



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DLA

RELATORIA: DLA**TERMO:** VOTO À DIRETORIA COLEGIADA**NÚMERO:** 191/2025**OBJETO:** Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da Malha Ferroviária Sudeste - MRS Logística S.A. decorrente do Termo de Autocomposição firmado no âmbito do Acórdão nº 2.186/2025 – TCU/Plenário.**ORIGEM:** SUFER**PROCESSO (S):** 50505.055082/2025-83**PROPOSIÇÃO PF/ANTT:** PARECER Nº 00270/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 37816540)**ENCAMINHAMENTO:** À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

EMENTA

PROPOSTA DE CELEBRAÇÃO DO 7º TERMO ADITIVO AO CONTRATO DE CONCESSÃO DA MALHA FERROVIÁRIA SUDESTE, COM O INTUITO DE PROMOVER ALTERAÇÕES NO CONTRATO DE CONCESSÃO DA MRS LOGÍSTICA S.A., EM CONFORMIDADE COM O TERMO DE AUTOCOMPOSIÇÃO FIRMADO EM DECORRÊNCIA DO ACÓRDÃO Nº 2.186/2025 – TCU/PLENÁRIO. PELA APROVAÇÃO.

1. DO OBJETO

1.1. O presente processo tem por objetivo deliberar sobre a proposta de celebração do 7º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da Malha Ferroviária Sudeste, com o intuito de promover alterações no Contrato de Concessão da MRS Logística S.A., em conformidade com o Termo de Autocomposição firmado em decorrência do Acórdão nº 2.186/2025 – TCU/Plenário, com vistas a: (i) atualizar o Caderno de Obrigações, constante do Anexo 1 do 4º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da Malha Sudeste; (ii) estipular os valores devidos ao Poder Concedente para manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, em razão dos desdobramentos do item anterior, e do adiantamento relativo ao encontro de contas referente ao levantamento das bases de ativos e passivos da concessão original, conforme previsto na Cláusula Sétima do 4º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão, bem como definir as condições específicas para aprovação desse levantamento; (iii) estabelecer condições complementares para o cálculo do reequilíbrio econômico-financeiro decorrente das alterações contratuais introduzidas por este Termo Aditivo; e (iv) definir as regras para a abertura e manutenção de contas específicas em nome da Concessionária, perante Banco Depositário, cuja movimentação dependerá de prévia autorização da ANTT, destinadas ao recebimento dos recursos decorrentes dos valores apurados em razão da remensuração contratual, os quais serão reinvestidos no setor ferroviário.

2. DOS FATOS

2.1. O processo de Solução Consensual nº 018.646/2024 que tramitou no Tribunal de Contas da União (TCU), envolveu o Ministério dos Transportes, a ANTT, a Secex-consenso do TCU e a MRS. O Plenário do TCU deliberou pela aprovação da proposta de autocomposição para a renegociação do contrato de concessão da MRS. A decisão, de 17 de setembro de 2025, sob relatoria do Ministro Jorge Oliveira, resultou no Acórdão 2.186/2025, objetivando no ajuste proposto que visa otimizar os investimentos estabelecidos no 4º Termo Aditivo. Busca-se permitir que o excedente de outorga seja eficientemente investido em outras obras de interesse público. O ajuste tem como meta viabilizar projetos estruturantes de infraestrutura ferroviária, em consonância com a política nacional de transportes ferroviários do Ministério dos Transportes.

2.2. Por meio do Despacho GEREFE (SEI nº 35878037), de 23/09/2025, foi encaminhado à GEFEF e CONOR a Carta nº 868/GREG-MRS/2025 (35821760), da MRS Logística S.A. (MRS), para conhecimento do conteúdo que notifica a deliberação do Plenário do Tribunal de Contas da União (TCU) acerca da proposta de autocomposição relacionada à renegociação do contrato de concessão da MRS (35821763).

