

IV - cooperação com políticas públicas federais relacionadas à igualdade racial e de gênero, observada a compatibilidade com o contrato e o respeito ao equilíbrio econômico-financeiro.

Art. 19. A modelagem e os contratos para projetos de concessão ferroviária poderão considerar o emprego de material rodante de propriedade de terceiros na ferrovia, inclusive:

I - material rodante arrendado ou cujos direitos de uso sejam de outra forma obtidos pela concessionária; e

II - material rodante empregado por usuários ou outros transportadores ferroviários.

§ 1º A disponibilidade de material rodante adquirido diretamente pela concessionária poderá ser exigida como obrigação contratual, justificadamente, caso em que será considerado bem reversível.

§ 2º O material rodante de propriedade de terceiros não será considerado bem reversível.

§ 3º A ANTT regulamentará as exigências relacionadas à utilização de material rodante próprio e de terceiros considerando as prescrições do fabricante, além de critérios de segurança, desempenho e eficiência, sendo vedada a adoção de critério exclusivamente vinculado à idade do bem ou ao tempo de sua utilização.

§ 4º As contratações com partes relacionadas à concessionária relativas à aquisição de material rodante serão realizadas em condições de mercado e observarão regulamentação a ser editada pela ANTT, que as fiscalizará.

§ 5º Eventuais alterações de obrigações relativas à disponibilidade de material rodante adquirido diretamente pela concessionária deverão ser objeto de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Art. 20. O prazo entre a publicação do Edital e a realização do Leilão deverá ser, preferencialmente, igual ou maior que cem dias.

Art. 21. A estruturação dos Projetos de Parceria poderá ser realizada a partir de:

I - solicitações do Ministério dos Transportes a entes estruturadores, que elaborarão Termos de Referência compatíveis com os programas de investimento e o planejamento setorial da Pasta, bem como com a política de outorga vigente; e

II - subsídio técnico à administração pública na estruturação de desestatização de empresas e de contratos de parcerias mediante o recebimento de projetos, levantamentos, investigações ou estudos no âmbito de ajuste negocial de contrato de parceria, doação ou de Procedimento de Manifestação de Interesse - PMI.

§ 1º O ente estruturador, de que trata o caput, deverá ser responsável pela análise técnica dos estudos, de forma a garantir que sejam vinculados à concessão e de utilidade para a licitação.

§ 2º A critério do Ministério dos Transportes, estudos não estruturados pela INFRA S.A poderão ser avaliados pela Empresa.

Art. 22. Os valores de eventual resarcimento ao ente estruturador, nos termos do art. 21 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, vinculados à concessão e de utilidade para a licitação, serão resarcidos pelo vencedor da licitação, mediante previsão no respectivo edital.

Art. 23. A modelagem e os contratos poderão prever a exploração de receitas não tarifárias, alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados consistentes na exploração comercial ou imobiliária de bens pela concessionária.

§ 1º A exploração de que trata o caput não poderá comprometer a operação ferroviária ou o acesso de usuários ou terceiros aos serviços e instalações ferroviários.

§ 2º Poderão ser objeto de exploração pela concessionária na forma prevista pelo caput os seguintes bens:

I - bens públicos transferidos à concessionária com a finalidade prevista no caput;

II - bens desapropriados com a finalidade prevista no caput;

III - bens disponibilizados à finalidade prevista no caput por Estados, o Distrito Federal e Municípios.

§ 3º A exploração prevista no caput dependerá de previsão no contrato de concessão e das demais providências patrimoniais e cíveis cabíveis.

§ 4º A requerimento da concessionária ou da Administração, e respeitado o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, a exploração prevista no caput poderá ser objeto de termo aditivo específico.

§ 5º As receitas e quaisquer recursos provenientes da exploração referida no caput serão objeto de participação da concessionária e do Poder Concedente, conforme estipulado em contrato ou aditivo, podendo ser alocados inclusive na forma do art. 7º, § 1º, desta Portaria.

Seção II

DA ELABORAÇÃO E APROVAÇÃO DOS PLANOS DE OUTORGA

Art. 24. Para efeitos desta Portaria, define-se como Plano de Outorga o instrumento que consolida as diretrizes para a política de outorga adotada e que sintetiza a modalidade operacional e as condições de desestatização para o projeto de parceria objeto da estruturação.

