



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
VOTO DLA

RELATORIA: DLA

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 144/2025

OBJETO: Pedido de liberação de tráfego para comissionamento ferroviário da Transnordestina Logística S/A TLSA, no trecho compreendido entre os lotes do segmento Eliseu Martins/PI - Trindade/PE (EMT 03.1 a 07), do segmento Trindade/PE - Salgueiro/PE (TS), do segmento Salgueiro/PE - Missão Velha/CE (SMV) e do segmento Missão Velha/CE - Porto do Pecém/CE (MVP 01 a 03).

ORIGEM: SUFER

PROCESSO (S): 50505.050381/2025-21

PROPOSIÇÃO PF/ANTT: Não se aplica. Matéria de natureza eminentemente técnica.

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

EMENTA

PEDIDO DE LIBERAÇÃO DE TRÁFEGO PARA COMISSONAMENTO FERROVIÁRIO DA TRANSNORDESTINA LOGÍSTICA S/A TLSA, NO TRECHO COMPREENDIDO ENTRE OS LOTES DO SEGMENTO ELISEU MARTINS/PI - TRINDADE/PE (EMT 03.1 A 07), DO SEGMENTO TRINDADE/PE - SALGUEIRO/PE (TS), DO SEGMENTO SALGUEIRO/PE - MISSÃO VELHA/CE (SMV) E DO SEGMENTO MISSÃO VELHA/CE - PORTO DO PECÉM/CE (MVP 01 A 03). PELA APROVAÇÃO.

DO OBJETO

1. O presente VOTO trata-se do processo de requerimento para a abertura ao tráfego do transporte público ferroviário de cargas, em regime de comissionamento, conforme exige o § 1º do Art. 3º do Regulamento dos Transportes Ferroviários – RTF, aprovado pelo Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996:

“A abertura ao tráfego de qualquer trecho ferroviário dependerá de prévia e expressa autorização do Poder Concedente”.

2. O presente processo refere-se, especificamente, na autorização para a abertura ao tráfego público ferroviário de cargas, em regime de comissionamento, do trecho compreendido entre os lotes do segmento Eliseu Martins/PI - Trindade/PE (EMT 03.1 a 07), do segmento Trindade/PE - Salgueiro/PE (TS), do segmento Salgueiro/PE - Missão Velha/CE (SMV) e do segmento Missão Velha/CE - Porto do Pecém/CE (MVP 01 a 03), da malha em construção pela concessionária a Transnordestina Logística S/A - TLSA.

DOS FATOS

3. De acordo com os termos do 1º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão firmado entre a Concessionária Transnordestina Logística S.A. (CNPJ 02.281.836/0001-37) e a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, em representação à União, com os intervenientes Companhia Siderúrgica Nacional S.A. (CSN) e Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, a concessionária é responsável por executar as obras de implantação da nova ferrovia por trechos, dentro de um prazo determinado, conforme estabelecido no contrato. Esses investimentos requerem a validação da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.

4. Dentre essas obrigações, está o disposto no item 5.1 da Cláusula Quinta do 1º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão, que prevê:

(...)

Constitui obrigação da CONCESSIONÁRIA a execução das obras de implantação dos trechos ferroviários descritos na Tabela 1, nos prazos estabelecidos, e nas condições definidas no Anexo I deste CONTRATO, devendo, para tanto, realizar todos os investimentos necessários á implementação dos referidos trechos.

(...)

Tabela 1.

Trecho Ferroviário	Prazo de implantação, contado a partir da assinatura do 1º Termo Aditivo
Trecho 1 (Lotes SMV, TS01, TS02, EMT07)	02 (dois) anos
Trecho 2 (Lotes EMT03.1, EMT04, EMT05, EMT06, MVP01, MVP02, MVP03)	02 (dois) anos
Trecho 3 (Lotes MVP04, MVP05)	03 (três) anos
Trecho 4 (Lotes MVP06, MVP07, MVP08)	04 (quatro) anos
Trecho 5 (Lotes MVP09, MVP10, MVP11)	05 (cinco) anos
Trecho 6 (Lotes EMT01, EMT02, EMT03.2)	07 (sete) anos

Notas:
(1) Os Lotes são aqueles constantes do Anexo I.
(2) Incluem-se no lote MVP11 as obras de implantação do complexo ferroviário no Porto de Pecém, a que se refere o Anexo II do Contrato.

5. Nesse contexto, em cumprimento das obrigações relacionadas aos investimentos obrigatórios estipulados no Contrato de Concessão, a TLSA realizou o protocolo de pedido de comissionamento para as obras concluídas que contemplam os Trecho 01 (Lotes SMV, TS01, TS02, EMT07) e Trecho 2 (Lotes EMT03.1, EMT04, EMT05, EMT06, MVP01, MVP02, MVP03), totalizando aproximadamente **678,85 quilômetros de malha construída**, conforme resumo indicado na tabela abaixo:

Tabela 1 - Extensão dos trechos a serem inspecionados

Trecho	Comprimento (km)	Km Inicial - Km Final (aproximado)
EMT03.1	13,68	419,03 - 432,71
EMT04	42,61	370,42 - 419,03
EMT05	69,66	306,76 - 376,42

EMT06	79,59	227,17 - 306,76
EMT07	64,57	162,60 - 227,17
TS01	99,40	63,20 - 162,60
TS02	63,20	00 - 63,20
SMV	95,52	00 - 95,52
MVP01	50,21	95,52 - 145,73
MVP02	50,00	145,73 - 195,73
MVP03	50,41	195,73 - 246,14

Fonte: Tabela 1 da Nota Técnica - ANTT 9534 (SEI nº 35613207)

6. Os trechos inspecionados, objeto do presente VOTO, estão situados na malha em construção conforme abaixo:



Figura 1 - Mapa do trecho inspecionado

Fonte: Figura 1 da Nota Técnica - ANTT 9534 (SEI nº 35613207)

7. Por meio da Carta nº CEX-PRTR- 216 -2025 (SEI nº 35359321), datada de 04/09/2025, no âmbito do presente Processo SEI ANTT nº 50505.050381/2025-21, a concessionária Transnordestina Logística S.A. (TLSA) solicitou à ANTT autorização para início do transporte ferroviário de cargas em condição de comissionamento, no trecho supracitado, a fim de realizar os devidos testes prévios ao início da operação ferroviária plena, para garantir com segurança a operacionalidade de todos os dispositivos que compõem a ferrovia.

