paralelo, o Caderno de Obrigações foi submetido a algumas adequações de nomenclatura, sem qualquer impacto em seu conteúdo relevante. Por fim, visando responder de forma fundamentada e transparente às contestações feitas pela Rede Xingu+ sobre o Estudo Socioeconômico de Custo-Benefício (ACB) original de julho de 2024, a agência elaborou e enviou a Revisão 2025-1 da Análise Socioeconômica de Custo e Benefício da EF-170, acompanhada de sua planilha de cálculo correspondente e de um relatório de respostas formais aos questionamentos, consolidando o projeto de acordo com as diretrizes governamentais e as melhores práticas metodológicas aplicáveis.

Manifestação do VOTO

3.10. A análise conjunta dos documentos demonstrou os esforços da Unidade Técnica no cumprimento das recomendações jurídicas formuladas pela Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT) no Parecer nº 00167/2026. A equipe técnica da Gerência de Estruturação Regulatória (GEREG) promoveu uma profunda revisão nas minutas de edital e contrato da Ferrogrão (EF-170), promovendo ajustes formais e substanciais para garantir a segurança jurídica do instrumento contratual. Entre as principais adequações, destacam-se a inserção explícita da Lei nº 8.987/1995 como marco legal do contrato, a correção integral de remissões e erros materiais nas cláusulas de falência e da Convenção nº 169 da OIT, a substituição padronizada do termo "União" por "Poder Concedente", e a atualização completa da tabela de conformidade de diretrizes de políticas públicas para sanar divergências de numeração antes do envio dos autos.

3.11. Ademais, as questões regulatórias de alta complexidade foram adequadamente justificadas e pactuadas, harmonizando as salvaguardas contratuais contra o risco moral com a alocação de riscos de licenciamento ambiental (LP e LI) e financiamento. A área técnica também sanou os apontamentos sobre o aporte de R\$ 3,5 bilhões, cuja exclusão da modelagem já fora formalizada perante o TCU pelo Ministério dos Transportes, justificou a compatibilidade do objeto contratual com a não reversibilidade do material rodante sob a Portaria MT nº 870/2025, e aperfeiçoou as regras de compartilhamento de infraestrutura e revisão quinquenal. Diante do saneamento integral das lacunas regulatórias e do expressivo aperfeiçoamento formal promovido, constata-se a maturidade jurídica e técnica das novas minutas, subsidiando de forma inequívoca o voto favorável do Relator para aprovação da matéria pela Diretoria Colegiada e consequente envio dos autos atualizados ao Tribunal de Contas da União.

3.12. No âmbito contratual, destacam-se o aperfeiçoamento dos mecanismos de governança, da alocação de riscos, dos instrumentos de compartilhamento da infraestrutura ferroviária, da disciplina relativa aos recursos vinculados, da fiscalização baseada em desempenho, dos procedimentos de resolução consensual de conflitos e das medidas voltadas ao fortalecimento da resiliência climática e da sustentabilidade do empreendimento, conforme detalhado na Nota Técnica.

3.13. Sob o aspecto econômico-financeiro, a Nota Informativa SEI nº 877/2026/GEFER/SUCON/DIR (43535612) demonstra que a modelagem foi atualizada mediante revisão das premissas relativas ao horizonte da concessão, à metodologia de cálculo da taxa regulatória de desconto, à incidência tributária, às receitas acessórias, aos investimentos obrigatórios, aos custos operacionais, à Conta de Ajustes e aos mecanismos de reequilíbrio econômico-financeiro, preservando a consistência metodológica dos estudos e sua aderência às práticas atualmente adotadas pela Agência.

3.14. Ademais a área técnica conclui que as alterações promovidas não modificam a concepção do empreendimento nem os objetivos da política pública, limitando-se a atualizar os instrumentos que instruirão a futura análise do Tribunal de Contas da União, conferindo-lhes maior segurança jurídica, regulatória e econômico-financeira. Os indicadores da modelagem permanecem compatíveis com a viabilidade do projeto, conforme demonstrado na documentação técnica constante dos autos.

3.15. Dessa forma, considerando a instrução processual realizada, as manifestações técnicas produzidas pela SUCON e a manifestação jurídica da Procuradoria Federal junto à ANTT, entende-se que estão presentes os pressupostos técnicos e jurídicos necessários à apreciação da matéria pela Diretoria Colegiada.

3.16. Diante do exposto, proponho à Diretoria Colegiada que delibere por:

I - aprovar as atualizações promovidas nos documentos jurídicos da concessão da Estrada de Ferro EF-170 – Ferrogrão, nos termos da Nota Técnica SEI nº 6990/2026/GERER/SUCON/DIR-ANTT (43564055), complementado pela Nota Técnica nº 9257/2026/COEST3/GEREG/SUCON/DIR-ANTT (SEI nº 45354262);

II - aprovar as atualizações dos documentos técnicos, conforme descritos na Nota Informativa SEI nº 1210/2026/GEFER/SUCON/DIR (SEI nº 45377634); e

III - autorizar o encaminhamento dos documentos atualizados ao Tribunal de Contas da União, para prosseguimento da instrução processual referente ao projeto de concessão da EF-170 – Ferrogrão.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Diante do exposto, proponho à Diretoria Colegiada que delibere, nos termos da **Minuta de Deliberação** (SEI nº 45594247) por aprovar as atualizações realizadas nas minutas de Edital e Contrato de Concessão, bem como o aprimoramento dos estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental, referente à concessão para a construção e prestação do serviço público de transporte ferroviário de cargas associado à exploração da infraestrutura ferroviária, no trecho compreendido entre os municípios de Sinop/MT e Itaituba/PA (distrito de Miritituba) - EF-170 (Ferrogrão), com vistas ao encaminhamento da documentação revisada ao Tribunal de Contas da União (TCU), em atendimento às determinações expedidas por aquela Corte de Contas e às diretrizes estabelecidas pelo Ministério dos Transportes.

Brasília, 10 de setembro de 2026.

(assinado eletronicamente)
GUILHERME THEO SAMPAIO
Diretor-Geral



Documento assinado eletronicamente por **GUILHERME THEO RODRIGUES DA ROCHA SAMPAIO**, Diretor-Geral, em 11/09/2026, às 22:30, 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 **45581950** e o código CRC **CF106A99**.