



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DGS

RELATORIA: DGS

TERMO: VOTO À DIRETORIA

NÚMERO: 57/2024

OBJETO: REABERTURA DE AUDIÊNCIA PÚBLICA - PRORROGAÇÃO DO CONTRATO DA CONCESSIONÁRIA FERROVIA CENTRO-ATLÂNTICA S.A.

ORIGEM: SUCON

PROCESSO (S): 50515.064660/2015-81

PROPOSIÇÃO PF/ANTT: NOTA n. 00587/2022/PF-ANTT/PGF/AGU; Cota n. 06560/2024/PF-ANTT/PGF/AGU (25338553)

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

## 1. DO OBJETO

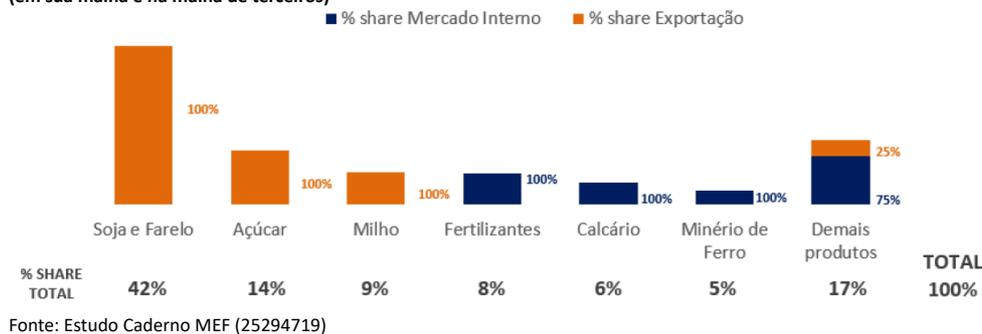
1.1. Trata-se de proposta de aprovação de reabertura do Processo de Participação e Controle Social aprovado por meio da Deliberação nº 513/2020 (SEI 4771759) no qual submeteu à audiência pública os estudos efetivados para a prorrogação do prazo de vigência contratual da Concessionária Ferrovia Centro-Atlântica S.A, bem como a minuta do respectivo termo aditivo e anexos.

## 2. DOS FATOS

2.1. A Malha Centro-Leste, pertencente à Rede Ferroviária Federal S.A., foi concedida à Ferrovia Centro-Atlântica S.A. no leilão realizado em 14/06/1996. A outorga dessa concessão foi efetivada pelo Decreto Presidencial de 26/08/1996, publicado no Diário Oficial da União em 27/08/1996, tendo início a operação pela FCA em 01/09/1996 e previsão de fim deverá ocorrer no ano de 2026.

2.2. O contrato de concessão da FCA conta com duração de 30 anos, com possibilidade de prorrogação por novos 30 anos. A ferrovia conta com 7.856,8 km de extensão, perpassando diversos estados brasileiros: Bahia, Espírito Santo, Goiás, Minas Gerais, Rio de Janeiro, São Paulo, Sergipe e o Distrito Federal. Além disso está distribuída pelos corredores: Centro-Leste, Centro-Sudeste, Minas-Bahia e Minas-Rio. Estima-se que cerca de 67% dos fluxos de transporte da FCA em sua malha sejam para exportação de soja, açúcar, milho, farelo de soja e celulose.

Figura 1: Percentual de participação das principais mercadorias sobre o volume total (em TKU) transportado pela FCA (em sua malha e na malha de terceiros)



2.3. Em 05 de novembro de 2015 houve protocolo da Carta n.º 865IGEARC-GACAC/15, requerendo a possibilidade de prorrogação conforme prescrição contratual. Assim, foi instituída, por meio da Portaria nº 582/2015 de outubro de 2015, alterada pela Portaria nº 430/2016, uma comissão de servidores da ANTT, para análise daquele pedido.

2.4. O processo de renovação dos contratos de concessão ferroviária teve início em 2015 a partir da publicação - por parte do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - da Portaria nº 399/2015, a qual estabelece as diretrizes a serem seguidas pela ANTT para a prorrogação dos contratos de concessão de ferrovias.

2.5. A Medida Provisória nº 752/2016, convertida na Lei nº 13.448/2017, é o instrumento pelo qual os pedidos de renovação tornam-se legalmente viáveis, dispondo sobre as diretrizes gerais para a prorrogação *antecipada* dos contratos, inclusive determinando o escopo dos estudos técnicos a serem conduzidos pela ANTT (art. 8º). O Decreto nº 9.059/2017 qualificou, dentre outros, a Ferrovia Centro-Atlântica como empreendimento apto à prorrogação antecipada, diretriz de política pública.

2.6. Em 18 de dezembro de 2015, o Ministério dos Transportes publicou no Diário Oficial da União - D.O.U. a Portaria MT nº 399, de 17 de dezembro de 2015 (SEI 4702940), que determinava as diretrizes a serem seguidas pela ANTT para a prorrogação dos contratos de concessão de ferrovias em decorrência de novos investimentos.

2.7. Com isso, em 21 de dezembro de 2015, a ANTT publicou no D.O.U. a Resolução 4.975, de 18 de dezembro de 2015 (SEI 4702965), que estabelecia os procedimentos e diretrizes para a repactuação dos contratos de concessão de ferrovias, no caso de pedidos de prorrogação de prazo, formulados por concessionárias.

2.8. No entanto, foram formalizadas pelo governo federal novas diretrizes gerais para os processos de relicitação e prorrogação com a edição da Medida Provisória nº 752, de 24 de novembro de 2016, convertida na Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017 (SEI 4702974), a qual foi posteriormente regulamentada pelo Decreto nº 9.957 de 07 de agosto de 2019.

2.9. Diante deste contexto, foi publicado o Decreto nº 9.059, de 25 de maio de 2017 (SEI 4702888), por meio do qual foi feita a qualificação da Malha Centro-Leste no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos – PPI, para fins de relicitação ou prorrogação antecipada do contrato da FCA, após o Conselho do PPI ter opinado pela qualificação com a Resolução nº 10, de 7 de março de 2017 (SEI 4702868).

2.10. Em 27 de julho de 2017 a Concessionária apresentou o Plano de Negócios, conforme Termo de Referência e dispositivos da Resolução 4.975/2015, por meio da Carta nº 548/GEARC-GACAC/17. Após a análise do referido documento pela superintendência competente, foi enviado o Ofício nº 99/2018/SUFER, de 07 de junho de 2018, solicitando informações acerca do licenciamento ambiental da ferrovia.