8. A concessionária ainda informou, na Carta nº CEX-PRTR- 216 -2025, que realizou o atendimento às condições técnicas e operacionais determinadas pela Agência nos relatórios supracitados – Relatório nº 013/2023/COFER-CE, referente aos trechos Salgueiro a Missão Velha (SMV), Trindade a Salgueiro (TS) e Eliseu Martins a Trindade – Lote 07, realizado no período de 31/07/2023 a 04/08/2023, e, Relatório nº 018/2024/COFER-CE, referente aos trechos Eliseu Martins a Trindade – Lotes EMT 03.1 a 06 e Missão Velha a Pecém – Lotes 01 a 03, realizado no período de 25 a 30/11/2024 – conforme evidenciado no Relatório de Atendimento às Condições da ANTT, anexo à citada correspondência.

9. Dessa forma, no âmbito do Processo SEI ANTT nº 50500.045721/2025-42, foi comunicado à TLSA, por meio do OFÍCIO SEI Nº 34237/2025/CE/COFER/GECOF/SUFER/DIR-ANTT (SEI nº 35449344) a realização da inspeção eventual nº 105/2025/COFERCE/SUFER, a ser realizada entre os dias 22 e 27/09/2025, para verificação das condições atuais e dar prosseguimento na análise do processo de comissionamento do trecho.

10. Assim, a equipe de fiscalização realizou a inspeção eventual para analisar as condições da ferrovia implantada e avaliação do pedido de comissionamento feito pela TLSA, o qual gerará o **Relatório de Fiscalização nº 105/2025/COFER-CE**, com a descrição pormenorizada das observações realizadas.

11. Para a referida autorização de tráfego em regime de comissionamento, o trecho ferroviário não poderia apresentar descumprimento de nenhum item restritivo relacionado no anexo da INSTRUÇÃO DE SERVIÇO SUFER Nº 001/2018. Segundo dados levantados nas inspeções anteriores no trecho, os quais deram origem aos Relatório de Inspeção nº 013/2023/COFERCE (SEI nº 18139233) e Relatório de Inspeção nº 018/2024/COFERCE (SEI nº 28530162), foram constatadas inconformidades no cumprimento dos seguintes itens da IS, na época das inspeções:

- a) Passagens em nível regulares perante as normas aplicáveis;
- b) Pátio de cruzamento de trens livres de PN públicas (ABNT NBR 15.680);
- c) Plataforma e taludes livres de erosão atingindo a superestrutura; e
- d) Aparelhos de mudança de via e pontes livres de dormentes inservíveis.

12. Assim, foi realizada pela SUFER a inspeção nos trechos a serem objeto da liberação ao tráfego, que teve por objetivo verificar a correção das inconformidades previamente apontadas e verificar o cumprimento dos demais itens da Instrução de Serviço SUFER nº 001/2018. Descrever-se-á a seguir, brevemente, o que foi constatado pela referida inspeção, as condições em que se dará a operação do trecho durante o comissionamento, e por fim a conclusão da Nota Técnica e a proposta de encaminhamento da SUFER submetido a apreciação dessa Diretoria Colegiada da ANTT, com base no contido na Nota Técnica SEI nº 35613207.

Inspeção realizada nos dias 22/09 à 27/09

13. A equipe de fiscalização realizou nova visita técnica, entre os dias 22/09 e 27/09/2025. Na ocasião, das 04 (quatro) condições restritivas não atendidas nas inspeções anteriores, verificou-se que, de forma geral, 03 foram consideradas atendidas, embora com casos pontuais que devem ser corrigidos pela concessionária e serão detalhados em seguida, e 01 (uma) condição considerou-se não atendida plenamente, conforme resumo abaixo:

Tabela 2 - Cumprimento dos itens restritivos da IS SUFER 001/2018

Item restritivo (IS SUFER nº 001/2018)	Atendido?	Inspeção ANTT 2025
--	-----------	--------------------

Passagens em nível regulares perante as normas aplicáveis	Não	Diversas PN's provisórias com sinalização incompleta ou inexistente permanecem na ferrovia. Também foram verificadas PN's clandestinas em diversos pontos.
Pátio de cruzamento de trens livres de PN públicas (ABNT NBR 15.680)	Sim	A última PN remanescente, no Pátio de Jati/CE (km 42+500 do SMV), se encontra em obras de eliminação.
Plataforma e taludes livres de erosão atingindo a superestrutura	Sim	Casos pontuais de erosões com impacto na plataforma e/ou atingindo o pé do lastro foram observados, porém, sem impacto imediato relevante na operação. Exceção feita ao deslizamento de rochas no km 241+800 (lote MPV03) que deve ser solucionado antes do início da circulação.
Aparelhos de mudança de via e pontes livres de dormentes inservíveis	Sim	Em geral, os dormentes em pontes e AMV's encontram-se em boas condições. Casos pontuais de dormentes inservíveis devem ser tratados pela manutenção da TLSA, com substituição imediata das peças.

Fonte: Tabela 2 da Nota Técnica - ANTT 9534 (SEI nº 35613207)

14. Com relação ao item Passagens em Nível (PN's), apontada na Tabela 3, detalhado na Nota Técnica - ANTT 9534 (SEI nº 35613207), a SUFER trouxe as seguintes ocorrências:

a) **PN's provisórias:** as passagens em nível provisórias, ou seja, aquelas instaladas durante o período das obras e utilizadas também pela população, mas que serão eliminadas ou oficializadas pela TLSA quando da operação regular, encontram-se, de modo geral, sinalizadas adequadamente, porém, **verificou-se casos pontuais de sinalização incompleta ou deficiente**, conforme constante na Tabela 2 da referida Nota Técnica SEI nº 35613207.

b) **PN's Clandestinas:** são aquelas travessias abertas por terceiros, sem autorização da TLSA e sinalização regulamentar, e que serão eliminadas. Foi identificada a existência de diversas PN's clandestinas, o que se configura, a priori, em **condição restritiva para a liberação de tráfego**, conforme constante na Tabela 3 da referida Nota Técnica SEI nº 35613207.

