



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DLA

Referência: 50500.387216/2023-19

Interessado: RUMO MALHA CENTRAL S.A. (RMC) e FERROVIA NORTE SUL S.A (FNS)

Objeto: Recurso Administrativo

1. **DO OBJETO**

1. Trata o presente processo do Recurso Administrativo (31917814) interposto pela Rumo Malha Central S.A. -“RMC” ou “Subconcessionária” (SEI nº 31917814), subconcessionária da Ferrovia Norte-Sul Tramo Central - FNSTC, contra o disposto na DECISÃO SUFER Nº 64, DE 09/04/2025 (SEI nº 31160960), bem como das Contrarrazões ao Recurso da RMC interposto pela Ferrovia Norte-Sul Tramo Norte (FNSTN) (32541068).

2. A referida Decisão SUFER tratou da controvérsia atinente à diferença de entendimento quanto à capacidade de transporte de carga em tonelada por eixo da Ferrovia Norte-Sul Tramo Central (FNSTC), entre a Rumo Malha Central S.A. (RMC), operadora da subconcessão, e a VLI Multimodal S.A. (VLI), operadora da subconcessão Ferrovia Norte-Sul Tramo Norte (FNSTN), visando subsidiar o estabelecimento de Contrato Operacional Específico (COE) entre as subconcessionárias.

2. **BREVE RESUMO DO TEMA**

3. A FNSTN e a RMC divergem quanto ao parâmetro técnico de carga por eixo aplicável ao trecho subconcedido da FNSTC, administrado pela RMC.

4. O Contrato de Subconcessão da RMC, conforme seu Caderno de Obrigações, menciona a capacidade de 30 toneladas por eixo como limite para conservação dos dormentes.

5. A FNSTN sustenta que o projeto e a modelagem licitatória da subconcessão da FNSTC, adotou a métrica de 32,5 toneladas por eixo, conforme estudos de viabilidade e documentação técnica da Infra S.A.

6. Alega também prejuízo na negociação do Contrato de Operações Específico (“COE”) com a RMC devido a recusa desta em anuir com as cláusulas do COE, em especial sobre a capacidade máxima no valor de 32,5 toneladas por eixo de vagão, padrão fixado considerando a característica construtiva da malha central da Ferrovia Norte Sul.

7. A FNSTN ingressou, em fevereiro de 2022, com pedido de arbitramento de conflitos perante a ANTT, em face da RMC, com fundamento no art. 14 da [Resolução nº 5.943, 1º de junho de 2021](#), com o objetivo de sanar todos os pontos de divergências na celebração do COE, considerando o rompimento súbito pela RMC de um amplo histórico de negociações, assunto que vem sendo tratado no Processo Administrativo nº 50500.010057/2022-78.

8. Em abril de 2025, a SUFER proferiu a Decisão nº 64/2025 (SEI nº 31160960), de 09/04/2025, primeiramente no âmbito do presente processo administrativo nº 50500.387216/2023-19, determinando que o contrato da RMC fosse alterado para refletir a capacidade de 32,5 t/eixo, por se tratar de erro material e sem necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro.

9. Noutro giro, em junho de 2025, no âmbito do Processo Administrativo nº 50500.010057/2022-78, a SUFER proferiu a Decisão nº 97/2025 (SEI nº 32504939), de 03/06/2025,

decidindo entre outras aspectos das controvérsias da lide, bem com ratificou a Decisão nº 64/2025.

10. Por fim, chegou ao conhecimento dessa Diretoria, no âmbito do Processo Administrativo nº 50500.042007/2025-01, Mandado de Segurança nº 1089801- 50-2025.4.01.3400, em trâmite perante a 4ª Vara Federal da Seção Judiciária do Distrito Federal, em que foi deferido pelo Juízo, o pedido de liminar interposto pela RMC para suspender os efeitos da Decisão SUFER nº 64/2025 e da Decisão SUFER nº 97/2025, até a apreciação definitiva do Recurso Administrativo interposto no processo administrativo nº 50500.387216/2023-19, devendo ser sobrestado o Processo ANTT nº 50500.010057/2022-78, até que seja apreciado e julgado o Recurso Administrativo interposto pela Impetrante nos autos do presente Processo Administrativo ANTT nº 50500.387216/2023-19. Em face desse liminar concedida, os efeitos dessas duas decisões proferidas pela SUFER estão suspensas. Esse assunto vem sendo cuidado pela Procuradoria Federal junto à ANTT.

11. Esse é um breve resumo do contexto em que esse processo nº 50500.387216/2023-19 encontra-se inserido e o reflexos da Decisão SUFER Nº 64/2025.

12. Passarei agora a relatar os fatos que desencadearam até a chegada na minha Diretoria do Recurso interposto pela RUMO MALHA CENTRAL S/A (RMC) e as Contrarrazões ao Recurso da Ferrovia Norte Sul S/A (VLI/FNS), em face da referida decisão da SUFER.

3. DOS FATOS

13. Os autos do presente Processo Administrativo ANTT nº 50500.387216/2023-19, origina-se com a iniciativa da Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário - SNTF, vinculada ao Ministério dos Transportes (MT), que encaminhou para a ANTT o Ofício nº 717/2023 (SEI nº 21114983), motivado pela Carta nº 175.VLIREG.23 (SEI nº 21114996) em que a FNSTN manifestava preocupação com a capacidade de suporte do trecho da Ferrovia Norte-Sul, subconcedida à Rumo Malha Central (Tramo Central), e seu potencial de impacto negativo para a logística brasileira, sendo sintetizado conforme transcrição:

[...]

Inicialmente, cumpre destacar que a FNS S.A. possui demanda projetada para operação de transporte ferroviário de grãos no fluxo oriundo da presente controvérsia e nos limites operacionais, da Ferrovia Norte-Sul Tramo Norte, em 32,5 toneladas por eixo, já em 2024. Contudo, referida demanda está represada haja vista a falta de aceite de transporte pela Subconcessionária, por força dessa pendência operacional e que está apresentada na arbitragem junto à Agência.

O fluxo projetado tem por origem o município de Gurupi (pátio de manobras da Rumo) e destino no Porto do Itaqui em São Luis/MA, sendo que o volume previamente consultado pelo cliente é de 70.000kt/mês e a serem transportados de fevereiro a abril.

