

**AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
SUPERINTENDÊNCIA DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO
GERÊNCIA DE REGULAÇÃO FERROVIÁRIA
COORDENAÇÃO DE ATOS NORMATIVOS**

**COMENTÁRIOS AOS ARTIGOS DA MINUTA DO REGULAMENTO DE OUTORGAS
FERROVIÁRIAS (ROF1) - REGRAS GERAIS DE OUTORGAS FERROVIÁRIAS
(Texto após Audiência Pública 09/2025)**

O presente documento se destina a tecer considerações sobre cada um dos artigos da minuta do Regulamento de Outorgas Ferroviárias (ROF1), que versa sobre as Regras Gerais de Outorgas Ferroviária, apresentado a fundamentação legal de cada um deles, seus objetivos e dirimindo possíveis controvérsias acerca do texto apresentado.

**BRASÍLIA
2026**

SUMÁRIO

CAPÍTULO I	9
Seção I.....	9
<i>Artigo 1º</i>	9
<i>Artigo 2º</i>	9
<i>Artigo 3º</i>	10
<i>Artigo 4º</i>	10
<i>Artigo 5º</i>	11
Seção II	11
<i>Artigo 6º</i>	11
CAPÍTULO II	12
<i>Artigo 7º</i>	12
<i>Artigo 8º</i>	13
<i>Artigo 9º</i>	13
CAPÍTULO III	14
Seção I	14
<i>Artigo 10</i>	14
<i>Artigo 11</i>	14
<i>Artigo 12</i>	15
<i>Artigo 13</i>	16
<i>Artigo 14</i>	17
Seção II	17
<i>Artigo 15</i>	17
<i>Artigo 16</i>	17
<i>Artigo 17</i>	18
Subseção I	19
<i>Artigo 18</i>	19
<i>Artigo 19</i>	19
<i>Artigo 20</i>	21
<i>Artigo 21</i>	22
<i>Artigo 22</i>	23
Subseção II	24
<i>Artigo 23</i>	24
Subseção III	24

<i>Artigo 24</i>	24
<i>Artigo 25</i>	25
<i>Artigo 26</i>	25
<i>Artigo 27</i>	26
Seção III.....	27
<i>Artigo 28</i>	27
<i>Artigo 29</i>	28
CAPÍTULO IV	28
Seção I	28
<i>Artigo 30</i>	28
<i>Artigo 31</i>	29
<i>Artigo 32</i>	30
<i>Artigo 33</i>	31
Seção II	31
<i>Artigo 34</i>	31
<i>Artigo 35</i>	34
<i>Artigo 36</i>	35
<i>Artigo 37</i>	36
<i>Artigo 38</i>	37
<i>Artigo 39</i>	38
<i>Artigo 40</i>	40
<i>Artigo 41</i>	40
<i>Artigo 42</i>	41
<i>Artigo 43</i>	42
<i>Artigo 44</i>	42
Seção III	43
Subseção I	43
<i>Artigo 45</i>	43
<i>Artigo 46</i>	44
<i>Artigo 47</i>	44
<i>Artigo 48</i>	45
<i>Artigo 49</i>	45
Subseção II	46
<i>Artigo 50</i>	46

<i>Artigo 51</i>	48
Subseção III	49
<i>Artigo 52</i>	49
<i>Artigo 53</i>	49
<i>Artigo 54</i>	50
Subseção IV	51
<i>Artigo 55</i>	51
<i>Artigo 56</i>	52
<i>Artigo 57</i>	52
<i>Artigo 58</i>	53
<i>Artigo 59</i>	54
<i>Artigo 60</i>	54
<i>Artigo 61</i>	55
<i>Artigo 62</i>	56
<i>Artigo 63</i>	56
<i>Artigo 64</i>	56
<i>Artigo 65</i>	57
Subseção V	57
<i>Artigo 66</i>	57
<i>Artigo 67</i>	58
<i>Artigo 68</i>	58
<i>Artigo 69</i>	59
<i>Artigo 70</i>	59
<i>Artigo 71</i>	60
<i>Artigo 72</i>	60
Subseção VI	61
<i>Artigo 73</i>	61
<i>Artigo 74</i>	62
<i>Artigo 75</i>	62
<i>Artigo 76</i>	63
<i>Artigo 77</i>	63
<i>Artigo 78</i>	63
<i>Artigo 79</i>	64
<i>Artigo 80</i>	64

<i>Artigo 81</i>	64
Subseção VII	65
<i>Artigo 82</i>	65
<i>Artigo 83</i>	65
<i>Artigo 84</i>	66
<i>Artigo 85</i>	67
Seção IV	67
<i>Artigo 86</i>	67
Seção V	69
<i>Artigo 87</i>	69
<i>Artigo 88</i>	70
<i>Artigo 89</i>	70
<i>Artigo 90</i>	71
<i>Artigo 91</i>	72
<i>Artigo 92</i>	73
<i>Artigo 93</i>	73
CAPÍTULO V.....	74
<i>Artigo 94</i>	74
<i>Artigo 95</i>	74
<i>Artigo 96</i>	75
CAPÍTULO VI.....	76
<i>Artigo 97</i>	76
<i>Artigo 98</i>	76
<i>Artigo 99</i>	77
<i>Artigo 100</i>	77
ANEXO	77

INTRODUÇÃO

1. O presente documento se destina a apresentar a fundamentação legal de cada um dos artigos da minuta da primeira norma das Condições Gerais de Transporte Ferroviário, denominada Regulamento de Outorgas Ferroviárias – ROF1, bem como seus objetivos, dirimindo possíveis controvérsias acerca do texto apresentado. Trata-se de produto elaborado no âmbito da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, com o propósito de conferir maior densidade técnica, coerência normativa e segurança jurídica ao regulamento em elaboração. A denominação acompanha a própria ementa e o art. 1º da versão final.
2. O ROF1, comentado neste documento, tem por finalidade estabelecer as regras gerais aplicáveis às outorgas ferroviárias e:
 - a) traduzir, em norma estruturada, o marco regulatório ferroviário instituído pela Lei nº 14.273, de 2021;
 - b) assegurar coerência com as diretrizes de política pública do setor ferroviário e com as melhores práticas regulatórias da Administração Pública Federal;
 - c) harmonizar os regimes de concessão e autorização, respeitando suas especificidades jurídicas e operacionais;
 - d) conferir previsibilidade, transparência e segurança jurídica aos processos de outorga; e
 - e) permitir atualização normativa contínua, em consonância com a evolução do setor.
3. Trata-se, portanto, da consolidação de um modelo regulatório em que o regulamento passa a exercer papel central na definição das regras gerais de outorga, deixando para os instrumentos contratuais e de adesão os aspectos específicos de cada empreendimento ferroviário.
4. Com a promulgação do novo marco legal das ferrovias, especialmente a Lei nº 14.273, de 2021, houve significativa ampliação das possibilidades de exploração da infraestrutura ferroviária, com a introdução do regime de autorização e o fortalecimento de mecanismos de mercado. Nesse contexto, tornou-se necessária a estruturação de um arcabouço regulatório que discipline de forma clara, uniforme e integrada os diferentes modelos de outorga.
5. No cenário atual, a ANTT convive com múltiplos arranjos contratuais e institucionais, incluindo concessões firmadas sob diferentes contextos normativos e novas autorizações ferroviárias. Essa diversidade impõe desafios regulatórios relevantes, especialmente quanto à padronização de procedimentos, à garantia de interoperabilidade, à promoção da concorrência e à redução de assimetrias regulatórias, impactando diretamente o custo regulatório e a eficiência da atuação da Agência.
6. Diante desse contexto, a elaboração do ROF1 foi incluída na Agenda Regulatória

da ANTT como instrumento prioritário para a consolidação do novo modelo ferroviário. Considerando a complexidade e a abrangência da matéria, optou-se pela construção do regulamento em etapas, sendo esta a primeira norma voltada às regras gerais de outorgas ferroviárias, a qual será complementada por outros normativos no âmbito do Regulamento das Condições Gerais de Transporte Ferroviário.

7. A presente norma constitui, assim, o primeiro elemento estruturante do novo arcabouço regulatório ferroviário, estabelecendo diretrizes fundamentais para a outorga, gestão e acompanhamento das ferrovias sob competência da ANTT, e apresenta estrutura composta por quatro capítulos, a saber:
8. *Capítulo I* – apresenta as disposições introdutórias do regulamento, incluindo seu objeto, âmbito de aplicação, princípios e definições essenciais, além de estabelecer as bases normativas aplicáveis às concessões e autorizações ferroviárias;
9. *Capítulo II* – dispõe sobre as regras gerais de outorgas ferroviárias, abordando os modelos operacionais de exploração ferroviária, os regimes de concessão e autorização, a atuação do Agente Transportador Ferroviário – ATF e o âmbito das autorizações ferroviárias submetidas à competência da ANTT;
10. *Capítulo III* – trata das ferrovias exploradas em regime público, disciplinando os contratos de concessão, suas cláusulas obrigatórias, diretrizes de interpretação e aplicação, regras de alteração contratual, garantias processuais, transparência e prestação de informações pelas concessionárias;
11. *Capítulo IV* – disciplina as ferrovias exploradas em regime privado, com destaque para os procedimentos de requerimento de autorização, exercício do direito de preferência, resolução de conflitos locacionais, estruturação e condução de chamamentos públicos, bem como os requisitos para participação e habilitação dos interessados;
12. *Capítulo V* – trata da autorregulação ferroviária, disciplinando a constituição e as atribuições das entidades de autorregulação, os limites de sua atuação normativa técnico-operacional, a supervisão regulatória exercida pela ANTT, a solução de conflitos e os mecanismos de participação da Agência e de transparência na elaboração das normas voluntárias, de modo a compatibilizar autonomia setorial com controle regulatório e observância da legislação aplicável;
13. *Capítulo VI* – conclui a norma com as disposições finais e transitórias, abrangendo a Avaliação de Resultado Regulatório – ARR, o dever de informação anual sobre valores não tributários, multas, outorgas e indenizações, a revogação de atos normativos anteriores e a previsão de entrada em vigor da Resolução. A versão final prevê ARR após quatro anos da publicação da última norma do CGTF, revoga as Resoluções nº 5.987/2022 e nº 6.058/2024 e fixa a entrada em vigor em 5 de outubro de 2026.
14. Por fim, a norma estabelece as bases para a consolidação de um ambiente

regulatório mais moderno, competitivo e eficiente, alinhado às diretrizes do novo marco legal ferroviário e orientado à ampliação da malha, ao aumento da capacidade logística, à melhoria da governança setorial e à promoção do desenvolvimento do sistema ferroviário nacional.

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES INTRODUTÓRIAS

Seção I

Objeto e Âmbito de Aplicação

Artigo 1º

Art. 1º Aprovar a primeira norma do Regulamento das Condições Gerais de Transporte Ferroviário, relativa às normas gerais aplicáveis às concessões e autorizações para exploração da infraestrutura ferroviária, outorgadas pela União e sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.

1. Este artigo tem como objetivo estabelecer diretrizes no âmbito do Regulamento, contribuindo para a organização e padronização das outorgas ferroviárias sob competência da ANTT.
2. O dispositivo encontra fundamento na Lei nº 14.273/2021, no Decreto nº 11.245/2022 e demais normativos aplicáveis ao setor ferroviário.
3. A interpretação do artigo deve observar a lógica sistêmica do regulamento, garantindo coerência com os contratos de concessão e autorizações ferroviárias.
4. Do ponto de vista regulatório, busca-se conferir segurança jurídica, previsibilidade e eficiência à atuação da Agência e dos agentes regulados.
5. Na prática, o dispositivo orienta a atuação dos operadores ferroviários e da ANTT, promovendo maior clareza na aplicação das regras e mitigando conflitos interpretativos

Artigo 2º

Art. 2º O Regulamento das Condições Gerais de Transporte Ferroviário segue os princípios e diretrizes estabelecidos na Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021, no Decreto nº 11.245, de 21 de outubro de 2022, e na Portaria MT nº 870, de 26 de novembro de 2025, ou outro normativo que vier a substituí-la.

6. A Lei de Ferrovias, na Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021, seu Decreto regulamentador, Decreto nº 11.245, de 21 de outubro de 2022 e a Portaria MT nº 870, de 26 de novembro de 2025 que institui a Política Nacional de Outorgas Ferroviárias no âmbito do Ministério dos Transportes e de suas entidades vinculadas estabelecem importantes princípios e diretrizes para o setor ferroviário os quais devem ser observados na operacionalização das normas do Regulamento das Condições Gerais de Transporte Ferroviário.
7. Dentre esses princípios destacam-se: proteção e respeito aos direitos dos usuários; preservação do meio ambiente; redução dos custos logísticos; aumento da oferta de mobilidade e de logística; integração da infraestrutura ferroviária; compatibilidade de padrões técnicos; eficiência administrativa; defesa da concorrência; regulação equilibrada.

Artigo 3º

Art. 3º O Regulamento das Condições Gerais de Transporte Ferroviário disciplina a outorga para exploração da infraestrutura e dos serviços de transporte ferroviário sob competência da ANTT, realizada de forma indireta por operadora ferroviária em regime público, mediante concessão, ou em regime privado, mediante autorização, nos termos da Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021.

Parágrafo único. O disposto nesta Resolução aplica-se, também, às subconcessionárias, doravante denominadas operadoras ferroviárias ou concessionárias, nos termos do art. 26, § 2º, da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

8. Esse dispositivo trata do âmbito de aplicação da norma, qual seja, as outorgadas para realizar o transporte ferroviário, as concessionárias, regime público e as autorizatárias em regime privado nos termos da Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021.
9. O parágrafo único tem por objetor simplificar à referência às subconcessionárias que, por força do 26, § 2º, da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 subroga (assume) todos os direitos e obrigações da subconcedente, mas limitados ao contrato de subconcessão.

Artigo 4º

Art. 4º O Regulamento das Condições Gerais de Transporte Ferroviário se aplica aos contratos de concessão:

I - celebrados após a vigência desta Resolução;

II - aditados para adequação aos termos desta Resolução, quando houver anuência expressa da Concessionária; ou

III - celebrados antes da vigência desta Resolução, quando o respectivo instrumento contratual contiver remissão genérica à regulamentação da ANTT ou não houver disposição contratual em sentido diverso, observadas as diretrizes do art. 16.

10. Este artigo define a abrangência da aplicação do Regulamento do CGTF aos contratos de concessão, distinguindo as regras aplicáveis aos novos contratos e àqueles celebrados anteriormente à sua vigência.
11. A disciplina observa o regime jurídico das concessões previsto na Lei nº 8.987/1995, segundo o qual as concessões são regidas pela legislação aplicável e pelas cláusulas dos respectivos contratos. Nesse sentido, a incidência da regulamentação da ANTT deve preservar as disposições contratuais vigentes e a segurança jurídica.
12. O inciso I estabelece a aplicação do CGTF aos contratos celebrados após a vigência da Resolução. O inciso II, por sua vez, permite a adequação dos contratos em curso mediante termo aditivo, condicionada à anuência expressa da concessionária.
13. O inciso III disciplina a incidência do Regulamento sobre contratos anteriores que contenham remissão genérica à regulamentação da ANTT ou que não disponham em sentido diverso. Sua aplicação deve ocorrer necessariamente em conjunto

com o art. 16: o art. 4º define se o CGTF é aplicável ao contrato, enquanto o art. 16 estabelece como suas disposições se relacionam com o conteúdo do contrato vigente.

14. Assim, mesmo quando o contrato estiver abrangido pelo inciso III, o CGTF não afasta automaticamente as cláusulas contratuais existentes. Se determinada matéria estiver expressamente disciplinada no contrato, prevalece a disciplina contratual, conforme o art. 16, inciso I. Por outro lado, quando houver omissão ou insuficiência do contrato, aplica-se subsidiariamente a regulamentação da ANTT, nos termos do inciso II daquele artigo. A aplicação integral da regulamentação em substituição à disciplina contratual dependerá de acordo entre as partes e da correspondente formalização por termo aditivo, conforme previsto no § 1º do art. 16.
15. A articulação entre os dois dispositivos busca, portanto, permitir a incidência do CGTF sobre contratos vigentes sem promover substituição automática de suas cláusulas, conciliando a atualização da regulação ferroviária com a preservação das condições contratuais e da segurança jurídica.

Artigo 5º

Art. 5º O Regulamento das Condições Gerais de Transporte Ferroviário se aplica aos contratos de adesão para outorga de autorização:

I - celebrados após a vigência desta Resolução;

II - aditados para adequação aos termos desta Resolução.

16. Esse dispositivo versa sobre a regra de aplicação dos contratos de adesão, ou seja, sobre as regras aplicáveis a regime privado, autorizações ferroviárias. Aplica-se o Regulamento das Condições Gerais de Transporte Ferroviário às outorgas de autorização celebradas após a vigência da norma e aos contratos de adesão já celebrados que foram aditados para se adequarem aos termos desta norma.

Seção II Definições

Artigo 6º

Art. 6º Para os fins desta Resolução, aplicam-se as seguintes definições:

- I - áreas adjacentes: áreas contíguas à faixa de domínio necessárias ao desenvolvimento da obra da ferrovia objeto do requerimento de autorização e das instalações adjacentes;**
- II - aspectos urbanísticos relevantes: descrição dos conflitos urbanos previstos e soluções propostas para harmonização entre a ferrovia e o tecido urbano;**
- III - características da ferrovia: descrição das principais características técnicas do empreendimento, a exemplo da extensão da ferrovia e respectivos segmentos, bitola, rampas máximas de exportação e importação, raio mínimo de curva, velocidade**

operacional prevista e capacidade de suporte da via permanente, em toneladas por eixo;

IV - concessionária: concessionárias e subconcessionárias de ferrovias;

V - configuração logística: esquema preliminar dos locais onde as instalações acessórias estarão situados, os tipos de cargas previstas a serem transportadas, requisitos de interoperabilidade para possibilitar o compartilhamento com outras ferrovias e indicação dos pontos geográficos de interligação;

VI - interoperabilidade ferroviária: capacidade do sistema ferroviário permitir a circulação segura e contínua de trens entre diferentes malhas e operadores;

VII - malha ferroviária: o conjunto de trechos ferroviários;

VIII - recursos operacionais: os recursos necessários à prestação do serviço público de transporte ferroviário de cargas, exceto via permanente, tais como material rodante, pessoal, sistemas de sinalização e comunicação;

IX - requerente: terceiro interessado, que detenha outorga ou registro para a prestação do serviço de transporte ferroviário, e solicita à concessionária o acesso à infraestrutura ferroviária;

X - usuário: toda pessoa física ou jurídica que contrate a prestação de serviços de transporte ferroviário; e

XI - viabilidade locacional ou compatibilidade locacional: possibilidade técnica de implantação geométrica da infraestrutura ferroviária requerida por meio de autorização considerando a distância entre o eixo do seu traçado diretriz e as demais infraestruturas ferroviárias implantadas ou outorgadas, bem como eventuais cruzamentos entre essas ferrovias.

17. Nesse dispositivo são apresentados conceitos fundamentais para a interpretação da norma, alinhados às determinações, princípios e diretrizes da Lei de Ferrovias, Lei nº 14273/2021.

18. O conceito de áreas adjacentes, aspectos urbanísticos relevantes, características da ferrovia, configuração logística e viabilidade locacional ou compatibilidade locacional foram extraídos da Resolução ANTT nº 5987/2022 cuja revogação é prevista nesta norma em comento.

CAPÍTULO II

REGRAS GERAIS DE OUTORGAS FERROVIÁRIAS

Artigo 7º

Art. 7º A outorga para exploração de ferrovias por operador ferroviário abrange a gestão da infraestrutura ferroviária, a operação do transporte ferroviário, ou ambas as atividades, de forma integrada ou segregada, conforme estabelecido no instrumento de outorga.

§ 1º A exploração ferroviária poderá ocorrer nos seguintes modelos operacionais:

I – modelo vertical, no qual o operador ferroviário exerce conjuntamente a gestão da infraestrutura e a operação do transporte ferroviário;

II – modelo aberto (open access), no qual o outorgado é responsável pela gestão da infraestrutura ferroviária, assegurado o acesso de operadores ferroviários autorizados;

III – modelo compartilhado, no qual a gestão da infraestrutura ferroviária é exercida conjuntamente com a operação do transporte ferroviário, admitida a atuação de terceiros operadores ferroviários autorizados.

§ 2º A exploração indireta de ferrovias em regime público ocorrerá mediante outorga de concessão.

§ 3º A exploração indireta de ferrovias em regime privado ocorrerá mediante outorga de autorização.

19. Este artigo disciplina os modelos de exploração ferroviária, em consonância com a Lei nº 14.273/2021, que prevê a exploração indireta de ferrovias em regime público, mediante concessão, e em regime privado, mediante autorização.
20. O dispositivo também explicita as diferentes formas de organização entre a gestão da infraestrutura e a operação do transporte ferroviário. No modelo vertical, ambas as atividades são exercidas de forma integrada pelo mesmo operador. No modelo aberto (open access), há segregação entre a gestão da infraestrutura e a operação, assegurando-se o acesso de operadores autorizados. Já no modelo compartilhado, o gestor da infraestrutura também realiza a operação, admitindo-se, simultaneamente, a atuação de terceiros operadores autorizados.
21. A previsão busca conferir clareza aos diferentes arranjos operacionais admitidos para a exploração ferroviária e permitir sua adequada definição no respectivo instrumento de outorga.

Artigo 8º

Art. 8º A execução do transporte ferroviário de cargas ou de passageiros, desvinculada da exploração da infraestrutura, será exercida por agente transportador ferroviário com inscrição válida no Registro Nacional do Agente Transportador Ferroviário – RENAfer, nos termos da regulamentação específica da ANTT.