15. No que se e refere à **vedação de PN's públicas em pátios de cruzamento:** tem-se que no Pátio de Jati/CE (km 42+500 do SMV) **ainda está em andamento a eliminação da travessia** em nível existente, estando em construção uma Passagem Inferior para atendimento da comunidade. Visto que a solução da última PN em pátio está em andamento adiantado, a SUFER considerou o item atendido, conforme constante no item 3.6 na referida Nota Técnica SEI nº 35613207)

16. Sobre o item **Plataforma e taludes livres de erosão atingindo a superestrutura:** segundo a SUFER não foram verificados taludes de cortes ou aterros com erosões que impactassem diretamente a superestrutura da via. À exceção do deslizamento de rochas no km 241+800, que requer medidas imediatas, foram verificadas erosões pontuais de menor porte, que alcançam o subleito e/ou obstruem as canaletas de drenagem, nos km indicado na Tabela 5 da referida Nota Técnica SEI nº 35613207.

17. Já sobre o item **Aparelhos de mudança de vias e pontes livres de dormentes inservíveis:** a Unidade Técnica considerou atendido uma vez que foi possível verificar, em termos gerais, a boa condição dos dormentes de concreto das pontes e dos dormentes de madeira em aparelhos de mudança de via, conforme correção informada pela TLSA. Não obstante, casos pontuais de dormentes com fissuras superficiais e dormentes inservíveis em AMVs devem ser prontamente tratados pela manutenção da concessionária, conforme indicado na Tabela 6 da referida Nota Técnica SEI nº 35613207.

Condições para a Operação do trecho durante a fase de comissionamento

18. A seguir, resume-se as principais condições de operação durante a fase do comissionamento, nos termos exigidos pela INSTRUÇÃO DE SERVIÇO SUFER nº 001/2018, conforme informações fornecidas pela TLSA:

18.1. Previsão do período total necessário para cumprimento do regime de comissionamento: considerar 2 anos, podendo ser renovado até a conclusão das obras, bem como extensão ajustada diante das entregas dos trechos em obras.

18.2. Previsão do volume de transporte durante o período previsto para a operação em regime de comissionamento e meses subsequentes:

Tabela 3 - Previsão de volumes de mercadorias a serem transportadas

Produtos	Mês 1	Mês 2	Mês 3	Mês 4	Mês 5	Mês 6	Mês 7
Grãos (Ton)	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000
Gesso Agrícola (Ton)	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000
Gipsita (Ton)	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000

Fonte: Tabela 8 da Nota Técnica - ANTT 9534 (SEI nº 35613207)

18.3. Codificação relativa à classificação da via ferroviária, bem como a tonelada bruta por ano prevista no primeiro horizonte do projeto após a abertura ao tráfego, durante o período de funcionamento em regime de comissionamento: C31 (Trânsito de Carga, Velocidade entre 41 e 64 km/h e previsão anual (estimado) de 0,3 a 1 MM TB/Ano);

18.4. Codificação relativa à classificação da via ferroviária, bem como a tonelada bruta por ano prevista após o início da operação em regime normal: Não informado.

18.5. Informação sobre restrições pontuais de velocidade ou de outras restrições operacionais eventualmente necessárias à segurança durante o período de comissionamento: restrições pontuais a serem adotadas nos quilômetros onde há pendências relacionadas a condições restritivas previstas na IS 001/2018;

18.6. Relatório da última inspeção em trilhos com ultrassom realizada no trecho em referência, informando também o período da realização: a ser apresentado posteriormente;

18.7. Trens tipos a serem praticados: 2 Locomotivas SD40-2 e 20 vagões modelo HNT. Peso bruto: (TB) 1.540 TB; Peso Líquido (TU) 1.000 toneladas; comprimento máximo: 328 metros;