Tecidas essas considerações, a VLI reitera os argumentos já apresentados que o suposto dimensionamento da ferrovia em 30 toneladas/eixo (ton/eixo) no caderno de obrigações do contrato assinado pela RUMO MALHA CENTRAL (RMC) não ocorreu nos termos que a RMC parece indicar.

[...]

14. O Departamento de Outorgas Ferroviárias da Secretaria Nacional de Transportes Ferroviários – DOUT/SNTF, após proceder ao exame da referida solicitação, emitiu a Nota Informativa nº 94/2023/CGOF-II-SNTF/DOUT-SNTF/SNTF (SEI nº 21115010) com anuência da Secretaria, a qual, sem prejuízo a seu inteiro teor, chegou ao seguinte termo:

[...]

3.1. A fim de evitar que a suposta incompatibilidade entre a previsão de capacidade de suporte da via em 32,5 toneladas por eixo no projeto de engenharia, enquanto a previsão constante no âmbito do contrato prever capacidade de suporte da via em 30 toneladas por eixo, especialmente no que diz respeito à integração do sistema ferroviário nacional, propomos que seja encaminhado à ANTT novo ofício, dando ciência quanto às informações apresentadas pela Infra S/A no âmbito do Despacho 348 (SUPER Nº 7232110) SUPRO-INFRA, bem como reiterando a solicitação contida no OFÍCIO Nº 158/2023/SNTF (SUPER Nº 7069541), de 12 de maio de 2023, no intuito da Agência avaliar quais medidas contratuais podem ser adotadas para uniformização do parâmetro acima exposto, quais impactos econômico-financeiros daí poderiam resultar e qual melhor momento para adoção destas medidas.

[...]

15. Em 02 de fevereiro de 2022, transcorridos mais de 03 (três) anos segundo alegado pela FNSTN, a Subconcessionária protocolou requerimento em face da RMC, dando início ao Processo Administrativo nº 50500.010057/2022-78, protocolando Reclamação Administrativa com Pedido de Instauração de Procedimento Arbitral (SEI nº 9866566), em virtude de assinatura do Contrato de Operações Especiais - COE, devido aos pontos controversos, dentre o quais, a súbita mudança por parte da RMC que passou a recusar a definição da capacidade máxima no valor de 32,5 toneladas por vagão.

16. No transcurso processo de arbitramento, a RMC apresentou manifestação, em 09 de março de 2022 (SEI nº 10345715), acerca dos pontos controversos apresentados pela FNSTN, argumentando a incapacidade de fixação do padrão trem-tipo com carga máxima superior a 30 toneladas por eixo de vagão no Tramo Central da Ferrovia Norte Sul, entre outros requerimentos.

17. Retomando ao contido no presente processo administrativo nº 50500.387216/2023-19, a SUFER após receber a resposta à solicitação da SNTF, que deu origem aos presentes autos, instou a Gerência de Projetos Ferroviários - GEPEF, para manifestar-se tecnicamente sobre o contido na documentação acostada pela SNTF, o que resultou na manifestação contida na Nota Técnica SEI Nº 3366/2024/CPINF/GEPEF/SUFER/DIR/ANTT (SEI nº 23083833), de 02/08/2024. Essa análise técnica da SUFER concluiu não haver necessidade de investimentos adicionais para habilitar a FNSTC para suportar carga por eixo de 32,5 toneladas, uma vez que tal limite foi observado em todas as etapas de sua concepção e registrou, contudo, ser prudente instar a subconcessionária RMC para que, observados os esclarecimentos constantes do presente documento, apresentasse as eventuais informações técnicas adicionais que dariam sustentação a necessidade de investimentos suplementares para que a FNSTC alcance a capacidade de suporte de carga de 32,5 toneladas por eixo.

18. Por sua vez, a Coordenação de Defesa da Concorrência, vinculada a Gerência de Regulação Ferroviária (CODEC/GEREF) desta SUFER, transcorrido mais de 8 (oito) meses após as conclusões constantes na Nota Técnica nº 3366/2024/CPINF/GEPEF/SUFER, emitiu a Nota Técnica SEI nº 3050/2025/CODEC/GEREF/SUFER/DIR/ANTT (SEI nº 31080133), de 09/04/2025, recomendando o acatamento da conclusão da Nota Técnica 3366/2024/CPINF/GEPEF/SUFER/DIR/ANTT (SEI nº 23083833), para determinar que a subconcessão do trecho sul da FNSTC, operada pela RUMO MALHA CENTRAL S.A., adotasse o parâmetro de 32,5 toneladas por eixo, não havendo necessidade de investimentos adicionais ou reequilíbrio econômico-financeiro decorrente, e ainda, considerando a constatação de "erro material" no texto do contrato da subconcessão do trecho sul da FNSTC, que se procedessem com os encaminhamentos necessários para a assinatura de termo aditivo ao contrato para correção do parâmetro da tonelagem, de 30 toneladas por eixo, para 32,5 toneladas por eixo.

19. Conforme descrito anteriormente, insta consignar que a controvérsia examinada nos presentes autos, dentre outros aspectos, já havia sido objeto de pedido de arbitramento, protocolado pela FNSTN (9866566), e vinha sendo tratado no bojo do processo nº 50500.010057/2022-78.

20. Após a Decisão nº 64/2025, nos autos do presente processo, a SUFER manifestou-se no processo nº 50500.010057/2022-78, fazendo consignar a Nota Técnica SEI Nº 4376/2025/CODEC/GEREF/SUFER/DIR/ANTT (SEI nº 32037900), de 29 de maio de 2025, emitida pela CODEC/GEREF. Essa Nota Técnica teceu a análise e considerações sobre as manifestações das partes apresentadas no mencionado processo nº 50500.010057/2022-78, e, por fim, propôs o encaminhamento de resolução da controvérsia ao Superintendente de Transporte Ferroviário, que por meio da Decisão SUFER nº 97, de 29 de maio de 2025 (SEI nº 32504939), deferindo o pedido para fixar o padrão de trem-tipo com carga máxima de 32,5 toneladas por eixo de vagão, relacionada à capacidade de suporte da Ferrovia Norte-Sul Tramo Central subconcedida à Rumo Malha Central - RMC S/A, ratificando assim a Decisão SUFER nº 64, de 8 de abril de 2025 (31160960), que havia sido proferida nos autos do presente processo, e declarando prejudicado o pedido subsidiário de fixar cronograma de readequação do trecho, segundo aquela decisão, diante da evidência da ausência de necessidade técnica de readequação da via para essa capacidade de carga.