22. Esse dispositivo se alinha ao comando da Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021, art. 9º que assim dispõe: A execução de transporte ferroviário de cargas ou de passageiros desvinculado da exploração da infraestrutura por agente transportador ferroviário depende de inscrição válida em registro a ser instituído pelo regulador ferroviário, na forma da regulamentação.

Artigo 9º

Art. 9º. Somente serão objeto de análise e outorga por esta Agência os requerimentos de autorização para exploração de ferrovias que liguem portos brasileiros e fronteiras nacionais, transponham os limites de Estado ou Território, componham o Subsistema Ferroviário Federal – SFF, ou contemplem conexão com outras ferrovias sob jurisdição da União.

23. O dispositivo delimita a competência da ANTT para as outorgas por autorização

de interesse nacional, ou seja, que liguem portos brasileiros e fronteiras nacionais, transponham os limites de Estado ou Território, componham o Subsistema Ferroviário Federal – SFF, ou contemplem conexão com outras ferrovias sob jurisdição da União, alinhando-se ao critério utilizado constitucionalmente (art. 21, XII, “d”).

CAPÍTULO III

FERROVIAS EXPLORADAS EM REGIME PÚBLICO

Seção I

Contratos de Concessão

Artigo 10

Art. 10. São partes no contrato de concessão:

- I - a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, na qualidade de representante do poder concedente ou poder concedente interveniente;**
- II - a concessionária ou subconcessionária; e**
- III - a interveniente subconcedente quando se tratar de contrato de subconcessão.**

§ 1º Compete à interveniente subconcedente, na qualidade de interveniente subconcedente, zelar pelo cumprimento do contrato de subconcessão, fiscalizar sua execução, representar a ANTT quanto a irregularidades constatadas e, quando cabível, propor a aplicação de penalidades, a intervenção ou a extinção da subconcessão.

§ 2º A interveniente subconcedente deverá ser previamente cientificada sobre alterações nos contratos de subconcessão, sendo obrigatória sua assinatura nos termos aditivos que impliquem modificação de suas atribuições, prazos de entrega de ativos ou matriz de responsabilidades.

24. O artigo em comento visa qualificar as partes signatárias do contrato de concessão, a ANTT que atua como representante do Poder Concedente, a concessionária ou subconcessionária e a interveniente subconcedente nas hipóteses de contratos de subconcessão originários de outorgas à Infra S.A, antiga Valec S.A.

Artigo 11

Art. 11 Constituem cláusulas obrigatórias do contrato de concessão:

- I - a definição do objeto e da área concedida;**
- II - o prazo da concessão e a forma de sua prorrogação;**
- III - a descrição dos bens vinculados à concessão;**
- IV - o capital social mínimo da concessionária e a obrigatoriedade de sua integralização;**
- V - a alocação de riscos entre as partes;**
- VI - as tarifas máximas aplicáveis à prestação dos serviços de transporte ferroviário e ao acesso à malha ferroviária por terceiros;**

VII - a capacidade de transporte da ferrovia;

VIII - o plano de investimentos para ampliação da capacidade, quando atingido o nível de saturação da ferrovia ou de trechos ferroviários específicos, assegurado o equilíbrio econômico-financeiro do contrato;

IX - os critérios de avaliação de desempenho da concessionária na prestação do serviço de transporte ferroviário;

X - desapropriações, desocupações e instalações de terceiros na faixa de domínio; e

XI - a obrigatoriedade de contratação de seguros de responsabilidade civil geral e de riscos operacionais, ou outros meios alternativos de garantia pré-aprovados pelo autorregulador ferroviário.

XII - as formas de reequilíbrio econômico-financeiro, tais como:

a) revisão tarifária e do valor de outorga;

b) pagamento direto entre concessionárias e União;

c) acréscimo ou supressão de obrigações contratuais;

d) alteração de prazo contratual;

e) uso de saldo de contas vinculadas; e

f) alteração de política tarifária, contraprestação pública e mecanismos de subsídio, quando previsto no modelo;

§ 1º As formas enumeradas no inciso XII do poderão ser combinadas para obtenção do adequado reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

§ 2º Na hipótese do inciso XII alínea b, os valores serão atualizados até a data do efetivo pagamento pela variação do IPCA, ou de outro índice oficial de preços motivadamente definido no edital e no contrato, conforme as particularidades do projeto.

25. Esse dispositivo visa detalhar, sob a ótica setorial, as cláusulas essenciais nos contratos de concessão de ferrovias, em observância ao art. 23 da Lei de Concessões, Lei nº 8987/1995, Lei nº 10.233/2001 e demais normas jurídicas aplicáveis ao setor ferroviário.

Artigo 12

Art. 12. São anexos obrigatórios ao contrato de concessão:

I – a matriz de riscos

II - a relação dos contratos;

III - a descrição da malha;

IV – as tarifas de referência;

V – a descrição dos bens que integram e integrarão a concessão ou subconcessão;

VI – as especificações básicas da via permanente;

VII – o relatório sobre os passivos ambientais;

VIII – os indicadores para o acompanhamento do serviço concedido ou subconcedido;

IX - os métodos de cálculo de reequilíbrio econômico-financeiro; e,

X – o Caderno de Obrigações.

26. Este artigo define os anexos obrigatórios que deverão integrar os contratos de concessão ferroviária, reunindo documentos necessários à adequada delimitação

das obrigações, riscos, bens, tarifas e demais condições relevantes para a execução e o acompanhamento contratual.

27. A previsão relaciona-se diretamente ao art. 35 da Lei nº 10.233/2001, que estabelece as cláusulas essenciais dos contratos de concessão celebrados no âmbito de atuação da ANTT. Enquanto a Lei define as matérias que necessariamente devem estar disciplinadas no contrato, este artigo especifica documentos e instrumentos que deverão integrá-lo como anexos e dar suporte à sua execução.
28. Nesse sentido, a matriz de riscos, as tarifas de referência, os indicadores de acompanhamento, os métodos de cálculo do reequilíbrio econômico-financeiro e o Caderno de Obrigações, entre outros anexos, detalham e operacionalizam matérias previstas no art. 35, como a execução dos investimentos, as tarifas, as garantias, o acompanhamento e a fiscalização da concessão.
29. Para a elaboração do dispositivo, também foram consideradas as modelagens contratuais mais recentes do setor ferroviário e, como referência regulatória, a Resolução ANTT nº 5.950/2021, buscando conferir maior padronização e clareza à estrutura documental dos contratos de concessão ferroviária.

Artigo 13

Art. 13. Aplicam-se aos contratos de concessão do transporte ferroviário de passageiros as cláusulas e os anexos obrigatórios previstos no art. 11 e 12 desta Resolução, no que couber, acrescidos de cláusulas e anexos que estabeleçam:

- I - parâmetros de nível de serviço;**
- II - oferta operacional;**
- III - padrões de desempenho;**
- IV - segurança operacional;**
- V - acessibilidade;**
- VI - integração intermodal e urbana; e**
- VII - critérios e gatilhos para ampliação de capacidade e realização de investimentos, observadas as características do serviço.**

§ 1º Os contratos previstos no caput devem prever parâmetros de nível de serviço, oferta operacional, padrões de desempenho, segurança operacional, acessibilidade e integração intermodal e urbana, bem como critérios e gatilhos para ampliação de capacidade e realização de investimentos, observadas as características do serviço.

§ 2º Os contratos previstos no caput poderão considerar fontes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade, tais como:

- I – exploração de projetos imobiliários no entorno das estações;**
- II – exploração de publicidade em estações e material rodante;**
- III – exploração comercial em estações e áreas operacionais destinadas ao atendimento ao público; e**
- IV – cessão de direitos de denominação comercial (naming rights).**

30. A inclusão de dispositivo que prevê as cláusulas obrigatórias dos contratos de concessão do serviço de transporte de passageiros é salutar e confere maior segurança jurídica ao regramento geral das outorgas ferroviárias.
31. Cumpre ressaltar adicionalmente que os elementos relativos à sustentabilidade econômico-financeira dessa modalidade, além do tratamento já conferido pela Lei nº 14273/2021 - Lei de Ferrovias, será objeto de projeto específico no âmbito da revisão regulatória do setor ferroviário estando previsto atualmente para a norma do RSF 4 - Direitos dos Passageiros.

Artigo 14

Art. 14. Aplicam-se aos contratos de subconcessão as cláusulas e os anexos obrigatórios previstos no art. 11 e 12 desta Resolução, no que couber.

32. O dispositivo tem por objeto referenciar e unificar a aplicação das regras previstas nesta Resolução aos contratos de subconcessão.

Seção II

Diretrizes de Interpretação e Aplicação

Artigo 15

Art. 15. O contrato de concessão regula-se pelas leis cabíveis, pela regulação da ANTT, pela legislação geral sobre concessões, licitações e contratos, e, supletivamente, pelos preceitos de direito público, pelos princípios da teoria geral dos contratos e as regras gerais de direito privado.

33. Este artigo reforça que os contratos de concessões de ferrovias são regidos pelos preceitos de Direito Público, e prevê ainda a aplicação supletiva dos princípios da teoria geral dos contratos e as regras gerais de direito privado.
34. Os contratos administrativos segundo o art. 89 da Lei 14.133, de 1º de abril de 2021 regulam-se pelas suas cláusulas e pelos preceitos de direito público, aplicando-se-lhes, supletivamente, os princípios da teoria geral dos contratos e as disposições de direito privado”.

Artigo 16

Art. 16. Em caso de divergência entre a regulamentação da ANTT e o contrato de concessão, devem ser observadas as seguintes regras:

I - o contrato de concessão prevalecerá sobre a regulamentação aplicável ao setor e da ANTT nas matérias por ele expressamente disciplinadas;

II - na omissão ou insuficiência de disciplina no contrato de concessão, aplica-se, subsidiariamente, a regulamentação da ANTT, desde que não contrarie as disposições contratuais.

§ 1º As partes poderão, de comum acordo, optar pela aplicação integral da regulamentação da ANTT em substituição ao contrato de concessão, por meio de termo

aditivo.

§2º Na hipótese dos inciso II, poderá ser promovida, após avaliação da ANTT, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, nos termos da legislação aplicável.

35. Esse dispositivo apresenta importantes diretrizes interpretativas em caso de divergência entre a disciplina do contrato de concessão e o presente Regulamento. O contrato de concessão deve ser entendido como um sistema de modo que, ao examiná-lo, faz-se necessário averiguar o conjunto de suas cláusulas, uma vez que a leitura isolada destas pode conduzir a um entendimento diverso do todo contratual.
36. O inciso I estabelece a primazia do contrato de concessão sobre a regulamentação da ANTT nas matérias que estejam expressamente disciplinadas no instrumento contratual. Isso reforça o princípio da segurança jurídica e da força obrigatória dos contratos.
37. O inciso II dispõe que diante da omissão do contrato de concessão aplica-se a regulamentação da ANTT, de forma subsidiária. Ou seja, o Regulamento tem por objeto preencher lacunas e complementar dispositivos do contrato de concessão.
38. Por sua vez, o §1º, que deve ser interpretado em cotejo com o art. 4º, estabelece que as partes, mediante celebração de termo aditivo, podem optar pela aplicação da regulamentação da ANTT, de forma integral.
39. Na hipótese do inciso II, quando a regulamentação da ANTT é aplicada subsidiariamente, pode haver impacto no equilíbrio econômico-financeiro do contrato. O §2º prevê que, após avaliação da ANTT, poderá ser promovida a recomposição desse equilíbrio, conforme a legislação aplicável, preservando, portanto, a equação econômico-financeira da concessão.

Artigo 17

Art. 17. As referências aos contratos de concessão devem ser interpretadas de modo a abranger eventuais anexos e aditivos que venham a ser celebrados entre as partes, exceto quando o contexto não permitir tal interpretação.

Parágrafo único. No caso de divergência entre:

- I - contrato e os anexos, prevalecerá o disposto no contrato;**
- II - anexos do contrato, prevalecerão aqueles elaborados pelo Poder Concedente; e**
- III - anexos elaborados pelo Poder Concedente, prevalecerá aquele de data mais recente.**

40. Sobre este artigo importante destacar que o contrato deve ser interpretado sistematicamente, isto é, as suas cláusulas devem ser interpretadas umas por meio das outras e atribuindo a cada uma delas o sentido da totalidade. Esse entendimento parte do conceito de que o contrato é um sistema indivisível, de modo que, ao examiná-lo, faz-se necessário averiguar o conjunto de suas cláusulas, uma vez que a leitura isolada destas pode conduzir a um entendimento diverso do todo contratual.

41. Este artigo, porém, apresenta uma hierarquia para essa interpretação e deixa expresso que qualquer referência às alterações e aditivos serão interpretadas tendo como referência o contrato de concessão.

Subseção I

Alteração Contratual e Regras Processuais

Artigo 18

Art. 18. O contrato de concessão poderá ser alterado unilateralmente pela ANTT, de forma excepcional, visando a finalidade de interesse público, ou por acordo entre as partes.

§ 1º Se da alteração decorrer desequilíbrio econômico-financeiro, a ANTT promoverá a recomposição do equilíbrio na forma da regulamentação, salvo renúncia por parte da concessionária.

§ 2º A recomposição do equilíbrio poderá ser realizada por alteração de obrigações contratuais, mantendo-se a equivalência de encargos e vantagens conforme acordo entre as partes.

§ 3º O disposto no § 2º não impede a alteração unilateral da ANTT para manutenção da atualidade do serviço, que não importe em encargos adicionais extraordinários.

42. O artigo em pauta cuida de alteração unilateral do contrato de concessão, cláusula exorbitante típica que decorre tipicamente da contratação com a Administração Pública. Ele traz a possibilidade de alteração unilateral pela ANTT ou por acordo entre as partes, com fundamento na Lei de Licitações e na Lei de Concessões.

43. O art. 58 da Lei nº 8987/1995 estabelece as denominadas cláusulas exorbitantes que permitam ao poder concedente: alterar unilateralmente o contrato para melhor adequação do serviço ao interesse público; fiscalizar a execução do contrato e o cumprimento das normas; aplicar sanções motivadas pela inexecução parcial ou total do contrato; intervir na concessão para assegurar a continuidade do serviço; extinguir a concessão nos casos previstos em lei e ocupar provisoriamente bens e instalações para garantir a prestação do serviço.

44. Por sua vez o art. 65 da Lei nº 8.987/1995 trata da possibilidade de alteração dos contratos de concessão, estabelecendo que eles podem ser modificados por acordo entre as partes ou unilateralmente pelo poder concedente, sempre com a preservação do equilíbrio econômico-financeiro.

45. Neste ponto é importante destacar que, a despeito do Poder Concedente ter o direito de alterar unilateralmente o contrato, esse direito está limitado ao dever de manter o equilíbrio-econômico financeiro dos contratos de concessão, de sorte que os incisos do artigo apresentam as regras para tal. Cabe dizer que esse tema será amplamente discutido no ROF 3 - Instrumentos econômico-financeiros das outorgas.

Artigo 19

Art. 19. São garantias processuais da concessionária, nos termos da legislação vigente:

- I - o direito de petição;**
- II - a ciência da tramitação dos processos administrativos em que tenha a condição de interessada;**
- III - a vista dos autos públicos, resguardados os procedimentos sigilosos;**
- IV - a obtenção de cópias de documentos contidos nos autos públicos;**
- V - o conhecimento das decisões proferidas nos autos públicos; e**
- VI - direito de ser recebida em reunião, presencial ou virtual, com representantes da ANTT, para dirimir questões relacionadas ao contrato de concessão.**

46. A Constituição Federal assegura, em seu art. 5º, inciso XXXIV, o direito de petição aos Poderes Públicos, independentemente do pagamento de taxas, para a defesa de direitos ou contra ilegalidade ou abuso de poder.

47. O direito de petição é assegurado a todos e encontra instrumentos para seu exercício na legislação sobre processo administrativo, acesso à informação e nos normativos dos órgãos públicos que disciplinam a matéria. Nesse sentido, o dispositivo em análise reafirma, no âmbito da atuação da ANTT, direito já assegurado constitucionalmente.

48. A Lei nº 9.784/1999 estabelece as regras básicas do processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal, buscando proteger os direitos dos administrados e assegurar o adequado cumprimento das finalidades da Administração. Entre esses direitos estão o acompanhamento dos processos em que o administrado seja interessado, o acesso aos autos e às decisões e a possibilidade de apresentar documentos e alegações antes da decisão, conforme previsto no art. 3º.

49. Ao mesmo tempo, a Lei nº 9.784/1999 estabelece deveres para aqueles que se relacionam com a Administração. Nos termos do art. 4º, o administrado deve apresentar os fatos conforme a verdade, agir com lealdade, urbanidade e boa-fé, não atuar de forma temerária e colaborar para o esclarecimento dos fatos.

50. A Lei nº 12.527/2011 (Lei de Acesso à Informação – LAI), por sua vez, complementa essa disciplina ao estabelecer regras para o acesso às informações produzidas ou mantidas pela Administração Pública.

51. A LAI adota como diretriz a publicidade como regra geral e o sigilo como exceção, além de incentivar a divulgação de informações de interesse público, o uso de meios tecnológicos, a cultura de transparência e o controle social da Administração Pública.

52. Registra-se que no âmbito da ANTT, é a Instrução Normativa nº 22, de 7 de agosto de 2023, que trata sobre o Regulamento do Processo Eletrônico no âmbito do Sistema Eletrônico de Informações - SEI e define normas, rotinas e procedimentos de instrução processual, protocolo e arquivo na ANTT.

53. A Resolução nº 5.854/2019, que aprovou a Política de Segurança da Informação e Comunicações (PoSIC) da ANTT, também integra esse conjunto de normas, buscando adequar o tratamento das informações às mudanças tecnológicas, à

Lei de Acesso à Informação e às demais normas relacionadas à segurança da informação.

54. A PoSIC busca assegurar a disponibilidade, integridade, confidencialidade e autenticidade das informações produzidas ou mantidas pela ANTT, independentemente da forma ou do meio em que sejam apresentadas ou compartilhadas.

Artigo 20

Art. 20. Configura exercício abusivo do direito de petição ou litigância de má-fé, sem prejuízo da aplicação de sanção mais gravosa pela tipificação de outra conduta relacionada:

- I - deduzir pretensão ou defesa contra texto expresso em lei ou fato incontroverso;**
- II - alterar a verdade dos fatos ou apresentar documento falso;**
- III - usar do processo administrativo para conseguir objetivo ilegal;**
- IV - opuser resistência injustificada ao andamento do processo;**
- V - proceder de modo temerário em qualquer incidente ou ato do processo administrativo;**
- VI - provocar incidente manifestamente infundado; e**
- VII - manejar pedido ou recurso administrativo com intuito manifestamente protelatório.**

§ 1º As condutas de que trata o caput são puníveis com multa que deverá ser estabelecida em decisão fundamentada, em valor de 0,1% (um décimo por cento) até 0,2% (dois décimos por cento) do faturamento anual da concessionária, no exercício fiscal anterior à prática do ato, respeitado o teto estabelecido pela Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

§ 2º No caso de concessões que ainda não estão em operação, será aplicada a multa de maior valor dentre aquelas previstas no contrato de concessão.

§ 3º A penalidade de que trata o § 1º será aplicada pela mesma autoridade que analisou a matéria principal, sendo aplicável subsidiariamente o disposto na Resolução nº 5.083, de 27 de abril de 2016.

§ 4º Antes de ser imposta a sanção por exercício abusivo de direito de petição ou litigância de má-fé, a Superintendência competente poderá advertir a concessionária para que cesse o ato reputado lesivo.

§ 5º Caso a advertência de que trata o § 3º seja suficiente para o saneamento da irregularidade, a Superintendência competente poderá eliminar a imposição da sanção.

55. Com relação ao exercício abusivo do direito de petição ou à litigância de má-fé, serão apresentados comentários comparando os incisos do art. 7º desta norma com o art. 80 do Código de Processo Civil (CPC), que serviu de referência para a elaboração do RCR.

56. No processo judicial, os fatos devem ser apresentados de acordo com a verdade,

evitando-se a prática de atos desnecessários e assegurando-se o correto cumprimento das decisões. A litigância de má-fé ocorre quando uma das partes atua de forma contrária à lealdade e à boa-fé que devem orientar o processo. Para coibir esse tipo de conduta, o art. 80 do CPC estabelece as situações consideradas como litigância de má-fé.

57. Nos termos do art. 80 do CPC, considera-se litigante de má-fé aquele que: I - apresenta pretensão ou defesa contra texto expresso de lei ou fato incontroverso; II - altera a verdade dos fatos; III - utiliza o processo para alcançar objetivo ilegal; IV - cria resistência injustificada ao andamento do processo; V - atua de modo temerário em incidente ou ato processual; VI - provoca incidente manifestamente infundado; ou VII - apresenta recurso com finalidade manifestamente protelatória.
58. No processo civil, o juiz poderá, de ofício ou a requerimento, aplicar multa ao litigante de má-fé. Além disso, aquele que agir de má-fé poderá ser obrigado a indenizar a parte contrária pelos prejuízos causados e a arcar com honorários advocatícios e demais despesas decorrentes de sua conduta.
59. A boa-fé é uma das normas fundamentais do Código de Processo Civil. Conforme seu art. 5º, todos aqueles que participam do processo devem se comportar de acordo com a boa-fé. Esse dever não se limita às partes, alcançando todos aqueles que, de alguma forma, participam do processo.
60. Assim, a litigância de má-fé está relacionada a comportamentos que utilizam o processo de forma abusiva, desleal ou com finalidade indevida, como alterar a verdade dos fatos, criar obstáculos injustificados ao andamento do processo, provocar incidentes sem fundamento ou apresentar recursos com finalidade meramente protelatória.
61. Essas condutas ultrapassam o exercício regular dos direitos processuais e podem gerar as consequências previstas na legislação processual civil, inclusive a aplicação de multa e a responsabilização pelos prejuízos causados.
62. Nesse contexto, considera-se adequada a utilização desse instituto também como referência no processo administrativo, no qual igualmente podem ocorrer condutas incompatíveis com a boa-fé processual ou o exercício abusivo do direito de petição.
63. A multa prevista no § 1º tem, portanto, o objetivo de desestimular condutas que possam caracterizar exercício abusivo de direito ou litigância de má-fé. A Resolução nº 5.083, de 27 de abril de 2016, disciplina, no âmbito da ANTT, o processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de penalidades relacionadas à legislação de transportes terrestres e aos deveres estabelecidos nos instrumentos de outorga.