- 2.11. A resposta ao pedido de complementação veio parcialmente por meio da Carta nº 504/GEARC-GACAC/18, protocolada no dia 14/6/2018, tendo sido complementada posteriormente através de e-mail de 28/08/2018. Assim, seguindo a Resolução ANTT nº 3.705, de 10/8/2011, que dispôs à época “sobre instrumentos do Processo de Participação e Controle Social no âmbito da ANTT”, a análise dos aspectos ambientais da proposta da FCA foi submetida ao processo de participação e controle social, por meio de Audiência Pública, juntamente com os demais estudos técnicos relativos à prorrogação contratual.
- 2.12. Aprovada pela Deliberação ANTT nº 513, de 15/12/2020, a realização a Audiência Pública ANTT nº 12/2020 teve por objetivo 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, constante em sistema informatizado <participantt.antt.gov.br>. O período de PPS, conforme Resolução ANTT nº 5.624, de 21/12/2017, contou com prazo de 6/1/2021 a 19/2/2021 para contribuições de interessados, com sessão pública virtual devido ao período de pandemia do Covid-19 e limitações a eventos e aglomerações, conforme Resolução ANTT n. 5.981, de 26/5/2020, a qual ocorreu em 3/2/2021 e 4/2/2021 e contou com o número representativo de 94 efetivas contribuições orais. O Relatório Simplificado de Audiência Pública foi publicado em 8/3/2021 e descreveu a presença e 283 contribuições, ainda em fase de análise e tratamento.
- 2.13. Sob pendência de publicação do Relatório Final de Audiência Pública, considera-se ainda em aberto o processo de consulta pública, sendo possível a reabertura de audiência pública, conforme orientação da Procuradoria Federal junto à ANTT, em NOTA n.00587/2022/PF-ANTT/PGF/AGU de 13/6/2022. (SEI 14508156).
- 2.14. A marcha processual levada a efeito nestes autos foi exposta com exatidão no RELATÓRIO À DIRETORIA Nº 664/2022 (SEI 14539040), nos seguintes termos, em síntese:

[...]

3. Cumpre citar que o Processo de Participação e Controle Social realizado por meio da audiência pública nº 12/2020 teve o período de contribuições realizado do dia 6 de janeiro ao dia 19 de fevereiro de 2021, sendo a sessão pública realizada de forma virtual no dia 3 de fevereiro de 2021 em razão da pandemia da Covid-19.
4. Com objetivo de dar oportunidade a o maior número de interessados para se manifestar, a sessão iniciou às 9 horas e teve continuidade no dia 4 de fevereiro de 2021, tendo em vista o grande número de inscritos, proporcionando que todos os inscritos se manifestassem.
5. O relatório simplificado da audiência pública publicado na página da audiência pública ([AP12/2020](#)) em 8 de março de 2021 apontou o número de 163 (cento e sessenta e três) inscritos para manifestação oral, com 69 (sessenta e nove) desistências.

RESUMO AP 012/2020		
SESSÃO Virtual		TOTAL
Data: 03/03/2021 e 04/03/2021	Contribuições Oraís	
Nº de Inscritos	163	-
Desistência	69	-
Participantes	94	94
Protocolos recebidos durante a sessão virtual (e-mail)		28
Protocolos via sistema ParticipANTT		139
Protocolos Inválidos		2
Protocolos recebidos via SEI		24
Total de Protocolos válidos e Manifestações Oraís		283

Imagem 1 - Tabela Resumo da Audiência Pública nº 12/2020

Fonte: Relatório Simplificado

6. Desta forma, conforme disposto no relatório simplificado, o número total de protocolos válidos foi de **283** (duzentos e oitenta e três) protocolos, sendo: 94 (noventa e quatro) manifestações orais, 139 (cento e trinta e nove) protocolos recebidos por meio do sistema ParticipANTT, sendo dois protocolos invalidados por não conter contribuição; 24 (vinte e quatro) protocolos via Sistema Eletrônico de Informação (SEI) e 28 (vinte e oito) protocolos por meio eletrônico (e-mail).
7. Durante a análise das contribuições, em 20 de abril de 2021, por meio do Ofício nº 1086/2021/SNTT (SEI 6172800), processo nº 50500.035059/2021-99, o Ministério da Infraestrutura apresentou as diretrizes de investimentos como contrapartida à renovação antecipada do contrato, sendo o detalhamento disposto na Nota Técnica nº 06/2021/CGGF/DTFER/SNTT (SEI 6172806).
8. Em maio, foi encaminhada à Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias do Ministério da Infraestrutura, o Ofício SEI nº 13490/2021/GEMEF/SUCON/DIR-ANTT (SEI 6463042), processo nº 50500.043314/2021-77, no qual solicitou diretrizes, a fim de definir quais cenários de infraestrutura deveriam ser utilizados na simulação do estudo de demanda da renovação da Concessão da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA).
9. Em 10 de agosto de 2021, por meio do Ofício nº 569/2021/GAB - SFPP/SFPP (SEI 7693377), o Ministério da Infraestrutura encaminhou a Nota Informativa nº 122/2021/CGOFER/DTFER/SNTT (SEI 7693380) e a Nota Informativa nº 6/2021/CGPLAN/DPI/SFPP (SEI 7693379), em resposta ao Ofício supracitado.
10. Em complementação às diretrizes apresentadas nas Notas encaminhadas à ANTT acerca dos cenários de infraestrutura, em 13 de agosto de 2021, por meio do Ofício nº 590/2021/GAB - SFPP/SFPP (SEI 7778735), processo nº 50500.077597/2021-51, a Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias do Ministério da Infraestrutura encaminhou novas diretrizes para atualização dos estudos de demanda.
11. Por meio do Ofício nº 2897/2021/SNTT, de 17 de setembro de 2021 (SEI 14510530), processo nº 50500.094331/2021-72, o Ministério da Infraestrutura encaminhou as diretrizes de investimentos como contrapartida à renovação antecipada do contrato de concessão da Ferrovia Centro-Atlântica S.A. (FCA).
12. Em 29 de setembro de 2021, o Ministério da Infraestrutura encaminhou o Ofício nº 3033/2021/SNTT (SEI 8272600), processo nº 50500.094334/2021-14, reiterando a importância de se executar, sob o prisma do interesse público, as seguintes ações relacionadas aos investimentos como contrapartida à renovação antecipada do contrato:
  - I - Elaboração do projeto de engenharia do trem de passageiros entre Brasília/DF e Valparaíso de Goiás/GO - Desenvolvimento dos projetos conceitual e básico de remodelação de via permanente para tráfego de passageiros;
  - II - Elaboração do projeto de engenharia para realocação do pátio de cargas de Brasília, de acordo com a área a ser escolhida pela concessionária FCA dentre as opções já existentes ou outras que ainda possam ser viáveis para o objeto;
  - III - Implantação/remodelação do pátio ferroviário de Barra Mansa/RJ.
13. Em atendimento ao Ofício nº 30765/2021/GEPEN/SUCON/DIR-ANTT (SEI 11021121), o Ministério da Infraestrutura, por meio do Ofício nº 951/2022/SNTT (SEI 11021119) encaminhou a Nota Técnica nº 9/2022/CGGF/DTFER/SNTT (SEI 11021123) com objetivo de esclarecer dúvidas, retificar e detalhar as diretrizes de investimentos à renovação antecipada, bem como indicar novas diretrizes de investimento acordadas com a Concessionária, levando em consideração as contribuições recebidas no processo de participação social, objetivando o melhor alinhamento no uso dos recursos de outorga ao interesse público.
14. Em complemento à Nota Técnica supracitada, o Ministério da Infraestrutura, em 21 de julho de 2022, encaminhou o Ofício nº 2181/2022/SNTT (SEI 12800955), no qual apresentou a Nota Técnica nº 21/2022/CGGF/DTFER/SNTT, que destacou as diretrizes de investimentos para a solução de conflitos urbanos, como parte integrante do rol de investimentos da FCA.
15. Em 25 de agosto de 2022, por meio do Ofício nº 2510/2022/SNTT (SEI 12942282), processo nº 50500.163817/2022-49, o Ministério da Infraestrutura encaminhou as atualizações acerca das diretrizes de investimentos conforme disposto na Nota Técnica nº 31/2022/CGGF/DTFER/SNTT (SEI 12942284).
16. Relacionado aos conflitos urbanos, em 23 de novembro de 2022, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) encaminhou o Ofício nº 210260/2022/CONFER/CGOFER/DIF/DNIT SEDE (SEI 14451827) acerca do tema.
17. Por fim, em 25 de novembro de 2022, Diretoria de Empreendimentos, da Infra S.A. encaminhou à ANTT o Ofício nº 232/2022/ASSDIREM-INFRA/DIREM-INFRA/DIREX-INFRA/CONSAD-INFRA/AG-INFRA (SEI 14508466), processo nº 50500.268965/2022-59, no qual apresentou informações acerca do processo de renovação antecipada da concessão da Ferrovia FCA e eventual investimento cruzado na FIOLE.
18. Desta forma, diante de todas as discussões realizadas com os envolvidos no projeto, das premissas definidas pelo Ministério da Infraestrutura e das contribuições oriundas do processo de participação social, o projeto foi modificado e essa Sucon entende que a sociedade e demais interessados devem ter conhecimento, sendo o projeto reapresentado, com fulcro no aprimoramento em relação às modificações propostas.