18.8. Relação das mercadorias a serem transportadas: Grãos, algodão, minérios, gesso/gipsita, containers.

Conclusão da Nota Técnica e encaminhamento proposto pela SUFER

19. A Nota Técnica SEI nº 35613207, aponta também que "com relação aos demais itens verificados na inspeção em campo, dentre os quais aqueles classificados como não restritivos na IS SUFER nº 001/2018 e que não representam impeditivo para início da operação em regime de comissionamento, estes serão detalhados no relatório da inspeção a ser apresentado dentro do prazo gerencial estabelecido pela GECOF".
20. Ao final do ponto de vista técnico, e tendo por base a Instrução de Serviço SUFER/ANTT nº 001 de 08/06/2018, a Unidade Técnica conclui que:
- "5.1. Em vista de todo o exposto, entende-se haver casos pontuais de pendências de atendimento às condições mínimas previstas na Instrução de Serviço SUFER/ANTT nº 001 de 08/06/2018, em especial com relação às condições das passagens em nível, sendo admitida a liberação ao tráfego público ferroviário de cargas, em regime de comissionamento, apenas com ressalvas e restrições.
- 5.2. Considera-se que a via permanente apresenta condições regulares para tráfego em toda a extensão do trecho objeto do pedido de comissionamento, com deficiências pontuais que devem ser solucionadas na manutenção de rotina da concessionária."
21. Propôs ainda, na referida Nota Técnica SEI nº 35613207, conforme indicação da equipe técnica de inspeção, as seguintes condições para a circulação de trens em modo de comissionamento:
- a) o tráfego de trens deverá ser feito inicialmente em regime especial de comissionamento, devendo ser cumpridas as restrições operacionais necessárias, até que esteja o trecho em condições de tráfego em regime de operação normal, o que, conforme estabelecido na Instrução de Serviço SUFER/ANTT nº 001 de 08/06/2018, só poderá ocorrer mediante manifestação favorável da SUFER/ANTT;
 - b) necessário envio do Relatório da última inspeção em trilhos com ultrassom realizada no trecho em referência;
 - c) A concessionária deverá operar em **velocidades restritas, não superiores a 60% da VMA de projeto da ferrovia, nos quilômetros onde foram identificadas as pendências relacionadas nas tabelas 02 a 06 acima**, ficando obrigada a apresentar, em até 10 (dez) dias após a publicação da autorização de tráfego em regime de comissionamento, as VMAs restritas a serem adotadas em cada km, considerando os critérios de segurança e operação da concessionária, para avaliação da ANTT;
 - d) As retiradas das restrições depende de apresentação de relatório de andamento das intervenções;
 - e) sempre que a concessionária pretender promover algum aumento da velocidade máxima de operação, seja durante ou após o cumprimento do período necessário ao comissionamento, deverão ser previamente submetidos à análise da ANTT novos relatórios e gráficos relativos a inspeção de geometria da via, juntamente com a memória de cálculo justificando as novas velocidades a serem implantadas e laudos assinados por seus responsáveis técnicos, além de outros documentos que a concessionária julgar necessários para comprovar que os parâmetros da via estão compatíveis com a velocidade pretendida;
 - f) todos os trens que circularão pela nova rota deverão ser conduzidos por maquinistas devidamente treinados especificamente para o trecho em questão;
 - g) deverá a concessionária providenciar, durante o período de comissionamento, o acompanhamento por um representante líder da área de Manutenção da Via Permanente, a fim de monitorar o comportamento da composição e identificar eventuais problemas que possam surgir na via em teste;
 - h) Fica proibida a realização de manobras, cruzamentos e estacionamento de composições no Pátio de Jati/CE (km 42+500 do SMV), enquanto não concluída a obra de implantação de travessia em desnível no local (PIR - passagem inferior restrita) e eliminação da passagem em nível provisória existente;
 - i) A concessionária deverá dar ampla divulgação nas mídias locais dos municípios atravessados pela ferrovia sobre o início do tráfego de trens, enfatizando as questões de segurança na operação ferroviária, em especial os cuidados em cruzamentos em nível; e
 - j) considerando o Art. 5º da Instrução de Serviço SUFER/ANTT nº 001 de 08/06/2018, que estabelece que a autorização para a abertura ao tráfego em regime de operação normal dependerá, além da solução de todas as pendências apontadas pela fiscalização, da conclusão da execução do trecho, do cumprimento das exigências normativas específicas da ANTT referentes à execução de obras de engenharia na concessão e de manifestação favorável da SUFER quanto à adequação do trecho ao tráfego proposto, deverá a concessionária, ao final do período necessário ao regime de comissionamento, submeter à análise da ANTT toda a documentação necessária à comprovação destas condições, inclusive da conclusão das pendências relativas ao Anexo da referida Instrução de Serviço.
22. Ao final da instrução processual, a SUFER manifestou-se por meio do **Despacho de Instrução** (SEI nº 35928838), contendo: **Nota Técnica - ANTT 9534** (SEI nº 35613207), **Minuta de Deliberação** (SEI nº 35909171) e **Relatório à Diretoria 507** (SEI nº 35926995).
23. A SUFER complementou o referido Despacho de Instrução por meio do **Ofício 36465** (SEI nº 35929028), trazendo as justificativas para dispensa de documentos informados na presente instrução processual, bem como asseverou por meio do **Despacho SUFER** SEI nº 36136399 que "em face da especificidade e da urgência da matéria em apreço, propõe-se a designação, em caráter ad hoc, do Diretor Lucas Asfor para a relatoria do presente processo".
24. O pedido da SUFER para a minha designação como Diretor-Relator *ad hoc* para a presente matéria, foi acolhido pela Diretoria-Geral, nos termos do **Despacho DG** SEI nº 36214310, com fulcro no no artigo 44 do Regimento Interno da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, aprovado pela Resolução nº 5.976, de 7 de abril de 2022, o qual me sinto muito honrado de relatar relevante matéria.
25. Por fim, o processo em tela foi distribuído à minha relatoria, conforme **Certidão de Distribuição** SEI nº 36227158, a fim de ser deliberado em Reunião da Diretoria Colegiada.
26. No dia 02 de outubro 2025 o presente processo foi incluído na pauta da 1.018ª Reunião de Diretoria Pública, a ser realizada em 8 de outubro de 2025, mediante lançamento no SEI JULGAR, por meio do **Despacho DLA** SEI nº 36227769 a Secretária Geral - SEGER foi comunicada da inclusão.
27. São esses os fatos, que passo a seguir a relatar, com vistas a proferir meu VOTO.

DA ANÁLISE PROCESSUAL

28. Antes porém de adentrar-me ao tema que será relatado nos autos do presente processo, qual seja, a deliberação pela Diretoria Colegiada para liberação ao tráfego, em regime de comissionamento, de cerca de 679 km de trechos ferroviários da TLSA, achei importante tecer uma breve histórico de como foi desenhado do ponto de vista contratual e regulatório, a implantação dessa relevante infraestrutura ferroviária que está sendo construída na região Nordeste, a denominada Ferrovia Transnordestina.

Breve histórico da Ferrovia Transnordestina

29. Em dezembro de 1997, foi assinado o contrato de concessão da Malha Nordeste, com extensão de cerca de 4.200 km. Por meio do contrato firmado com a União, a Companhia Ferroviária do Nordeste - CFN assumiu a responsabilidade pela exploração e desenvolvimento do serviço público de transporte ferroviário de cargas da referida malha, constituída pelas Superintendências Regionais de Recife, Fortaleza e São Luís, integrantes da Rede Ferroviária Federal - RFFSA. A concessão compreendia também o direito de exploração do transporte ferroviário nos **trechos a serem construídos pela União**, que constituíam os projetos de implantação da Ferrovia Transnordestina e do Acesso Ferroviário ao Complexo Portuário do Pecém, destinados a complementar a Malha Nordeste.

30. A exploração do transporte ferroviário de cargas foi iniciada pela CFN em 1998. E nesse contexto, a implantação da Ferrovia Transnordestina, inicialmente como um obrigação da União conforme objeto do contrato de concessão original, era fundamental para viabilizar e expandir o transporte ferroviário na região Nordeste, e dessa forma tornando sustentável a Malha Nordeste.

31. A União, contudo, não conseguiu prover os investimentos para cumprir com sua obrigação referente à construção da Ferrovia Transnordestina. Nesse contexto, a Concessionária, para viabilizar a malha que estava administrando, solicitou à ANTT a assunção da referida obrigação. A Agência então autorizou o projeto e a implantação da ferrovia em comento pela Concessionária da Malha Nordeste, por meio da Resolução nº 1.210, de 25 de novembro de 2005. A implantação da Ferrovia Transnordestina pela Concessionária foi iniciada em 2006. Em 2008, a CFN tornou-se a Transnordestina Logística S.A. - TLSA.