Artigo 21

Art. 21. A contagem dos prazos processuais deve observar as regras previstas na Lei nº 9784, de 29 de janeiro de 1999 e, subsidiariamente, o disposto no contrato de

concessão.

Parágrafo único. Os direitos com data certa de incidência previstos nos contratos de concessão, caducam em 5 (cinco) anos contados da data do ato ou fato do qual se originarem..

64. Este artigo estabelece que a contagem dos prazos processuais deverá observar as regras previstas na Lei nº 9.784/1999 e, subsidiariamente, as disposições do contrato de concessão.
65. A opção evita a reprodução, no Regulamento, das regras gerais de contagem de prazos já previstas na legislação de processo administrativo, conferindo maior concisão e coerência à disciplina normativa.
66. O parágrafo único mantém o prazo de cinco anos para o exercício de direitos contratuais com data certa de incidência, contado do ato ou fato que lhes der origem, contribuindo para a previsibilidade e a segurança jurídica na gestão dos contratos de concessão.

Artigo 22

Art. 22. As comunicações e as notificações entre a concessionária e a ANTT serão efetuadas por escrito e remetidas:

- I - preferencialmente, por meio eletrônico via sistema SEI ou outro que o substitua, ou por correio eletrônico oficial cadastrado;**
- II - em via física, desde que comprovada por protocolo; ou**
- III - por qualquer outro meio de comunicação que a ANTT disponibilizar para recebimento de demandas.**

§ 1º A concessionária deverá informar à ANTT sempre que modificar sua sede e canais de comunicação.

§ 2º A concessionária deverá manter endereço de correio eletrônico e número telefônico oficiais cadastrados e atualizados nos sistemas da ANTT.

§ 3º Presume-se recebida a comunicação quando confirmado o recebimento pelo destinatário cadastrado na forma do § 2º ou, no silêncio, após 10 (dez) dias do envio.

67. Este artigo disciplina os meios de comunicação e notificação entre a ANTT e as concessionárias, privilegiando os meios eletrônicos e estabelecendo o dever de manutenção dos dados de contato atualizados.
68. A previsão está alinhada ao art. 26, § 3º, da Lei nº 9.784/1999, que admite diferentes formas de intimação, desde que assegurada a certeza da ciência do interessado. O dispositivo adapta essa regra à gestão das concessões ferroviárias, conferindo maior clareza e segurança às comunicações entre a Agência e as concessionárias.
69. O prazo previsto no § 3º busca conferir previsibilidade quanto ao recebimento das comunicações, evitando que a ausência de confirmação pelo destinatário impeça o regular prosseguimento dos procedimentos.

Subseção II

Classificação Periódica das Concessionárias

Artigo 23

Art. 23. A ANTT aprovará periodicamente a classificação das concessionárias, a partir de critérios estabelecidos em regulamentação da ANTT.

Parágrafo único. Os indicadores a serem utilizados para fins de compor índice de desempenho regulatório deverão avaliar de forma ampla e diversificada o desempenho das concessionárias e valorizar as ações e os resultados positivos, que extrapolem as exigências contratuais.

70. Este artigo introduz mecanismo de classificação periódica das concessionárias a partir de índice de desempenho regulatório, cujos critérios e indicadores serão definidos em regulamentação específica da ANTT.
71. A medida está associada à adoção de uma abordagem de regulação responsiva, na qual os indicadores funcionarão como um termômetro do desempenho regulatório das concessionárias e poderão orientar a atuação da Agência de forma proporcional ao comportamento e aos resultados observados.
72. Para tanto, os indicadores deverão permitir uma avaliação ampla e diversificada, considerando não apenas o cumprimento das obrigações contratuais, mas também valorizando ações e resultados positivos que ultrapassem as exigências previstas nos contratos.

Subseção III

Transparência da Regulação da ANTT e Prestação de Informações pelas Concessionárias

Artigo 24

Art. 24. A ANTT publicará dados e informações, no seu sítio eletrônico, observado o disposto na Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018, sobre:

- I - contratos de concessão;
- II - desempenho das concessionárias no cumprimento das obrigações contratuais, a ser medido conforme ato da ANTT;
- III - controle de obras;
- IV - processos de reajuste e revisão dos contratos de concessão;
- V - parcelas pagas de concessão, arrendamento e outorga;
- VI - pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão; e,
- VII - índice de desempenho regulatório conforme previsto no art. 23.

73. Este artigo concretiza, no âmbito das concessões ferroviárias, os deveres de transparência ativa previstos na Lei nº 12.527/2011 (Lei de Acesso à Informação), especialmente quanto à gestão transparente e à divulgação, independentemente de requerimento, de informações de interesse coletivo ou geral.
74. O dispositivo especifica as principais informações da gestão contratual que deverão ser divulgadas no sítio eletrônico da ANTT, abrangendo os contratos e o

desempenho das concessionárias, o acompanhamento de obras, os processos de reajuste e revisão, os pagamentos relacionados à concessão e os pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro, além do índice de desempenho regulatório previsto no art. 23.

75. A divulgação deverá observar os limites aplicáveis ao acesso à informação e à proteção de dados pessoais, inclusive as disposições da Lei nº 13.709/2018 (LGPD).

Artigo 25

Art. 25. As concessionárias deverão apresentar à ANTT, em sistema informatizado indicado pela ANTT:

I - de imediato, todo e qualquer fato que altere de modo relevante o normal desenvolvimento da concessão;

II - informações adicionais ou complementares que sejam formalmente solicitadas, no prazo estabelecido pela ANTT; e

III - na periodicidade estabelecida em Portaria da Superintendência competente, relatório com informações detalhadas sobre:

- a) estatísticas de tráfego e acidentes;**
- b) estado de conservação e acompanhamento socioambiental;**
- c) execução das obras e investimentos contratuais;**
- d) desempenho de suas atividades, incluindo execução de investimentos, desempenho operacional e da qualidade dos serviços prestados, bem como a programação e execução financeira;**
- e) bens da concessão, em especial os reversíveis, nos termos da regulamentação específica; e**
- f) as tarifas e preços praticadas.**

Parágrafo único. A periodicidade e o formato de envio das informações, bem como o prazo para implementação pelas concessionárias, deverão ser objeto de regulamentação específica da ANTT.

76. O presente dispositivo pretende unificar as informações que devem ser apresentadas pelas concessionárias em sistema informatizado visando uma consolidação das principais informações apresentadas pelas Reguladas em busca de maior previsibilidade e fortalecimento da governança regulatória.

Artigo 26

Art. 26. São deveres das concessionárias, em relação à transparência das informações:

I - manter cadastro atualizado dos responsáveis técnicos pelos projetos, pelas obras realizadas e pelos serviços prestados durante o prazo da concessão;

II - encaminhar informações para os bancos de dados da ANTT, conforme padronização estabelecida;

III - informar às autoridades quaisquer atos ou fatos ilegais ou ilícitos de que tenha conhecimento em razão das atividades objeto da Concessão;

IV - encaminhar as informações e acessos solicitados, observando o conteúdo, quantidade, formato e meios de envio ou acesso a esses dados determinados pela ANTT;

V - assegurar à ANTT o direito ao acesso livre, irrestrito e direto, em tempo real, a quaisquer sistemas, dados e informações da concessão, dentro e fora do centro de controle operacional, sempre que solicitado; e

VI - encaminhar, de forma periódica, informações relativas ao acompanhamento e ao avanço físico da execução das obras obrigatórias, nos termos e prazos definidos pela ANTT.

§ 1º O cumprimento das obrigações relativas à fiscalização do contrato de concessão, inclusive quanto às necessidades de adaptação de seus sistemas internos aos parâmetros determinados pela ANTT, em razão do dever de atualização e modernização dos serviços, constitui obrigação cujo risco está alocado à concessionária, devendo ela suportar os custos e ônus decorrentes.

§ 2º Quando comprovadas alteração tecnológica superveniente e impacto extraordinário, poderá, conforme o caso e após avaliação da ANTT, ser promovida a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, nos termos da regulamentação aplicável.

§ 3º As informações referidas neste artigo, bem como sua forma de apresentação, conteúdo, frequência, formato e meios de envio ou acesso, serão definidos em regulamentação específica da ANTT, admitidos padrões complementares e ajustes técnicos mediante ato motivado.

§4º O acesso a sistemas, dados e informações previsto no inciso V observará a Lei nº 13.709/2018 (LGPD), em se tratando de dados de passageiros.

77. Este artigo detalha os deveres das concessionárias relacionados à transparência e ao fornecimento de informações necessárias à gestão e à fiscalização dos contratos de concessão ferroviária.

78. A previsão encontra fundamento no art. 30 da Lei nº 8.987/1995, que assegura ao poder concedente acesso aos dados relativos à administração, contabilidade e recursos técnicos, econômicos e financeiros da concessionária. O dispositivo adapta esse dever ao contexto das concessões ferroviárias federais, especificando obrigações de envio de informações, manutenção de cadastros e acesso da ANTT aos sistemas e dados da concessão.

79. O artigo também disciplina a adaptação dos sistemas das concessionárias às necessidades de fiscalização, atribuindo-lhes, como regra, os respectivos custos, sem afastar eventual reequilíbrio diante de alteração tecnológica superveniente com impacto extraordinário. O acesso a dados de passageiros deverá observar as disposições da LGPD.

Artigo 27

Art. 27. Aos processos relacionados aos contratos de concessão é assegurado o amplo acesso e transparência.

Parágrafo único. Nos termos dos incisos III, VI e VIII do art. 25 da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011, será restrito o acesso às informações no âmbito das concessões referentes ao planejamento de fiscalização e demais atos preparatórios, até a publicação da decisão final.

80. Este artigo estabelece como regra geral o amplo acesso e a transparência dos processos relacionados à gestão e ao acompanhamento dos contratos de concessão, favorecendo o controle e a publicidade da atuação regulatória.

81. A restrição de acesso constitui exceção e deverá observar as hipóteses e os limites previstos na legislação aplicável, especialmente quanto às informações relacionadas ao planejamento da fiscalização e aos demais atos preparatórios, cuja divulgação antecipada possa comprometer a atuação da Agência.

Seção III

Termos Aditivos aos Contratos de Concessão

Artigo 28

Art. 28. O contrato de concessão poderá ser aditivado a qualquer momento, quando se identificar alguma das seguintes hipóteses, observados os termos do art. 30, *caput*:

I - necessidade de intervenção para ampliação, preservação ou restabelecimento da segurança viária;

II - obra ou serviço emergencial para mitigação de risco iminente;

III - implantação de sistemas ou tecnologias essenciais à supervisão, gestão ou fiscalização do contrato;

IV - alterações contratuais sem impacto no equilíbrio econômico-financeiro do contrato;

V - definição das formas de reequilíbrio econômico-financeiros aplicáveis; ou

VI - reprogramação de obrigações contratuais vencidas ou vincendas cuja execução no prazo originalmente previsto tenha sido impossibilitada ou significativamente prejudicada por:

a) fatos não imputáveis à concessionária;

b) materialização de riscos não assumidos pela concessionária no contrato de concessão; ou

c) interferências de terceiros que impactem o cronograma de execução.

§1º A urgência deverá ser tecnicamente demonstrada, com indicação objetiva dos riscos ou danos que se pretende evitar ou remediar.

§2º As hipóteses previstas nos incisos I, II, III e VI deste artigo poderão ensejar reequilíbrio econômico-financeiro, a ser apurado conforme metodologia prevista no contrato ou em norma específica da ANTT.

§3º A ausência de impacto imediato no equilíbrio econômico-financeiro não afasta a possibilidade de revisão futura, caso se comprove, com base em evidências técnico-econômicas, que a alteração contratual resultou em ônus adicional à concessionária.

82. Versa sobre as hipóteses de realização de aditivos contratuais a qualquer momento, independentemente do ciclo ordinário de revisão, quando presentes

situações que demandem alteração do contrato, observados os requisitos do art. 30.

83. O dispositivo contempla situações relacionadas à segurança viária, obras e serviços emergenciais, implantação de sistemas essenciais à gestão e fiscalização, alterações sem impacto econômico-financeiro, definição das formas de reequilíbrio e reprogramação de obrigações cuja execução tenha sido prejudicada por fatos não imputáveis à concessionária.
84. Busca-se conferir maior flexibilidade à gestão contratual, permitindo que situações urgentes ou que não recomendem aguardar os ciclos ordinários de revisão sejam tratadas tempestivamente. Para tanto, a urgência deverá ser tecnicamente demonstrada e eventual repercussão sobre o equilíbrio econômico-financeiro será apurada conforme o contrato ou regulamentação da ANTT, inclusive posteriormente, quando o impacto não puder ser identificado de imediato.

Artigo 29

Art. 29. A elaboração de termos aditivos deve tramitar em processo próprio, observando-se:

I - motivação técnica quanto à necessidade e adequação da alteração proposta;

II - análise técnica preliminar da viabilidade econômica, quando aplicável;

III - manifestação dos órgãos técnicos competentes, quando aplicável; e

IV - análise jurídica pela Procuradoria Federal Especializada junto à ANTT.

§2º A concessionária será formalmente notificada para apresentar, complementar ou retificar as informações técnicas e econômicas exigidas, garantindo-se o contraditório e a ampla defesa.

§ 3º A Procuradoria Federal junto à ANTT estabelecerá modelos padronizados de minutas de termos aditivos.

85. Esse dispositivo pretende indicar as regras relativas ao processamento das alterações contratuais por simples apostila ou por termo aditivo. Destaca-se a necessidade de processo apartada contendo a motivação técnica, a eventual manifestação de outros órgãos competentes e a análise de jurídica pela PF-ANTT.

CAPÍTULO IV

FERROVIAS EXPLORADAS EM REGIME PRIVADO

Seção I

Disposições comuns ao requerimento de autorização e ao chamamento público

Artigo 30

Art. 30. Caso a ferrovia requerida ou oferecida até o dia 6 de fevereiro de 2027 esteja situada na área de influência de uma concessão ferroviária já existente, a

concessionária poderá exercer o direito de preferência de que trata o art. 67 da Lei nº 14.273, 23 de dezembro de 2021, exceto quando a concessão já existente estiver em processo de devolução ou relicitação.

Parágrafo único. Após 06 de fevereiro de 2027, decai a prerrogativa garantida pelo caput, de modo que mesmo a ferrovia requerida ou oferecida estando situada na área de influência de uma concessão já existente, passa a concessionária a concorrer em igualdade de condições com os demais interessados.

86. O dispositivo destina-se a prever a lógica de transição regulatória e equilíbrio concorrencial prevista no art. 67 da Lei nº 14.273 de 23 de dezembro de 2021 (Lei de Ferrovias).

87. Assim, a Lei de Ferrovias previu que, nos primeiros 5 anos de sua vigência, a concessionária já instalada teria direito de preferência para obter autorização de nova ferrovia dentro da sua área de influência. Ou seja, trata-se de uma vantagem temporária, justificada para proteger contratos já existentes (concessões antigas).

88. Assim, considerando o prazo previsto (de cinco anos), e incluindo-se o “vacatio legis” previsto, chegou-se a data de 06 de fevereiro de 2027, como o marco temporal limite para que esta prioridade deixe de existir.

89. Desse modo, a previsão nesta norma regulamentadora, tem o condão de dar efetividade prática à Lei.

Artigo 31

Art. 31. Para os fins desta Resolução, considera-se a ferrovia a ser outorgada como situada na área influência de uma concessão ferroviária já existente, quando adentrar na área compreendida em um raio, contado do eixo da ferrovia concedida, de:

I - 100 km, para segmentos ferroviários com distância de até 300 km do porto de destino mais próximo; ou

II - 200 km, para segmentos ferroviários com distância superior a 300 km e de até 600 km do porto de destino mais próximo; ou

III - 450 km, para segmentos ferroviários com distância superior a 600 km do porto de destino mais próximo.

§ 1º Para os fins incisos I a III do caput, considera-se:

I - segmento ferroviário: extensão de linha férrea delimitada por estações ou pátios consecutivos:

a) de cruzamento;

b) limítrofes da ferrovia;

c) que permitem a mudança de direção; ou

d) que permitem a interconexão com outras malhas.

II - distância: a menor distância linear aproximada entre o ponto médio do segmento ferroviário e o porto de destino mais próximo; e

III - porto de destino mais próximo: o porto de menor distância em relação ao ponto

médio do segmento ferroviário, e que seja objeto de originação ou destinação de cargas pela concessão ferroviária já existente.

§ 2º Para definição do universo de concessões ferroviárias sujeitas ao direito de preferência, serão analisadas aquelas localizadas dentro do raio máximo de 450 km a partir do traçado da ferrovia requerida, aplicando-se, posteriormente, os limites previstos nos incisos I a III do *caput*.

90. A presença deste dispositivo pauta-se na necessidade de concretizar o conceito indeterminado de “área de influência” previsto na Lei nº 14.273/2021, especialmente para fins de aplicação do direito de preferência das concessionárias ferroviárias.

91. No exercício de seu poder normativo, a ANTT estabelece critérios técnicos objetivos (raios de distância, definição de segmento ferroviário e metodologia de cálculo), garantindo segurança jurídica, isonomia e previsibilidade regulatória.

92. Assim, os parágrafos complementam o *caput* ao padronizar a aplicação dos critérios e evitar distorções técnicas, assegurando que o direito de preferência incida apenas quando houver efetiva interferência econômica entre malhas.

93. Dessa forma, o dispositivo promove o equilíbrio entre a proteção das concessões existentes e a livre concorrência, em conformidade com as diretrizes do marco legal ferroviário.

Artigo 32

Art. 32. A definição da área de influência contida nesta Resolução não influencia o eventual direito ao reequilíbrio econômico- financeiro da concessionária.

Parágrafo único. Em todos os casos, o reequilíbrio econômico-financeiro estará condicionado à comprovação do desequilíbrio decorrente da outorga da autorização mediante o requerimento de autorização, nos termos da legislação e do contrato de concessão.

94. O art. 35 da norma da ANTT estabelece a independência entre a definição de “área de influência”, utilizada para fins de direito de preferência, e o eventual direito ao reequilíbrio econômico-financeiro das concessões ferroviárias.

95. À luz da Lei nº 14.273/2021 e do regime jurídico dos contratos administrativos, o reequilíbrio não decorre automaticamente da proximidade ou sobreposição de malhas, mas exige a comprovação de efetivo desequilíbrio na equação econômico-financeira, bem como nexos causal com a outorga de nova autorização.

96. O dispositivo, portanto, evita interpretações que poderiam gerar reequilíbrio automático, preservando a livre concorrência, a segurança jurídica e a coerência contratual, ao mesmo tempo em que assegura a proteção das concessionárias

apenas nos casos de impacto econômico efetivo.

Artigo 33

Art. 33. Na hipótese de sobreposição de áreas de influência para fins de exercício do direito de preferência previsto no art. 67 da Lei nº 14.273, de 2021, caberá à ANTT disciplinar e decidir, de forma motivada, observando critérios de eficiência, promoção da concorrência e segurança jurídica.

Parágrafo único. A aplicação do direito de preferência deverá resguardar a contestabilidade do mercado, a isonomia entre interessados e a prevenção de barreiras geográficas injustificadas ou de efeitos potencialmente anticoncorrenciais.

97. O artigo visa disciplinar hipóteses de sobreposição de áreas de influência, situação não detalhada pela Lei nº 14.273/2021, mas inerente ao modelo por ela instituído. Assim, o dispositivo assegura a observância dos princípios da legalidade, motivação e segurança jurídica, evitando soluções arbitrárias.

98. Além disso, ao vincular a decisão a critérios como eficiência e promoção da concorrência, e ao determinar a preservação da contestabilidade do mercado e da isonomia, a norma impede que o direito de preferência seja utilizado como instrumento de fechamento de mercado ou criação de barreiras geográficas artificiais.

99. Dessa forma, o dispositivo concretiza o equilíbrio entre a proteção das concessões existentes e a abertura concorrencial do setor ferroviário, em consonância com as diretrizes do marco legal ferroviário.

Seção II

Requerimento de Autorização

Artigo 34

Art. 34. O interessado em obter a autorização ferroviária pode encaminhar requerimento à ANTT a qualquer tempo, mediante a apresentação dos seguintes documentos:

I - minuta do contrato de adesão, disponibilizada no sítio eletrônico da ANTT, devidamente preenchida, memorial com a descrição técnica do empreendimento e indicação de fontes de financiamento pretendidas;

II - relatório técnico descritivo, no caso de autorização para ferrovias, com, no mínimo:

a) a indicação georreferenciada do percurso total, das áreas adjacentes e da faixa de domínio da infraestrutura ferroviária pretendida, em arquivo eletrônico compatível com CAD (Computer-Aided Design), ou BIM (Building Information Modeling) e apresentação de arquivos em formatos KMZ ou KML (Keyhole Markup Language) e GIS (Geographic Information System);

b) o detalhamento da configuração logística e dos aspectos urbanísticos relevantes;

c) as características da ferrovia com as especificações técnicas da operação compatíveis com o restante da malha ferroviária conexa, se for o caso;

d) o cronograma de implantação ou recapacitação da ferrovia, incluindo data limite para início das operações ferroviárias; e

e) relatório executivo dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental - EVTEA, abrangendo aspectos de mercado, ambientais, de engenharia, operacionais, financeiros, socioeconômicos e de riscos;

III - certidões de regularidade fiscal da requerente, dentro do período de validade, com, no mínimo:

a) documentação comprobatória de sua regularidade perante a Fazenda Federal;

b) documentação comprobatória de sua regularidade perante a Fazenda Estadual da sede da pessoa jurídica;

c) documentação comprobatória de sua regularidade perante a Fazenda Municipal da sede da pessoa jurídica;

d) documentação comprobatória de que se encontra regular perante o Instituto Nacional do Seguro Social - INSS; e

e) documentação comprobatória de que se encontra regular perante o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço - FGTS;

IV - documentação comprobatória de que não possui qualquer registro de processo de falência, expedida pelos órgãos competentes com data não anterior a 60 (sessenta) dias do requerimento de autorização; e

V - comprovante de existência jurídica da pessoa.