2.3. Em 17 de setembro de 2025, o TCU proferiu o Acórdão nº 2186/2025 - Plenário (SEI nº 35821763), aprovando a proposta de solução consensual e autorizando a assinatura, pela Presidência do TCU, do referido Termo de Autocomposição.

2.4. Nesse contexto, em 22 de setembro de 2025, a MRS protocolou a Carta nº 868/GREG-MRS/2025 (SEI nº 35821760), que deu origem ao presente processo administrativo. Por meio desse expediente, a Concessionária solicitou o início dos procedimentos necessários à formalização do Termo Aditivo ao Contrato de Concessão, com vistas a incorporar as disposições estabelecidas no acordo de solução consensual.

2.5. A Gerência de Regulação Ferroviária (GEREF) iniciou a instrução processual, elaborando em 09/10/2025 a Nota Técnica nº 10007/2025/CONOR/GEREF/SUFER/DIR/ANTT (SEI nº 36135262), incorporando as alterações contratuais pactuadas no Termo de Autocomposição e encaminhou à matéria a GEFEF e GEPEF para as complementações cabíveis conforme suas atribuições regimentais.

2.6. Em 06/11/2025, por meio do Despacho CONOR (SEI nº 37142247), a GEREFE complementou a instrução, apresentando uma nova Minuta de Termo Aditivo nº (SEI nº 37139327), decorrente de tratativas com a Concessionária.

2.7. Em 18/11/2025, o Termo de Autocomposição (SEI nº 37378726) foi formalmente assinado por todas as partes envolvidas.

2.8. Por sua vez, em 21/11/2025, a GEFEF juntou aos autos a Nota Técnica SEI nº 10461/2025/COCEF/GEFEF/SUFER/DIR/ANTT (SEI nº 36541312) na qual analisou o reequilíbrio econômico-financeiro decorrente das alterações pactuadas no Termo de Autocomposição, aprovado pelo Acórdão nº 2.186/2025-TCU-Plenário, bem como outras alterações contratuais tratadas nos Processos nº 50500.166169/2024-44 e nº 50505.137380/2024-18. A análise da unidade detalhou as metodologias de cálculo utilizadas (Acréscimo à Outorga e Fluxo de Caixa Marginal), apurou os valores de reequilíbrio para cada evento, especificou a destinação dos valores (seja para o "Limite Financeiro" de conflitos urbanos ou para ajuste no Valor de Outorga) e detalhou o fluxo de pagamentos consolidado, em estrita observância ao Contrato de Concessão e aos termos da solução consensual. O documento GEFEF foi acompanhado de nova versão de minuta de Termo Aditivo (SEI nº 37180653) e de minuta de Deliberação (SEI nº 37329076).

2.9. A GEFEF juntou ao processo o (Despacho SEI nº 37329203) encaminhando a análise para apreciação da GEPEF e GECOF sob o entendimento de que algumas mudanças de especificações técnicas de investimentos não constavam do Termo de Autocomposição e que prazos para conclusão de projetos executivos acreditados precisam de uma análise mais especializada.

2.10. A GEPEF se manifestou por meio do Despacho CPINF (SEI nº 37514007), acompanhado do Anexo (SEI nº 37532245) indicando que no exercício das competências previstas na regulamentação interna da ANTT, procedeu à análise de compatibilidade das alterações propostas ao Anexo 1 - Caderno de Obrigações do 4º Termo Aditivo, conforme minuta de 7º Termo Aditivo (SEI nº 37180653). A avaliação concentrou-se especialmente nas modificações de escopo e de prazo, bem como nas supressões e ajustes correlatos, avaliando-se sua aderência às determinações constantes do Termo de Autocomposição (SEI nº 37378726) e ao conjunto de obrigações contratuais vigentes. A área técnica apresentou propostas de ajustes destinadas a subsidiar a adequada elaboração do 7º Termo Aditivo, de modo a assegurar sua conformidade com o Termo de Autocomposição, com as premissas contratuais e com a disciplina regulatória aplicável.