21. Por fim a Decisão SUFER nº 64/2025, determinou também, que a GEREFE promovesse a tramitação de elaboração e assinatura de Termo Aditivo ao Contrato da Subconcessão da FNSTC, com a

finalidade de correção do erro material considerado, alterando o parâmetro de 30 toneladas por eixo para 32,5 toneladas por eixo.

22. Por sua vez, no âmbito do processo administrativo nº 50500.387216/2023-19, após proferir a Decisão SUFER nº 64/2025, a SUFER cientificou RMC e FNSTC sobre a referida decisão, por meio dos Ofícios (31482478 e 31485673), em 22 de abril de 2025. Após essa comunicação, as partes manifestaram-se por meio de Recurso Administrativo pela RMC (31917814) e as Contrarrazões ao Recurso Administrativo pela FNSTN (32541068).

23. Ao final da instrução processual, a SUFER manifestou-se por meio do Despacho de Instrução (SEI nº 34622166), contendo: Nota Técnica - ANTT 8338 (SEI nº 34654367), Minuta de Deliberação (SEI nº 34622134) e Relatório à Diretoria 406 (SEI nº 34622110).

24. Por fim, o processo em tela foi distribuído à minha relatoria, conforme Certidão de Distribuição (SEI nº 34720034), a fim de ser deliberado em Reunião da Diretoria Colegiada.

25. Visando esclarecer alguns pontos referentes ao presente lide, promovi um Despacho (SEI nº 35461715), para que a SUFER prestasse esclarecimentos quanto ao cumprimento prático dos princípios do contraditório e da ampla defesa no presente processo administrativo.

26. Em resposta a SUFER encaminhou a Nota Técnica 9454 (SEI nº 35575347) informou que *"consideram-se prestados os esclarecimentos requeridos e, por conseguinte, resta demonstrado que foram amplamente assegurados o princípio do contraditório e da ampla defesa no referido processo de arbitramento em curso"*.

27. Complementarmente, foi encaminhado pela SUFER a Nota Técnica 9470 (SEI nº 35599613), em resposta ao Despacho (SEI nº 35575347), em que SUFER havia solicitado à Gerência de Projetos Ferroviários a *"manifestação técnica acerca da capacidade para adoção do parâmetro de 32,5 toneladas por eixo para a subconcessão do trecho sul da Ferrovia Norte-Sul – Trecho Central se dê no melhor prazo possível"*.

28. Na referida Nota Técnica 9470 (SEI nº 35599613), a GEPEF concluiu pela *"improcedência dos fundamentos técnicos trazidos pelo Recurso Administrativo da Rumo Malha Central S.A."*.

29. No dia 04 de novembro de 2025 o presente processo foi incluído na pauta da 257ª Reunião Deliberativa Eletrônica - RDE, a ser realizada no período de 10 a 14 de novembro de 2025, mediante lançamento no SEI JULGAR, por meio do Despacho DLA (SEI nº 37056625) a Secretaria Geral - SEGER foi comunicada da inclusão.

30. No dia 05 de novembro de 2025, a SEGER encaminhou o Despacho (SEI nº 37128248), acompanhado do E-mail Sustentação Oral (SEI nº 37128010), por parte da RMC. Além disso a SEGER sugeriu que *"o processo seja pautado para a 1.021ª Reunião de Diretoria Pública, a ser realizada em 19 de novembro de 2025, às 14h30."*

31. Ato contínuo inclui o presente processo na pauta da 1.021ª RDP, conforme Despacho (SEI nº 37205841), a ser realizada no dia 19/11/2025.

32. Por meio do Despacho (SEI nº 37309410), a SEGER encaminhou os Memoriais da RMC (SEI nº 37309373), que acompanhará a sustentação oral requerida pela Concessionária RMC. O referido documento, não trouxe nenhum fato novo que alterasse o contido no presente VOTO e minha convicção sobre o assunto. Noutro giro, por meio do Despacho (SEI nº 37357933), a SEGER encaminhou os Memoriais da FNS (SEI nº 37357896), que acompanhará a sustentação oral requerida pela Concessionária FNS. O referido documento, não trouxe nenhum fato novo que alterasse o contido no presente VOTO e minha convicção sobre o assunto.

33. São esses os fatos, que passo a seguir a analisar, com vistas a proferir meu VOTO.

4. DA ANÁLISE PROCESSUAL

34. Antes de adentrar ao meu VOTO, farei uma breve descrição do Recurso Administrativo (31917814) apresentado pela RMC contra a Decisão SUFER nº 64/2025, em seguida as Contrarrazões ao

Recurso Administrativo (32541068), apresentadas pela FNSTN, e ao final, auscultei os subsídios oferecidos pela Unidade Técnica, para então proferir meu VOTO.

RECURSO DA RMC

35. A defesa da RMC baseia-se em quatro pontos principais, argumentando que a Decisão da SUFER deve ser reavaliada, pelas seguintes razões:

a) **Ausência de Contraditório e Ampla Defesa:** A RMC não foi envolvida no processo administrativo que levou à decisão, resultando em uma "decisão surpresa". Embora a Nota Técnica 3366/2024/CPINF/GEPEF/SUFER/DIR/ANTT (SEI nº 23083833), tivesse recomendado que a RMC fosse consultada para fornecer informações técnicas adicionais que sustentam a necessidade de investimentos suplementares para que a FNSTC alcance a capacidade de suporte de carga de 32,5 toneladas por eixo, essa recomendação não foi seguida.

b) **Confiança Legítima:** A RMC alega que discussões anteriores sobre o tema estavam ocorrendo em outro processo administrativo, chamado de "Pedido de Arbitramento". A empresa tinha a expectativa legítima de que a questão seria tratada naquele ambiente de diálogo, qual seja, no bojo do processo nº 50500.010057/2022-78, onde suas posições já haviam sido apresentadas.

c) **Ausência de Erro Material:** O recurso contesta a alegação da ANTT de que a especificação contratual de 30 toneladas por eixo seria um "erro material". A RMC argumenta que o "Caderno de Obrigações" estabelece os parâmetros técnicos para os dormentes limitados a 30 toneladas por eixo. Qualquer alteração, portanto, não pode ser considerada um mero erro material e deve ser analisada sob a cláusula de alocação de riscos do contrato de subconcessão, que exige uma avaliação prévia dos impactos econômico-financeiros.

d) **Impactos Operacionais e Econômicos:** A RMC afirma que a adequação da capacidade de carga exigiria investimentos adicionais que não estavam previstos no contrato de subconcessão. Esses investimentos não programados impactariam a equação econômico-financeira do contrato, o que, por sua vez, poderia resultar na inviabilidade dos investimentos previstos ou na majoração de tarifas.