[...]

2.15. Entretanto, após o fim do período de contribuições, novas diretrizes de políticas públicas foram emitidas pela pasta ministerial, com o intuito de endereçar questionamentos e apontamentos feitos nas próprias contribuições recebidas, o que demandou alterações nos estudos e documentos jurídicos do processo.

2.16. Desta forma, tendo em vista as mudanças realizadas nos estudos, a reabertura da AP tornou-se necessária para que o material fosse novamente disponibilizado à sociedade, entendimento corroborado pela Procuradoria Federal junto à ANTT – PF-ANTT – na Nota. n. 00587/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 14508156).

2.17. Nessa toada, foi dado prosseguimento aos trâmites internos para deliberação da Diretoria da ANTT acerca da reabertura da AP, quando o MT encaminhou, em 18 de agosto de 2023, o Ofício nº 4/2023/DOU-SNTF/SNTF (SEI 18585521), com a Nota Técnica nº11/2023/CGOF-II-SNTF/DOU-SNTF/SNTF (SEI 18585580), reportando-se a novas diretrizes de política pública, o que culminou em revisão e ajustes novamente dos documentos, consoante relatado pela GEMEF no Despacho SEI 18703824.

2.18. Porém, durante o andamento os trabalhos, a Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário - SNTF solicitou à ANTT que fosse sobrestado o processo de reabertura da audiência pública da prorrogação antecipada da FCA, até nova diretriz deste Ministério dos Transportes para que fossem analisadas premissas da política de investimento afeta ao caso, conforme Ofício nº 612/2023/SNTF (SEI 19335707), cujos eventos subsequentes foram descritos na Nota Técnica nº 34/2024/CGOF-II-SNTF/DOU-SNTF/SNTF (24773057):

2.7. [...] após manifestação da Secretaria Especial para o Programa de Parcerias e Investimentos (SEPI), da Casa Civil da Presidência da República (CC/PR), que solicitou alterações nas diretrizes de investimento de contrapartida à prorrogação antecipada da FCA, por intermédio de mensagem de e-mail (SEI nº 7774675), em 04 de outubro de 2023, houve necessidade de novo posicionamento desta Secretaria, de modo que solicitou à Agência Reguladora o sobrestamento do processo de reabertura da Audiência Pública nº 12/2020 da prorrogação antecipada da FCA, mediante Ofício nº 612/2023/SNTF (SEI nº 7619960), de 04 de outubro de 2023, até que fosse apresentada nova diretriz deste MT quanto à política de investimentos afeta ao caso.

2.8. Nesse ínterim, A Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário, por meio do Departamento de Outorgas Ferroviárias, iniciou o processo de posituação da Portaria MT n. 532/2024. Várias reuniões técnicas foram realizadas, com a oitiva do setor, nomeadamente a Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários – ANTF.

2.9. Paralelo à elaboração da Portaria MT n. 532/2024, foi instaurado o processo de solução consensual no TCU (TC 000.853/2023-2), referente à Malha Paulista, cujo contrato foi prorrogado antecipadamente em 2020.

2.10. Em decorrência deste processo de solução consensual, aspectos da ratio decidendi do Voto do Ministro Relator, Vital do Rêgo, foram incorporados no texto da Portaria, de maneira a posicionar melhores práticas e premissas no processo de prorrogação antecipada.

2.11. Noutro passo, cumpre informar que, em 28 de julho de 2023, a SNTF enviou à INFRA S/A e à ANTT o Ofício-Circular nº 522/2023/SNTF (SEI nº 7377713), que informa quanto à necessidade de realização de ações preparatórias para contratação de estudos para subsidiar eventual licitação de concessões ferroviárias, envolvendo as malhas concedidas com prazo de encerramento próximo, inclusive para o caso da concessão da FCA, caso as tratativas negociais de prorrogação antecipada fracassem. Posteriormente, em 24 de novembro de 2023, nos termos do Ofício nº 151/2023/GAB-SNTF/SNTF (SEI nº 7793624), a ANTT também foi comunicada sobre a necessidade de preparação para lidar com esse eventual cenário.

2.12. Nesse contexto, a INFRA S/A efetuou a contratação de pessoa jurídica para elaboração de Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) voltados a subsidiar processo de concessão de ferrovias federais, com extensão total aproximada de 4.360 km, de trechos operacionais da malha atualmente concedida pela FCA[2]. O processo de contratação avançou com quando o resultado foi homologado e adjudicado em favor da proposta da empresa Sysfer Consultoria e Sistemas Ltda, em 15/03/2024.

2.13. Nesse ínterim, houve evolução nas tratativas negociais entre o Ministério dos Transportes e a Concessionária FCA, de modo que cumpre relatar os acontecimentos que motivam a sugestão de encaminhamento de nova diretriz ministerial, de que trata a presente Nota.

2.19. Nos autos do processo ANTT nº 50500.157286/2024-17, a Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário do Ministério dos Transportes – SNTF/MT apresentou, por meio do Ofício Nº 527/2024/SNTF (SEI ANTT nº 24747792), de 16/07/2024, novas diretrizes de política pública a serem observadas pela ANTT, especificamente para este processo da FCA, além das contidas na Portaria MT nº 532/2024, conforme consta da Nota Técnica Nº 34/2024/CGOF-II-SNTF/DOU-SNTF/SNTF (SEI ANTT nº 24773057). O referido Ofício demanda ainda que **"seja reaberta, na maior brevidade possível, a audiência pública da prorrogação antecipada da FCA"**.