32. A TLSA efetivamente vinha envidando os esforços para a execução das obras da Ferrovia Transnordestina até 2011, uma vez que não havia *enforcement* contratual que a estimulasse a continuar cumprindo a referida obrigação. Momento em que obra sofreu intercorrências até a sua paralisação.

33. A fim de solucionar o imbróglgio, a ANTT envidou esforços para estruturar um novo arranjo contratual e entendeu como adequado promover a cisão da Malha Nordeste. Nesse processo, as obrigações seriam segregadas da seguinte forma: (i) prestação do serviço de transporte na malha antiga e operacional, a ser assumida pela Ferrovia Transnordestina Logística S.A. - FTL S/A; e (ii) implantação da ferrovia Transnordestina (na época com 1.728 km), com operação futura, a ser assumida pela Transnordestina Logística S.A. - TLSA.

34. Entretanto, para que a solução regulatória da cisão viesse a ser implementada, mostrou-se necessário firmar, em 2013, um Termo de Ajuste de Conduta - TAC entre a ANTT e a Concessionária, aprovado pela Deliberação nº 37/2013, em face da existência de inadimplementos contratuais.

35. Por meio da Resolução ANTT nº 4.041, de 22 de fevereiro de 2013, foi autorizada a celebração de Termo Aditivo ao contrato de concessão da Malha Nordeste, consoante termos abaixo indicados:

Art. 1º Autorizar a celebração de Termo Aditivo ao Contrato de Concessão para exploração e desenvolvimento do serviço público de transporte ferroviário de carga na Malha Nordeste, para nele incluir as obrigações assumidas pela concessionária, relativas à construção do conjunto de linhas, ramais e sub-ramais complementares à Malha Nordeste, e dele excluir as superposições de trechos observados entre a Malha Nordeste (na configuração indicada no edital de licitação e no contrato de concessão) e as linhas e os ramais e subramais a serem construídos e os trechos cuja inviabilidade operacional e econômica aconselhe, por interesse público, a sua desativação.

36. A cisão foi efetivada pela Resolução ANTT nº 4.042, de 22 de fevereiro de 2013, conforme aponta o excerto replicado a seguir:

Art. 1º Autorizar a cisão da Concessão para exploração e desenvolvimento do serviço público de transporte ferroviário de carga na Malha Nordeste, e a cisão da concessionária Transnordestina Logística S.A. com a consequente constituição de duas companhias abertas, tendo uma por objeto a operação da malha composta pelos trechos São Luiz - Mucuri, Arrojado - Cabedelo e Macau - Recife (Malha I) e a outra a construção e operação da expansão da malha Nordeste, composta pelos trechos Missão Velha - Salgueiro, Salgueiro - Trindade, Trindade - Eliseu Martins, Salgueiro - Porto de Suape e Missão Velha - Porto de Pecém (Malha II).

37. A partir do TAC firmado e da autorização para a cisão da Malha Nordeste e para a celebração do Termo Aditivo, foram firmados o mencionado Termo Aditivo ao contrato original da Malha Nordeste com a FTL S/A, bem como, em 2014 foi firmado o Contrato de Concessão para construção e operação da ferrovia Transnordestina pela concessionária Transnordestina Logística S/A.

38. Dessa forma, a Ferrovia Transnordestina Logística S.A. - FTL S/A assumiu a operação da malha composta pelos trechos São Luiz - Mucuri, Arrojado - Cabedelo e Macau - Recife (Malha I); e, à cargo da Transnordestina Logística S.A. - TLSA, ficou a construção e a operação da expansão da malha Nordeste, composta pelos trechos Missão Velha - Salgueiro, Salgueiro - Trindade, Trindade - Eliseu Martins, Salgueiro - Porto de Suape e Missão Velha - Porto de Pecém (Malha II).

39. Em 2016, uma representação do Ministério Público junto ao TCU - MPTCU noticiou possíveis "*irregularidades decorrentes da assinatura de novo contrato de concessão para exploração e o desenvolvimento do serviço de transporte ferroviário de cargas na Malha Nordeste*". Em virtude das ocorrências apontadas pelo MPTCU, foi iniciado processo de fiscalização, do qual resultou o Acórdão nº 2.532/2017.

40. Por meio do Acórdão supramencionado, o TCU decidiu:

(...)

9.2. determinar, com fulcro no art. 276 do RI/TCU, à Valec Engenharia, Construções e Ferrovias, ao Fundo de Investimento do Nordeste-Finor, ao Fundo Constitucional de Financiamento do Nordeste-FNE, ao Fundo de Desenvolvimento do Nordeste-FDNE, ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social-BNDES e ao BNDES Participações S.A.- BNDESPar que se abstenham de destinar recursos, a qualquer título, para as obras de construção da Ferrovia Transnordestina (Malha II) ou para a concessionária, até ulterior deliberação desta Corte de Contas.

(...)

41. Como resultado desse acórdão houve a paralisação das obras da ferrovia Transnordestina, e em razão do reiterado descumprimento das obrigações contratuais assumidas pelas concessionárias, tanto FTL S/A quanto TLSA, a ANTT instaurou procedimentos para apuração dos inadimplementos em ambos os contratos. Os processos de investigação culminaram na publicação da Deliberação nº 947, de 22 de outubro de 2022, por meio do qual a Diretoria Colegiada deliberou pela proposição, à União, de declaração da caducidade do Contrato de Concessão da Ferrovia Transnordestina Logística S/A, e da Deliberação nº 126, de 10 de março de 2020, em que a Diretoria também deliberou pela proposição de declaração de caducidade do Contrato de Concessão da Transnordestina Logística S/A. Assim, em decorrência da constatação, pela ANTT, que tanto a FTL S/A, responsável pela malha antiga, quanto a TLSA, responsável pela malha nova em construção, haviam inadimplido com suas obrigações contratuais, foi proposta a caducidade de ambas as concessões. A concessão da FTL S/A pelo descumprimento do TAC firmado e a da TLSA por não ter concluído as obras da ferrovia Transnordestina, nos prazos contratuais.