36. Com base nos argumentos acima, a Rumo faz dois pedidos principais:

a) O presente Recurso seja conhecido e provido, com a anulação da Decisão, e que eventuais manifestações da ANTT sobre o objeto em questão se deem exclusivamente nos autos do Pedido de Arbitramento em curso (Processo Administrativo nº 50500.010057/2022-78), tendo em vista que referido processo é anterior ao presente, tem conexão de objeto com este processo e, portanto, pelas normas aplicáveis, boa prática processual e respeito à confiança legítima da Rumo, que faz parte dele, deve concentrar todas as discussões sobre o tema;

b) Subsidiariamente, caso não seja anulada a Decisão, nos termos do item "a" acima, se atribua efeito suspensivo à Decisão até que ANTT e Rumo discutam os impactos (inclusive econômico-financeiros) da alteração unilateral do Caderno de Obrigações, por iniciativa da ANTT, cujo risco é alocado ao Poder Concedente pelo contrato de subconcessão, diante do risco de dano de difícil ou incerta reparação, nos termos do art. 61, parágrafo único, da Lei nº 9.784/1999, determinando-se, nesse sentido, que: (i) sejam obstados os atos de celebração de termo aditivo destinados à correção do suposto erro material apontado pela ANTT; e (ii) seja suspensa qualquer obrigação imediata da Rumo em relação ao tema.

CONTRARRAZÕES DO RECURSO ADMINISTRATIVO DA RMC

37. A contrarrazões apresentada pela Ferrovia Norte Sul S.A. (FNSTN) em resposta a um recurso administrativo interposto pela Rumo Malha Central S.A. (RMC). O recurso da RMC é contra a Decisão SUFER nº 64, de 8 de abril de 2025, que determinou que a RMC adote o parâmetro de 32,5 toneladas por eixo em sua subconcessão, sem a necessidade de investimentos adicionais ou reequilíbrio financeiro.

38. A FNSTN pede que o recurso da RMC não seja aceito por ter sido protocolado fora do prazo legal. A Decisão SUFER nº 64/2025 foi publicada em 8 de abril de 2025, e a ANTT prorrogou o prazo para recurso da RMC até 2 de maio de 2025. No entanto, a RMC só apresentou o recurso em 6 de maio de 2025.

39. A FNS também argumenta no mérito, refutando os quatro pontos principais levantados pela RMC em seu recurso:

a) **Devido Processo Legal:** A FNS contesta a alegação da RMC de que não teve a oportunidade de se manifestar antes da decisão. O documento afirma que a Decisão SUFER nº 64/2025 foi o resultado de um processo de arbitragem iniciado em fevereiro de 2022, no qual a RMC teve diversas oportunidades para se manifestar sobre a capacidade de carga da via. A FNS alega que o tema foi amplamente debatido ao longo de três anos e que a decisão não foi "surpresa".

b) **Segurança Jurídica:** A FNS argumenta que a Decisão SUFER nº 64/2025, na verdade, aumenta a segurança jurídica, alinhando o contrato de subconcessão com as políticas públicas do setor. O Ministério dos Transportes, após analisar os estudos de viabilidade do projeto, determinou que o parâmetro de 32,5 toneladas por eixo é o correto para a Malha Central. A ANTT, ao proferir sua decisão, atuou em consonância com essa diretriz, cumprindo sua função de zelar pela correta execução contratual e pela política de integração ferroviária.

c) **Erro Material no Contrato:** A FNS defende que a especificação de 30 toneladas por eixo no Caderno de Obrigações da RMC é um erro material. Os estudos de viabilidade originais e os projetos que subsidiaram o processo de licitação sempre consideraram a capacidade de 32,5 toneladas por eixo. A FNS explica que a referência a 30 toneladas se baseava em uma instrução antiga da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) sobre a conservação de dormentes, e não sobre a capacidade da via.

d) **Ausência de Justificativa Técnica ou Econômica da RMC:** A FNS rebate o argumento da RMC de que adotar o padrão de 32,5 toneladas por eixo seria economicamente ineficiente. O documento cita contratos operacionais anteriores com a VALEC, que já utilizavam o padrão de 32,5 toneladas. A FNS também argumenta que manter padrões técnicos diferentes em trechos interligados da Ferrovia Norte Sul é um gargalo logístico, aumentando custos, tempo de viagem e prejudicando a integração da malha ferroviária nacional.

40. Com base nos argumentos acima, a FNSTC faz dois pedidos principais:

a) O não conhecimento do Recurso Administrativo interposto pela Rumo Malha Central S.A por manifesta intempestividade, diante da interposição fora do prazo legal;

b) Subsidiariamente, no mérito, o desprovemento integral do Recurso Administrativo, com a consequente manutenção da Decisão SUFER nº. 64/2025.

DA ANÁLISE DO RECURSO DA RMC E DAS CONTRARAZÕES DA FNSTN

Tempestividade

41. Sobre a questão da tempestividade do Recurso Administrativo da RMC, trago aqui em meu voto as informações carreadas pela própria SUFER, no qual informou por meio do item 4.1 da NOTA TÉCNICA SEI nº 8338/2025 (SEI nº 34654367) que, "*considerando o OFÍCIO SEI Nº*

13471/2025/CODEC/GEREF/SUFER/DIR-ANTT (SEI nº 31485673), enviado à RMC, com data de 22 de abril de 2025, que concedeu dilação de prazo de 10 (dez) dias para apresentação de recurso administrativo e a data de protocolo do recurso apresentado pela RMC (31819179), ou seja, dia 02 de maio de 2025, conforme consta do histórico do processo 50500.023351/2025-92, pelo artigo nº 59 da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999 o recurso é tempestivo".

42. Assim, conforme manifestação da própria Unidade Técnica que instrui o presente processo, a representação processual também se encontra adequada, satisfazendo, assim, os requisitos de admissibilidade da peça recursal apresentada pela RMC.

43. Diante da constatação fática constante nos autos do presente processo, e, inclusive atestado pela Unidade Técnica, entendo que há tempestividade quanto a análise do Recurso da RMC.