§ 1º No que couber, a Requerente deverá apresentar informações com base prioritariamente em dados oficiais existentes.

§ 2º O Relatório Executivo de EVTEA deverá observar o conteúdo mínimo dos elementos descritos no Anexo Único, devendo a Requerente justificar tecnicamente a não apresentação de elemento exigido, exceto na hipótese de relatório simplificado prevista no art. 35.

§ 3º O memorial de que trata o inciso I do caput deve ser apresentado com as seguintes informações:

I - descrição do objeto do requerimento;

II - a extensão total e todos os municípios e estados onde se localizará o empreendimento;

III - o perfil de carga a ser movimentado, explicitando, inclusive, se a carga será de sua propriedade, de terceiros, ou de ambos, bem como se pretende realizar transporte de passageiros;

IV - justificativa do empreendimento;

V - valor do investimento global previsto, com respectiva data-base;

VI - indicação de fontes de financiamento pretendidas, devendo constar se os recursos financeiros necessários ao empreendimento serão próprios ou de terceiros e se a sua natureza será pública ou privada ; e

VII - declaração de que a concepção do projeto observa as normas técnicas aplicáveis e

as condições de implantação, operação, manutenção e inspeção do empreendimento seguirão as melhores práticas do setor ferroviário.

§ 4º As certidões positivas com efeitos de negativa - CPEND, ou a certidão judicial específica, caso não seja possível a apresentação da CPEND, produzirão os mesmos efeitos que as certidões negativas de débitos, para fins de comprovação da regularidade fiscal do interessado.

§ 5º Na hipótese de o requerimento de autorização não atender integralmente ao rol de documentação disposta no caput, o interessado poderá apresentar a documentação faltante, no prazo assinalado pela ANTT, sob pena de não conhecimento do pedido de requerimento.

§ 6º O prazo de que trata o § 5º poderá ser prorrogado, a critério da ANTT, mediante pedido fundamentado da requerente.

§ 7º A não apresentação dos documentos constantes das alíneas "a", "d" e "e" do inciso III do caput não prejudica a análise do requerimento, devendo a ANTT fazer o levantamento das informações junto aos respectivos gestores das bases de dados.

100. A inclusão do dispositivo justifica-se pela necessidade de operacionalizar o regime de autorizações ferroviárias instituído pela Lei nº 14.273/2021, estabelecendo os requisitos técnicos, econômicos e jurídicos para o requerimento de outorga.

101. Ao exigir documentação detalhada, como EVTEA, traçado georreferenciado, comprovação de regularidade fiscal e indicação de fontes de financiamento, o dispositivo assegura que apenas projetos viáveis, estruturados e compatíveis com a malha ferroviária sejam autorizados.

102. Os parágrafos complementam o regime ao garantir flexibilidade procedimental, eficiência administrativa e segurança jurídica, permitindo saneamento de falhas e utilização de dados oficiais.

103. A previsão de “escalonamento” do EVTEA, visa compatibilizar o rigor técnico exigido para empreendimentos ferroviários, com a lógica de abertura e estímulo ao investimento privado instituída pela Lei nº 14.273/2021.

104. Ao admitir a apresentação progressiva dos estudos, mediante justificativa técnica, o dispositivo reduz barreiras de entrada, incentiva a participação de novos agentes e promove maior eficiência regulatória, evitando a imposição de custos excessivos em fases iniciais de projetos ainda em maturação. Ao mesmo tempo, preserva a segurança jurídica e a qualidade da análise, ao exigir fundamentação técnica para eventuais lacunas, configurando um modelo de regulação progressiva e proporcional ao grau de maturidade do empreendimento.

105. Dessa forma, o dispositivo equilibra a liberdade de iniciativa inerente ao

regime de autorização com a necessidade de regulação técnica e proteção do interesse público, assegurando a expansão ordenada e eficiente do setor ferroviário.

Artigo 35

Art. 35. Para fins do disposto na alínea “e” do inciso II do art. 34, o Relatório Executivo de EVTEA observará lógica escalonada de aprofundamento conforme porte e complexidade do empreendimento, podendo ser classificado em simplificado ou completo.

§ 1º Será enquadrado como apto a apresentar relatório executivo de EVTEA simplificado o empreendimento que, cumulativamente:

I - não configure novo corredor ferroviário estruturante de grande extensão;

II - não envolva interconexão operacional complexa com múltiplas malhas ou pátios estratégicos;

III - não apresente, em avaliação preliminar, potencial impacto concorrencial relevante sobre concessões existentes; e

IV - não esteja inserido em área de elevada sensibilidade socioambiental que demande análise comparativa robusta de alternativas.

§ 2º Considera-se pátio estratégico a instalação ferroviária que, em razão de sua localização, função operacional específica ou elevada capacidade de movimentação, desempenhe papel fundamental na articulação de fluxos estruturantes, na interoperabilidade entre malhas e/ou na integração com instalações logísticas de relevância estratégica, nacional ou regional.

§ 3º No que se refere ao inciso III do § 1º, a avaliação preliminar deverá constar do Relatório Executivo de EVTEA que instruir o requerimento, com indicação fundamentada da existência ou não de potencial impacto concorrencial relevante sobre concessões existentes.

§ 4º No EVTEA simplificado:

I - os Estudos de Mercado poderão limitar-se à delimitação da área de influência, identificação de polos geradores e atratores, levantamento da demanda atual e projeção tendencial única com base em dados secundários oficiais;

II - os Estudos Ambientais poderão restringir-se à caracterização preliminar da área de influência, identificação de impactos potenciais relevantes e levantamento de passivos ambientais conhecidos;

III - os Estudos de Engenharia poderão apresentar parâmetros técnicos essenciais, traçado conceitual georreferenciado e estimativa global de custos;

IV - os Estudos Operacionais poderão conter estimativa de capacidade operacional, dispensada modelagem detalhada de saturação;

V - a Avaliação Financeira poderá apresentar fluxo de caixa consolidado e indicadores básicos de viabilidade econômico-financeira;

VI - os Estudos Socioeconômicos poderão limitar-se à avaliação qualitativa dos impactos regionais; e

VII - a Análise de Riscos poderá restringir-se à identificação qualitativa dos principais riscos e respectivas medidas de mitigação.

§ 5º Deverá apresentar EVTEA completo o empreendimento que não se enquadre nos critérios do § 4º ou que apresente, isolada ou cumulativamente, elevada complexidade técnica, concorrencial ou socioambiental. Nessa hipótese, a Requerente deverá apresentar integralmente os módulos previstos no Anexo Único.

§ 6º A ANTT poderá reenquadrar o nível de aprofundamento do EVTEA mediante decisão motivada, indicando objetivamente os elementos técnicos adicionais necessários à adequada instrução do requerimento.

106. Este artigo estabelece critérios de proporcionalidade para o nível de aprofundamento do Relatório Executivo de EVTEA, permitindo sua apresentação nas modalidades simplificada ou completa, conforme o porte e a complexidade do empreendimento.

107. A exigência de apresentação do EVTEA, inicialmente afastada durante a tramitação da Lei nº 14.273/2021, passou a integrar o regime legal das autorizações ferroviárias após a derrubada dos vetos presidenciais. Diante da necessidade de conferir maior clareza e objetividade a essa exigência, e em atendimento às recomendações do Tribunal de Contas da União, o dispositivo e o Anexo Único estabelecem critérios mínimos para elaboração e avaliação desses estudos.

108. A diferenciação entre EVTEA simplificado e completo busca adequar o grau de aprofundamento dos estudos à complexidade e aos riscos de cada empreendimento, evitando exigências desproporcionais para projetos de menor complexidade, sem comprometer a adequada instrução dos projetos que demandem análise mais robusta. A ANTT poderá, mediante decisão motivada, reenquadrar o estudo quando identificar a necessidade de elementos técnicos adicionais

Artigo 36

Art. 36. Verificada a apresentação de todos os documentos elencados no art. 34, a ANTT deve:

I - publicar o extrato do requerimento no Diário Oficial da União - DOU e em seu sítio eletrônico, em até 30 (trinta) dias;

II - avaliar a viabilidade locacional da ferrovia requerida;

III - avaliar a convergência do objeto do requerimento com a política pública do setor ferroviário;

IV - avaliar os aspectos técnico-operacionais; e

V - verificar, para os requerimentos apresentados até o dia 6 de fevereiro de 2027, com o fim de possibilitar o exercício do direito de preferência de que trata o art. 67 da Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021, se a ferrovia requerida estará situada na

área de influência de concessão ferroviária já existente.

§ 1º A avaliação de que trata o inciso II verificará a existência de conflito entre o traçado da ferrovia requerida e as demais infraestruturas ferroviárias implantadas ou outorgadas.

§ 2º A ANTT poderá solicitar apoio ao Ministério dos Transportes para dirimir dúvidas acerca da política pública do setor ferroviário, de modo a subsidiar a deliberação sobre a outorga de autorização.

§ 3º A avaliação de que trata o inciso IV verificará a existência de conflito entre as informações dispostas no art. 34 apresentadas pela requerente e os padrões técnico-operacionais relevantes, ao menos:

I - medidas de bitola compatíveis com as adotadas no Subsistema Ferroviário Federal e com a malha ferroviária com a qual se pretenda integrar; e

II - rampas máximas de exportação e importação.

§ 4º A verificação de que trata o inciso V do caput, nas hipóteses dos arts. 38 e 39 desta Resolução, ocorrerá somente quando essas etapas forem superadas.

109. Esse artigo trata da necessidade de estruturar a fase de análise dos requerimentos de autorização ferroviária, em conformidade com o regime instituído pela Lei nº 14.273/2021. Assim, estabelece um roteiro de verificação técnica, locacional, operacional e de alinhamento com a política pública, garantindo que a outorga não seja automática, mas precedida de juízo administrativo qualificado.

110. Além disso, assegura a observância dos princípios da publicidade, eficiência e segurança jurídica, ao prever a divulgação do requerimento e a análise de eventuais conflitos com infraestruturas existentes, bem como a compatibilidade técnica da ferrovia.

111. Por fim, ao contemplar a verificação do direito de preferência, o dispositivo harmoniza a abertura do mercado ferroviário com a proteção das concessões existentes, promovendo uma expansão ordenada e eficiente do setor.

Artigo 37

Art. 37. Verificada incompatibilidade locacional ou motivo técnico-operacional relevante que justifique óbice à autorização, a requerente deve apresentar solução técnica adequada para o conflito identificado em até 60 (sessenta) dias do recebimento de notificação da ANTT, prorrogáveis por igual período.

§ 1º A necessidade de inclusão de acesso ferroviário na faixa de domínio de outra ferrovia autorizada ou concedida, inclusive para acessar portos, ferrovias ou outras infraestruturas essenciais ou para transpor barreiras topográficas ou áreas urbanas, não inviabilizará a outorga por autorização.

§2º Quando a solução técnica envolver intervenções na faixa de domínio de ferrovia

concedida ou autorizada por terceiro, observar-se-ão, conforme o caso e após avaliação da ANTT, os procedimentos aplicáveis aos Projetos de Interesse de Terceiros (PIT) conforme a regulamentação específica vigente da ANTT, ou a que vier a substituí-la.

112. O artigo possui natureza de norma procedimental de saneamento e adequação técnica dos requerimentos de autorização ferroviária, inserindo-se na fase subsequente à análise realizada pela ANTT.

113. Assim, à luz da Lei nº 14.273/2021, o dispositivo concretiza um modelo regulatório voltado à facilitação do investimento privado, ao permitir que a requerente apresente soluções para conflitos locacionais ou técnico-operacionais, evitando o indeferimento automático do pedido.

114. O § 1º reforça a lógica de integração e contestabilidade do setor, ao impedir que a necessidade de utilização de faixa de domínio de outra ferrovia constitua barreira à entrada de novos agentes. Já o § 2º promove a articulação com o regime dos Projetos de Interesse de Terceiros (PIT), assegurando tratamento jurídico adequado às intervenções em infraestrutura alheia.

115. Dessa forma, o dispositivo contribui para uma regulação eficiente, cooperativa e pró-competitiva, alinhada às diretrizes do marco legal ferroviário.

Artigo 38

Art. 38. Caso seja apresentado requerimento de autorização ferroviária que se sobreponha à faixa de domínio de outra ferrovia já requerida, mas ainda pendente de outorga, em um prazo de até 60 (sessenta) dias contados da publicação, no DOU, do extrato do primeiro requerimento apresentado, serão adotados os seguintes passos:

I - será solicitada a apresentação, pelas requerentes mais recentes, em até 60 (sessenta) dias, prorrogáveis, uma única vez, por igual período, de solução técnica alternativa que possibilite a implantação de ambos os empreendimentos;

II - não havendo resposta no prazo previsto no *caput* ou se a resposta apresentada não possibilitar a implantação de ambos os empreendimentos, será solicitada a apresentação pela requerente mais antiga, em até 60 (sessenta) dias, prorrogáveis, uma única vez, por igual período, de solução técnica alternativa que possibilite a implantação dos empreendimentos;

III - não havendo resposta no prazo previsto no inciso II ou se a resposta apresentada não possibilitar a implantação de ambos os empreendimentos, será solicitada a apresentação pelas requerentes, em até 60 (sessenta) dias, prorrogáveis, uma única vez, por igual período, dos estudos de traçado;

IV - a requerente que não tiver apresentado os estudos de traçado, nos termos do inciso III, terá o processo de requerimento de autorização arquivado, caso outra requerente tenha apresentado;

V - caso mais de uma ou nenhuma requerente tenha apresentado os estudos de traçado, nos termos do inciso III, mantida a sobreposição, a ANTT decidirá qual delas

terá preferência na outorga de autorização, utilizando-se como critério de seleção a maior oferta de pagamento pela outorga;

VI - para os fins do inciso V, será solicitada a apresentação pelas requerentes, em até 15 (quinze) dias, improrrogáveis, da oferta de pagamento pela outorga, para avaliação da ANTT; e

VII - caso nenhuma requerente apresente oferta de pagamento pela outorga nos termos do inciso VI, os processos de requerimento serão arquivados.

§ 1º A ANTT avaliará se os estudos de traçado foram elaborados em harmonia com as normas técnicas aplicáveis.

§ 2º Os estudos de traçado que estiverem em desacordo com as normas de que trata o § 1º serão indeferidos.

§ 3º O pagamento pela outorga deverá ser realizado, de forma integral, no ato de assinatura do contrato de adesão a ser firmado com a ANTT.

§4º Os requerimentos de que trata este artigo, encaminhados à ANTT após o prazo de 60 (sessenta) dias de que trata o *caput* não terão o trecho em que existe a sobreposição considerado durante a deliberação da Diretoria Colegiada sobre a outorga de autorização.

§5º Os requerimentos de que trata o §4º deste artigo, encaminhados após o prazo de 60 (sessenta) dias, serão avaliados oportunamente pela ANTT, após o procedimento de deliberação sobre a outorga de autorização do trecho em que existe a sobreposição, ou antes da finalização desse procedimento, na hipótese de apresentação de solução técnica adequada para o conflito identificado, observado o disposto nesta Resolução, especialmente os arts. 37 e 38.

116. Aqui destina-se a estabelecer procedimento específico para resolução de conflitos decorrentes da sobreposição de requerimentos de autorização ferroviária ainda não outorgados, o que é situação inerente ao modelo aberto instituído pela Lei das Ferrovias.

117. Assim, o dispositivo adota uma solução escalonada, priorizando inicialmente a compatibilização técnica dos projetos e, apenas subsidiariamente, a seleção competitiva por meio de critério econômico (maior oferta de pagamento pela outorga). Com isso, busca evitar indeferimentos prematuros, incentivar soluções eficientes e coibir comportamentos especulativos, ao mesmo tempo em que assegura segurança jurídica, previsibilidade e racionalidade na ocupação da infraestrutura ferroviária.

118. Dessa forma, o artigo harmoniza a liberdade de iniciativa com a necessidade de coordenação regulatória, promovendo a expansão ordenada e concorrencial do setor ferroviário.

Artigo 39

Art. 39. A concessionária que tenha se enquadrado nas hipóteses do art. 31, *caput*, incisos I a III, desta Resolução, será notificada para, no prazo de 15 (quinze) dias, se

manifestar acerca do seu interesse em celebrar o contrato de adesão, em condições idênticas às constantes do requerimento atualizado após as etapas dispostas nos arts. 36 e 37.

§ 1º Juntamente da notificação de que trata o *caput*, será assegurado à concessionária o acesso aos elementos técnicos do projeto, constantes dos incisos I e II do art. 38 desta Resolução, para fins de análise do requerimento apresentado, excetuadas as informações relativas às fontes de financiamento.

§ 2º Manifestado o interesse em celebrar o contrato de adesão, a ANTT solicitará que a concessionária apresente, no prazo máximo de 30 (trinta) dias, a minuta do contrato de adesão, disponibilizada no sítio eletrônico da ANTT, devidamente preenchida, a indicação de fontes de financiamento pretendidas e os documentos de que tratam o art. 38, incisos III a V.

§ 3º A ausência de manifestação, a manifestação de desinteresse, ou a não apresentação da documentação necessária, nos prazos definidos nesta Resolução, importará em decadência do direito de preferência para obtenção da autorização.

§ 4º Caso haja mais de uma concessionária com interesse em celebrar o contrato de adesão, ambas serão notificadas para apresentar, em até 15 (quinze) dias, improrrogáveis, oferta de pagamento pela outorga, para avaliação da ANTT, e, caso nenhuma delas a apresente, ocorrerá a decadência do direito de preferência.

§ 5º Caso duas ou mais concessionárias com direito de preferência tenham interesse na outorga, terá direito aquela que oferecer maior valor de outorga.

§ 6º Como condição prévia à assinatura do contrato de adesão, a concessionária que tenha exercido seu direito de preferência deverá apresentar, na forma e prazo estabelecidos pela ANTT, prova de constituição de Sociedade de Propósito Específico - SPE sob forma de sociedade por ações, em conformidade com a legislação brasileira, com finalidade exclusiva de explorar o objeto da autorização.

§ 7º A SPE de que trata o § 4º deverá ser uma subsidiária integral ou entidade coligada, desde que a composição acionária seja a mesma da concessionária, com patrimônio apartado, destinado exclusivamente a explorar o objeto da autorização.

119. O dispositivo disciplina o exercício do direito de preferência previsto na Lei nº 14.273/2021, conferindo-lhe natureza procedimental e condicionada, ao estabelecer prazos, requisitos e consequências para sua efetivação. Dessa forma, assegurando que a concessionária somente poderá exercer esse direito em condições idênticas às do requerente, visa garantir isonomia e evitando distorções concorrenciais.

120. Além disso, prevê hipóteses de decadência, mecanismos de competição entre concessionárias e a exigência de constituição de Sociedade de Propósito Específico, o que reforça o compromisso econômico-financeiro com o empreendimento.

121. Dessa forma, o artigo tem o condão de promover o equilíbrio entre a

proteção das concessionárias existentes e a abertura do mercado ferroviário, evitando o uso abusivo do direito de preferência e assegurando a expansão eficiente e concorrencial do setor.

Artigo 40

Art. 40. Constitui infração sujeita à penalidade de multa, de até R\$ 350.000,00 (trezentos e cinquenta mil reais), a não apresentação da documentação a que se refere o art. 34 desta Resolução, a apresentação em desacordo com as exigências ou a não assinatura do contrato de adesão, nos termos e prazos previstos, por parte da concessionária que tenha manifestado seu direito de preferência nos termos do *caput* do art. 39.

Parágrafo único. Na quantificação do valor da penalidade de multa de que trata o *caput*, a ANTT observará, dentre as circunstâncias, a gravidade da conduta, os prejuízos causados ao processo de requerimento de autorização, a reincidência e as circunstâncias gerais agravantes ou atenuantes da situação.

122. Faz-se necessário que no exercício do Poder Concedente que lhe é atribuído, no âmbito da Administração Pública, que a ANTT estabeleça mecanismos a fim de assegurar uma regulação concorrencial eficiente. Nesse sentido, é que o presente artigo se apresenta com natureza sancionatória administrativa, destinada a assegurar a efetividade do regime de autorizações ferroviárias previsto na Lei nº 14.273/2021.

123. Nesse contexto, é previsto que recaia sanção sobre quem, porventura, concomitantemente assuma o compromisso e frustre o procedimento. O que aqui fica consubstanciado na possibilidade de aplicação de multa à concessionária que, após manifestar interesse no exercício do direito de preferência, deixe de cumprir as exigências procedimentais, apresente documentação irregular ou não celebre o contrato de adesão.

124. Dessa forma, não obstante, presumir-se inicialmente a boa-fé dos agentes econômicos, com a introdução desse dispositivo na Norma, a ANTT, no cumprimento do seu dever legal, estabelece os parâmetros dos quais poderá utilizar-se para coibir e em última escala, sancionar possíveis comportamentos que apenas tenham o condão de prejudicar o andamento do processo e a entrada de novos agentes no setor.