2.20. Em 19 de agosto de 2024, a Gerência de Estruturação Regulatória - GEREG encerrou os trabalhos, cuja conclusão foi consubstanciada em novas minutas de documentos jurídicos (SEI 25313129), as quais foram incorporadas no presente PPCS, especificamente minuta de Termo Aditivo e anexos, com exceção do Caderno de Obrigações, o qual foi revisado pela Gerência de Modelagem Econômico-Financeira - GEMEF.

2.21. Nesse contexto, a Gerência de Estruturação Regulatória (GEREG) e a Gerência de Modelagem Econômico-Financeira (GEMEF) dessa Sucon elaboraram, respectivamente, a NOTA TÉCNICA SEI Nº 6418/2024/COEST 3/GEREG/SUCON/DIR (SEI 25313225) e o Despacho COMOP 2 (SEI 25163776) acerca das atualizações quanto à reabertura do prazo de contribuições da audiência pública nº 12/2020.

2.22. Diante das premissas apresentadas pelo governo federal e das contribuições recebidas os documentos relacionados ao projeto foram alterados:

- a) Documentos Jurídicos (Minuta de Termo Aditivo e Anexos) (SEI 25313129);
- b) Caderno de Engenharia – Tomo I (SEI 25291357) e Tomo II (SEI 25291379);
- c) Caderno Operacional e de Capacidade (SEI 14530224) e anexo (SEI 14530213);
- d) Caderno de Meio Ambiente (SEI 25291414) e anexo (SEI 18756250);
- e) Caderno de Demanda (SEI 14535877)
- f) Modelo Econômico-Financeiro (SEI 25294710 e 25294719).

2.23. A presente proposta de reabertura da Audiência Pública nº 12/2020 atende não apenas a nota técnica enviada pela SNTF, mas também a portaria da nova política de outorga de renovação de ferrovias.

### 3. DIRETRIZES DE POLÍTICA PÚBLICA

3.1. O processo de definição de diretrizes de política pública pelo ministério dos Transportes ocorreu gradativamente, em função das tratativas negociais junto à concessionária, para a viabilização de empreendimentos de interesse público. Desse modo, foram elaboradas as seguintes Notas Técnicas com vistas ao estabelecimento de diretrizes de política pública orientadas pelo Poder Concedente, que por sua vez norteariam a modelagem da eventual prorrogação antecipada do contrato de concessão da FCA:

- Nota Técnica n. 6/2021/CGGF/DTFER/SNTT;
- Nota Técnica n. 20/2021/CGGF/DTFER/SNTT;
- Nota Técnica n. 9/2022/CGGF/DTFER/SNTT;
- Nota Técnica n. 21/2022/CGGF/DTFER/SNTT;
- Nota Técnica n. 31/2022/CGGF/DTFER/SNTT;
- Nota Técnica n. 36/2022/CGGF/DTFER/SNTT;
- Nota Técnica nº 41/2022/CGGF/DTFER/SNTT;
- Nota Técnica nº 11/2023/CGOF-II-SNTF/DOU-SNTF/SNTF; e

- Nota Técnica nº 34/2024/CGOF-II-SNTF/DOU-SNTF/SNTF (24773057).

3.2. Nos termos da Nota Técnica nº 11/2023/CGOF-II-SNTF/DOU-SNTF/SNTF, as diretrizes de política pública referente ao processo de prorrogação antecipada do contrato de concessão da Ferrovia Centro-Atlântica S.A. – FCA foram atualizadas considerando as contribuições recebidas na Audiência Pública realizada e demais atualizações nos estudos e tratativas entre as partes. A Figura 2 a seguir reúne as diretrizes de investimentos que seriam contemplados no processo de prorrogação antecipada à época.

Figura 2: proposta de diretrizes no âmbito da prorrogação antecipada da concessão da FCA.

Item	<b>PROPOSTA DE INVESTIMENTOS DA RENOVAÇÃO FCA</b>
1	Obras de resolução de conflitos urbanos
2	Obras no Porto de Itaqui/MA – novo acesso ferroviário
3	Obras no Porto de Aratu/BA – novo acesso ferroviário
Item	<b>VERBA CONTRATUAL DEDICADA A ESTUDOS E PROJETOS (REEQUILÍBRIO)</b>
4	FIOL 3 – Projeto básico de engenharia
5	Elaboração de projeto executivo do Trem de passageiros Valparaíso/GO – Brasília/DF
6	Elaboração de projeto executivo de recapitação para o transporte de carga no trecho Porto de Angra/RJ a Barra Mansa/RJ
7	Elaboração de projeto executivo para recapitação para transporte de passageiros entre Lídice/RJ e Angra dos Reis/RJ
8	EVTEA e Modelagem Jurídico-Regulatória para indicar a destinação do trecho não renovado Corinto-Campo Formoso
9	EVTEA para a variante da Serra do Tigre entre Patrocínio/MG e Prudente de Moraes/MG
Item	<b>INVESTIMENTO CONDICIONADO À DEMANDA</b>
10	Elaboração de EVTEA e implantação em caso de viabilidade do trecho Unai - Pirapora
Item	<b>RECURSOS ALOCADOS PARA FINANCIAMENTO DE CONCESSÕES E PPPs</b>
11	Recursos alocados para conferir financiabilidade à estruturação de projetos de concessão (parcerias público-privado - PPP) para investimentos de integração ferroviária ao longo do eixo Nordeste-Sudeste, passando a Bahia.

Fonte: Nota Técnica nº 11/2023/CGOF-II-SNTF/DOU-SNTF/SNTF

3.3. Desse modo, ficaria mantida a eficácia somente das diretrizes constantes na Figura 1. Portanto, é relevante apontar que a sugestão presente, no âmbito do Ministério, é a que seja determinada exclusão das diretrizes ministeriais de investimentos anteriormente previstas que não constam na Figura 1, inclusive as seguintes:

- i. Execução de obras do trecho da FIOL III entre Barreiras até a BR-020, com base no projeto de engenharia; e
- ii. Execução das obras remanescentes no trecho Caetité a Barreiras, da FIOL II.

3.4. O entendimento no qual se baseou a referida decisão é de que *“as obras da FIOL são de grande porte e, caso fossem estabelecidas como diretriz de investimento antes da realização da audiência pública, impactariam sobremaneira no saldo de outorga, de modo que, na prática, poderia inviabilizar a eventual incorporação de contribuições recebidas da sociedade civil no âmbito da audiência pública para a indicação de novos investimentos ou para a indicação da utilização dos recursos na viabilização de PPPs.”*

3.5. Ademais, a referida diretriz orientou que todos os estudos e projetos previstos que se configuraram como diretriz emitida anteriormente poderiam ser alocados como *“verba contratual dedicada a estudos e projetos (reequilíbrio)”* e que esses estudos e projetos fossem desassociados dos investimentos que decorrem do saldo livre da outorga, uma vez que, no Acórdão nº 1366/2023, o Tribunal de Contas da União (TCU) recomendou que, para devoluções de trechos ferroviários nos termos do art. 15 da Lei nº 14.273/2021, seja observado quanto à inviabilidade de serem aceitos projetos e orçamentos elaborados pelas próprias concessionárias, exceto aqueles indicados como de interesse público pelo Governo Federal, os quais deverão ser devidamente analisados e aprovados pelo Poder Concedente. Embora o presente processo trate de prorrogação antecipada, optou-se por realizar o referido ajuste.