Da análise do Recurso Administrativo

44. O Recurso Administrativo da RMC é constituído de dois pedidos

a) O presente Recurso seja conhecido e provido, com a anulação da Decisão, e que eventuais manifestações da ANTT sobre o objeto em questão se deem exclusivamente nos autos do Pedido de Arbitramento em curso (Processo Administrativo nº 50500.010057/2022-78), tendo em vista que referido processo é anterior ao presente, tem conexão de objeto com este processo e, portanto, pelas normas aplicáveis, boa prática processual e respeito à confiança legítima da Rumo, que faz parte dele, deve concentrar todas as discussões sobre o tema;

b) Subsidiariamente, caso não seja anulada a Decisão, nos termos do item "a" acima, se atribua efeito suspensivo à Decisão até que ANTT e Rumo discutam os impactos (inclusive econômico-financeiros) da alteração unilateral do Caderno de Obrigações, por iniciativa da ANTT, cujo risco é alocado ao Poder Concedente pelo contrato de subconcessão, diante do risco de dano de difícil ou incerta reparação, nos termos do art. 61, parágrafo único, da Lei nº 9.784/1999, determinando-se, nesse sentido, que: (i) sejam obstados os atos de celebração de termo aditivo destinados à correção do suposto erro material apontado pela ANTT; e (ii) seja suspensa qualquer obrigação imediata da Rumo em relação ao tema.

45. Para a análise do recurso, o meu VOTO tratou as alegações sob a ótica de três dimensões: (i) **processual**; (ii) **técnica**; e (iii) **econômico-financeira**. O item a) do Recurso, foi tratado na dimensão processual. Já o item b) foi tratado nas dimensões técnicas e econômico-financeira. Passo a seguir a tratar cada um dos pedidos, segundo essas dimensões.

A - Análise do item a) do Recurso da RMC: "O presente Recurso seja conhecido e provido, com a anulação da Decisão, e que eventuais manifestações da ANTT sobre o objeto em questão se deem exclusivamente nos autos do Pedido de Arbitramento em curso (Processo Administrativo nº 50500.010057/2022-78), tendo em vista que referido processo é anterior ao presente, tem conexão de objeto com este processo e, portanto, pelas normas aplicáveis, boa prática processual e respeito à confiança legítima da Rumo, que faz parte dele, deve concentrar todas as discussões sobre o tema."

46. Auscultando o presente processo administrativo que culminou na Decisão SUFER nº 64/2025, é importante trazer à baila algumas constatações percebidas ao longo da instrução processual que culminou na decisão SUFER recorrida.

47. Conforme bem asseverou a SUFER em sua Nota Técnica 8338/2025 (SEI nº 34654367), o presente processo tem início com a iniciativa da Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário - SNTF, vinculado ao Ministério dos Transportes (MT), que apresentou Ofício nº 717/2023 (SEI nº 21114983) motivado pela Carta nº 175.VLIREG.23 (SEI nº 21114996), que manifestou preocupação com a capacidade

de suporte da Ferrovia Norte-Sul, subconcedida à Rumo Malha Central (Tramo Central), e seu potencial de impacto negativo para a logística brasileira.

48. Tendo sido provocada pela SNTF, que havia trazido aos autos diversos documentos para análise da ANTT acerca da questão da capacidade de carga da Ferrovia Norte Sul, a SUFER, de forma diligente, procurou avaliar sob a ótica eminentemente técnica *"os eventuais investimentos que seriam necessários para alterar a obrigação contratual referente à tonelagem da ferrovia em comento, de 30 para 32,5 ton/eixo, bem como os efeitos concretos com a repercussão das obras necessárias para alcançar o desiderato"*.

49. A avaliação do tema, capacidade de suporte carga da Ferrovia Norte Sul, ocorreu por meio da Nota Técnica 3366/2024/CPINF/GEPEF/SUFER/DIR/ANTT (SEI nº 23083833), que de forma conclusiva, manifestou-se nos seguintes termos:

6.1. Ante todo o exposto, a análise técnica feita neste documento permite concluir não haver necessidade de investimentos adicionais para habilitar a FNSTC para suportar carga por eixo de 32,5 toneladas, uma vez que tal limite foi observado em todas as etapas de sua concepção.

6.2. Entendemos, contudo, ser prudente instar a subconcessionária RMC para que, observados os esclarecimentos constantes do presente documento, apresente as eventuais informações técnicas adicionais que sustentam a necessidade de investimentos suplementares para que a FNSTC alcance a capacidade de suporte de carga de 32,5 toneladas por eixo.

50. Ao se auscultar os autos entre a Nota Técnica nº 3366/2024 e a Decisão SUFER nº 64/2025, a SUFER fundamentou a sua decisão de seguir com a decisão conforme consta dos itens 4.5 a 4.7 da Nota Técnica nº 3050/2025, o qual transcrevo abaixo.

4.5. Esta CODEC/GEREF entende que a manifestação técnica exarada pela GEPEF no âmbito da Nota Técnica nº 3366/2024 **apresenta robustez nos argumentos apresentados que culminaram nas conclusões apontadas nos itens 3.8 e 3.9 acima**, pois demonstra aquela gerência, com a análise detalhada dos documentos técnicos que parametrizaram o processo licitatório decorrente do Edital de subconcessão nº 02/2018, que sempre considerou o padrão de 32,5 toneladas/eixo como parâmetro pensado para a concessão de toda a extensão da Ferrovia Norte-Sul, com muitos estudos que corroboram a adoção dessa tonelagem.

4.6. Deve-se atentar ainda que **não se encontra justificativa técnica fundamentada nos autos sobre a decisão de se adotar, no âmbito do contrato, o valor de 30 toneladas/eixo, que contradiz a toda consideração técnica dos estudos que subsidiaram o processo licitatório, devendo considerar a possibilidade de ocorrência de erro material no contrato**. Deduz-se esse entendimento, pois essa contradição ameaça a própria política nacional pois rompe com a lógica da integração operacional do sistema que, conforme manifestado pela Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário, *"a manutenção de trechos com capacidades distintas poderia impactar de maneira negativa a integração do sistema ferroviário nacional, com reflexos econômicos nos valores de frete e repercutindo até mesmo em futuros contratos esperados por esta Pasta."* (16825273).