125. Já o parágrafo único, ao estabelecer critérios de dosimetria, garante a observância dos princípios da proporcionalidade e razoabilidade, reforçando a segurança jurídica e a legitimidade da atuação sancionadora da ANTT.

Artigo 41

Art. 41. A não apresentação da documentação a que se refere o art. 34, ou a não assinatura do contrato de adesão, nos termos e prazos previstos, por parte da concessionária que tenha manifestado seu direito de preferência nos termos

do caput do art. 34, poderá acarretar, adicionalmente, a vedação à obtenção de nova outorga de autorização de que trata o art. 25 da Lei nº 14.273, de 2021, pelo período de 36 (trinta e seis) meses, após regular processo administrativo, com decisão motivada, assegurados o contraditório e a ampla defesa.

126. Somado ao que já dispõe o dispositivo anterior, esse artigo impõe sanção administrativa adicional de natureza restritiva de direito, que consiste na vedação temporária à obtenção de nova autorização ferroviária, aplicável à concessionária que, após manifestar interesse no exercício do direito de preferência, deixa de cumprir as exigências procedimentais ou de celebrar o contrato de adesão.

127. Portanto, em complemento ao anterior, esse artigo visa coibir comportamentos oportunistas que possam comprometer a eficiência do regime de autorizações e prejudicar a entrada de novos agentes no setor, funcionando como mecanismo de proteção à concorrência e à boa-fé regulatória.

128. Pertinente registrar, no entanto, que a aplicação da sanção presume prévio processo administrativo, decisão motivada e observância do contraditório e da ampla defesa. Dessa forma, a norma, ao tempo que reforça a legitimidade da atuação sancionadora da Administração, assegura a compatibilidade com o devido processo legal.

Artigo 42

Art. 42. Após análise da viabilidade locacional, da convergência do objeto do requerimento com a política pública do setor ferroviário e dos aspectos técnico-operacionais, a ANTT deliberará sobre a outorga de autorização ferroviária e publicará o resultado da deliberação, bem como, em caso de deferimento, o extrato do contrato de adesão.

129. O dispositivo assegura que a decisão seja fundamentada em critérios técnicos, locacionais e de alinhamento com a política pública, refletindo a lógica de abertura do mercado ferroviário combinada com controle regulatório qualificado, e que culmina em ato administrativo decisório e constitutivo, ao disciplinar sobre a deliberação final da ANTT sobre a outorga de autorização ferroviária.

130. Dessa forma, ao prever a publicação do resultado e do extrato do contrato de adesão, concretiza os princípios da publicidade, transparência e segurança jurídica, conferindo eficácia ao ato e permitindo seu controle.

131. Portanto, o artigo representa o encerramento do procedimento administrativo, convertendo o requerimento do particular em título jurídico válido para exploração da infraestrutura ferroviária, em conformidade com o marco legal do setor.

Artigo 43

Art. 43. Na hipótese de o requerimento ser originário de pedido realizado no âmbito da vigência da Medida Provisória - MP nº 1.065, de 30 de agosto de 2021, e enviado pelo então Ministério da Infraestrutura à ANTT, serão solicitadas à requerente as complementações estritamente necessárias à conformação da documentação ao disposto na Lei nº 14.273, de 2021, juntamente com nova minuta de contrato de adesão a ser firmado com a ANTT, elaborada nos termos da referida Lei.

Parágrafo único. Atendidas as solicitações de que trata o caput pela requerente, a ANTT publicará o extrato do requerimento, nos termos do art. 39, e a solicitação passará a ser regida pelos dispositivos desta Resolução.

132. O artigo possui natureza de norma de transição, destinada a disciplinar o tratamento dos requerimentos de autorização ferroviária formulados sob a égide da Medida Provisória nº 1.065/2021, após a entrada em vigor da Lei nº 14.273/2021.

133. Assim, o dispositivo adota solução de compatibilização, ao determinar que sejam exigidas apenas as complementações necessárias para adequação ao novo regime jurídico, preservando os atos já praticados, em consonância com os princípios da eficiência e do aproveitamento dos atos administrativos.

134. Ao exigir a apresentação de nova minuta de contrato de adesão conforme a legislação vigente, assegura a observância do princípio da legalidade, enquanto o parágrafo único promove a migração do requerimento para o regime integral da Resolução.

135. Dessa forma, o artigo garante continuidade, segurança jurídica e uniformidade na aplicação do marco legal ferroviário.

Artigo 44

Art. 44. A exploração indireta do serviço de transporte ferroviário federal, mediante outorga por autorização, será formalizada por intermédio da celebração de contrato de adesão, com prazo determinado, entre pessoa jurídica requerente e a União, por meio da ANTT.

§ 1º O prazo do contrato de adesão de que trata o *caput* deverá ter duração de 25 (vinte e cinco) a 99 (noventa e nove) anos, prorrogável por períodos sucessivos.

§ 2º O prazo da autorização de que trata o *caput* será estipulado pela ANTT a partir de proposta da requerente, observados os limites de que trata o § 1º.

§ 3º A ANTT poderá solicitar informações e esclarecimentos adicionais à requerente previamente à estipulação do prazo da autorização.

§ 4º Na hipótese de ser estipulado prazo diferente daquele requerido, a ANTT deverá motivar a sua decisão e notificar a requerente a se manifestar, no prazo de 15 (quinze)

dias, sobre seu interesse em continuar com o pedido de autorização.

§ 5º A ausência de manifestação da requerente no prazo de que trata o § 4º ensejará o arquivamento do pedido.

136. Disciplina a formalização da autorização ferroviária por meio da celebração de contrato de adesão, em consonância com o modelo instituído pela Lei nº 14.273/2021, que combina a liberdade de iniciativa privada com controle regulatório.
137. Ao prever prazos entre 25 e 99 anos, prorrogáveis, o dispositivo assegura a viabilidade econômico-financeira dos empreendimentos ferroviários, caracterizados por investimentos de longo prazo. E a possibilidade de o particular propor o prazo, sujeita à validação pela ANTT, reflete o equilíbrio entre autonomia privada e regulação técnica, sendo garantida a motivação das decisões e o contraditório em caso de divergência.
138. Dessa forma, o artigo consolida a relação jurídica entre o autorizatário e o poder público, conferindo estabilidade, previsibilidade e segurança ao regime de autorizações ferroviárias.

Seção III

Chamamento Público para Autorização Ferroviária

Subseção I

Disposições Gerais

Artigo 45

Art. 45. Poderá ser realizado chamamento público para identificar interessados na obtenção de outorga de autorização para a exploração indireta de ferrovias federais:

I - não implantadas;

II - ociosas, em malhas ferroviárias com contrato de outorga em vigor; ou

III - desativadas, devolvidas, ou em processo de desativação ou devolução.

Parágrafo único. A ANTT atuará na estruturação e será responsável pela elaboração e divulgação do edital, bem como pelas demais fases do processo de chamamento público, em articulação com os demais órgãos e instituições competentes.

139. O dispositivo guarda relação com a disciplina da Lei de Ferrovias a respeito do chamamento público para a outorga de autorização ferroviária. O art. 26 da Lei de Ferrovias prevê que o Poder Executivo pode, a qualquer tempo, abrir processo de chamamento público para identificar a existência de interessados na obtenção de autorização para a exploração de ferrovias: I - não implantadas; II - ociosas, em malhas com contrato de outorga em vigor; III - em processo de devolução ou desativação.
140. Por seu turno, o parágrafo único indica a regra de competência para a

estruturação do certame público de chamamento e sua respectiva condução em articulação com as demais entidades competentes.

Artigo 46

Art. 46. Para os fins do art. 45, inciso II, consideram-se ociosos os trechos ferroviários de concessões nos quais haja:

- I - bens reversíveis não explorados, nos termos da regulamentação específica da ANTT;**
- II - inexistência de tráfego comercial por mais de 2 (dois) anos; ou**
- III - descumprimento de metas ou indicadores de desempenho por mais de 2 (dois) anos, quando aplicável, conforme regulamentação específica da ANTT, salvo justificativa aceita pela Agência.**

Parágrafo único. Equipara-se à inexistência de tráfego comercial, para fins do inciso II, o tráfego de até 2 (dois) trens de cargas ou passageiros por semestre.

141. A regra prevista neste dispositivo para a caracterização de trecho ferroviário ocioso reflete o teor do art. 26, § 2º da Lei de Ferrovias que assim dispõe: § 2º A ociosidade referida no inciso II do caput deste artigo é caracterizada pela existência, em ferrovias outorgadas em regime público, de bens reversíveis não explorados, pela inexistência de tráfego comercial por mais de 2 (dois) anos ou pelo descumprimento das metas de desempenho definidas em contrato com o regulador ferroviário também por mais de 2 (dois) anos.

Artigo 47

Art. 47. Aprovados os elementos de estruturação e divulgado o edital de chamamento público, a ANTT instituirá Comissão de Outorga, com a finalidade de realizar os demais atos necessários ao processo do chamamento público.

§ 1º No âmbito da estruturação do chamamento público cujo edital seja divulgado até o dia 6 de fevereiro de 2027, com o fim de possibilitar o exercício do direito de preferência de que trata o art. 67 da Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021, deverá ser verificado se a ferrovia a ser outorgada, quando se tratar de ferrovia não implementada, estará situada na área de influência de concessão ferroviária já existente, observadas as disposições da Seção I deste capítulo.

§ 2º Quando for verificado que a ferrovia a ser outorgada estará situada na área de influência de uma concessão ferroviária já existente, a Comissão da Outorga comunicará a respectiva concessionária, que poderá renunciar, desde logo, ao seu direito de preferência ou exercê-lo, quando notificada na forma do art. 71.

142. Este artigo disciplina a etapa subsequente à aprovação dos elementos de estruturação e à divulgação do edital, prevendo a instituição, pela ANTT, de Comissão de Outorga responsável pela condução dos demais atos necessários ao chamamento público.

143. O dispositivo também estabelece procedimento específico para os chamamentos cujo edital seja divulgado até 6 de fevereiro de 2027, de modo a

assegurar o exercício do direito de preferência previsto no art. 67 da Lei nº 14.273/2021. Nesses casos, deverá ser verificado se a ferrovia não implementada está situada na área de influência de concessão ferroviária existente.

144. Identificada essa situação, a concessionária deverá ser comunicada pela Comissão de Outorga, podendo renunciar ao direito de preferência ou exercê-lo oportunamente, quando notificada na forma do art. 71. A previsão busca conferir efetividade ao direito assegurado pela Lei das Ferrovias e estabelecer procedimento claro para sua observância no âmbito do chamamento público.

Artigo 48

Art. 48. Nos casos do art. 45, incisos II ou III, a celebração do contrato de autorização será precedida da cisão do trecho, formalizada por meio de aditivo ao contrato de concessão.

§ 1º Quando houver ressarcimentos devidos pela operadora ferroviária atual ao poder concedente, estes devem ser pagos no momento da cisão dos trechos ou ao termo do contrato de concessão, conforme definido pelo Ministério dos Transportes.

§ 2º A eficácia da cisão de que trata o *caput* dependerá da publicação do extrato do contrato de autorização no veículo oficial.

§ 3º Enquanto não for editado outro regulamento, aplicar-se-á, ao procedimento de cisão, no que couber, a Resolução nº 5.945, de 1º de junho de 2021, além dos princípios do processo administrativo.

145. Aqui se desloca o foco do procedimento por requerimento (iniciativa privada) para a outra via prevista no marco legal: o chamamento público. Ele organiza como a ANTT conduz essa modalidade e como incorpora o direito de preferência das concessionárias, nos termos da Lei nº 14.273/2021.

146. Assim, o artigo disciplina a condução do processo de outorga de autorização ferroviária por meio de chamamento público, instituindo Comissão de Outorga responsável pelos atos subsequentes à publicação do edital, também em conformidade com o modelo previsto na Lei de Ferrovias.

147. O dispositivo assegura a tecnicidade, impessoalidade e organização do procedimento, ao mesmo tempo em que determina a verificação da incidência do direito de preferência das concessionárias, nos casos em que a ferrovia esteja situada em sua área de influência, especialmente durante o período de transição previsto na legislação.

148. Ademais, ao prever a comunicação à concessionária para exercício ou renúncia desse direito, a norma concretiza a proteção aos contratos existentes sem comprometer a abertura concorrencial do setor, garantindo segurança jurídica e coerência regulatória.

Artigo 49

Art. 49. Caberá à Superintendência Organizacional competente, sempre que necessário, expedir ato administrativo contendo instruções complementares referentes ao processo de chamamento público, inclusive acerca da definição do valor mínimo exigido pela outorga.

149. Trata-se de um ponto mas crucial da regulação, que se refere à necessidade de flexibilidade técnica dentro de um procedimento complexo como o chamamento público no regime da Lei nº 14.273/2021. Assim, o dispositivo permite que a Agência complemente a disciplina normativa com atos administrativos específicos, adaptados a cada caso concreto.

150. Portanto, o artigo possui natureza de norma de delegação de competência administrativa, permitindo à Superintendência competente expedir atos complementares para disciplinar aspectos específicos do processo de chamamento público, em consonância com o regime instituído pela Lei nº 14.273/2021.

151. Desse modo, o dispositivo confere flexibilidade à regulação, possibilitando a adaptação das regras às particularidades de cada projeto ferroviário, especialmente no que se refere à definição do valor mínimo de outorga, o qual depende de variáveis técnicas e econômicas não passíveis de previsão abstrata.

152. Ao mesmo tempo, essa atuação deve respeitar os limites da legalidade e da norma regulamentar, assegurando motivação, tecnicidade e observância dos princípios administrativos.

153. Dessa forma, o artigo contribui para uma regulação eficiente, dinâmica e adequada à complexidade do setor ferroviário.

Subseção II

Edital

Artigo 50

Art. 50. O edital de chamamento público conterá, no mínimo, as seguintes informações:

I - a ferrovia a ser outorgada, contendo:

- a) pontos de origem e destino e a extensão aproximada da ferrovia, abrangendo os municípios transcorridos;**
- b) conexões com outras ferrovias, pátios, terminais, portos e demais instalações;**
- c) bitola, rampas máximas de exportação e importação e raio mínimo de curva;**
- d) velocidade operacional;**
- e) capacidade de suporte da via permanente; e**
- f) informações disponíveis sobre as dimensões da faixa de domínio.**

II - atual perfil de cargas ou de passageiros transportados, quando for o caso, e histórico e eventuais estimativas de produção ou de transporte de passageiros;

- III - rol de bens a serem cedidos e de bens que constituem a infraestrutura ferroviária a ser outorgada, quando aplicável;
- IV - a relação dos contratos operacionais específicos - COEs de cargas e passageiros, dos contratos de usuário investidor e dos contratos de investidor associado que, conforme diretrizes estabelecidas pelo Ministério dos Transportes, deverão ser sub-rogados, quando for o caso.
- V - situação do processo de cisão dos trechos da atual operadora ferroviária, quando for o caso;
- VI - os valores e as condições do aporte a ser realizado pelo poder público, quando for o caso;
- VII - valor mínimo exigido pela outorga, considerando, do ponto de vista econômico-financeiro, a oportunidade de exploração da ferrovia e o direito de exploração dos bens públicos, em caso de transferência, cessão ou arrendamento;
- VIII - capacidade de transporte da ferrovia;
- IX - condições para apresentação de pedido de esclarecimento ou de impugnação ao edital;
- X - condições para participação do chamamento público;
- XI - forma e o prazo para o recebimento de propostas, sendo de no mínimo 100 (cem) dias, contados da divulgação do edital;
- XII - critérios de seleção da proposta;
- XIII - critérios de desempate;
- XIV - condições de habilitação jurídica, técnica, fiscal, social, trabalhista e econômico-financeira;
- XV - condições para interposição e o procedimento de recebimento e avaliação de recursos acerca das decisões da Comissão de Outorga sobre a avaliação dos documentos apresentados;
- XVI - sanções cabíveis, inclusive em caso de desistência do chamamento público ou do processo seletivo público após apresentação de proposta;
- XVII - condições para homologação do resultado do chamamento público; e
- XVIII - anexo que reproduza a minuta do contrato de autorização.

§ 1º Poderão integrar o edital de chamamento público estudos, planos, projetos, licenças, documentos obtidos pela Administração Pública, inclusive aqueles oriundos do Procedimento de Manifestação de Interesse de que trata o Decreto nº 8.428, de 2 de abril de 2015.

§ 2º As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados necessários, relacionados à ferrovia e sua exploração, disponibilizados pela ANTT, não apresentam, perante as proponentes, qualquer caráter vinculativo ou qualquer efeito do ponto de vista da responsabilidade do Poder Concedente.

§ 3º A critério da ANTT, poderá constar do edital do chamamento público a obrigação de prestar garantia da proposta e garantia de execução do contrato, bem como de integralização de capital social mínimo, compatível com o porte do empreendimento.

§ 4º Os estudos necessários à definição do valor mínimo exigido pela outorga poderão ser elaborados de forma simplificada, com base em valores paramétricos ou referenciais, inclusive para estimativas de custos de recuperação, custos operacionais, demanda de cargas ou passageiros, dentre outros.

§ 5º Caso os estudos a que se refere o § 4º do *caput* resultem em valor negativo, o valor mínimo exigido pela outorga será estipulado em valor simbólico de R\$ 1,00 (um real).

154. Um dos dispositivos mais densos da norma, uma vez que funciona como uma “espinha dorsal” da fase competitiva, ele define o conteúdo mínimo do edital do chamamento público para outorga de autorização ferroviária, e assim, tem a função de garantir que o processo seja transparente, técnico, competitivo e juridicamente seguro, alinhado ao modelo de autorizações ferroviárias.

155. Portanto, o dispositivo assegura transparência, isonomia e previsibilidade ao exigir a divulgação de informações técnicas, operacionais, jurídicas e econômico-financeiras da ferrovia, bem como das regras do processo seletivo, permitindo a adequada formulação de propostas pelos interessados.

156. Seus parágrafos reforçam a eficiência regulatória ao permitir o aproveitamento de estudos existentes, afastar a responsabilidade do poder público por tais dados, admitir a exigência de garantias e autorizar a utilização de metodologias simplificadas para definição do valor mínimo de outorga, inclusive com previsão de valor simbólico em projetos de baixa atratividade econômica.

157. Dessa forma, o artigo contribui para a estruturação de um ambiente competitivo, seguro e atrativo ao investimento privado, alinhado aos objetivos de expansão e modernização do setor ferroviário brasileiro.

Artigo 51

Art. 51. A ANTT providenciará a publicação do extrato do edital do chamamento público no veículo oficial e, do conteúdo integral, no seu sítio eletrônico.

158. Trata-se da consolidação da natureza de norma de publicidade administrativa, ao disciplinar a forma de divulgação do edital de chamamento público para outorga de autorização ferroviária, em consonância com o princípio da publicidade e com o regime da Lei nº 14.273/2021.

159. Ao exigir a publicação do extrato no veículo oficial e a disponibilização do conteúdo integral no sítio eletrônico da ANTT, o dispositivo assegura transparência, isonomia e ampla competitividade, permitindo que todos os potenciais interessados tenham acesso às informações necessárias para participação no certame.

160. Além disso, a publicação formal marca o início dos prazos do procedimento, conferindo segurança jurídica e eficácia ao chamamento público.

Subseção III

Participação no Chamamento Público

Artigo 52

Art. 52. Poderão participar do chamamento público, isoladamente ou em forma de consórcio, pessoas jurídicas que não possuam impedimentos descritos nesta Resolução e no edital de chamamento público.

161. Importante destacar que a possibilidade de participação do chamamento público, em forma de consórcio, conferida por este dispositivo, constitui medida pertinente à viabilização de empreendimentos ferroviários, notadamente em razão de sua elevada complexidade técnica e dos significativos aportes financeiros exigidos. Tal previsão está em consonância com práticas consolidadas no ordenamento jurídico brasileiro, especialmente no âmbito das contratações públicas e projetos de infraestrutura, permitindo a conjugação de capacidades técnicas, operacionais e econômico-financeiras entre diferentes agentes.
162. No que se refere à exigência de ausência de impedimentos, o dispositivo contribui para a observância de padrões de integridade e conformidade, ao possibilitar a exclusão de pessoas jurídicas que se encontrem sob sanções administrativas, em situação de inidoneidade ou em conflito de interesses, reforçando a governança e a lisura dos processos conduzidos pela Agência.
163. Ademais, a explicitação dos critérios de participação contribui para a redução de assimetrias informacionais e para o aumento da segurança jurídica dos agentes econômicos interessados, fator que se constitui essencial para a atração de investimentos de longo prazo no setor ferroviário.

Artigo 53

Art. 53. Não poderão participar do chamamento público, dentre outras estabelecidas no edital, pessoas jurídicas, isoladamente ou em consórcio:

- I - declaradas inidôneas por ato do Poder Público federal, estadual ou municipal, nos últimos 5 (cinco) anos, sem que tenham sido promovidas suas reabilitações perante o órgão em questão;**
- II - impedidas ou suspensas de contratar com a Administração;**
- III - da qual participe como sócio, dirigente ou responsável técnico, pessoa que seja ou tenha sido ocupante de cargo efetivo, comissionado ou emprego na ANTT, no Ministério dos Transportes, ou em outros órgãos responsáveis pela estruturação da outorga, nos 6 (seis) meses anteriores à data de publicação do Edital;**
- IV - cujo dirigente se enquadre em qualquer uma das hipóteses previstas no art. 1º, inciso I, da Lei Complementar nº 64, de 18 de maio de 1990, exceto nos casos de crimes de ação penal privada, culposos ou aqueles definidos em lei como de menor potencial ofensivo;**

V - cujo dirigente tenha sido condenado por improbidade administrativa;

VI - que tenha sido condenada, por decisão judicial transitada em julgado, à pena de interdição de direitos devido à prática de crimes ambientais, conforme disciplinado no art. 10 da Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998;

VII - que sejam operadoras ferroviárias detentoras do trecho ou de partes a elas relacionadas, nos chamamentos públicos de que tratam o art. 45, incisos II e III;

VIII - que tenha sido responsabilizada nas esferas administrativa ou judicial por ter praticado ato previsto no art. 5º da Lei nº 12.846, de 1º de agosto de 2013.