3.6. Com relação à política setorial ferroviária, a diretriz destacou que o tema estava em fase de revisitação, de modo que a audiência pública serviria para a coleta de subsídios para a sua atualização e aprimoramento, com vistas à alocação de eventual outorga remanescente em projetos de infraestrutura de notório interesse público.

3.7. No que tange aos investimentos destinados à resolução de conflitos urbanos, definidos no âmbito da Nota Técnica nº21/2022/CGGF/DTFER/SNTT, a Nota Técnica nº11/2023/CGOF-II-SNTF/DOU-SNTF/SNTF informou que seriam revisitados posteriormente com base nas contribuições de audiência pública e em alinhamento com o Programa Nacional de Segurança Ferroviária (PROSEFER).

3.8. A Nota Técnica nº34/2024/CGOF-II-SNTF/DOU-SNTF/SNTF tem como principal foco realizar uma avaliação de possíveis impactos no processo a partir da emissão da Portaria nº 532, de 5 de junho de 2024, do Ministério dos Transportes, que estabelece as premissas para prorrogação antecipada das concessões de serviço público de transporte ferroviário.

3.9. Com relação ao art. 3º, inciso I, e ao Art. 4º da mencionada Portaria nº 532/2024, que tratam da devolução e indenização de trechos, a recente Nota Técnica da SNTF apresenta proposta da Concessionária com relação de trechos a serem devolvidos no âmbito da prorrogação antecipada e aponta como pendente a apresentação de estudos técnicos que indiquem alternativas de destinação dos bens vinculados aos trechos objeto do requerimento de devolução.

3.10. Ainda, considerando as premissas adotadas pelo DNIT, estima-se que o valor de indenização dos 11 (onze) trechos, que totalizam 2.132 km, pode ser de, no mínimo, R\$ 3,6 bilhões a depender do estado da malha, utilizando-se como data-base SICRO janeiro de 2024. Valor de indenização esse que, segundo a diretriz, deve ser fixado como de partida para a abertura da Audiência Pública, com posterior apuração definitiva do valor devido e definição do prazo e forma de pagamento, caso este pagamento ocorra por decorrência de obrigação de pagar.

3.11. Quanto ao disposto no art. 3º, inciso II da Portaria nº 532/2024, que trata da avaliação dos riscos associados à prorrogação antecipada, a diretriz sugere a adoção da faixa de risco CR1 na modelagem deste processo de prorrogação, com base no disposto no Regulamento da Metodologia de Estimativa do Custo Médio Ponderado de Capital (CMPC) para o setor de ferrovias, aprovado pela ANTT em 18 de janeiro de 2024, na forma do anexo da Resolução nº 6.035, da mesma data.

3.12. Sobre os arts. 3º, inciso III, e 6º que dizem respeito à vedação à indenização antecipada de ativos não amortizados ou depreciados, a diretriz orienta por incorporar as premissas apresentadas no voto do Ministro Vital do Rêgo, no âmbito do Acórdão TCU nº 2472/2023, ou seja, *“realizar o cálculo da parcela ainda não amortizada dos bens e, após o cálculo, inserir esse valor no fluxo de caixa da nova vigência contratual, abstendo-se de realizar pagamentos ou abatimento antecipados da indenização na vigência do contrato originário.”*

3.13. Com relação à conta vinculada para transparência e execução dos investimentos, a diretriz exposta pela Nota Técnica nº 34/2024/CGOF-II-SNTF/DOU-SNTF/SNTF orienta que seja inserido no Termo Aditivo dispositivo que preveja que o Ministério estabelecerá, mediante diretrizes de políticas

públicas, orientações acerca do pagamento das parcelas decorrentes do valor de outorga, das indenizações, das multas e dos valores não tributários, que poderá ser realizado por meio de depósito bancário em conta específica a definir. Ainda, ressalta que a movimentação da conta somente poderá ocorrer mediante diretriz de política pública, com ampla transparência e robusta governança.

3.14. Com relação ao art. 3º, inciso IV da Portaria nº 532/2024, que trata dos investimentos destinados ao tratamento dos conflitos urbanos, após realização de análises e priorizações, tendo como base contribuições da Audiência Pública realizada em 2021 e dados e informações coletadas ao longo de visita técnica realizada em campo, a Concessionária propôs investimentos em 40 municípios para mitigação de conflitos urbanos, que incluem a implementação de:

- 6 (seis) viadutos;
- 1 (uma) ponte;
- 6 (seis) passagens inferiores – PI;
- 5 (cinco) passarelas;
- 2 (duas) unidades de vedações;
- 5 (cinco) passagens em nível de pedestres – PNP;
- 63 (sessenta e três) sinalizações ativas em passagens em nível.

3.15. Com relação ao art. 3º, inciso V da Portaria nº 532/2024, que versa sobre renúncia de processos, a diretriz indica que “há necessidade de constar nos documentos atinentes ao Termo Aditivo de prorrogação antecipada cláusulas em prol do encerramento, mediante acordo ou renúncia, de processos judiciais, administrativos e arbitrais existentes que tenham relação com o objeto do contrato de concessão em que figurem no polo passivo a União ou suas autarquias”. Cabe à Concessionária apresentar lista de todos os processos judiciais, administrativos e arbitrais existentes que tenham relação com o objeto do contrato de concessão em que figurem no polo passivo a União ou suas autarquias.

3.16. Registra-se que estão sendo adotadas providências para tratamento da questão, paralelamente ao procedimento da AP.

3.17. Em que pese a renúncia aos processos ser condição sine qua non para o prosseguimento da prorrogação, sobretudo considerando ser um dos critérios que integra a aferição da vantajosidade, entende-se que não deva constar tal listagem no TA, devendo fazer parte de um documento em apartado denominado Acordo, que será celebrado pela concessionária, ANTT e União, representada pelo MT, a exemplo de outros processos similares de prorrogação antecipada já realizados. Entretanto, essa diretriz foi endereçada na minuta de TA e consta na cláusula 48.20 como condicionante para a efetivação da prorrogação.

3.18. No que diz respeito aos investimentos em material rodante e seus riscos associados, a diretriz determina que esses devem compor a matriz de risco do contrato.

3.19. No que diz respeito aos investimentos de política pública, a nova diretriz indica que sejam contemplados, por ora, no escopo do Plano de Investimentos as obras de minimização de conflitos urbanos e o novo acesso ferroviário Porto de Aratu/BA, também determina a exclusão do projeto de ampliação do acesso ferroviário ao Porto de Itaquí/MA.

#### 4. SÍNTESE DAS ALTERAÇÕES DA MINUTA DE TERMO ADITIVO

4.1. Após as últimas diretrizes recebidas do Ministério dos Transportes (Nota Técnica nº 34/2024/CGOF-II-SNTF/DOUT-SNTF/SNTF - SEI 24773057), foram incorporadas à minuta de Termo Aditivo e anexos (SEI 25313129) as alterações necessárias para refletir as mudanças decorrentes das propostas do MT, além de atualizações legais e regulatórias, conforme destacado abaixo:

4.2. No tocante ao trecho Corinto-Campo Formoso foi previsto que a Concessionária deverá apresentar à ANTT, na forma de subsídio, estudos técnicos e de demanda indicando a destinação mais vantajosa para o trecho diante das opções regulatórias existentes, no prazo de até 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias da data prevista para a descontinuidade da operação programada do trecho.