- 2.11. Por sua vez, a GECOF indicou por meio do Despacho (SEI nº 37516554) que não tinha considerações adicionais às apresentadas pela GEPEF.
- 2.12. Em 28/11/2025 a SUFER encaminhou os autos processuais para manifestação da Procuradoria Jurídica da ANTT ao teor do Despacho (SEI nº 37637962).
- 2.13. Por fim, a Procuradoria Jurídica da ANTT manifestou-se por intermédio do Parecer n. 00270/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 37816540).
- 2.14. A SUFER por sua vez, elaborou a Nota Técnica SEI nº 12684/2025/CONOR/GEREF/SUFER/DIR/ANTT (SEI nº 37810691), consolidando as manifestações técnicas preliminares da SUFER sobre a matéria, quais sejam, Nota Técnica nº 10007/2025/CONOR/GEREF/SUFER/DIR/ANTT (SEI nº 36135262), Nota Técnica SEI nº 10461/2025/COCEF/GEFEF/SUFER/DIR/ANTT (SEI nº 36541312) e Despacho CPINF/GEPEF SEI nº 37514007, Anexo SEI nº 37532245 e mensagem eletrônica (SEI nº 37809131); bem com o contido no Acórdão nº 2186/2025-TCU-Plenário (SEI nº 35821763), após a manifestação da Procuradoria Jurídica da ANTT nos termos do Parecer n. 00270/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 37816540).
- 2.15. Ao final encaminhou o Relatório à Diretoria 648/2025 (SEI nº 37755557), à Diretoria Colegiada, contendo os seguintes documentos, para que, para fins de deliberação sobre os termos do 7º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da MRS: Nota Técnica nº 12684/2025 (SEI nº 37810691), Parecer n. Nº 00270/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 37816540), Minuta de Termo Aditivo (SEI nº 37778476), Minuta de Deliberação (SEI nº 37755841), e Despacho de Instrução (SEI nº 37755861).
- 2.16. Na mesma data, os autos foram remetidos pela SUFER ao Gabinete do DG, conforme consta no Despacho (SEI 37829719), solicitando que em razão da "especificidade da matéria e a necessidade de continuidade nos debates correlatos, sugere-se a designação, em caráter *ad hoc*, do Diretor Lucas Asfor como relator do presente processo. Essa proposta fundamenta-se na destacada atuação do referido Diretor e de sua assessoria técnica durante os trabalhos da Comissão de Solução Consensual do TCU relacionada a este caso".
- 2.17. Por meio do Despacho 37837266, o Diretor Geral com fulcro 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, e tendo em vista a relevância e urgência da submissão do tema à aprovação da Diretoria Colegiada, designou-me como Diretor Relator *ad hoc* para o presente processo, considerando minha experiência e conhecimentos técnicos, bem como propondo a apreciação da matéria em regime de urgência pelo Colegiado. Os autos foram assim distribuídos a minha relatoria por meio da Certidão de Sorteio (SEI nº 37847796).
- 2.18. Por meio do Despacho DLA (SEI nº 37847928), 11 de dezembro de 2025, solicitei que o presente processo fosse incluído na pauta da 1.023ª Reunião de Diretoria Pública - RDP, a ser realizada no dia 17/12/2025, mediante lançamento no SEI JULGAR.
- 2.19. Posteriormente a SUFER encaminhou o Despacho (SEI nº 37896970), cuja correção de erro material já foi incorporada na minuta de Termo Aditivo.
- 2.20. São esses os fatos que passo a seguir a analisar com vistas a proferir meu Voto.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

III.1. Da Minuta de Termo Aditivo ao Contrato de Concessão e Manifestações Técnicas e Jurídicas constante do processo