IX - que possua obrigações pecuniárias vencidas e não pagas perante a ANTT..

164. O art. 53 é essencial para assegurar a integridade, imparcialidade e confiabilidade do chamamento público ferroviário no âmbito da ANTT. Em um modelo mais aberto, como o instituído pela Lei nº 14.273/2021 (Lei das Ferrovias), a ampliação da participação de agentes privados exige, como contrapartida, critérios de habilitação que garantam a participação de empresas idôneas e aptas.

165. O dispositivo concretiza os princípios do art. 37 da Constituição Federal, especialmente a moralidade, impessoalidade e isonomia, ao vedar a participação de empresas sancionadas, envolvidas em ilícitos ou em situação irregular perante a Administração. Além disso, previne conflitos de interesse ao restringir a participação de agentes com vínculos recentes com órgãos públicos envolvidos na estruturação das outorgas.

166. Também busca evitar distorções concorrenciais ao restringir, nas hipóteses previstas no art. 45, incisos II e III, a participação das operadoras ferroviárias detentoras do trecho ou de partes a elas relacionadas.

167. Por fim, ao exigir a inexistência de obrigações pecuniárias vencidas e não pagas perante a ANTT, o dispositivo reforça a regularidade dos participantes e contribui para a segurança e a lisura do processo de chamamento público.

Artigo 54

Art. 54. A critério da ANTT, poderá constar do edital do chamamento público a possibilidade e regras de participação de empresas estrangeiras, de entidades de previdência complementar ou de fundos de investimento.

168. Esse conteúdo da norma pretende conferir flexibilidade à ANTT para definir, em cada chamamento público, a participação de empresas estrangeiras, fundos de investimento e entidades de previdência complementar, conforme as necessidades do projeto. Importante registrar que essa previsão está alinhada à Lei nº 14.273/2021 (Lei das Ferrovias), que busca ampliar investimentos e atrair capital privado para o setor, marcado por altos custos e longo prazo de

maturação.

169. Ao permitir a entrada desses agentes, o dispositivo aumenta a capacidade de financiamento e a competitividade, além de aproximar o setor ferroviário brasileiro das práticas internacionais. Ao mesmo tempo, ao deixar a matéria a critério da ANTT e às regras do edital, preserva-se a segurança jurídica e o controle regulatório, garantindo que a participação ocorra de forma adequada ao interesse público.

Subseção IV **Apresentação das Propostas**

Artigo 55

Art. 55. Os interessados em participar do chamamento público deverão apresentar proposta à ANTT, no prazo e nos termos previstos no edital, com a seguinte documentação, além de outras estabelecidas no instrumento convocatório:

I - habilitação jurídica, fiscal, social, trabalhista, técnica e econômico-financeira;
II - constituição de garantia da proposta, quando solicitada, baseada no valor do empreendimento; e

III - declaração de que não incorre nas situações elencadas no art. 53, incisos I a IX.

§ 1º A não apresentação de garantia da proposta ou a sua apresentação em desacordo com o previsto no edital não poderá ser saneada e importará a desclassificação da proponente.

§ 2º Cada interessado deverá apresentar uma única proposta por chamamento público.

170. O dispositivo estabelece requisitos mínimos de habilitação (jurídica, fiscal, trabalhista, técnica e econômico-financeira), o que garante que apenas proponentes com capacidade real de executar o empreendimento ingressem no processo. Isso é essencial em projetos ferroviários, que envolvem altos investimentos, complexidade técnica e impactos de longo prazo, evitando riscos de inadimplemento ou execução inadequada.

171. Somado a isso, a previsão de garantia da proposta, quando exigida, reforça a seriedade e o comprometimento dos participantes, funcionando como mecanismo de proteção contra propostas aventureiras ou inexequíveis. Ao vedar o saneamento de sua ausência ou irregularidade, conforme previsto no § 1º, o dispositivo assegura rigor procedimental e isonomia, impedindo tratamento desigual entre concorrentes.

172. Ademais, a exigência de declaração de inexistência de impedimentos prevista em dispositivo anterior (art. 53), integra o sistema de integridade da norma, vinculando a fase de habilitação às regras de *compliance* e reforçando a responsabilidade dos proponentes.

173. Por fim, a regra de uma única proposta por interessado, conforme reza o § 2º evita manipulações, como a apresentação de múltiplas ofertas por um mesmo agente ou grupo econômico, garantindo transparência, concorrência leal e simplicidade procedimental.

174. Assim, o artigo cumpre papel central ao estruturar a forma de participação no chamamento público, assegurando segurança jurídica, isonomia, seleção de propostas consistentes e efetividade do modelo de autorizações ferroviárias previsto na Lei das Ferrovias.

Artigo 56

Art. 56. As certidões positivas com efeitos de negativa produzirão os mesmos efeitos que as certidões negativas de débitos, para fins de comprovação da regularidade da proponente.

175. Essa previsão legal pretende garantir isonomia e competitividade ao admitir que a certidão positiva com efeitos de negativa comprove a regularidade da proponente. O que evita a exclusão de empresas que, embora tenham débitos, estão em situação regular (como em parcelamento ou com exigibilidade suspensa), alinhando a norma à prática jurídica e evitando formalismo excessivo, em benefício da atração de investimentos no setor ferroviário.

Artigo 57

Art. 57. A habilitação jurídica será comprovada pela apresentação de, pelo menos:

I - no caso de sociedade empresária: ato constitutivo registrado na Junta Comercial da respectiva sede, em que figure objeto social compatível com as atividades a serem autorizadas, acompanhado de documento comprobatório ou de eleição de seus administradores; ou

II - no caso de sociedade por ações: ato constitutivo registrado na Junta Comercial da respectiva sede, em que figure objeto social compatível com as atividades a serem autorizadas, acompanhado de documento de eleição de seus administradores e publicação em Diário Oficial.

176. Faz-se necessário para padronizar e dar segurança jurídica à comprovação da existência legal das empresas que pretendem participar do chamamento público ferroviário. Assim, ao exigir a apresentação do ato constitutivo registrado e a comprovação dos administradores, o dispositivo garante que a empresa existe formalmente e está regularmente constituída; possui objeto social compatível com a atividade ferroviária a ser autorizada e que seus representantes têm legitimidade para atuar no processo.

177. No caso das sociedades por ações, a exigência de publicação em Diário Oficial reforça a transparência e publicidade, em linha com as regras societárias.

178. Assim, o artigo evita a participação de empresas irregulares ou sem capacidade jurídica adequada, assegurando confiabilidade, legalidade e segurança ao processo de seleção, em conformidade com a Lei das Ferrovias e o direito societário brasileiro.

Artigo 58

Art. 58. A habilitação fiscal, social e trabalhista será comprovada pela apresentação, pelo menos, de:

I - prova de inscrição no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica do Ministério da Fazenda (CNPJ/MF), nos moldes da Instrução Normativa nº 2.119, de 6 de dezembro de 2022, da Receita Federal do Brasil (RFB), ou outra que vier a substituí-la;

II - documentação comprobatória de sua regularidade perante a Fazenda Nacional;

III - documentação comprobatória de sua regularidade perante a Fazenda Estadual da sede da pessoa jurídica;

IV - documentação comprobatória de sua regularidade perante a Fazenda Municipal da sede da pessoa jurídica;

V - documentação comprobatória de que se encontra regular perante o Instituto Nacional do Seguro Social (INSS);

VI - documentação comprobatória de que se encontra regular perante o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS);

VII - documentação comprobatória de regularidade de débitos trabalhistas, expedida pela Justiça do Trabalho; e

VIII - declaração de cumprimento do disposto no art. 7º, inciso XXXIII, da Constituição Federal.

Parágrafo único. A não apresentação dos documentos constantes dos incisos II, V e VI, do caput, não prejudica a avaliação da habilitação, devendo a Comissão de Outorga fazer o levantamento das informações junto aos respectivos gestores das bases de dados.

179. Essa previsão legal é necessária para assegurar a regularidade fiscal, previdenciária e trabalhista dos participantes do chamamento público, funcionando como um filtro mínimo de confiabilidade e conformidade dos agentes econômicos, uma vez que ao exigir os documentos previstos, o dispositivo pretende garantir que a empresa participante esteja formalmente registrada e ativa, cumpre suas obrigações tributárias e sociais e respeita direitos trabalhistas. Isso reduz riscos de inadimplemento e de problemas na execução de projetos ferroviários, que exigem estabilidade econômica e responsabilidade institucional.

180. O parágrafo único, por sua vez, introduz racionalidade e eficiência procedimental, ao permitir que a própria Administração consulte bases oficiais para verificar certas regularidades, evitando desclassificações por meras falhas formais e privilegiando a obtenção da verdade material.

181. Assim, o dispositivo equilibra rigor na habilitação com simplificação administrativa, fortalecendo a segurança jurídica e a competitividade do processo.

Artigo 59

Art. 59. A habilitação técnica será comprovada pela apresentação de, pelo menos:

I - Termo de Compromisso de Qualificação Técnica, de forma a garantir que dispõe ou se compromete a dispor, em até 30 (trinta) dias antes do início de cada etapa de execução do objeto do edital, de uma organização apta à construção ou exploração da ferrovia, conforme o caso; e

II - declaração de que a execução do objeto do edital observará as normas técnicas aplicáveis e de que as condições de implantação, operação, manutenção e inspeção do empreendimento seguirão as melhores práticas do setor ferroviário.

182. Ao admitir a comprovação por meio de termo de compromisso, o dispositivo flexibiliza a habilitação técnica, permitindo que empresas que ainda não possuam estrutura completa no momento do chamamento possam participar, desde que se comprometam a constituí-la antes da execução. Isso é especialmente relevante no regime de autorização, que busca ampliar a concorrência e atrair novos entrantes.

183. Ao mesmo tempo, a exigência de declaração de observância das normas técnicas e melhores práticas do setor ferroviário garante que a execução do empreendimento atenderá a padrões adequados de segurança, eficiência e qualidade.

184. Assim, o dispositivo equilibra abertura de mercado e rigor técnico, viabilizando a participação de mais agentes sem comprometer a adequada execução dos projetos ferroviários.

Artigo 60

Art. 60. A habilitação econômico-financeira será comprovada pela apresentação de, pelo menos:

I - documentação comprobatória de que não possui qualquer registro de processo de falência, expedida pelos órgãos competentes, datada de, no máximo, 90 (noventa) dias da apresentação da proposta;

II - em se tratando de sociedade não empresarial ou outra forma de pessoa jurídica, certidão negativa expedida pelo distribuidor judicial das varas cíveis em geral (processo de execução) da comarca do Município onde o ente está sediado, datada de, no máximo, 90 (noventa) dias da apresentação da proposta;

III - declaração de capacidade financeira de disposição ou obtenção dos recursos suficientes para o valor mínimo de outorga e a execução do contrato, compreendendo a

contratação de todos os seguros necessários à consecução do objeto da autorização e a integralidade dos custos para atendimento dos direitos trabalhistas assegurados na Constituição Federal, nas leis trabalhistas, nas normas infralegais, nas convenções coletivas de trabalho e nos termos de ajustamento de conduta vigentes na data de entrega das propostas; e

IV - comprovação de capital social e patrimônio líquido, nos termos do edital.

185. As exigências constantes desse artigo constituem-se fundamentais para assegurar a solidez econômico-financeira dos interessados, requisito indispensável em projetos ferroviários, que envolvem altos investimentos, riscos relevantes e horizonte de longo prazo, em linha com a Lei nº 14.273/2021 (Lei das Ferrovias).

186. Assim, ao exigir certidões que comprovem a inexistência de falência ou execuções relevantes, o dispositivo busca garantir que a empresa possui estabilidade financeira mínima, reduzindo o risco de interrupção ou abandono do empreendimento. A exigência de declaração de capacidade de financiamento — incluindo recursos para outorga, execução, seguros e obrigações trabalhistas — reforça o compromisso com a viabilidade econômica do projeto e com a proteção de direitos sociais.

187. Além disso, a comprovação de capital social e patrimônio líquido permite aferir a capacidade estrutural do proponente para suportar o empreendimento, funcionando como indicador objetivo de solvência, com vistas a garantir que apenas agentes com capacidade financeira efetiva ingressem no setor.

188. Dessa forma, essa previsão na norma contribui para a segurança jurídica, sustentabilidade dos projetos ferroviários e credibilidade do modelo de autorizações, ao garantir que apenas agentes com capacidade financeira efetiva ingressem no setor, o que é uma prática fundamental nas contratações públicas, nas quais a habilitação econômico-financeira visa proteger o interesse público, evitar inadimplementos e assegurar a execução adequada do objeto.

Artigo 61

Art. 61. O edital poderá não exigir alguns dos documentos de habilitação listados nos arts. 57 a 60, desde que sejam inaplicáveis ao objeto do chamamento.

189. Essa previsão visa conferir flexibilidade à ANTT para ajustar as exigências de habilitação às características de cada projeto ferroviário. De modo que nem todo chamamento necessariamente exigirá o mesmo nível de comprovação jurídica, técnica ou financeira, de modo que a dispensa de documentos inaplicáveis evita burocracia excessiva.

190. Assim, o dispositivo está alinhado à Lei das Ferrovias ao favorecer a ampliação da concorrência e a eficiência regulatória, garantindo que as exigências sejam proporcionais e adequadas ao objeto, sem comprometer a segurança jurídica nem a qualidade da seleção.

Artigo 62

Art. 62. Findo o prazo de recebimento das propostas, a Comissão de Outorga publicará Aviso, informando as propostas recebidas.

Parágrafo único. A proponente que apresentar proposta intempestiva será desclassificada.

191. É indiscutível que a Administração Pública, dentre outros princípios, vincula-se ao princípio da publicidade. Assim, a publicação de aviso com as propostas recebidas garante publicidade e controle social, permitindo que os interessados acompanhem o processo, o que confere confiança ao procedimento.

192. Já a desclassificação de propostas apresentadas fora do prazo concretiza os princípios da isonomia e da vinculação ao edital, evitando favorecimentos e assegurando que todos os participantes estejam sujeitos às mesmas regras.

Artigo 63

Art. 63. Apresentados os documentos, será avaliado o atendimento, pela proponente, das exigências constantes do edital.

193. A presença desse dispositivo na norma tem o condão de formalizar a etapa de análise das propostas, assegurando que a decisão da ANTT seja objetiva e vinculada ao edital.
194. Portanto, o dispositivo concretiza princípios como legalidade, isonomia e vinculação ao instrumento convocatório, garantindo que todas as proponentes sejam avaliadas com base nos mesmos critérios, sem margem para arbitrariedade.

Artigo 64

Art. 64. Durante a avaliação dos documentos, a Comissão de Outorga, a seu critério, poderá estabelecer prazo para que a proponente apresente esclarecimentos, documentos complementares ou o saneamento de vícios, para atendimento das condições e requisitos definidos no edital.

195. Importante porque introduz flexibilidade e racionalidade na fase de habilitação, permitindo que a Comissão de Outorga solicite esclarecimentos, documentos complementares ou o saneamento de vícios. Assim, evita

desclassificações por falhas meramente formais, privilegiando a competitividade e a busca da proposta mais adequada, em linha com a Lei das Ferrovias, que busca ampliar a participação no setor. Ao mesmo tempo, mantém a segurança jurídica, pois o saneamento deve respeitar os limites do edital, sem alterar o conteúdo essencial da proposta.

Artigo 65

Art. 65. A documentação falsa, com vícios insanáveis ou considerada inapta deverá ser recusada, mediante apresentação de justificativa à proponente.

§ 1º É considerada inapta a documentação ilegível ou que não apresente as informações necessárias para a realização da avaliação a que se refere o art. 63, desta Resolução.

§ 2º A proponente que apresentar informações falsas será desclassificada, sem prejuízo de responsabilização na esfera judicial.

196. Essencial para garantir a integridade, confiabilidade e transparência do chamamento público ferroviário, em consonância com a Lei das Ferrovias e com os princípios do direito administrativo.

197. O dispositivo estabelece que documentos falsos, com vícios insanáveis ou inapto (como os ilegíveis ou incompletos) devem ser recusados, mediante justificativa, o que assegura motivação do ato administrativo e direito ao contraditório. Com isso, evita-se tanto arbitrariedade quanto a aceitação de informações que comprometam a avaliação.

198. Além disso, ao prever a desclassificação da proponente que apresentar informações falsas, o artigo reforça o dever de boa-fé e protege a lisura do processo, sem prejuízo de responsabilização judicial.

199. Assim, o dispositivo atua como um mecanismo de controle e saneamento qualitativo, garantindo que apenas propostas sérias, completas e verídicas sejam consideradas, o que é fundamental para a segurança jurídica e a credibilidade do modelo ferroviário.

Subseção V

Avaliação da Proposta Única

Artigo 66

Art. 66. Se houver uma única proposta, a Comissão de Outorga realizará a verificação da validade da garantia da proposta, quando solicitada, e, em caso de validade do documento, procederá a avaliação dos documentos de habilitação e dos demais documentos exigidos no edital.

200. Visa disciplinar o procedimento quando há apenas uma proposta,

garantindo que isso não afaste o rigor da análise, uma vez que o dispositivo assegura que, mesmo sem concorrência, a Comissão de Outorga deve verificar a validade da garantia da proposta (quando exigida) e analisar toda a documentação de habilitação. Isso evita a aceitação automática da proposta e preserva os princípios da legalidade, segurança jurídica e interesse público.

201. Assim, o artigo impede que a ausência de competição reduza o nível de controle, garantindo que o proponente único seja efetivamente capaz, idôneo e apto a executar o empreendimento ferroviário, em linha com a Lei das Ferrovias.

Artigo 67

Art. 67. A proponente será aprovada caso apresente todos os documentos requeridos válidos, nos termos definidos nesta Resolução e no edital.

202. O dispositivo estabelece um critério objetivo de aprovação, ao determinar que a proponente será habilitada se apresentar todos os documentos válidos exigidos na Resolução e no edital. Assim, concretiza os princípios da legalidade, isonomia e vinculação ao instrumento convocatório, pois elimina margens para subjetividade na decisão administrativa: quem cumpre os requisitos, é aprovado; quem não cumpre, não é.

203. Assim, reforça a segurança jurídica, transparência e previsibilidade do chamamento público, garantindo que a seleção ocorra com base em critérios claros e previamente definidos, em linha com a Lei das Ferrovias.

Artigo 68

Art. 68. Em caso de não aprovação da proponente, a Comissão de Outorga publicará Aviso no sítio eletrônico da ANTT, comunicando o resultado da avaliação e a justificativa e será aberto prazo para apresentação de recurso, nos termos do edital.

Parágrafo único. Decorrido o prazo recursal, permanecendo a condição de não aprovação da proponente, o processo será arquivado e o resultado será publicado no sítio eletrônico da ANTT, bem como submetido à Diretoria da ANTT para ciência.

204. Faz-se essencial para garantir transparência, motivação dos atos administrativos e direito ao contraditório no chamamento público ferroviário, em linha com a Lei das Ferrovias e com os princípios do direito administrativo.

205. Ao exigir a publicação do resultado com a respectiva justificativa, o dispositivo assegura publicidade e controle, permitindo que a proponente compreenda as razões da não aprovação. A previsão de prazo recursal concretiza o devido processo administrativo, possibilitando a revisão da decisão.

206. O parágrafo único, ao prever o arquivamento do processo após a fase recursal e a ciência da Diretoria da ANTT, reforça a segurança jurídica e a formalização do encerramento do procedimento, evitando indefinições.

207. Assim, o artigo garante um processo transparente, revisável e institucionalmente controlado, fortalecendo a legitimidade da atuação da ANTT.

Artigo 69

Art. 69. Restando aprovada a proponente, o resultado do chamamento público será submetido pela Comissão de Outorga à Diretoria da ANTT para homologação.

Parágrafo único. A aprovação da proponente será publicada no sítio eletrônico da ANTT.

208. Visando disciplinar a fase final de validação institucional do chamamento público, ao exigir que o resultado seja submetido à Diretoria da ANTT para homologação, o dispositivo garante controle hierárquico e legitimidade decisória, evitando que a aprovação fique restrita à esfera técnica da Comissão de Outorga.
209. Assim, a homologação funciona como um ato de confirmação da regularidade do procedimento, assegurando que todas as etapas observaram a Resolução, o edital e os princípios administrativos.
210. Ademais, a previsão do parágrafo único, ao determinar a publicação do resultado, reforça a publicidade e transparência, permitindo o controle pelos interessados e pela sociedade.

Artigo 70

Art. 70. Após a homologação do resultado do chamamento público, a concessionária que tenha se enquadrado nas hipóteses do art. 31, incisos I a III, e não tenha renunciado ao seu direito de preferência nos termos do art. 47, ambos desta Resolução, será notificada para, no prazo de 15 (quinze) dias, se manifestar acerca do seu interesse em celebrar o contrato de autorização, nas mesmas condições apresentadas pela proponente aprovada.

§ 1º A ausência de manifestação ou a manifestação de desinteresse da concessionária, no prazo definido no caput, importará em decadência do direito de preferência para obtenção da autorização.

§ 2º Caso haja mais de uma concessionária com interesse em celebrar o contrato de autorização, nos termos do caput, serão observados os procedimentos constantes dos arts. 73 a 75 e 77 a 81.