4.7. Diante disso, **considerando haver robustez nos argumentos apresentados pela GEPEF, unidade técnica para a emissão do competente e mais apropriado posicionamento sobre a questão, entende-se que esta GEREFE, em harmonia técnica de entendimento dentro da SUFER e da própria ANTT**, deve acatar sem ressalvas a manifestação técnica contida na NT 3366/2024/CPINF/GEPEF/SUFER/DIR/ANTT (23083833).

51. Do contido na Nota Técnica nº 3050/2025, e em especial das passagens transcritas acima, resultou na Decisão SUFER nº 64/2025. O que se percebe nos autos, é que a tomada de uma decisão específica (capacidade de suporte de carga) proferida no âmbito do presente processo nº 50500.387216/2023-19, ocorreu de forma apartada, do processo administrativo nº 50500.010057/2022-78, ambiente processual em que todas matérias eram discutidas, inclusive o tema capacidade de suporte de carga.

52. Nesse ponto é importante trazer a presente discussão o contido no art. 3º da Lei nº 9.874/1999, que é claro acerca dos direitos dos administrados que venham a ser atingidos por uma decisão da Administração Pública, especialmente quanto ao acesso ao processo em que são tratados os assuntos de seu interesse. Nesse sentido a Lei assegura aos administrados, o direito de formular alegações e apresentar suas manifestações antes que a autoridade competente profira a sua Decisão. Esses direitos são importantes como forma de garantia dos princípios da ampla defesa e do contraditório. Aparentemente, não foi isso que se viu nos autos.

53. Conforme Carta Decisão 64/2025 (SEI nº 31413388) protocolada pela RMC, informou que a ciência do presente processo pela Subconcessionária somente ocorreu, com a decisão tendo sido proferida e publicada no D.O.U, segundo a RMC, *"em face do monitoramento próprio de publicações no Diário Oficial da União, não tendo esta subconcessionária sido intimada, a qualquer tempo, a se manifestar nos autos, tampouco informada previamente sobre a existência da discussão específica travada no Processo Administrativo nº 50500.387216/2023-19"*.

54. Como já informado, a primeira Decisão SUFER sobre a lide envolvendo a RMC e FNSTN, ocorreu no âmbito do presente processo administrativo nº 50500.387216/2023-19, Decisão nº 64/2025, que ora estou relatando, entretanto toda a discussão, documentações e manifestações acostadas pelas partes, vinham sendo discutidas no âmbito do processo administrativo nº 50500.010057/2022-78.

55. Assim, diante dos fatos trazidos no âmbito desse processo e conforme pode-se constatar auscultando toda a documentação acostada nos autos do presente processo, até esse momento, em meu entendimento, a questão do contraditório e ampla defesa precisava ser melhor esclarecida por parte da SUFER, para que eu pudesse proferir o meu Voto. É exatamente nesse sentido, com vistas a esclarecer esse ponto fulcral do recurso interposto pela RMC, que promovi diligência a SUFER, por meio do Despacho (SEI nº 35461715), no qual solicitei aquela Unidade Técnica que prestasse *"esclarecimentos quanto ao cumprimento prático dos princípios do contraditório e da ampla defesa no presente processo administrativo"*.

56. A resposta a essa minha diligência ocorreu por meio da Nota Técnica 9454 (SEI nº 35575347), tendo assim se manifestado aquela Unidade Técnica, em apertada síntese.

a) O processo nº 50500.387216/2023-19 teve origem no Ofício nº 717/2023/SNTF, da Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário do Ministério dos Transportes (MT), que manifestou preocupação com a capacidade de suporte da Ferrovia Norte-Sul – Tramo Central (FNSTC), operada pela Rumo Malha Central S.A. (RMC), e seus possíveis impactos sobre a logística nacional.

b) Contudo, a controvérsia em questão já vinha sendo tratada desde fevereiro de 2022 no processo nº 50500.010057/2022-78, quando a Ferrovia Norte-Sul S.A. (FNS) apresentou Reclamação Administrativa com Pedido de Arbitramento contra a RMC, devido a pontos controversos, dentre eles a súbita mudança por parte da RMC que passou a recusar a definição da capacidade máxima no valor de 32,5 toneladas por vagão.

c) As análises técnicas realizadas pela CPINF/GEPEF e CODEC/GEREF, unidades técnicas da SUFER, foram consubstanciadas respectivamente pelas Notas Técnicas nº 3366/2024 e 3050/2025, bem como os estudos da INFRA S/A, Empresa Pública Federal responsável pelo projeto da ferrovia Norte Sul. Em sua manifestação técnica, a INFRA S/A confirmou que o projeto de engenharia da ferrovia foi dimensionado para 32,5 toneladas por eixo. Assim, segundo informado pela SUFER, não haveria necessidade de investimentos adicionais ou reequilíbrio econômico-financeiro. Esse conjunto de pareceres técnicos sustentaram a Decisão SUFER nº 64, de 8 de abril de 2025, que determinou a adoção do parâmetro de 32,5 t/eixo e a assinatura de termo aditivo contratual para corrigir erro material no contrato da subconcessão.

d) Em face dessa decisão, a Rumo Malha Central apresentou defesa administrativa, alegando cerceamento de defesa e ausência de contraditório. Entretanto, segundo demonstrado pela SUFER, os autos comprovaram que, desde o Ofício nº 2832/2022, a

RMC foi formalmente notificada e teve oportunidade plena de manifestação. Além disso, a controvérsia foi amplamente debatida ao longo de mais de três anos de tramitação, com participação ativa de ambas as operadoras, o que confirma o cumprimento dos princípios do contraditório e da ampla defesa.

e) A análise técnica e jurídica concluiu que a manutenção do parâmetro de 30 t/eixo traria despadronização da malha ferroviária, contrariando a Lei nº 14.273/2021 (Lei das Ferrovias) e os objetivos de integração e eficiência logística nacional. O entendimento da SUFER mostrou-se juridicamente sólido, amparado no art. 29 da Lei nº 10.233/2001, que exige adequação técnica e regulatória das operadoras ferroviárias.

f) Ao final a SUFER esclareceu na referida Nota Técnica Rest, que a Decisão SUFER nº 64, de 8 de abril de 2025, proferida no âmbito destes autos, "*ocorreu, tão somente, em decorrência do processo ter sido iniciado com a demanda da Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário do Ministério dos Transportes (Requerimento Ofício 717/2023/sntf - SEI nº 21114983), relativamente à matéria que já vinha sendo amplamente tratada no processo nº 50500.010057/2022-78. Portanto, que era de vasto conhecimento e extensa participação ativa de ambas as operadoras ferroviárias*".