4.3. Os custos incorridos pelos estudos acima serão compensados por meio de Notificação de Reequilíbrio em favor da Concessionária.

4.4. Firmado o entendimento de que a eventual indenização devida pela Concessionária em função da descontinuidade do Trecho Corinto-Campo Formoso será calculada conforme parâmetros adotados pela Instrução Normativa nº 31/2020 do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT.

4.5. Foi incluído no Termo Aditivo o tratamento para os Trechos Antieconômicos em devolução pela Concessionária, que estão sendo tratados no Processo SEI ANTT nº 50500.098106/2024-58, com fundamento no artigo 15 da Lei nº 14.273/2021, no sentido de que fiquem, a partir da assinatura do Termo Aditivo, devolvidos à União e são eles:

**Quadro 1: Trechos Antieconômicos em devolução pela Concessionária**

	Início	Fim	Extensão km
1	Barra Mansa	Angra dos Reis	117
2	Alagoinhas	Propriá	445
3	Bonfim	Petrolina	137
4	Recreio	Campos	168
5	Barão de Camargos	Barão de Angra	182
6	Bhering	Varginha	130
7	Itaboraí	Vitória	565
8	Pirapora	Buritizzeiro	17
9	Evangelina	Biagiópolis	18
10	Uberaba	Araxá	177
11	Bhering	Divinópolis	175
	Total (km):		<b>2.132</b>

Fonte: NOTA TÉCNICA - ANTT 6418 (25313225)

4.6. A diretriz emanada do MT também definiu que o valor de indenização referente à devolução dos trechos será apurado conforme parâmetros adotados pela Instrução Normativa nº 31/2020 do Departamento Nacional de Infraestrutura – DNIT, e será pago em parcelas trimestrais que serão recolhidas à ANTT até o 5º dia útil de cada mês, tendo início a partir do mês subsequente à finalização do cálculo.

4.7. Mediante diretrizes de política pública emitidas pelo Ministério dos Transportes, o Poder Concedente poderá indicar a ordem de priorização de obras de mitigação de conflitos urbanos, podendo revê-las a qualquer tempo, conforme disposto na Portaria nº 532, de 5 de junho de 2024.

4.8. Foi inserido clausulado que institui a figura do Verificador, condições para contratação, escopo de atuação e demais regramentos. O texto teve como base aquele já consolidado nos contratos de concessão de rodovias.

4.9. Em relação à Alocação de Riscos, foram alocadas como risco para o Poder Concedente as alterações na interpretação normativa, pela via judicial ou administrativa, de aplicação de tributos que resultem na atribuição de obrigações tributárias originalmente não previstas ou considerados na equação econômico-financeira da Concessão. Tal alocação tem por escopo evitar que a Concessionária sofra com impactos na aplicação de tributos que não tenha considerado em seu mecanismo econômico-financeiro.

4.10. Foram alocados ao Poder Concedente, ainda, os riscos referentes aos impactos decorrentes da implantação da futura linha metroferroviária do metrô de Belo Horizonte/MG, contemplando a necessidade de adequações na infraestrutura da Ferrovia, assim como impactos operacionais e custos incrementais em função da implantação da referida linha e respectivas infraestruturas, desde que a Concessionária não tenha dado causa ou contribuído para esses impactos.

- 4.11. Outra mudança realizada no Termo Aditivo foi a inclusão da obrigação de a Concessionária manter inventário atualizado trienalmente de todos os Bens da concessão, que deverá conter informações sobre o seu estado de conservação e disponibilizar, a qualquer tempo, para eventuais consultas e fiscalizações do Poder Concedente.
- 4.12. Outrossim, houve alteração da matriz de riscos, alocando à concessionária os riscos associados aos investimentos em material rodante, conforme diretriz ministerial contida na Portaria nº 532/24.
- 4.13. Foi acrescentada a cláusula geral de Resolução de Controvérsias, assim como promovidas alterações no tocante à arbitragem, para refletir as atualizações regulatórias feitas pela ANTT, sobretudo com a inclusão dos Comitês de Prevenção e Solução de Disputas (*dispute board*), em observância à Resolução ANTT nº 6.040/2024.
- 4.14. Na cláusula referente às condições para prorrogação antecipada (48.20), foi inserida a diretriz ministerial para que fique determinado como uma condicionante a assinatura de acordo para encerramento de processos judiciais, administrativos e arbitrais, que tenham relação com o objeto contratual, e nos quais figurem no polo passivo a União ou suas autarquias.

## 5. DO CADERNO DE ENGENHARIA E DE MEIO-AMBIENTE

5.1. Visando atendimento às diretrizes de investimentos apresentadas na Nota Técnica nº 34 da SNTF (SEI ANTT nº 24747792), coube à área técnica da ANTT realizar a exclusão do investimento relacionado à ampliação do acesso ferroviário ao porto de Itaqui/MA, do valor previsto de R\$ 325 milhões (base dezembro/2021).

5.2. Em consonância com as alterações no Caderno de Engenharia, as considerações socioambientais referentes às obras também foram retiradas do Caderno de Meio Ambiente:

- Estudo de Engenharia - Tomo I (25291357);
- Estudo de Engenharia - Tomo II (25291379);
- Estudo Ambiental (25291414); e
- Estudo Ambiental - Anexos (18756250).

## 6. DA MODELAGEM ECONÔMICO-FINANCEIRA DO CONTRATO

6.1. Partindo da última versão de MEF que consta do processo Estudo MEF - FCA (SEI ANTT nº 18762730), foram implementadas as seguintes alterações na Modelagem Econômico-Financeira -MEF resultante (25294710), detalhadamente explicadas no Estudo Caderno MEF (25294719) e no DESPACHO 25163776:

### 6.2. Correções da data-base do CAPEX e fórmula do capex corrente (*sustaining*)

#### a) Data-base do CAPEX Capital

Foi identificado no arquivo MEF que a transposição dos valores de origem do CAPEX CAPITAL não considerava a atualização monetária da data-base original (base abril/21) para a data base dos estudos (dez/2021). A correção foi realizada, utilizando o IPCA, para compatibilizar a data-base. O impacto na outorga dessa correção foi da ordem de (-) R\$ \$335,39 milhões.

#### b) Fórmulas do CAPEX corrente (*sustaining*)

Foi necessário corrigir o cálculo do CAPEX corrente, na aba "SUMÁRIO DO CAPEX", linhas 40 a 44 e 47, que é realizado por meio de um valor paramétrico multiplicado pela demanda. O erro identificado foi a multiplicação dos parâmetros pela demanda total, todavia, para os itens "infraestrutura ferroviária", "superestrutura ferroviária" e outros, a multiplicação deve ser apenas pela demanda correspondente à produção da FCA na Malha da FCA e produção de Outras Malhas na FCA, não devendo ser considerada a produção da FCA em Outras Malhas. O impacto na outorga decorrente dessa correção é da ordem de R\$ 1.809 milhões.