§ 3º A manifestação de interesse da concessionária, no prazo definido no caput, importará na assunção da obrigação de apresentar à Comissão de Outorga, no prazo e nos termos estabelecidos no edital, a garantia da proposta, quando solicitada, além de cumprir, no que couber, os requisitos dispostos nos arts. 52 a 60.

211. O artigo disciplina a operacionalização do direito de preferência no âmbito do chamamento público ferroviário, garantindo equilíbrio entre a abertura do mercado — prevista na Lei nº 14.273/2021 (Lei das Ferrovias) — e a proteção de situações jurídicas já existentes.

212. Dessa forma, assegura que a concessionária que se enquadre nas hipóteses previstas na Resolução tenha a possibilidade de igualar as condições da proposta vencedora e celebrar o contrato de autorização. Isso preserva a segurança jurídica e a confiança regulatória, especialmente para agentes já atuantes no setor.

213. Ao mesmo tempo, o artigo impõe limites claros e prazos definidos: a ausência de manifestação implica decadência do direito, evitando atrasos e garantindo celeridade ao processo. Caso haja múltiplos interessados, prevê-se um procedimento específico, assegurando tratamento isonômico.

214. Além disso, ao exigir que a concessionária cumpra requisitos de habilitação e apresente garantia, o dispositivo evita privilégios indevidos, garantindo que o exercício da preferência ocorra em igualdade de condições com os demais participantes.

Artigo 71

Art. 71. Cumpridas as etapas anteriores, a proponente aprovada ou a concessionária que tenha exercido seu direito de preferência, será convocada para cumprimento das condições prévias à assinatura do contrato de autorização, conforme disposições constantes da Subseção VII desta Seção, no prazo e nos termos estabelecidos no edital.

215. O artigo disciplina a fase pré-contratual final, após a aprovação da proponente ou o exercício do direito de preferência, estabelecendo a convocação para cumprimento das condições necessárias à assinatura do contrato de autorização.

216. Sua importância está em garantir que, antes da formalização do contrato, o futuro autorizado atenda a requisitos finais essenciais, previstos no edital (como apresentação de garantias, documentos complementares ou ajustes formais). Isso assegura que a contratação ocorra com plena conformidade jurídica, técnica e financeira.

217. O dispositivo também reforça a vinculação ao edital e a segurança jurídica, ao exigir que tudo seja feito nos prazos e termos previamente definidos, evitando discricionariedade e atrasos.

218. Assim, o artigo funciona como uma etapa de validação final, garantindo que o contrato de autorização seja celebrado com um agente plenamente apto, em linha com a Lei das Ferrovias e com o interesse público.

Artigo 72

Art. 72. Os prazos previstos no art. 71 desta Resolução poderão ser prorrogados, por até igual período, se solicitada a prorrogação durante o seu transcurso, desde que decorra de motivo justificado e aceite pela ANTT.

219. Esse artigo introduz flexibilidade controlada na fase pré-contratual, ao permitir a prorrogação dos prazos previstos no artigo anterior, por até igual

período, desde que haja justificativa apresentada tempestivamente e aceita pela ANTT.

220. Sua importância está em evitar a desclassificação ou perda da oportunidade por dificuldades operacionais legítimas, comuns em projetos ferroviários (como obtenção de garantias ou documentos complexos), sem comprometer a segurança jurídica e a previsibilidade do processo.
221. Ao condicionar a prorrogação a motivo justificado e à análise da Agência, o dispositivo preserva a discricionariedade técnica com controle, impedindo abusos e atrasos indevidos, equilibrando rigor procedimental e eficiência e garantindo continuidade ao processo sem prejudicar o interesse público.

Subseção VI

Avaliação de Múltiplas Propostas

Artigo 73

Art. 73. Se houver mais de uma proposta, a ANTT promoverá processo seletivo público, cujo critério de seleção será a maior oferta de pagamento pela outorga.

Parágrafo único. Quando o objeto envolver serviço de transporte ferroviário de passageiros, o edital poderá adotar critérios combinados, que não seja de maior oferta de pagamento de outorga, incluindo, entre outros:

- I - benefício ao usuário;**
- II - segurança operacional;**
- III - integração intermodal;**
- IV - nível de serviço;**
- V - modicidade tarifária; e**
- VI - menor necessidade de aporte público.**

222. O dispositivo define o critério de seleção quando houver competição, garantindo objetividade e eficiência no chamamento público ferroviário, em consonância com a Lei nº 14.273/2021 (Lei das Ferrovias).
223. A regra geral — maior oferta de pagamento pela outorga — assegura um critério claro, mensurável e impessoal, maximizando o retorno econômico para o poder público e evitando subjetividade na escolha.
224. O parágrafo único, contudo, introduz uma flexibilização importante para projetos de transporte de passageiros, permitindo critérios combinados. Isso se justifica porque, nesses casos, o interesse público não se resume ao valor pago, mas envolve fatores como qualidade do serviço, segurança, acessibilidade tarifária e integração com outros modais.
225. Assim, o dispositivo equilibra aspectos como objetividade e simplicidade (regra geral) e a qualidade e interesse público (exceção para passageiros).

226. Dessa forma, garante uma seleção eficiente e adequada às particularidades de cada tipo de empreendimento ferroviário.

Artigo 74

Art. 74. Na hipótese do art. 73 desta Resolução, a Comissão de Outorga notificará as participantes do chamamento público para que, no prazo de 45 (quarenta e cinco) dias, improrrogáveis, apresentem oferta de pagamento pela outorga e atualização da Declaração de Capacidade Financeira de disposição ou obtenção dos recursos suficientes para pagamento do valor mínimo exigido pela outorga e da oferta de pagamento pela outorga.

227. Esse dispositivo regulamenta a fase competitiva do chamamento quando há mais de uma proposta, operacionalizando o critério do artigo anterior. Ao prever a notificação das participantes para apresentação de oferta de pagamento pela outorga, o dispositivo assegura isonomia e transparência, pois todas competem em igualdade de condições, com base em critério objetivo.

228. A exigência de atualização da capacidade financeira é fundamental para garantir que os valores ofertados sejam exequíveis, evitando propostas irreais ou meramente estratégicas, o que protege a viabilidade do projeto e o interesse público.

229. O prazo improrrogável de 45 dias reforça a celeridade e previsibilidade do processo, evitando atrasos e assegurando disciplina procedimental.

230. Assim, o artigo garante uma competição real, justa e financeiramente responsável, em linha com a Lei das Ferrovias.

Artigo 75

Art. 75. Finalizado o prazo assinalado no art. 74 desta Resolução, a Comissão de Outorga realizará a avaliação e a classificação, em ordem decrescente, das ofertas de pagamento pela outorga.

§ 1º Caracterizado o empate, haverá a aplicação dos critérios de desempate na forma prevista no edital.

§ 2º Será desclassificada a proponente que não apresentar oferta de pagamento pela outorga.

§ 3º Em caso de classificação de somente uma proponente, o procedimento de avaliação será aquele estabelecido na Subseção V desta Seção, para proposta única, sendo aplicável o pagamento da oferta mínima exigida pela outorga.

231. O artigo disciplina a fase de julgamento e classificação das propostas quando há competição, garantindo objetividade, isonomia e segurança jurídica no chamamento público ferroviário, em linha com a Lei nº 14.273/2021 (Lei das Ferrovias).

232. Ao prever a classificação em ordem decrescente das ofertas de pagamento pela outorga, o dispositivo concretiza o critério objetivo definido no art. 74, assegurando uma seleção transparente e mensurável. A regra de desempate, a ser definida no edital, reforça a previsibilidade e a igualdade de tratamento entre os participantes.

233. A desclassificação de quem não apresentar oferta tem o condão de evitar eventuais comportamentos oportunistas e assegurar a seriedade da disputa. Já o § 3º trata de uma situação prática relevante: caso apenas uma proposta válida reste classificada, o procedimento retorna à lógica de proposta única, exigindo-se o pagamento mínimo de outorga, o que preserva a racionalidade e continuidade do processo.

Artigo 76

Art. 76. Desclassificadas todas as proponentes, a Comissão de Outorga publicará Aviso no sítio eletrônico da ANTT e o processo será arquivado.

234. Esse dispositivo estabelece a solução procedimental quando nenhuma proposta é válida: a publicação do resultado e o arquivamento do processo.

235. Sua importância está em garantir transparência e segurança jurídica, ao dar publicidade à desclassificação de todas as proponentes, e encerrar formalmente o procedimento, evitando indefinições ou decisões arbitrárias.

236. Assim, o dispositivo assegura clareza, previsibilidade e respeito às regras do edital, em consonância com a Lei das Ferrovias.

Artigo 77

Art. 77. Após a etapa de que trata o art. 74 desta Resolução, a Comissão de Outorga procederá à avaliação das garantias de proposta, quando solicitadas, e, em caso de validade da documentação, realizará a verificação da Declaração de Capacidade Financeira atualizada, dos documentos de habilitação, e dos demais documentos requeridos no edital, relativos à proponente mais bem classificada.

237. O dispositivo organiza a etapa de verificação final da proposta vencedora após a fase competitiva. Estabelece que apenas a proponente mais bem classificada terá sua documentação analisada de forma completa (garantia, capacidade financeira e habilitação). Isso traz eficiência e celeridade, evitando a análise desnecessária de todos os concorrentes.

238. Ao mesmo tempo, a exigência de validação da garantia e da capacidade financeira assegura que a vencedora tenha condições reais de cumprir a oferta feita, protegendo o interesse público e a viabilidade do projeto ferroviário.

Artigo 78

Art. 78. A proponente será aprovada caso apresente todos os documentos requeridos

válidos, nos termos definidos nesta Resolução e no edital.

239. O artigo estabelece um critério objetivo de aprovação: a proponente será habilitada se apresentar toda a documentação válida exigida na Resolução e no edital. Assim, garante isonomia, transparência e vinculação ao edital, evitando decisões subjetivas e assegurando que a seleção ocorra com base em requisitos previamente definidos, em linha com a Lei das Ferrovias.

Artigo 79

Art. 79. Em caso de não aprovação da proponente, a Comissão de Outorga publicará Aviso no sítio eletrônico da ANTT, comunicando o resultado da avaliação e a justificativa, e será aberto prazo para apresentação de recurso, nos termos do edital.

240. O dispositivo garante transparência e direito de defesa no chamamento público ferroviário.
241. Ao exigir a publicação do resultado com justificativa, o dispositivo assegura motivação e publicidade dos atos da ANTT. A abertura de prazo para recurso concretiza o contraditório e a ampla defesa, permitindo a revisão da decisão.

Artigo 80

Art. 80. Decorrido o prazo recursal, permanecendo a condição de não aprovação da proponente mais bem classificada, as demais proponentes, sucessivamente, conforme a ordem decrescente dos valores das ofertas de pagamento pela outorga, terão seus documentos avaliados, até que uma atenda as condições determinadas no edital e seja aprovada.

§ 1º A aprovação de uma proponente encerra as convocações.

§ 2º Analisados os eventuais recursos, se nenhuma proponente for aprovada, a Comissão de Outorga publicará Aviso, comunicando a não aprovação de todas as proponentes e o arquivamento do processo administrativo.

242. Buscando assegurar um processo eficiente, objetivo e alinhado ao interesse público, o artigo disciplina o aproveitamento sucessivo das propostas quando a mais bem classificada não é aprovada, garantindo eficiência e continuidade ao chamamento público.
243. O dispositivo prevê que, após o prazo recursal, a ANTT deve analisar as demais proponentes na ordem decrescente das ofertas, até encontrar uma que atenda às exigências do edital. Isso evita a necessidade de iniciar um novo processo, preservando a economicidade e a celeridade.
244. O § 1º assegura que, uma vez aprovada uma proponente, o procedimento se encerra, conferindo segurança jurídica. Já o § 2º trata da hipótese de nenhuma aprovação, determinando a publicidade do resultado e o arquivamento, garantindo transparência e formalização do encerramento.

Artigo 81

Art. 81. Caso alguma proponente seja aprovada, o resultado do chamamento público

será submetido pela Comissão de Outorga à Diretoria da ANTT, observados os procedimentos constantes dos arts. 70 a 72.

245. Estabelece o encaminhamento final do resultado quando há uma proponente aprovada no cenário competitivo.

246. Ao determinar a submissão à Diretoria da ANTT, o dispositivo garante controle institucional e homologação, conferindo legitimidade à decisão técnica da Comissão de Outorga. A remissão aos arts. 70 a 72 assegura a continuidade procedimental, incluindo eventual exercício do direito de preferência e o cumprimento das etapas prévias à contratação.

247. Assim, o artigo integra a fase de seleção à fase final de formalização, garantindo segurança jurídica, coerência procedimental e regularidade do processo.

Subseção VII

Celebração do Contrato de Autorização

Artigo 82

Art. 82. Somente poderão obter autorização as empresas ou entidades constituídas sob as leis brasileiras, com sede e administração no país.

248. O dispositivo estabelece um requisito de nacionalidade jurídica, exigindo que apenas empresas constituídas segundo as leis brasileiras, com sede e administração no país, possam obter autorização ferroviária.

249. O objetivo é garantir submissão plena ao ordenamento jurídico brasileiro, facilitar a fiscalização pela ANTT e assegurar maior segurança jurídica e controle regulatório. Assim, mesmo admitindo participação estrangeira no processo, a execução do serviço deve ficar a cargo de uma pessoa jurídica brasileira, em linha com a Lei das Ferrovias.

Artigo 83

Art. 83. Como condição prévia à assinatura do contrato de autorização, a proponente aprovada ou concessionária que tenha exercido seu direito de preferência deverá apresentar, para validação pela Comissão de Outorga, na forma e prazo estabelecidos no edital:

- I - comprovação do pagamento da oferta mínima exigida pela outorga e, se for o caso, dos demais custos previstos no edital, a título de ressarcimento;**
- II - constituição de garantia de execução, se for o caso;**
- III - integralização de capital social mínimo, se for o caso;**
- IV - prova de constituição de Sociedade de Propósito Específico (SPE) sob forma de sociedade por ações, em conformidade com a legislação brasileira, com finalidade exclusiva de explorar o objeto da autorização; e**

V - para as proponentes que não estejam constituídas sob as leis brasileiras e possuam sede e administração no país: prova de constituição de empresa sob a forma de SPE, de acordo com as leis brasileiras, com a correspondente certidão do registro empresarial e comprovante de inscrição perante o Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas.

250. Estabelece as condições prévias indispensáveis à assinatura do contrato de autorização, funcionando como uma etapa de validação final da capacidade do futuro autorizado, em consonância com a Lei nº 14.273/2021 (Lei das Ferrovias).

251. O dispositivo exige a comprovação de elementos essenciais, como o pagamento da outorga, a eventual prestação de garantia, a integralização de capital mínimo e, principalmente, a constituição de uma Sociedade de Propósito Específico (SPE). Esses requisitos asseguram que o projeto tenha base financeira sólida, organização adequada e segregação patrimonial, reduzindo riscos para o poder público e para a execução do empreendimento.

252. A exigência de SPE, sob a forma de sociedade por ações, garante transparência, governança e foco exclusivo no projeto ferroviário, além de facilitar a fiscalização pela ANTT. No caso de empresas estrangeiras, a obrigatoriedade de constituição de SPE no Brasil reforça a submissão ao ordenamento jurídico nacional, em linha com o art. 83.

253. Assim, o artigo protege o interesse público ao exigir que, antes da contratação, o agente esteja plenamente estruturado, capitalizado e juridicamente adequado para executar o projeto ferroviário.

Artigo 84

Art. 84. A não apresentação da documentação necessária à assinatura do contrato de autorização, a apresentação em desacordo com as exigências ou a recusa em assinar o contrato de autorização implicará decadência do direito à contratação e execução da garantia da proposta, quando prevista, resguardado o direito ao contraditório e à ampla defesa.

§ 1º Constitui infração sujeita à penalidade de multa, de até R\$ 350.000,00 (trezentos e cinquenta mil reais), a não apresentação da documentação a que se refere o caput, a apresentação em desacordo com as exigências ou a não assinatura do contrato de autorização, nos termos e prazos previstos, por parte da concessionária que tenha manifestado seu direito de preferência, nos termos do art. 72.

§ 2º Na quantificação do valor da penalidade de multa de que trata o § 1º, a ANTT observará, dentre as circunstâncias, a gravidade da conduta, os prejuízos causados ao processo de chamamento público, a reincidência e as circunstâncias gerais agravantes ou atenuantes da situação.

254. O artigo estabelece consequências jurídicas claras para o descumprimento das condições prévias à contratação, sendo essencial para garantir a seriedade, disciplina e efetividade do chamamento público ferroviário.

255. Estabelecer que a não apresentação da documentação, sua apresentação irregular ou a recusa em assinar o contrato implicam perda do direito à contratação (decadência) e execução da garantia da proposta, desestimula eventuais comportamentos oportunistas e propostas sem compromisso real. Ao mesmo tempo, resguarda o contraditório e a ampla defesa, assegurando conformidade com o devido processo administrativo.

256. O § 1º trata especificamente da concessionária que exerce o direito de preferência, prevendo aplicação de multa caso não cumpra suas obrigações, evitando o uso estratégico ou abusivo desse direito.

257. Já o § 2º garante proporcionalidade na aplicação da penalidade, ao determinar que a ANTT considere fatores como gravidade da conduta, prejuízos causados e reincidência.

Artigo 85

Art. 85. Na hipótese de decaimento do direito de contratação da proponente aprovada, sem prejuízo das sanções administrativas e civis cabíveis, é facultado à ANTT:

I - convocar as proponentes remanescentes, sucessivamente, conforme a ordem decrescente das ofertas de pagamento pela outorga, para verificação do interesse na contratação, nos termos da sua proposta, cabendo à Comissão de Outorga, em caso afirmativo, proceder à avaliação da documentação; ou

II - revogar o chamamento público.

258. Disciplina as alternativas da ANTT quando a proponente vencedora perde o direito à contratação, garantindo continuidade e eficiência ao processo.

259. Assim, o dispositivo permite que a Agência:

- a) convide as demais proponentes, seguindo a ordem de classificação, aproveitando a competição já realizada e evitando a repetição do procedimento; ou
- b) revogue o chamamento, caso entenda que não há solução adequada ou vantajosa.

260. Essa previsão assegura flexibilidade decisória, preserva a economicidade e evita prejuízos ao interesse público, mantendo a coerência com a Lei das Ferrovias e com os princípios da eficiência e da razoabilidade.

Seção IV

Contrato de Autorização

Artigo 86

Art. 86. A outorga de ferrovia objeto do chamamento público será formalizada por meio de contrato de autorização que conterá, minimamente, cláusulas que estabeleçam:

I - objeto da autorização;

- II - prazo de vigência do contrato de autorização, observado o mínimo de 25 (vinte e cinco) anos e o máximo de 99 (noventa e nove) anos;**
- III - condições para prorrogação da vigência do contrato de autorização, observado o disposto no art. 19, § 2º, da Lei nº 14.273, de 2021, e no art. 9º, § 3º, do Decreto nº 11.245, 21 de outubro de 2022;**
- IV - o cronograma referencial para implantação ou recapacitação da infraestrutura ferroviária, incluída a data estabelecida para início das operações ferroviárias;**
- V - bens que constituem a infraestrutura ferroviária outorgada, quando for o caso, com indicação de terrenos, instalações, obras de arte especiais, infraestruturas, superestruturas, ramais, sistemas de sinalização, edificações e demais bens componentes da ferrovia;**
- VI - parâmetros mínimos de segurança de operação a serem observados na ferrovia autorizada;**
- VII - condições para a emissão de declaração de utilidade pública e para promoção de desapropriações;**
- VIII - condições para a obtenção de licenças ambientais junto aos órgãos competentes, quando for o caso;**
- IX - prazo e forma de apresentação dos projetos a serem executados no âmbito da ferrovia autorizada, podendo ser dispensada a autorização prévia da ANTT para investimentos que impliquem aumento da capacidade de movimentação da ferrovia, ressalvada a análise prévia pela Agência quando houver impactos relevantes à segurança, à operação ou à integração da malha ferroviária;**
- X - cronograma e os marcos para o aporte a ser realizado pelo poder público, quando for o caso;**
- XI - prazo e forma de prestação da oferta de pagamento pela outorga, quando for o caso;**
- XII - regras para o compartilhamento da malha ferroviária e dos recursos operacionais com terceiros;**
- XIII - direitos e deveres dos usuários, com as obrigações correlatas do contratado e as sanções respectivas;**
- XIV - obrigatoriedade da prestação de informações de interesse do poder público, do regulador ferroviário, dos usuários e das demais autoridades que atuam no setor ferroviário, inclusive as de interesse específico da defesa nacional;**
- XV - responsabilização pela inexecução ou pela execução deficiente do contrato;**
- XVI - penalidades e forma de aplicação das sanções cabíveis;**
- XVII - hipóteses de extinção do contrato;**
- XVIII - garantias oferecidas para assegurar a execução do objeto do contrato, se for o caso;**
- XIX - obrigatoriedade de permanecer, durante todo prazo do contrato, como uma SPE, nos termos do edital;**
- XX - foro e forma de solução extrajudicial de divergências contratuais; e**
- XXI - datas-limite para obtenção das licenças necessárias, assim como para a conclusão da implantação dos investimentos e o início da operação ferroviária.**

261. Fundamental porque define o conteúdo mínimo do contrato de autorização ferroviária, funcionando como a base jurídica que dará segurança e estabilidade à exploração da ferrovia, em conformidade com a Lei nº 14.273/2021 (Lei das Ferrovias) e seu decreto regulamentador (Decreto nº 11.245, de 21 de outubro de 2022).
262. O dispositivo assegura que o contrato contenha cláusulas essenciais para disciplinar toda a relação entre a autorizatária e o poder público, incluindo: objeto, prazo (longo, compatível com investimentos ferroviários), cronograma de implantação, regras operacionais, segurança, licenciamento ambiental, direitos dos usuários e penalidades. Isso garante clareza, previsibilidade e equilíbrio contratual.
263. Além disso, ao prever temas como compartilhamento da malha, prestação de informações, garantias, sanções e hipóteses de extinção, o artigo assegura a regulação eficiente do setor, protegendo tanto o interesse público quanto a viabilidade econômica do empreendimento.
264. A exigência de SPE durante todo o contrato e a definição de marcos e prazos reforçam a organização, governança e responsabilidade do operador, enquanto a previsão de mecanismos de solução de conflitos contribui para a estabilidade das relações contratuais.
265. Assim, o artigo estrutura o contrato de autorização como um instrumento completo e equilibrado, essencial para garantir a execução adequada, segura e sustentável dos projetos ferroviários dentro do modelo mais flexível adotado pela Lei das Ferrovias.