- 3.1. Conforme instruído pela Unidade Técnica, a motivação para a proposição do Termo Aditivo esta detalhada nas Notas Técnicas ANTT nº 10007/2025/CONOR/GEREF/SUFER/DIR/ANTT (SEI nº 36135262) e nº 10461/2025/COCEF/GEFEF/SUFER/DIR/ANTT (SEI nº 36541312), as quais se remete com suporte no art. 50, § 1º da Lei nº 9784/1999 - Lei de Processo Administrativo.
- 3.2. As alterações apresentadas são pontuais e mantêm o texto original, em conformidade com o **Termo de Autocomposição**, com vistas a:
- (i) **atualizar o Caderno de Obrigações**, constante do **Anexo 1 do 4º Termo Aditivo** ao Contrato de Concessão da Malha Sudeste;
 - (ii) **estipular os valores devidos ao Poder Concedente para manutenção do equilíbrio econômico-financeiro** do Contrato, em razão dos desdobramentos do item anterior, e do adiantamento relativo ao encontro de contas referente ao levantamento da bases de ativos e da base de passivos da Concessão original, conforme previsto na Cláusula Sétima do 4º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão, bem como definir as condições específicas para aprovação desse levantamento;
 - (iii) **estabelecer condições complementares para o cálculo do reequilíbrio econômico-financeiro** decorrente das alterações contratuais introduzidas por este Termo Aditivo;
 - (iv) **definir as regras para a abertura e manutenção de Conta de Aporte em nome da Concessionária**, perante Banco Depositário, cuja movimentação dependerá de prévia autorização da ANTT, destinadas ao recebimento dos recursos decorrentes dos valores apurados em razão da remensuração contratual, os quais serão reinvestidos no setor ferroviário; e
 - (v) endereçar outras **alterações contratuais avençadas**.
- 3.3. A **Gerência de Regulação Ferroviária (GEREF)** emitiu Nota Técnica SEI nº 10007/2025/CONOR/GEREF/SUFER/DIR/ANTT (SEI nº 36135262), apresentando subsídios técnicos para celebração do Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da Malha Ferroviária Sudeste, observado o disposto no Termo de Autocomposição estabelecido junto ao TCU, conforme Acórdão nº 2186/2025-TCU-Plenário (SEI nº 35821763).
- 3.4. O objeto da proposta é atualizar o Caderno de Obrigações (Anexo I do 4º Termo Aditivo), estipulando valores devidos ao Poder Concedente para a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato (adiantamento relativo ao levantamento de ativos e passivos da concessão original), estabelecer condições complementares para o cálculo do reequilíbrio econômico-financeiro decorrente das alterações contratuais, definir regras para a abertura e manutenção de contas específicas para a Concessionária, destinadas ao recebimento de recursos para serem reinvestidos no setor ferroviário.
- 3.5. A solução consensual buscou remensurar o contrato para realocar e otimizar recursos em prol do interesse público e da sustentabilidade da concessão. Foi definida a atualização do Caderno de Obrigações (que possui 654 investimentos obrigatórios) com a alteração de 44 itens (6% do total).
- 3.6. As alterações concentram-se em três áreas:
- I - **Conflitos Urbanos**: 25 projetos de mitigação de conflitos em mais de 50 municípios foram revisados, visando maior segurança e melhor mobilidade urbana. As mudanças incluem a alteração de escopo e/ou prazo, ajustes apenas de prazo, ou a supressão de 4 projetos substituídos por soluções noutros municípios.
 - II - **Pacotes de Investimentos**: 7 projetos (relacionados a pátios e sistemas de sinalização) terão prazos postergados ou faseados, devido ao facto de a capacidade atual já atender à demanda prevista e para minimizar o impacto operacional das obras.
 - III - **Supressão de Investimentos**: A exclusão de 10 investimentos (8 projetos de integração logística e 2 estações ferroviárias) foi considerada necessária após revisões técnicas e operacionais.
- 3.7. O Adicional de Vantajosidade é um elemento central do Termo de Autocomposição para a proposta do Termo Aditivo da Concessão da Malha Sudeste (MRS Logística S.A.).
- 3.8. É um valor **extracontratual e negocial**, desvinculado dos mecanismos tradicionais de reequilíbrio financeiro. Possui caráter **compensatório e preventivo**, visando (i) mitigar o **risco moral** e as **assimetrias de informações** típicas do contrato; (ii) garantir maior proteção ao **interesse público** em futuras revisões contratuais; (iii) Criar uma compensação pelo encerramento das discussões sobre a modelagem da indenização antecipada dos ativos não amortizados (o que já havia sido pactuado na prorrogação anterior); e (iv) reforçar a vantajosidade pública e a segurança jurídica do ajuste repactuado.
- 3.9. O Levantamento da Base de Ativos e Passivos (LBAP) foi um outro ponto de discussão na Solução Consensual, resultando em uma metodologia de aprovação revisada para o referido Termo Aditivo. O método original, que previa a contratação de um **verificador independente** externo pela ANTT para validar o