42. Após diversas discussões no âmbito do Tribunal de Contas da União, Ministério da Infraestrutura (atual Ministério dos Transportes), ANTT e TLSA, em 27 de julho de 2022, foi publicado o Acórdão TCU nº 1.708/2022, contendo determinação, em seu item 9.3, para que a ANTT pactuasse com a TLSA, um novo arranjo contratual, contendo novos cronogramas para realização das obras, prevendo a eventual retomada de aportes públicos, com a definição de prazos e de sanções, no caso de descumprimento dos termos pactuados.

43. Diante da determinação do TCU relativa à definição de um novo cronograma para execução das obras, bem como um desenho contratual que estabelecesse os prazos e sanções no caso de descumprimento das obrigações assumidas pela TLSA, cominado com um novo arranjo das obrigações para a conclusão da Ferrovia Transnordestina, qual seja, a construção agora de 1.206 km, tudo isso, levou a assinatura do 1º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da TLSA, em 23/12/2022.

44. É a partir da égide desse 1º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da TLSA, que os cerca de 679 km trechos ferroviários, estão sendo entregues pela TLSA para o início das operações comerciais nesse trecho.

45. Nesse breve histórico da concessão, busquei evidenciar não apenas a relevância do projeto da Ferrovia Transnordestina para o Nordeste, mas também, todos os desafios e dificuldades que todo grande projeto de infraestrutura ferroviária enfrenta, e no caso dessa ferrovia em uma região tão carente de logística eficiente, vem atravessando há mais de 20 anos, desde que foram iniciados os estudos e trabalhos para a sua viabilização em 2005.

46. A seguir, tratarei brevemente da base legal que autoriza a ANTT a deliberar sobre a abertura de tráfego, em regime de comissionamento, de trechos ferroviários concedidos às concessionárias de serviço público de transporte ferroviário de cargas.

Base Legal

47. Nos termos do Decreto nº 1.832, de 04 de março de 1996, que aprova o "Regulamento dos Transportes Ferroviários", tem-se que a abertura de tráfego ferroviário depende de prévia autorização do poder concedente, conforme abaixo:

Art. 3º A desativação ou erradicação de trechos Ferroviários integrantes do Subsistema Ferroviário Federal, comprovadamente antieconômicos e verificado o atendimento da demanda por outra modalidade de transporte, dependerá de prévia e expressa autorização do Poder Executivo Federal.

§ 1º A abertura ao tráfego de qualquer trecho ferroviário dependerá de prévia e expressa autorização do Poder Concedente.

§ 2º A Administração Ferroviária poderá autorizar, mediante prévio conhecimento do Poder Concedente, a construção e o uso de desvios e ramais particulares. (grifo nosso)

48. Segundo a Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, cabe à Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, dentre outros, a fiscalização e regulação do setor de transporte ferroviário, conforme abaixo:

Art. 22. Constituem a esfera de atuação da ANTT:

I – o transporte ferroviário de passageiros e cargas ao longo do Sistema Nacional de Viação;

II – a exploração da infra-estrutura ferroviária e o arrendamento dos ativos operacionais correspondentes;

49. Especificamente quanto ao transporte ferroviário:

Art. 25. Cabe à ANTT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Ferroviário:

II – administrar os contratos de concessão e arrendamento de ferrovias celebrados até a vigência desta Lei, em consonância com o inciso VI do art. 24;

IV – fiscalizar diretamente, com o apoio de suas unidades regionais, ou por meio de convênios de cooperação, o cumprimento das cláusulas contratuais de prestação de serviços ferroviários e de manutenção e reposição dos ativos arrendados;

50. Nesse sentido, foi editada a Instrução de Serviço SUFER nº 001/2018, de 08 de junho de 2018, a qual *"Disciplina a atuação da Superintendência na abertura ao tráfego em novos trechos da infraestrutura ferroviária federal, prevista no art. 3º, parágrafo 1º, do Regulamento dos Transportes Ferroviários - RTF, aprovado pelo Decreto nº 1.832, de 04/03/1996"*.

51. A citada IS estabelece, no que tange ao início de operação em regime de comissionamento, que:

"Art. 2º **A inspeção realizada** pela Gerência de Controle e Fiscalização de Infraestrutura e Serviços - GECOF ou pelas Coordenações de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas - COFER **verificará as condições operacionais e de segurança do trecho**, contemplando, no mínimo, as descritas na tabela constante no Anexo.

Parágrafo único. **A constatação de quaisquer das condições descritas como restritivas no Anexo impedirá a emissão de manifestação favorável por parte da SUFER com relação ao tráfego de veículos ferroviários no trecho.**

Art. 3º **O relatório da inspeção indicará a adequação do trecho ao tráfego proposto, incluindo a descrição das eventuais pendências e a avaliação da possibilidade de abertura ao tráfego em regime de comissionamento.**

Parágrafo único. **O Regime de comissionamento** ocorre previamente à abertura em regime de operação normal e **é tido como o início do tráfego de veículos ferroviários em caráter experimental e com restrições operacionais.**

Art. 4º **A Autorização para a abertura ao tráfego em regime de comissionamento dependerá de prévia solução das pendências impeditivas** apontadas pela fiscalização. (grifo nosso)

Análise do pedido de Liberação Tráfego

52. Conforme já devidamente detalhado na seção **DOS FATOS**, do presente VOTO, a mais recente inspeção do referido trecho para liberação ao tráfego, em regime de comissionamento, promovido pela SUFER, apontou alguns casos pontuais de pendências de atendimento às condições mínimas previstas na Instrução de Serviço SUFER/ANTT nº 001 de 08/06/2018. Conforme bem destacado pela SUFER, no item 5.1 da Nota Técnica - ANTT 9534 (SEI nº 35613207), nesses casos pontuais referente, fundamentalmente, as condições das Passagens em Nível, provisórias e clandestinas, admite-se **"a liberação ao tráfego público ferroviário de cargas, em regime de comissionamento, apenas com ressalvas e restrições"**.