Seção V

Extinção da Autorização

Artigo 87

Art. 87. A outorga para a exploração de ferrovias em regime de autorização pode ser extinta por:

- I – advento do termo contratual;**
- II – cassação;**
- III – caducidade;**
- IV – decaimento;**
- V – renúncia;**
- VI – anulação;**
- VII – falência.**

266. Esse dispositivo define as hipóteses de extinção da autorização ferroviária, assegurando clareza e segurança jurídica quanto ao término do vínculo entre a autorizatária e o poder público.

267. Ao prever causas como término do prazo, sanções (cassação, caducidade),

iniciativa do particular (renúncia), invalidação do ato (anulação) ou situações econômicas (falência), o dispositivo pretende cobrir todos os cenários relevantes.

Artigo 88

Art. 88. Encerrado o prazo da autorização, a autorizatária não poderá explorar os serviços de transporte de cargas e/ou passageiros.

§ 1º A extinção da autorização não implicará reversão ao Poder Público dos bens e infraestruturas ferroviárias implantados no âmbito da autorização, que permanecerão de titularidade da autorizatária, nos termos do art. 22 da Lei nº 14.273, de 2021.

§ 2º Os bens e ativos de que trata o §1º poderão ser alienados, cedidos ou transferidos a terceiros interessados, inclusive a eventual nova autorizatária, observadas as condições regulatórias aplicáveis e a prévia anuência da ANTT quanto à continuidade da operação ferroviária.

§ 3º A autorizatária não fará jus a qualquer indenização pelo Poder Público em razão das melhorias ou investimentos realizados na infraestrutura ferroviária.

268. O artigo disciplina os efeitos do término da autorização ferroviária, sendo essencial para dar segurança jurídica e clareza patrimonial ao modelo da Lei nº 14.273/2021 (Lei das Ferrovias).

269. O *caput* estabelece que, encerrado o prazo, a autorizatária não pode mais explorar o serviço, garantindo respeito ao limite temporal do contrato.

270. Já o § 1º consagra uma das principais características do regime de autorização: não há reversão dos bens ao poder público. Diferentemente das concessões, a infraestrutura permanece com a autorizatária, conforme previsto na Lei das Ferrovias.

271. O § 2º, por sua vez, assegura flexibilidade econômica, permitindo que esses ativos sejam transferidos a terceiros, desde que haja anuência da ANTT, o que preserva a continuidade do serviço e o controle regulatório.

272. Por fim, o § 3º deixa claro que não há direito à indenização, reforçando que os riscos e investimentos são assumidos pelo particular.

273. Assim, o dispositivo estrutura o regime de autorização com base na lógica de propriedade privada, livre iniciativa e assunção de riscos pelo investidor, garantindo previsibilidade e atratividade ao setor ferroviário.

Artigo 89

Art. 89. A cassação será decretada quando:

I – houver perda das condições indispensáveis à continuidade da autorização em razão de negligência, imperícia ou abandono, nos termos da regulamentação da ANTT.

II – não forem obtidas, nos seguintes prazos, contados da data da assinatura do contrato de autorização, as licenças ambientais, ressalvados os casos de prorrogação

justificada e deferida pela ANTT:

- a) prévia, no prazo de três anos;**
- b) de instalação, no prazo de cinco anos; e**
- c) de operação, no prazo de dez anos; ou**

III – não houver o cumprimento da data-limite para início das operações ferroviárias nos termos fixados no contrato de autorização e/ou seus anexos.

Parágrafo único. Fica vedada a outorga de nova autorização à autorizatária ou aos seus sócios, antes do decurso do prazo de 5 (cinco) anos, em caso de extinção da autorização decorrente de cassação.

274. O artigo disciplina a cassação da autorização ferroviária, ou seja, sua extinção como sanção por falhas graves do autorizado, sendo essencial para garantir o cumprimento das obrigações no regime da Lei nº 14.273/2021 (Lei das Ferrovias).

275. Assim, o dispositivo prevê a cassação quando houver incapacidade ou desídia na execução do projeto (negligência, imperícia ou abandono), quando não forem obtidas as licenças ambientais nos prazos estabelecidos, ou ainda quando não houver início das operações no prazo contratual. Essas hipóteses asseguram que apenas projetos efetivamente viáveis e executados dentro dos parâmetros legais permaneçam ativos.

276. O parágrafo único reforça o caráter sancionatório ao vedar nova autorização à empresa e seus sócios por 5 anos, evitando reincidência e desestimulando comportamentos inadequados.

277. Assim, o artigo protege o interesse público ao garantir efetividade, seriedade e cumprimento dos prazos nos empreendimentos ferroviários.

Artigo 90

Art. 90. A ANTT poderá, nos termos da legislação aplicável e regulamentação específica, decretar a caducidade da autorização, quando: I - houver prática das seguintes infrações graves, sem prejuízo de outras estabelecidas em regulamento:

- a) não forem honradas, nos prazos assinalados, as penalidades aplicadas à autorizatária, em conformidade com o contrato de autorização;**
- b) não for atendida a intimação para regularizar a execução de obras ou a operação da Ferrovia;**
- c) for impedido ou dificultado o exercício de fiscalização pela ANTT;**
- d) não forem fornecidos os documentos e prestadas as informações exigidas no contrato ou em normativo editado pela ANTT, ou quando solicitados pela Agência;**
- e) perda das condições indispensáveis ao cumprimento do objeto desta autorização ou sua transferência irregular;**
- f) ampliação da extensão e/ou área da Ferrovia sem prévia e expressa autorização da ANTT, admitida a convalidação posterior pela Agência, mediante avaliação técnica que**

comprove ganhos de eficiência operacional e aumento da capacidade de movimentação de cargas, observados os requisitos de segurança e o interesse público.

II - houver transferência de titularidade da presente autorização ou das instalações que a integram sem prévia e expressa autorização da ANTT;

III - houver descumprimento reiterado das cláusulas contratuais;

IV - deixar de cumprir e de fazer cumprir, nos prazos determinados pela ANTT, as medidas de segurança e de regularidade do tráfego que lhes forem exigidas; ou

V - houver a perda das condições de habilitação ou classificação exigidas no procedimento de autorização, caso não sejam restauradas no prazo assinalado pela ANTT.

278. O artigo visa disciplinar a caducidade da autorização ferroviária, isto é, sua extinção como sanção por descumprimento grave ou reiterado das obrigações contratuais e regulatórias, em linha com a Lei nº 14.273/2021 (Lei das Ferrovias).

279. Dessa forma, o dispositivo elenca hipóteses que demonstram incapacidade ou falta de confiabilidade do operador, como: não pagamento de penalidades, descumprimento de determinações da ANTT, obstrução da fiscalização, omissão de informações, execução irregular da ferrovia, alterações sem autorização e perda das condições de habilitação. Também abrange situações de descumprimento reiterado do contrato e falhas em requisitos de segurança operacional, que são críticos no setor ferroviário.

280. Diferentemente da cassação (mais ligada à inviabilidade ou abandono do projeto), a caducidade está associada ao inadimplemento continuado e à quebra de confiança regulatória durante a execução.

281. Assim, o artigo protege o interesse público ao assegurar que apenas operadores que cumpram regras, mantenham transparência e garantam segurança permaneçam no sistema, reforçando o poder de fiscalização e regulação da ANTT.

Artigo 91

Art. 91. O decaimento da autorização deve ser decretado pela ANTT se lei superveniente vier a vedar o tipo de atividade objeto da autorização ou a suprimir a exploração em regime privado, quando a preservação do contrato de autorização for efetivamente incompatível com o interesse público.

Parágrafo único. Decretado o decaimento, a operadora ferroviária tem o direito de manter suas atividades regulares por prazo mínimo suficiente para a devida amortização de seu investimento ou de receber indenização equivalente aos ativos não amortizados.

282. O artigo trata do decaimento da autorização, que ocorre por motivo externo à vontade da autorizatária, quando uma lei posterior passa a proibir a atividade ou o regime privado, tornando o contrato incompatível com o interesse público.

283. Diferentemente de sanções como cassação ou caducidade, aqui não há culpa do operador. Por isso, o parágrafo único assegura proteção ao equilíbrio econômico do investimento, garantindo duas alternativas:

- a) continuidade temporária das atividades para amortização dos investimentos;
ou
- b) indenização pelos ativos não amortizados.

284. Assim, o dispositivo equilibra o poder do Estado de alterar o regime jurídico com a segurança jurídica e a proteção do investidor, em linha com a Lei das Ferrovias.

Artigo 92

Art. 92. A autorizatória poderá renunciar unilateralmente à autorização a qualquer tempo, desde que o faça por manifestação escrita, irrevogável e irretratável.

Parágrafo único. A extinção da autorização por renúncia da autorizatória não deve ser causa isolada para punição da autorizatória, não a desonera das multas aplicadas ou de suas obrigações perante terceiros.

285. Trata da renúncia da autorização, permitindo que a autorizatória encerre unilateralmente o contrato, a qualquer tempo, por manifestação formal, irrevogável e irretratável. Isso reflete a lógica do regime de autorização da Lei nº 14.273/2021, baseado na livre iniciativa e na assunção de riscos pelo particular.

286. O parágrafo único esclarece dois pontos importantes:

- a) a renúncia, por si só, não gera punição automática, pois é um direito do operador;
- b) contudo, ela não afasta responsabilidades já existentes, como multas aplicadas ou obrigações perante terceiros.

287. Assim, o dispositivo visa equilibrar a liberdade do investidor de sair do negócio com a preservação da responsabilidade jurídica e do interesse público.

Artigo 93

Art. 93. A anulação será decretada, judicial ou administrativamente, em caso de irregularidade insanável do ato que a expediu.

288. O dispositivo prevê a anulação da autorização quando houver vício insanável em sua origem.

289. A anulação pode ocorrer tanto pela própria ANTT quanto pelo Poder Judiciário e tem como fundamento o princípio da legalidade, invalidando atos que não poderiam ter sido praticados.

290. Assim, o dispositivo garante a correção de ilegalidades e a integridade do sistema regulatório

CAPÍTULO V

AUTORREGULAÇÃO FERROVIÁRIA

Artigo 94

Art. 94. Poderão ser instituídas entidades associativas, sob a forma de pessoa jurídica de direito privado sem fins lucrativos, constituída pelas operadoras ferroviárias para normatizar, gerenciar, mediar e dirimir questões e conflitos de natureza técnico-operacional de seus associados.

§ 1º As operadoras ferroviárias poderão associar-se à entidade de autorregulação individualmente ou por meio de entidade representativa.

§ 2º Havendo mais de uma entidade de autorregulação estas deverão possuir instrumentos de solução de conflitos entre as entidades.

§ 3º As decisões da entidade de autorregulação, sejam de ordem administrativa, operacional ou normativa, operam seus efeitos apenas entre os associados.

291. Este artigo regulamenta o art. 43 da Lei nº 14.273, de 2021, que prevê a constituição de entidades privadas, sem fins lucrativos, para a autorregulação ferroviária, mediante associação voluntária das operadoras.

292. O dispositivo define as formas de associação, prevê mecanismos para solução de conflitos entre diferentes entidades de autorregulação e esclarece que suas decisões produzem efeitos exclusivamente entre os respectivos associados.

Artigo 95

Art. 95. As entidades de autorregulação ferroviárias com atuação em âmbito federal serão reguladas e supervisionadas pela ANTT, a quem cabe resolver as contestações e decidir os conflitos ferroviários.

Parágrafo único. As entidades previstas no *caput* devem enviar seus atos constitutivos e suas eventuais alterações para registro pela ANTT, bem como, seus estatutos, observados os requisitos da legislação civil.

293. Este artigo regulamenta a atuação das entidades de autorregulação ferroviária em âmbito federal, submetendo-as à regulação e à supervisão da ANTT, a quem compete apreciar contestações e decidir conflitos relacionados à atividade ferroviária.

294. O parágrafo único regulamenta o art. 2º, inciso II, alínea “e”, da Lei nº 14.273, de 2021, que atribui à União a competência para realizar e manter o registro dos atos constitutivos dos autorreguladores ferroviários. Nesse sentido, determina-se o encaminhamento à ANTT dos atos constitutivos, de suas eventuais alterações e dos estatutos das entidades, observados os requisitos previstos na legislação civil.

295. A previsão permite à Agência acompanhar a constituição e as alterações

das entidades sujeitas à sua supervisão, conferindo efetividade à competência de registro estabelecida pela Lei das Ferrovias.

Artigo 96

Art. 96. São atribuições das entidades de autorregulação ferroviária:

I - instituir normas voluntárias de padrões exclusivamente técnico-operacionais do transporte ferroviário, como especificações técnicas mínimas sobre via permanente, material rodante, sistemas de segurança e sinalização, incluindo aqueles para transporte de produtos perigosos; visando à maximização da interconexão e da produtividade ferroviárias, e a segurança;

II - conciliar conflitos entre seus membros, excetuados os de ordem comercial;

III - coordenar, planejar e administrar o controle operacional das malhas ferroviárias operadas pelos seus membros;

IV - autorregular e coordenar a atuação dos seus membros para assegurar neutralidade com relação aos interesses dos usuários;

V - solicitar à ANTT a revogação e alteração de normas incompatíveis com a eficiência ou com a produtividade ferroviárias;

VI - articular com órgãos e com entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios para conciliação do uso da via permanente de seus membros com outras vias terrestres e com os demais modos de transporte, assegurando, sempre que houver impacto sobre o transporte ferroviário de passageiros, a participação dos operadores afetados e a consideração dos impactos sobre o nível de serviço, a segurança operacional e a integração intermodal e urbana;

VII - aprovar programas de gestão de manutenção, de riscos e de garantias das operações de transportes.

§ 1º O descumprimento das hipóteses previstas no caput será objeto de apreciação pela ANTT, por iniciativa própria ou mediante provocação de entidades interessadas, em sede de supervisão regulatória, podendo ser afastada a aplicabilidade da norma em desacordo com a legislação, observado o disposto no art. 46 de Lei nº 14.2373, de 23 de dezembro de 2021.

§ 2º No curso do processo administrativo de supervisão regulatórias das normas voluntárias, a ANTT deverá estabelecer o contraditório e a ampla defesa à entidade de autorregulação e a outras eventualmente interessadas.

§ 3º As entidades de autorregulação devem:

I - assegurar à ANTT participação no processo de elaboração normativa, que será exercida pelos representantes designados pela Agência; e

II - tornar público em seu sítio eletrônico os temas em processo de normatização, bem como disponibilizar o planejamento para o próximo ano.

296. Este dispositivo regulamenta as atribuições das entidades de autorregulação ferroviária previstas no art. 44 da Lei nº 14.273, de 2021, preservando a atuação dessas entidades em matérias de natureza técnico-operacional.

297. Entre suas atribuições estão a edição de normas voluntárias sobre padrões técnico-operacionais, a conciliação de conflitos entre seus membros, a coordenação operacional das malhas, a promoção da neutralidade em relação aos usuários e a articulação com os demais entes públicos e modos de transporte. O dispositivo também explicita a possibilidade de estabelecimento de especificações relacionadas à segurança e ao transporte de produtos perigosos e reforça, na articulação com outros modos de transporte, a necessidade de consideração dos impactos sobre o transporte ferroviário de passageiros.
298. A autorregulação permanece sujeita à supervisão regulatória da ANTT, que poderá apreciar eventual desconformidade das normas voluntárias com a legislação, assegurados o contraditório e a ampla defesa. Também se prevê a participação da Agência no processo de elaboração normativa das entidades e a publicidade dos temas em processo de normatização, conferindo maior transparência e acompanhamento à atividade de autorregulação.

CAPÍTULO VI

DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Artigo 97

Art. 97. A Avaliação de Resultado Regulatório - ARR será realizada após 4 (quatro) anos da publicação da última norma do Regulamento das Condições Gerais de Transporte Ferroviário, com o intuito de verificar os efeitos decorrentes da ação regulatória proposta, considerados o alcance dos objetivos originalmente pretendidos.

299. O art. 97 estabelece uma cláusula mandatária de revisão (*mandatory review clause*), ao prever a realização de Avaliação de Resultado Regulatório – ARR após quatro anos da publicação da última norma que integra o CGTF.
300. Trata-se de boa prática regulatória que permite avaliar, após período adequado de aplicação, os efeitos produzidos pelo Regulamento e o alcance dos objetivos originalmente pretendidos. A avaliação poderá identificar dificuldades de implementação e eventuais necessidades de revisão ou aperfeiçoamento do CGTF, considerando seus impactos sobre a regulação do transporte ferroviário.

Artigo 98

Art. 98. Para fins do art. 66 da Lei nº 14.273, de 2021, as operadoras ferroviárias federais devem informar anualmente à ANTT, conforme regulamentação específica, os valores não tributários, multas, outorgas e indenizações não pagos em conta vinculada prevista em contrato de outorga, com a indicação da proporcionalidade correspondente à extensão do trecho ferroviário situado em cada Estado ou no Distrito Federal em relação à extensão total da malha que lhes deu origem, inclusive quanto a trechos desativados ou devolvidos.

301. O dispositivo define a obrigatoriedade quanto ao fornecimento à ANTT das informações necessárias para a aplicação do critério de distribuição previsto na

Lei das Ferrovias, remetendo à regulamentação específica a definição dos procedimentos para seu encaminhamento.

302. A informação deverá permitir a identificação da parcela correspondente a cada Estado ou ao Distrito Federal, observada a proporção entre a extensão do trecho ferroviário situado em seu território e a extensão total da malha que deu origem aos respectivos valores, inclusive quanto aos trechos desativados ou devolvidos.

Artigo 99

Art. 99. Ficam revogados:

- I. a Resolução nº 5.987, de 1º de setembro de 2022; e**
- II. a Resolução nº 6.058, de 19 de dezembro de 2024.**

303. Este artigo estabelece a revogação de dois atos normativos que atualmente disciplinam procedimentos relacionados à outorga de ferrovias por autorização.

304. A Resolução nº 5.987, de 1º de setembro de 2022, disciplinava o processo administrativo de requerimento para exploração de novas ferrovias, novos pátios ferroviários e demais instalações acessórias mediante outorga por autorização, nos termos do art. 25 da Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021. Por sua vez, a Resolução nº 6.058, de 19 de dezembro de 2024, disciplinava o procedimento administrativo de chamamento público para exploração indireta de ferrovias federais mediante outorga por autorização.

305. A revogação desses atos decorre da incorporação de suas matérias ao novo Regulamento, que passa a reunir e sistematizar, em um mesmo instrumento normativo, as regras aplicáveis aos procedimentos de autorização ferroviária. A medida contribui para a consolidação e simplificação do arcabouço regulatório da ANTT, evitando a dispersão das regras em resoluções distintas e facilitando a identificação, pelos interessados, dos procedimentos aplicáveis às diferentes formas de obtenção da outorga por autorização.

Artigo 100

Art. 100. Esta Resolução entra em vigor em 05 de outubro de 2026.

306. A definição dessa data busca assegurar período de aproximadamente um mês para que os agentes regulados tomem conhecimento das novas regras e adotem as providências necessárias à sua aplicação.

ANEXO

Conteúdo Mínimo do Relatório Executivo

Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA)

307. O ANEXO da Resolução trata do conteúdo mínimo do Relatório Executivo dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) exigido para instruir os

requerimentos de autorização ferroviária.

308. Em síntese, o Anexo estabelece que o EVTEA deve contemplar, no mínimo, sete grupos de estudos:
309. Estudos de Mercado – análise da área de influência do empreendimento, dos polos geradores e atratores de cargas ou passageiros, da oferta e demanda atual e das projeções futuras.
310. Estudos Ambientais – caracterização do meio físico, biótico e socioeconômico, avaliação da sensibilidade ambiental, análise de alternativas, identificação de passivos, impactos e respectivas medidas mitigadoras e compensatórias.
311. Estudos de Engenharia – definição dos parâmetros técnicos do projeto, levantamento topográfico, análise de alternativas de traçado ou localização e estimativa dos custos de implantação.
312. Estudos Operacionais – avaliação das características da infraestrutura, dos sistemas de sinalização, telecomunicações e energia, bem como da capacidade e saturação ferroviária e da alternativa operacional mais adequada.
313. Avaliação Financeira – estruturação do fluxo de caixa do empreendimento e análise de sua viabilidade econômico-financeira, mediante indicadores como VPL, TIR e payback.
314. Estudos Socioeconômicos – caracterização socioeconômica das áreas afetadas e avaliação dos impactos do empreendimento, incluindo geração de empregos, desenvolvimento regional e inclusão social.
315. Análise de Riscos – identificação e avaliação dos principais riscos técnicos, ambientais, financeiros e institucionais, com a definição de estratégias para sua mitigação e tratamento.
316. Em resumo, o Anexo funciona como um roteiro mínimo para a elaboração do EVTEA, assegurando que a ANTT disponha de informações suficientes para avaliar a viabilidade mercadológica, ambiental, técnica, operacional, financeira, socioeconômica e de riscos de um empreendimento ferroviário.