LBAP, foi dispensado. A ANTT passará a fazer a aprovação do LBAP mediante avaliação documental da conformidade das entregas realizadas pelas empresas de auditoria independentes (certificadas pela CVM) contratadas pela Concessionária.

3.10. A mudança foi possível devido à publicação da Deliberação ANTT nº 215/2023, que estabeleceu uma metodologia rigorosa para o levantamento, mitigando o risco de que o LBAP não reflita a situação real e evitando altos custos administrativos com testes de consistência adicionais (cerca de R\$ 5 milhões).

3.11. Foi estabelecido um piso mínimo de pagamento de R\$ 200.000.000,00 (duzentos milhões de reais), com data-base em julho de 2028, em favor do Poder Concedente para o encontro de contas do LBAP. Caso o saldo ajustado do LBAP seja superior a R\$ 200 milhões, a diferença será convertida em Valor de Outorga. Na hipótese de o saldo ajustado ser inferior ao piso mínimo (R\$ 200 milhões), não haverá ônus ou reequilíbrio em desfavor do Poder Concedente.

3.12. O Termo de Autocomposição encerra qualquer discussão relativa à indenização dos ativos não amortizados no prazo original da Concessão.

3.13. Com relação a controvérsia sobre a destinação dos recursos, provenientes da remensuração do contrato (como o Adicional de Vantajosidade), foi resolvida com foco no reinvestimento no próprio setor ferroviário, em consonância com a legislação federal.

3.14. O Art. 66 da Lei nº 14.273/2021 estabelece a obrigatoriedade de reinvestir valores não tributários, multas, outorgas e indenizações auferidas pela União junto a operadoras ferroviárias em infraestrutura logística ou de mobilidade de titularidade pública. O Art. 25 da Lei nº 13.448/2017 também autoriza o investimento dos contratados em malhas próprias ou de interesse da administração pública.

3.15. A destinação e alocação dos recursos serão coordenadas pelo Ministério dos Transportes (como formulador da política pública), em alinhamento com instrumentos oficiais de planejamento (PNL e Plano Setorial do Transporte Ferroviário).

3.16. O Termo de Autocomposição indicou uma lista de empreendimentos estratégicos e potenciais destinos dos recursos, todos em malhas de interesse público, incluindo: Estrada Ferro n. 118 (EF-118), Corredor Leste-Oeste (FICO – FIOL), Malha Centro-Leste – FCA, Malha Oeste e Açailândia – Barcarena. A escolha definitiva será feita pelo Ministério dos Transportes, mediante avaliação técnica.

3.17. Caso não haja projeto ferroviário apto ou regulamentação de governança em tempo hábil, os valores serão recolhidos à Conta Única do Tesouro Nacional.