53. Para tanto, julgou prudente aquela Unidade Técnica, indicar as condições necessárias (ressalvas e restrições), que permita a circulação de trens de carga em regime de comissionamento nos trechos: Trecho 01 (Lotes SMV, TS01, TS02, EMT07) e Trecho 2 (Lotes EMT03.1, EMT04, EMT05, EMT06, MVP01, MVP02, MVP03) da ferrovia Transnordestina. Aqui repiso, novamente pela relevância que são, quais foram essas **ressalvas e restrições**, propostas pela SUFER:

a) O tráfego de trens deverá ser feito inicialmente em regime especial de comissionamento, devendo ser cumpridas as restrições operacionais necessárias, até que esteja o trecho em condições de tráfego em regime de operação normal, o que, conforme estabelecido na Instrução de Serviço SUFER/ANTT nº 001 de 08/06/2018, só poderá ocorrer mediante manifestação favorável da SUFER/ANTT;

b) Necessário envio do Relatório da última inspeção em trilhos com ultrassom realizada no trecho em referência;

c) A concessionária deverá operar em **velocidades restritas, não superiores a 60% da VMA de projeto da ferrovia, nos quilômetros onde foram identificadas as pendências relacionadas na Nota Técnica - ANTT 9534 (SEI 35613207)**, ficando obrigada a apresentar, em até 10 (dez) dias após a publicação da autorização de tráfego em regime de comissionamento, as VMAs restritas a serem adotadas em cada km, considerando os critérios de segurança e operação da concessionária, para avaliação da ANTT;

d) As retiradas das restrições dependem de apresentação de relatório de andamento das intervenções;

e) Sempre que a concessionária pretender promover algum aumento da velocidade máxima de operação, seja durante ou após o cumprimento do período necessário ao comissionamento, deverão ser previamente submetidos à análise da ANTT novos relatórios e gráficos relativos a inspeção de geometria da via, juntamente com a memória de cálculo justificando as novas velocidades a serem implantadas e laudos assinados por seus responsáveis técnicos, além de outros documentos que a concessionária julgar necessários para comprovar que os parâmetros da via estão compatíveis com a velocidade pretendida;

f) Todos os trens que circularão pela nova rota deverão ser conduzidos por maquinistas devidamente treinados especificamente para o trecho em questão;

g) Deverá a concessionária providenciar, durante o período de comissionamento, o acompanhamento por um representante líder da área de Manutenção da Via Permanente, a fim de monitorar o comportamento da composição e identificar eventuais problemas que possam surgir na via em teste;

h) Fica proibida a realização de manobras, cruzamentos e estacionamento de composições no Pátio de Jati/CE (km 42+500 do SMV), enquanto não concluída a obra de implantação de travessia em desnível no local (PIR - passagem inferior restrita) e eliminação da passagem em nível provisória existente;

i) A concessionária deverá dar ampla divulgação nas mídias locais dos municípios atravessados pela ferrovia sobre o início do tráfego de trens, enfatizando as questões de segurança na operação ferroviária, em especial os cuidados em cruzamentos em nível; e

j) Considerando o Art. 5º da Instrução de Serviço SUFER/ANTT nº 001 de 08/06/2018, que estabelece que a autorização para a abertura ao tráfego em regime de operação normal dependerá, além da solução de todas as pendências apontadas pela fiscalização, da conclusão da execução do trecho, do cumprimento das exigências normativas específicas da ANTT referentes à execução de obras de engenharia na concessão e de manifestação favorável da SUFER quanto à adequação do trecho ao tráfego proposto, deverá a concessionária, ao final do período necessário ao regime de comissionamento, submeter à análise da ANTT toda a documentação necessária à comprovação destas condições, inclusive da conclusão das pendências relativas ao Anexo da referida Instrução de Serviço.

54. Desta feita, as medidas apontadas pela SUFER, irão constar no ato a ser deliberado pela Diretoria Colegiada para liberação ao tráfego em regime de comissionamento.

55. Entendo que as medidas propostas pela SUFER são prudentes e tecnicamente adequadas, assim como alinhadas com as melhores práticas de segurança ferroviária, conforme será mostrado a seguir. As referidas medidas propostas buscam conciliar a necessidade de iniciar as operações ferroviárias (e, com isso, o retorno do investimento e o desenvolvimento logístico para a região Nordeste), sem deixar de priorizar os aspectos da segurança operacional e das comunidades junto a linha férrea. O conjunto de restrições e ressalvas cria um procedimento claro e objetivo para a transição de um trecho recém-construído

para uma operação comercial plena da ferrovia. Trazendo no seu bojo a seguinte lógica: permitir a operação de forma controlada e monitorada pela ANTT para testar a infraestrutura em condições reais, antes de autorizar sua capacidade máxima, que se dará com a plena Velocidade Máxima Autorizada (VMA). Três dimensões principais foram observadas pela SUFER para permitir de forma segura essa abertura gradual do tráfego de trens nesse trecho ferroviário:

Segurança Operacional

- a) **Regime de Comissionamento e Velocidade Reduzida (60% da VMA):** Esta é a medida de segurança mais crítica e fundamental. Um trecho ferroviário novo precisa de um período de "acomodação". O lastro, os dormentes e o solo podem assentar sob o peso dinâmico dos trens. Limitar a velocidade reduz os esforços exercidos sobre a via pela passagem da composição ferroviária, minimizando o risco de descarrilamento ou danos à infraestrutura enquanto se identificam e corrigem as "pendências" apontadas na Nota Técnica - ANTT 9534 (SEI nº 35613207). A exigência de apresentar as VMA's restritas por quilômetro induz a concessionária a fazer uma análise de risco detalhada para cada ponto específico, e assim permite a correção dos problemas apontados pela fiscalização.
- b) **Maquinistas Treinados Especificamente para o Trecho:** Medida essencial para uma operação segura. Cada trecho ferroviário tem suas particularidades (rampas, curvas, visibilidade, localização de sinais). O treinamento específico garante que os maquinistas conheçam os desafios da nova rota e estejam preparados para as restrições impostas durante o comissionamento.
- c) **Acompanhamento por Líder de Manutenção:** Medida proativa e inteligente. Ter um especialista em via permanente a bordo ou acompanhando as primeiras viagens permite a identificação visual e imediata de comportamentos anormais da via sob carga, como vibrações excessivas, movimentação do lastro ou qualquer outro problema que sensores ou inspeções estáticas não captariam.
- d) **Proibição de Manobras no Pátio de Jati/CE:** Uma restrição pontual acertadamente apontada pela SUFER. Cruzamentos e manobras são operações complexas que aumentam o risco de colisões. Proibir essas atividades em um local onde existem obras de infraestrutura (viaduto/passagem inferior) e que ainda não estão concluídas é uma decisão adequada para prevenir acidentes graves.