57. Diante do que me foi trazido aos autos pelos esclarecimentos da SUFER, consubstanciado pelas informações detalhadas visando esclarecer a consulta que fiz aquela Unidade Técnica, em meu entendimento, salvo juízo em contrário, fica denotado que não há que se falar em negativa ao contraditório e ampla defesa. Assim, não há que se falar em cerceamento de defesa, estando o processo plenamente regular sob os aspectos técnico, jurídico e procedimental, com decisão em consonância com o interesse público e em linha com a padronização da malha ferroviária nacional.

58. Assim, a alegação de suposto cerceamento de defesa bem com a ausência de contraditório e ampla defesa, trazido pela RMC, em face da decisão recorrida, entendo que foi devidamente afastado pela Unidade Técnica, o qual me alinho integralmente, e assim, **sob a dimensão processual entendo que não assiste razão a RMC.**

B - Análise do item b) do Recurso da RMC: "*Subsidiariamente, caso não seja anulada a Decisão, nos termos do item "a" acima, se atribua efeito suspensivo à Decisão até que ANTT e Rumo discutam os impactos (inclusive econômico-financeiros) da alteração unilateral do Caderno de Obrigações, por iniciativa da ANTT, cujo risco é alocado ao Poder Concedente pelo contrato de subconcessão, diante do risco de dano de difícil ou incerta reparação, nos termos do art. 61, parágrafo único, da Lei nº 9.784/1999, determinando-se, nesse sentido, que: (i) sejam obstados os atos de celebração de termo aditivo destinados à correção do suposto erro material apontado pela ANTT; e (ii) seja suspensa qualquer obrigação imediata da Rumo em relação ao tema.*"

59. O segundo ponto do recurso da RMC, tratado no item b), versa sobre a questão envolvendo a capacidade de carga da Ferrovia Norte Sul.

60. A RMC Defende que a limitação a **30 t/eixo** teria respaldo no contrato de subconcessão (subcláusula 5.11 do Caderno de Obrigações) e que, até aquele momento, não haveria comprovação da viabilidade técnica para operar a 32,5 t/eixo em toda a extensão da FNSTC. Apontando riscos à segurança da via, destacando possível comprometimento da durabilidade de dormentes, trilhos e demais elementos da superestrutura ferroviária. E alegando que eventual elevação para 32,5 t/eixo exigiria investimentos adicionais, ainda não considerados no plano de negócios da subconcessão.

61. A RMC Requereu, caso fosse mantida a exigência de 32,5 t/eixo, o reconhecimento de **desequilíbrio econômico-financeiro contratual**, com direito a reequilíbrio. Justificou que a alteração do parâmetro implicaria aumento de custos de manutenção e necessidade de investimentos em superestrutura, os quais não estariam previstos na modelagem original da subconcessão. Por fim, a RMC solicitou que a **Decisão SUFER nº 64/2025** fosse revista, seja para restabelecer a capacidade contratual de **30 t/eixo**, seja, subsidiariamente, para que fosse reconhecida a necessidade de reequilíbrio econômico-

financeiro diante da suposta imposição de novo padrão técnico. Acerca desse recurso da subconcessionária RMC, a GEREf examinou detidamente os argumentos e se manifestou nos autos do processo por meio da 8338/2025/CODEC/GEREF/SUFER/DIR/ANTT, a qual sustentou, em apertada síntese, o que se segue.

62. A sustentação da tese da SUFER de que a Ferrovia Norte Sul foi projetada para 32,5 t/eixo, diferentemente do que vem sendo alegado pela RMC, decorre do fato que a INFRA S/A, em despacho de 2023, confirmou que todos os projetos e especificações da EF-151 (FNSTC) adotaram 32,5 t/eixo como capacidade de suporte da via. Ademais as NTs 3366/2024 (GEPEF/CPINF) e 3050/2025 (GEREF) reiteraram que o parâmetro correto é 32,5 t/eixo, sendo a menção a 30 t/eixo restrita à conservação de dormentes. Assim, esclareceu a Unidade Técnica, *"que o único ponto em que surge a referência a 30 t/eixo encontra-se no Apêndice B do Caderno de Obrigações do contrato, especificamente nos parâmetros de conservação de dormentes. A NT 3366/2024 esclareceu que esse parâmetro decorre da antiga Instrução de Serviço RFFSA IVR-14/1991, cujo objetivo era apenas estabelecer taxas admissíveis de dormentes inservíveis por grupo de linha, sem qualquer relação com a capacidade estrutural da via"*.

63. Outros fatos que foram trazidos pela SUFER para reforçar o referido entendimento, conforme se extrai da Nota Técnica 9470 (SEI nº 35599613), são os seguintes.

[...]

3.19. Além dos estudos técnicos que embasaram o Edital de Subconcessão nº 02/2018, a NT 3366/2024 destacou elementos complementares que reforçam a fixação da capacidade de suporte da FNSTC em 32,5 t/eixo:

I - *Contratos Operacionais Específicos (COEs).*

II - *Antes da subconcessão, a VALEC celebrou COEs com a Ferrovia Norte-Sul S.A., regulando direitos de passagem no Tramo Central (Porto Nacional/TO – Anápolis/GO).*

III - *Tais contratos (COE nº 001/2016, COE nº 002/2016, COE nº 001/2017 e COE nº 002/2017) estabeleceram de forma expressa o parâmetro de 32,5 t/eixo como base de operação.*

3.20. Assim, os próprios instrumentos regulatórios praticados antes do certame confirmam que a via foi concebida para 32,5 t/eixo.

3.21. Para a Extensão Sul da RMC, aquela manifestação esclareceu que a Portaria SUFER/ANTT nº 43/2020 autorizou a execução das obras remanescentes como Projeto de Interesse Próprio (PIP) da RMC, com base nos projetos da VALEC. Os memoriais técnicos e documentos anexos (Carta nº 47/DJUR/CONSULTIVO-FNS/2019) também preveem 32,5 t/eixo como capacidade de suporte da superestrutura.

3.22. Ademais, a cláusula contratual 4.5 determinava que eventuais alterações nos projetos deveriam ser solicitadas em até 90 dias após a assunção, o que não ocorreu, evidenciando a aceitação tácita da concessionária quanto ao padrão de 32,5 t/eixo.