3.18. A proposta do Termo Aditivo é a contratualização de um mecanismo de contas vinculadas, semelhante ao já implementado na Concessão da Rumo Malha Paulista, para operacionalizar o recebimento e a destinação dos recursos da remensuração (Adicional de Vantajosidade e LBAP). Serão criadas três contas bancárias de titularidade da Concessionária junto a um Banco Depositário (instituição com grau de investimento):

- I - Conta Centralizadora: Concentra o depósito das parcelas anuais devidas pela Concessionária (núcleo de arrecadação e controle).
- II - Conta de Aporte: Receberá recursos para a execução de obras e investimentos do Plano Nacional de Ferrovias (depende de política pública específica do Ministério dos Transportes). Se não houver projetos viáveis, os recursos serão recolhidos à Conta Única do Tesouro Nacional.
- III - Conta de Livre Movimentação: Poderá receber recursos para ações diretas da Concessionária, como intervenções emergenciais, desapropriações ou obtenção de licenças ambientais, mediante prévia definição de política pública do Ministério dos Transportes.

3.19. A movimentação das contas é controlada e só ocorrerá mediante autorização expressa da ANTT (Notificação de Transferência de Recursos).

3.20. Os custos operacionais e encargos financeiros da manutenção das contas serão integralmente arcados pela Concessionária, sem direito a reequilíbrio econômico-financeiro.

3.21. Por sua vez, a **Gerência de Fiscalização e Equilíbrio Econômico-Financeiro (GEFEF)**, por meio da Nota Técnica SEI nº 10461/2025/COFEF/GEFEF/SUFER/DIR/ANTT (SEI nº 36541312), apresentou análise técnica financeira para celebração do Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da Malha Ferroviária Sudeste, observado o disposto no Termo de Autocomposição estabelecido junto ao TCU, conforme Acórdão nº 2186/2025-TCU-Plenário (SEI nº 35821763).

3.22. O acordo introduz modificações **contratuais e financeiras significativas** para garantir o equilíbrio econômico-financeiro e a otimização da concessão.

3.23. O somatório dos valores devidos pela Concessionária, em decorrência da remensuração do contrato, **totaliza aproximadamente R\$ 2,8 bilhões** em valores correntes, a serem pagos em parcelas anuais entre 2026 e 2035, a saber:

- I - Adicional de Vantajosidade: Valor extracontratual e negocial de **R\$ 1.901.058.750,42** (valor estimado inicial). Tem como finalidade o caráter compensatório e preventivo, visa mitigar assimetrias de informação, proteger o interesse público e encerrar as discussões sobre a indenização antecipada de ativos;
- II - Levantamento da Base de Ativos e Passivos (LBAP): Estabelecimento de um piso mínimo de pagamento de R\$ 200.000.000,00 (duzentos milhões de reais), data-base julho/2028. Encerramento do encontro de contas da base de ativos e passivos. Se o valor final for superior ao piso, a diferença será convertida em Valor de Outorga adicional; se for inferior, não há reequilíbrio em favor da Concessionária.

3.24. O Termo de Autocomposição resultou na **otimização do Caderno de Obrigações**, com a alteração de 44 investimentos, incluindo a exclusão de 8 projetos de integração logística (terminais) e 2 estações ferroviárias.

3.25. O reequilíbrio econômico-financeiro para estas alterações seguiu as metodologias do 4º Termo Aditivo, utilizando:

- I - Acréscimo à Outorga (Anexo 3): Aplicado a alterações mais simples, como postergação de prazo (sem mudança de escopo) ou exclusão definitiva de investimentos.
- II - Fluxo de Caixa Marginal (FCM) (Anexo 2): Aplicado a alterações mais complexas, como exclusão de valores de investimento para constituição de recursos financeiros ou alteração de escopo.
- III - Particularidade dos Conflitos Urbanos: O reequilíbrio de projetos de conflitos urbanos usa o FCM, mas o impacto financeiro não resulta em ajuste direto na Outorga. Em vez disso, o valor calculado gera um crédito ("Limite Financeiro para Investimentos Ferroviários") para custear a execução de novos projetos mais complexos.
- IV - Data-base de Referência: Para os cálculos do consenso, o Valor Presente Líquido (VPL) foi referenciado à data-base julho/2025.