### 6.3. Ajustes advindos da Política Pública - Ofício Nº 527/2024/SNTF (SEI ANTT nº 24747792):

#### a) Devolução de trechos:

Dos trechos que estavam considerados para devolução, o Ministério dos Transportes adicionou mais 2 no valor estimado de partida de indenização, quais sejam: Uberaba - Araxá e Bheringue - Divinópolis. Assim, para atendimento dessa diretriz, foi reduzida a extensão do trecho de prorrogação na quilometragem correspondente aos 2 trechos, 177 e 175 km, respectivamente (aba "premissas específicas", células d69 e d70). Como se trata de trechos não operacionais sem demanda e sem necessidade de CAPEX, o efeito no MEF é a redução de investimento corrente calculado com base em valores paramétricos por extensão.

#### b) Inserir saldo dos bens não amortizados ou depreciados no fluxo de caixa da nova vigência com amortização ano a ano até o final do prazo de prorrogação (vedação à indenização antecipada):

Para o atendimento dessa diretriz, foi inserida uma linha no fluxo de caixa, com o efeito caixa, de amortização anual da base de ativos, na aba PROJ FIN, linha 148.

#### c) Adoção do WACC da faixa de risco CR1:

Sobre este ponto, assim pontuou o ministério no Ofício da SNTF:

*"esta Secretaria emite diretriz de política pública para adoção da faixa de risco CR1 na modelagem econômico-financeira deste processo de prorrogação, como critério de vantajosidade em face de um processo licitatório, sem prejuízo da devida análise por parte dessa Agência reguladora quanto aos aspectos regulatórios"*

Recentemente a ANTT regulamentou o assunto, de forma que a taxa de desconto adotada deve ser aquela oriunda das regras estabelecidas pelas Resoluções listadas abaixo, de 18 de janeiro de 2024, a saber:

- Resolução nº 6.036/2024 - Aprova o Regulamento da Metodologia para Avaliação do Nível de Risco em Concessões Ferroviárias reguladas pela ANTT a ser considerado para a avaliação do nível de risco inerente a um empreendimento ferroviário: [link](#)
- Resolução nº 6.035/2024 - Aprova o Regulamento da Metodologia de Estimativa do Custo Médio Ponderado de Capital para o setor de ferrovias: [link](#)
- Resolução nº 6.037/2024 - Atualiza o spread para o cálculo do custo médio ponderado de capital regulatório para o setor de ferrovias 2024-2026: [link](#)

Portanto, a Resolução nº 6.035/2024 apresenta a metodologia de cálculo do Custo Médio Ponderado de Capital (CMPC ou WACC). O resultado é definido na Resolução nº 6.037/2024, que apresenta os valores dos *spreads* vigentes para o triênio 2024-2026, a serem acrescidos à média trimestral da parcela fixa da Taxa de Longo Prazo.

- CR 1: 4,40% a.a.;
- CR 2: 6,32% a.a.; e
- CR 3: 8,24% a.a.

A definição do valor aplicável depende da classificação de risco (CR0, CR1, CR2 e CR3), que é dada pela metodologia prevista da Resolução nº 6.036/2024, sendo que o nível mais baixo de risco para projetos de concessão é o CR1.

Considerando o Benchmark trimestral vigente na data prevista de aprovação da reabertura do PPCS do presente projeto (Agosto/2024), e que o cálculo do Custo Médio Ponderado de Capital Regulatório (CMPCR) associado ao perfil de risco do projeto calculado no Anexo Calculo NRP enquadramento de risco WACC (SEI 25294920) , **a taxa a ser utilizada no projeto é a de 12,02% (CR 2)**.

Diante do exposto, para a reabertura da AP, no MEF constará o WACC correspondente a CR2, observando os aspectos regulatórios da ANTT. Contudo, para o atendimento da política pública, os documentos contratuais devem conter a previsão de inserção de outorga adicional pelo critério de "adicional de vantajosidade" correspondente à diferença entre o valor resultante de outorga apresentado pelo MEF com a taxa de desconto de CR2 (12,02%) e a aquela que resultaria com a taxa de desconto de CR1 (10,10%).

Considerando todos os ajustes no MEF mencionados neste despacho, tem-se que essa diferença resultou no valor de R\$ 858 milhões, na data-base de dez/2021 (Outorga WACC CR 2 = R\$ 301,38 milhões vs Outorga WACC CR 1 = R\$ 1.159,72 milhões). Por meio da Carta 717.VLIREG.24 (SEI nº 25245549), a Concessionária manifestou concordância com a criação de critério de "adicional de vantajosidade", em linha com a diretriz do Ministério, sem alterar o WACC, mas que permita o incremento da outorga até o limite teto de R\$ 1,3 bi (VPL - dez/23). A atualização do valor de R\$ 858 milhões pelo IPCA até dez/2023 corresponde ao total de R\$ 950 milhões, que somado à outorga oriunda do MEF (R\$ 334 milhões, dez/23), resultaria em R\$ 1.283 milhões, portanto, dentro do limite sinalizado pela Concessionária.

#### 6.4. Ajuste advindos do ofício da FCA

a) Exclusão do fator de redução de 20% no cálculo do *sustaining* de superestrutura da FCA.

A Concessionária fez essa solicitação na Carta 717.VLIREG.24 (SEI ANTT nº 25245549). Dado que o Caderno de Obrigações atual não traz qualquer diferenciação de parâmetros de desempenho de corredores principais da FCA e trechos de baixa densidade, adota-se a exclusão do fator de redução de *sustaining* para fins da modelagem econômico-financeira apresentada na versão para a Audiência Pública. A alteração no arquivo MEF consiste em alterar de 80% para 100% a célula D133 da aba "PREMISSAS ESPECÍFICAS".

Entretanto, informa-se que área técnica está tratando do tema com a Concessionária, conforme apresentado no processo ANTT nº 50500.161538/2024-11, podendo, com as contribuições provenientes da AP, reavaliar o tema para possíveis ajustes a serem realizados em momento oportuno.

6.5. Considerando os ajustes, tem-se que a outorga prevista para a renovação antecipada da Ferrovia Centro Atlântica é de R\$ 335 milhões, além de R\$ 954 milhões como adicional de outorga como critério de vantajosidade, do pagamento de passivos regulatórios referentes a devoluções de trechos de R\$ 3.600 milhões do contrato atual (conforme item 3.11 da Nota Técnica nº 34 da SNTF de SEI nº 24773057) , e de R\$ 318 milhões em investimentos de política pública (no Porto de Aratu, com previsão de obras para solução de conflitos urbanos). Ou seja, **os recursos gerados pela prorrogação antecipada para investimentos de interesse público totalizam R\$ 5,2 bilhões em VPL**.

**Quadro nº1: Resumo da Modelagem Econômico-Financeira**

Descrição		Valor, R\$ milhões - jan/24*
a	Outorga MEF - WACC de CR2	335
b	Adicional de vantajosidade - Diferença de cálculo da outorga no MEF - WACC CR2 vs WACC CR 1	954
c	Passivos - indenização referente à devolução de trechos	3.600
d	Obras de solução de conflitos Urbanos e Acesso ao porto de Aratu - incluído no MEF	318
Total		5.207

\*Valores dos itens a, b e d derivam do MEF, com atualização monetária pelo IPCA de dez/2021 (data-base dos estudos) para jan/2024.