Monitoramento, Reporte e Liberação Gradual

- e) **Exigência de Relatórios (Ultrassom, Geometria da Via, etc.):** A SUFER irá promover toda a fiscalização baseada em evidências e dados fornecidos pela Concessionária, como é de rotina em suas fiscalizações. O relatório de ultrassom é um importante instrumento que visa detectar defeitos internos nos trilhos que não são visíveis a olho nu. Os relatórios de geometria da via, exigidos para qualquer aumento de velocidade, permitirá comprovar que os trilhos assentados está devidamente alinhados, nivelados e seguro para suportar velocidades maiores. Todas essas informações geradas pela própria concessionária, tem o condão de transferir o ônus da prova relativo as adequadas condições da via permanente ferroviária para a concessionária, que deve demonstrar tecnicamente a segurança de suas operações e da via férrea, sem perder de vista as avaliações técnicas da fiscalização da SUFER dos resultados desses relatórios.
- f) **Vinculação à Instrução de Serviço SUFER/ANTT nº 001/2018:** A SUFER está fundamentando todas as suas ações em um procedimento normativo já estabelecido. Isso confere legalidade, transparência e previsibilidade ao processo. Fica claro para a concessionária que as exigências não são arbitrárias, mas sim o cumprimento de um regulamento que define o caminho natural para a "operação normal" no futuro, sem restrições e ressalvas.

Segurança Pública e Comunitária

- g) **Divulgação nas Mídias Locais:** Medida de grande importância social. Comunidades existentes ou que se estabeleceram ao longo da ferrovia que encontrava-se, ainda em construção, não estão acostumadas com a passagem de trens. A campanha de divulgação é fundamental para alertar a população sobre os novos riscos, especialmente em cruzamentos de nível, prevenindo atropelamentos e acidentes com veículos.

56. Em resumo, a proposta indicada pela SUFER, em especial as ressalvas e restrições recomendadas, visam: (i) reduzir o risco intrínseco as operações de ferrovias em trechos recém construídos (limitando as velocidades e realizando as operações assistidas cominado com uma fiscalização mais próxima por parte da ANTT); (ii) ampliar a capacidade de resposta (com maquinistas treinados e supervisão de manutenção); (iii) implementar medidas de monitoramento rigoroso (baseado em inspeções e relatórios técnicos); e (iv) Informar a comunidade para mitigar riscos externos.

57. Por fim asseverou a SUFER que, considerando o caráter rotineiro da presente matéria, devidamente regulamentada por meio do §1º do Art. 3º do Regulamento dos Transportes Ferroviários – RTF, aprovado pelo Decreto nº 1.832, de 04/03/1996, e da Instrução de Serviço SUFER/ANTT nº 001, de 08 de julho de 2018, bem como a ausência de questões jurídicas a serem dirimidas, **entendeu aquela Unidade Técnica pela desnecessidade de consulta jurídica à Procuradoria Federal junto à ANTT.** O referido entendimento de que se trata de matéria eminentemente técnica, compartilho integralmente, e, portanto, meu entendimento é de que mostra-se despendicienda o pronunciamento da Procuradoria Federal da ANTT.

58. Ademais, informa a SUFER que conforme solicitação de urgência por parte da Casa Civil da Presidência da República, bem como tratativas recentes entre a empresa e a SUFER, existe o interesse imediato da Concessionária em iniciar as operações, o que se mostra benéfico ao interesse público. Opinião que também me alinho, na medida em que se está entregando nesse momento para a região do Nordeste, uma importante e relevante infraestrutura ferroviária, que tem o condão de mudar e transformar a logística regional, especialmente ferroviária, tão carente de projetos estruturantes dessa natureza.

59. Assim é de extrema importância e relevância, não apenas para a logística nacional, mas fundamentalmente para aquela região do Nordeste, que inicie as operações de transporte ferroviário de cargas nos trechos da malha construída pela Transnordestina, de forma a capacitar aquela região de um transporte ferroviário eficiente e moderno, capaz de agilizar e desenvolver a economia regional.

60. Dessa forma, entendo que, conforme bem asseverado pela Unidade Técnica, o presente processo reúne as condições para a deliberação por parte da Diretoria Colegiada no sentido de autorizar a abertura do tráfego público ferroviário de cargas, em regime de comissionamento, do trecho compreendido entre os lotes do segmento Eliseu Martins/PI - Trindade/PE (EMT 03.1 a 07), do segmento Trindade/PE - Salgueiro/PE (TS), do segmento Salgueiro/PE - Missão Velha/CE (SMV) e do segmento Missão Velha/CE - Porto do Pecém/CE (MVP 01 a 03), da malha em construção pela concessionária Transnordestina Logística S/A - TLISA., com as ressalvas e restrições apontadas na Nota Técnica - ANTT 9534 (SEI nº 35613207).

61. É esse o meu VOTO.

PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO

62. Assim sendo, diante de todo o exposto no presente VOTO, proponho que a Diretoria Colegiada delibere no sentido de autorizar a abertura do tráfego público ferroviário de cargas, em regime de comissionamento, do trecho compreendido entre os lotes do segmento Eliseu Martins/PI - Trindade/PE (EMT 03.1 a 07), do segmento Trindade/PE - Salgueiro/PE (TS), do segmento Salgueiro/PE - Missão Velha/CE (SMV) e do segmento Missão Velha/CE - Porto do Pecém/CE (MVP 01 a 03), da malha em construção pela concessionária Transnordestina Logística S/A - TLISA., com as ressalvas e restrições apontadas na Nota Técnica - ANTT 9534 (SEI nº 35613207), e nos termos do presente VOTO e Minuta de Deliberação (SEI nº 36247501).

(assinado eletronicamente)

LUCAS ASFOR ROCHA LIMA

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **LUCAS ASFOR ROCHA LIMA**, Diretor, em 08/10/2025, às 18:23, 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 **36247370** e o código CRC **D81DCAFB**.

Referência: Processo nº 50505.050381/2025-21

SEI nº 36247370

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 - Telefone Sede: 61 3410-1000 Ouvidoria ANTT: 166

CEP 70200-003 Brasília/DF - www.antt.gov.br