3.26. Os valores auferidos pela União devem ser prioritariamente reinvestidos no próprio setor ferroviário, em infraestrutura logística ou de mobilidade de titularidade pública, conforme o Art. 66 da Lei nº 14.273/2021.

3.27. O Ministério dos Transportes coordena a destinação para malhas de interesse público, como EF-118, FICO – FIOL, Malha Oeste, entre outras.

3.28. O pagamento das parcelas anuais pela Concessionária é operacionalizado por meio de um mecanismo de Contas Vinculadas junto a um Banco Depositário, sob a interveniência da ANTT:

- I - Conta Centralizadora: Recebe os depósitos das parcelas.
- II - Conta de Aporte: Recebe recursos destinados a obras e investimentos definidos no Plano Nacional de Ferrovias (política pública específica).
- III - Conta de Livre Movimentação: Para ações diretas da Concessionária (ex: intervenções emergenciais, desapropriações), mediante prévia definição do MT.

3.29. A movimentação de todas as contas depende de autorização expressa da ANTT. Os custos operacionais são integralmente arcados pela Concessionária, sem direito a reequilíbrio. Na ausência de projetos viáveis ou reprovação do uso do mecanismo de contas pelo TCU, os recursos serão recolhidos

à Conta Única do Tesouro Nacional.

3.30. Em complemento, a **Gerência de Projetos Ferroviários (GEPEF)**, apresentou análise por meio do Despacho (SEI nº 37514007) que foi acompanhado do Anexo (SEI nº 37532245). Posteriormente, em 08/12/2025, a mesma unidade técnica encaminhou a correspondência eletrônica (SEI nº 37809131) indicando a realização de ajustes nos itens 4.1.4 (x), 4.1.7.1 (vi), 4.1.8 e 4.1.9.1 do Apêndice A do Caderno de Obrigações do 4º Termo Aditivo, os quais versam sobre as intervenções denominadas "Faseamento", cujos alinhamentos técnicos com a Concessionária somente foram concluídos após o encaminhamento da minuta do Termo Aditivo à PF/ANTT.

3.31. As alterações propostas pela GEPEF limitaram-se à atualização de quantitativos, metragem, número de equipamentos e ao detalhamento técnico de AMV's, trilhos, subestações e sistemas de sinalização. Em síntese, tratam-se de ajustes meramente aclaratórios, destinados a conferir maior precisão técnica às obrigações de investimento da Concessionária.

3.32. Ademais, o Parecer nº 00270/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 37816540), por meio do qual a Procuradoria manifestou concordância com o entendimento jurídico anteriormente exarado e procedeu à adequação do instrumento contratual às orientações emitidas. Considerando as recomendações formuladas pela PF-ANTT, a área técnica competente da SUFER elaborou a Nota Técnica SEI nº 12684/2025/CONOR/GEREF/SUFER/DIR/ANTT (SEI nº 37810691), na qual se encontram consolidados os ajustes indicados pela Procuradoria.

3.33. Nesse contexto, a nova minuta do 7º Termo Aditivo (SEI nº 37778476) foi elaborada em conformidade com os encaminhamentos acima, cujo detalhamento das alterações consta na Nota Técnica supracitada.

III.2. Da Manifestação do Voto

3.34. Após avaliação da Minuta de Termos Aditivo e da Instrução Processual da SUFER, entendo que o processo encontra-se em condições para a **aprovação da celebração do 7º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da Malha Ferroviária Sudeste**, por entender que a proposta submetida à apreciação desta Diretoria encontra-se devidamente instruída, acompanhado das manifestações técnicas e jurídicas, além de refletir, com fidelidade, os termos do **Termo de Autocomposição homologado pelo Acórdão nº 2.186/2025 – TCU/Plenário**.