3.23. Dessa forma, tanto os COEs firmados antes da licitação quanto os projetos da Extensão Sul executados após a subconcessão reiteram a adoção de 32,5 t/eixo como parâmetro técnico e contratual efetivo para a FNSTC, afastando a interpretação de que 30 t/eixo representaria a capacidade de suporte real da via.

[...]

64. Quanto aos riscos de comprometimento da durabilidade da superestrutura ferroviária (dormentes e trilhos), alegado pela RMC, no caso de manter a decisão de 32,5 t/eixo, a Nota Técnica 9470 (SEI nº 35599613) é cristalina: (i) a Instrução de Serviço RFFSA nº IVR-14/1991, base dos parâmetros contratuais de conservação de dormentes, não trata da capacidade estrutural da via, mas apenas da taxa admissível de dormentes inservíveis; (ii) os parâmetros contratuais de 30 t/eixo constantes da Tabela 6 do Apêndice B do Caderno de Obrigações referem-se exclusivamente a limites de conservação e manutenção, e não ao dimensionamento da carga transportável; (iii) a manutenção da via permanente –

incluindo substituição de dormentes, trilhos e fixações – é obrigação contratual da subconcessionária e parte natural do ciclo operacional ferroviário, não constituindo fundamento técnico para limitar o potencial da infraestrutura; (iv) apesar dessa alegação no Recurso, nenhum laudo técnico independente foi apresentado pela RMC para sustentar a alegação de risco estrutural ou insegurança operacional.

65. Assim concluiu que *"não há evidência técnica de que o parâmetro de 32,5 t/eixo represente risco à integridade da via ou à operação ferroviária, sendo tal valor compatível com o projeto e com o padrão vigente na malha nacional"*.

66. Assim quanto a alegação da RMC, de ausência comprovação da viabilidade técnica (32,5 t/eixo), a Nota Técnica 9470/2025, conclui que *"o parâmetro de 32,5 t/eixo não constitui inovação técnica ou imposição superveniente, mas mera reafirmação do padrão originalmente projetado, homologado e lícito"*. De fato, toda a documentação que tive oportunidade de estudar e me foi encaminhado nos autos do presente processo, me faz concluir que, **sob a dimensão técnica entendo que não assiste razão a RMC.**

67. Foi com base nos elementos transcritos acima no item 60, é que fundou-se a Nota Técnica SEI nº 3050/2025/CODEC/GEREF/SUFER/DIR/ANTT, reforçando a conclusão da NT 3366/2024, defendendo a adoção de 32,5 t/eixo sem reequilíbrio econômico-financeiro, por se tratar de erro material no contrato, e culminando na Decisão SUFER Nº 64/2025. Além disso, a mesma decisão sugeriu a celebração de aditivo contratual para corrigir formalmente a cláusula de tonelagem.

68. Quanto a questão do suposto desequilíbrio alegado pela RMC, a GERE, por meio da Notas Técnicas SEI nº 8338/2025/CODEC/GEREF/SUFER/DIR/ANTT, que os documentos que fundamentaram o certame licitatório e a modelagem da subconcessão já consideravam todos os custos e receitas compatíveis com o padrão de 32,5 t/eixo, e que a Nota Técnica nº 3366/2024/CPINF/GEPEF/SUFER/DIR/ANTT demonstra que a modelagem econômico-financeira utilizou esse critério em todos os parâmetros de dimensionamento da infraestrutura e superestrutura, bem como nas projeções de demanda, receitas e CAPEX, de modo que eventuais alegações de desequilíbrio não possuem base fática e documental.

69. No item 4.10. da Nota Técnica ANTT nº 9470/2025, fazendo remissão ao contido na Nota Técnica nº 3366/2024/CPINF/GEPEF/SUFER/DIR/ANTT, afirma que *"a aplicação do parâmetro não configura alteração contratual nem nova obrigação, mas simples conformação com o previsto nos estudos e compatibilização com o restante da Ferrovia Norte-Sul"*. Por sua vez, a alegação de suposto desequilíbrio trazido pela RMC, em face da decisão recorrida, foi afastado pela Unidade Técnica. Entretanto, a RMC alega nos autos que a *"adequação da capacidade de carga exigiria investimentos adicionais que não estavam previstos no contrato de subconcessão. Esses investimentos não programados impactariam a equação econômico-financeira do contrato, o que, por sua vez, poderia resultar na inviabilidade dos investimentos previstos ou na majoração de tarifas"*. Diante dessa afirmação entendo ser mais prudente que seja instaurado pela SUFER, um processo de apuração para averiguar se há de fato desequilíbrio ou não, no contrato de concessão da RMC, em face da manutenção da Decisão SUFER nº 64/2025. Dessa forma, **sob a dimensão econômico-financeira entendo, que seja instaurado processo para apurar se há ou não desequilíbrio na concessão da RMC em face da manutenção da Decisão 64/2025, proferida pela SUFER.**

70. Assim sendo, diante de todo o exposto, com base nos elementos trazidos aos autos, pela SUFER, sob as dimensões processual, técnica e econômico-financeira, e, inclusive atestado pela Unidade Técnica, relativo ao item a) e b) do Recurso da RMC, **VOTO para conhecer do Recurso da RMC, para no mérito negar-lhe provimento, mantendo-se, assim, a Decisão nº 64/2025 proferida pela SUFER, determinando que a SUFER instaure processo para apurar, em razão da decisão mantida, se há ou não desequilíbrio no Contrato de Concessão da RMC.**

71. É assim que VOTO.

5. DA PROPOSIÇÃO FINAL

72. Diante de todo os exposto, **VOTO para conhecer do Recurso da Rumo Malha Central S/A - RMC, para no mérito negar-lhe provimento, mantendo-se, assim, a Decisão nº 64/2025 proferida pela SUFER, determinando que a SUEFR instaure processo para apurar, em razão da decisão mantida, se há ou não desequilíbrio no Contrato de Concessão da RMC.** conforme minuta de Deliberação SEI (37354836)

LUCAS ASFOR ROCHA LIMA

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **LUCAS ASFOR ROCHA LIMA, Diretor**, em 19/11/2025, às 17:47, 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 **37058707** e o código CRC **478B841F**.

Referência: Processo nº 50500.387216/2023-19

SEI nº 37058707

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

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