6.6. Estima-se que a concessionária transportará mais de 40 bilhões de TKU nos últimos anos da concessão, sendo que mais de 90% desse valor será realizado pela própria FCA, em sua malha ou de terceiros.

#### 7. **DO PROCESSO DE PARTICIPAÇÃO E CONTROLE SOCIAL**

7.1. Nesse contexto, a Gerência de Estruturação Regulatória (GEREG), por meio da Nota Técnica SEI Nº 3428/2022/GEREG/SUCON/DIR (SEI 14509970) consultou a Procuradoria Federal junto à ANTT, acerca da legalidade quanto à reabertura do prazo de contribuições da audiência pública nº 12/2020. Por sua vez, a Procuradoria Federal destacou, na NOTA n. 00587/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 14508156), a previsão na Resolução nº 5.624/2017, no qual permite a prorrogação ou reabertura do PPCS, conforme disposto no art. 24:

Art. 24. A critério da Unidade Organizacional condutora do processo, o período de que trata o art. 23 desta Resolução podará ser prorrogado ou reaberto por iniciativa da ANTT ou por solicitação de interessados, considerada a complexidade do tema, a garantia da efetiva participação da sociedade ou pela ocorrência de fato superveniente.

§ 1º As prorrogações de período, em até quinze dias, para recebimento de contribuições por escrito das Audiências Públicas, Consultas Públicas, Reuniões Participativas e Tomadas de Subsídio, poderão ser feitas pela Unidade Organizacional sem necessidade de aprovação da Diretoria Colegiada.

§ 2º Em caso de prorrogação ou reabertura, a Unidade organizacional deverá comunicar à Diretoria Colegiada acerca do novo período e dar ampla publicidade no endereço eletrônico da ANTT, no sistema ParticipANTT e no Diário Oficial da União, sendo que a publicação em demais meios de comunicação deve seguir a mesma amplitude da divulgação inicial, nos termos dos §§ 3º e 4º art. 15 desta Resolução. (grifo nosso)

7.2. A Resolução ANTT nº 6.020, de 20 de julho de 2023 (que substituiu a Resolução ANTT nº 5.624, de 21 de dezembro de 2017), dispõe sobre os meios de PPCS no âmbito da ANTT, complementando o que está disposto na Resolução nº 5.976, de 7 de abril de 2022 - Regimento Interno da ANTT, e dando cumprimento ao que diz a [Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019](#) - Lei das Agências.

7.3. Verifica-se que há casos de obrigatoriedade de realização de Audiência Pública, dentre os quais, quando se pretende celebrar contrato para concessão de ferrovia, conforme consta do inciso II do artigo 14 da Resolução ANTT nº 6.020, de 20 de julho de 2023:

"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:

II - minutas de editais de licitação de outorgas, minutas de contratos de concessão ou permissão;"

7.4. Tendo em vista que a prorrogação antecipada de prazo contratual alberga a celebração de um termo aditivo robusto e extenso, com novas condições pactuadas, entende-se que se enquadra no dispositivo acima.

7.5. Ainda, o artigo 25 da Resolução ANTT nº 6.020, de 20 de julho de 2023, ao fazer referência ao artigo 24, que trata do prazo para recebimento de contribuições por escrito, admite a possibilidade de reabertura deste prazo, senão vejamos:

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

- 7.6. Devido à extensão do prazo entre a concepção das minutas originais e a efetivação das nomeações e dos comunicados, foi imprescindível proceder com ajustes nos referidos documentos, a fim de adequá-los às datas atuais, o que se faz mister em diretriz de política pública para fins de estruturação do projeto de prorrogação e alcance da vantajosidade ao interesse público, exigida por lei.
- 7.7. **O período para conhecimento do projeto será de 5 (cinco) dias úteis, de 23 de agosto de 2024 a 29 de agosto de 2024, ao passo que o período para envio de contribuições pelos usuários será de 46 (quarenta e seis) dias corridos, de 30 de agosto de 2024 a 14 de outubro de 2024.**
- 7.8. **A minuta de aviso de audiência pública (SEI 25281138), disposta aos autos sugere a sessão presencial, no dia 30 de setembro de 2024, em Belo Horizonte/MG, no dia 02 de outubro de 2024, em Vitória/ES e no dia 04 de outubro de 2024, em Salvador/BA, com início às 14h00 e encerramento às 18h00.**
- 7.9. **Sugere-se também, a realização da sessão híbrida (virtual e presencial) na cidade de Brasília no Distrito Federal, no dia 07 de outubro de 2024, com início às 10h00 e encerramento às 18h00 e transmissão ao vivo no Canal da ANTT no Youtube.**
- 7.10. Serão realizadas sessões presenciais nos locais citados, tendo em vista as contribuições recebidas e as alterações realizadas no projeto que causam impacto nessas regiões.
- 7.11. A SUCON sugeriu que a Diretoria Colegiada delibere acerca das seguintes minutas para a efetivação da reabertura da audiência pública:
- (PPCS) Min. Aviso Reabertura AP (25281138)
  - (PPCS) Minuta Portaria Comissão AP 12/2020 (19185388)
  - (PPCS) MINUTA DE DELIBERAÇÃO (25280924)

7.12. Em conformidade com o art. 15, §1º, da Resolução nº 6.020, de 20 de julho de 2023, que dispõe sobre os meios de Participação e Controle Social, a Procuradoria Federal junto à ANTT foi comunicada, conforme Despacho Sucon (SEI 25276611), que se manifestou ciência por meio da Cota n. 06560/2024/PF-ANTT/PGF/AGU (25338553), dispensando a oportunidade de formular pedido de vista, ficando, no entanto, resguardada a possibilidade de se manifestar em relação aos documentos jurídicos, após o procedimento de participação e controle social, e antes de sua efetiva assinatura.

7.13. Diante de todo o exposto, e considerando as manifestações técnicas e jurídicas citadas, cujos argumentos ora são adotados e passam a integrar este ato, nos termos do art. 50, inciso I, § 1º, da Lei nº 9.784, de 1999, entendo presentes os requisitos para o acolhimento da proposta da SUCON e consequente aprovação da reabertura da Audiência Pública nº 12/2020.

## 8. DA PROPOSIÇÃO FINAL

8.1. Diante do exposto, **VOTO** por aprovar a reabertura da Audiência Pública nº 12/2020, com o objetivo de tornar público, colher sugestões e contribuições com vistas ao aprimoramento dos estudos para a prorrogação do prazo de vigência contratual da Concessionária Ferrovia Centro-Atlântica S.A., nos termos da MINUTA DE DELIBERAÇÃO DGS 25338865, Minuta Portaria Comissão AP 12/2020 (25339182) e Minuta de Aviso Reabertura AP 25339068.

Brasília, 22 de agosto de 2024.

(assinado eletronicamente)  
GUILHERME THEO SAMPAIO  
DIRETOR



Documento assinado eletronicamente por **GUILHERME THEO RODRIGUES DA ROCHA SAMPAIO**, Diretor, em 22/08/2024, às 15:52, 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 **25311352** e o código CRC **FF922456**.