3.35. A instrução processual demonstra que o presente Termo Aditivo resulta de solução consensual construída no âmbito do Tribunal de Contas da União, com ampla participação institucional, e representa resposta regulatória adequada a algumas controvérsias da concessão, especialmente no que se refere à atualização do Caderno de Obrigações, à remensuração contratual, ao equacionamento de passivos regulatórios e à redefinição do programa de investimentos. Trata-se, portanto, de ajuste contratual que promove estabilidade regulatória, previsibilidade econômica e racionalidade na execução contratual, em benefício do interesse público.

3.36. Destaco que a atualização do Caderno de Obrigações, com ajustes de escopo, prazos e quantitativos, não implica flexibilização indevida de deveres da Concessionária, mas sim maior clareza técnica, alinhamento com a realidade operacional da malha e aderência às diretrizes pactuadas na solução consensual. As alterações preservam a funcionalidade dos empreendimentos, reforçam a segurança operacional e asseguram a continuidade de investimentos relevantes, notadamente na Baixada Santista, em sistemas ferroviários, sinalização e obras de segregação na região metropolitana de São Paulo e conflitos urbanos.

3.37. No plano econômico-financeiro, o Termo Aditivo estabelece, de forma transparente e juridicamente segura, a obrigação de pagamento, pela Concessionária, de valores que totalizam aproximadamente R\$ 2,8 bilhões, incluindo o Adicional de Vantajosidade e o adiantamento relativo à Base de Ativos e Passivos. O parcelamento, as hipóteses de vencimento antecipado e o regime sancionatório previsto conferem robustez ao modelo e mitigam riscos de inadimplemento, preservando o equilíbrio contratual.

3.38. O aditivo cria o mecanismo discutido no âmbito do consenso, qual seja a instituição da Conta de Aporte, com regras restritas de governança, movimentação condicionada à autorização da ANTT e destinação vinculada a projetos ferroviários estratégicos definidos pelo Ministério dos Transportes. Tal mecanismo assegura que os recursos decorrentes da remensuração contratual sejam reinvestidos no próprio setor ferroviário, fortalecendo políticas públicas estruturantes, sem prejuízo das salvaguardas previstas para eventual recolhimento à Conta Única do Tesouro Nacional, caso sobrevenham impedimentos de governança ou deliberação em sentido diverso pelo TCU.

3.39. Registro, por fim, que a Procuradoria Federal junto à ANTT manifestou-se de forma conclusiva pela viabilidade jurídica da celebração do 7º Termo Aditivo, após a incorporação de ajustes redacionais e a correção de inconsistências pontuais, atestando que a minuta final reflete integralmente o conteúdo do Termo de Autocomposição homologado, com adequada segurança jurídica.

3.40. Assim, considerando os seguintes documentos carreados nos autos do presente processo:

- a) Nota Técnica nº 12684/2025 (SEI nº 37810691)
- b) Parecer n.º 00270/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 37816540)
- c) Minuta de Termo Aditivo (SEI nº 37778476);
- d) Minuta de Deliberação (SEI nº 37755841); e
- e) Despacho de Instrução (SEI nº 37755861).

E diante de todo o exposto no presente VOTO, entendo que a celebração do 7º Termo Aditivo é medida adequada, oportuna e alinhada ao interesse público, razão pela qual **VOTO pela sua aprovação**, com a consequente adoção das providências necessárias à formalização, execução e acompanhamento do ajuste, bem como pela ciência ao Tribunal de Contas da União para fins de controle e monitoramento.

3.41. É como voto.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Diante do exposto, e nos termos da Minuta de Termo Aditivo (SEI nº 37901407) e Minuta de Deliberação (SEI nº 37901432) VOTO no sentido aprovar a celebração do 7º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da Malha Regional Sudeste - MRS Logística S.A., nos termos da minuta acostada aos autos.

Brasília, 17 de dezembro de 2025.

(assinado eletronicamente)
LUCAS ASFOR ROCHA LIMA
DIRETOR



Documento assinado eletronicamente por **LUCAS ASFOR ROCHA LIMA**, Diretor, em 17/12/2025, às 17:40, 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 **37858185** e o código CRC **973134A1**.

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

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