Art. 25. Os Planos de Outorga são propostos pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e deverão ser elaborados com base nos Projetos de Parceria de que trata a Seção I, em consonância às diretrizes estabelecidas por esta Portaria e demais diretrizes de política pública, além de observar a aderência à política nacional de transportes.

Art. 26. Os Planos de Outorga serão submetidos ao Ministério dos Transportes após a realização de processo de participação social pela ANTT, serão acompanhados de parecer da Procuradoria Federal junto à ANTT e de ato de aprovação da Diretoria Colegiada da ANTT, e deverão conter, no mínimo, as seguintes informações:

I - a caracterização dos segmentos ferroviários a serem licitados;

II - a indicação do tipo e prazo da concessão e modalidade de licitação;

III - os critérios utilizados para definição do vencedor do certame e outras variáveis com impacto sobre a concorrência;

IV - a síntese da política tarifária e premissas para o compartilhamento de infraestrutura;

V - a modelagem econômico-financeira e seus resultados, com a indicação das variáveis econômico-financeiras utilizadas, incluindo a apresentação dos valores consolidados acerca dos seguintes aspectos:

a) investimentos;

b) custos operacionais;

c) estimativa de demanda e variáveis utilizadas para sua projeção;

d) Taxa Interna de Retorno - TIR estimada para o projeto;

e) valores de referência para tarifa, recursos destinados nos termos do art. 7º, § 1º, e 8º desta Portaria, outorga fixa, outorga variável, recursos vinculados, subvenção econômica, transferências de capital, ou outros, de acordo com a modelagem adotada.

VI - a repartição de riscos entre concessionário e poder concedente, com descrição dos mecanismos de mitigação eventualmente adotados;

VII - a síntese das obras e melhoramentos previstos para os trechos a serem licitados, agregados por tipo e com cronograma de execução ao longo do prazo da concessão;

VIII - os parâmetros de desempenho de infraestrutura e de operação a serem observados e serviços a serem prestados pelo concessionário ao longo do prazo da concessão;

IX - os mecanismos técnicos e regulatórios voltados à maior eficiência operacional e performance do concessionário no que tange à execução contratual; e

X - histórico do processo de estruturação.

Art. 27. No âmbito do Ministério dos Transportes, os processos administrativos referentes aos Planos de Outorga serão encaminhados pela Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário à Secretaria-Executiva, em observâncias às competências previstas no decreto de estrutura regimental do Ministério dos Transportes, que encaminhará os autos à Consultoria Jurídica, para exame de legalidade e de juridicidade da proposta, à luz da política pública setorial, com posterior aprovação do Ministro de Estado.

Art. 28. Após a aprovação do Projeto de Parceria e respectivo Plano de Outorga pelo Ministro de Estado dos Transportes, os estudos correspondentes ao respectivo Projeto de Parceria deverão ser submetidos à análise do Tribunal de Contas da União - TCU.

Parágrafo único. A aprovação do Projeto de Parceria de que trata o caput deste artigo ocorrerá após a consolidação das contribuições apresentadas em Audiência Pública, com posterior aprovação do Plano de Outorga.

Art. 29. A Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário, quando se tratar de parceria para exploração da infraestrutura de transporte ferroviário, deverá adotar as providências necessárias para a qualificação do empreendimento como projeto prioritário

nacional, no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos - PPI, nos termos da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, sua inclusão no Programa Nacional de Desestatização - PND e a aprovação da modalidade operacional e das condições de desestatização, nos termos da Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997.

Parágrafo único. As providências necessárias à qualificação do empreendimento no PND e PPI poderão ser tomadas a qualquer tempo, mas deverão ser finalizadas antes da publicação do Edital.

Art. 30. Após a aprovação do Plano de Outorga pelo Ministério dos Transportes, o órgão ou entidade competente promoverá os atos administrativos subsequentes visando à licitação e contratação dos serviços.

CAPÍTULO III

DA POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS

Art. 31. A Política Nacional de Transporte Ferroviário de Passageiros observará os seguintes objetivos e diretrizes:

I - oferecer alternativa de transporte aos usuários, promovendo a conectividade regional e nacional, com segurança, qualidade e eficiência na prestação do serviço;

II - fomentar o desenvolvimento sustentável da matriz de transportes brasileira;

III - incentivar a pesquisa, o desenvolvimento e a aplicação de tecnologias voltadas à eficiência, segurança e sustentabilidade do setor;

IV - promover a integração social e regional;

V - adotar medidas de adaptação às mudanças climáticas, com vistas a aumentar a resiliência da infraestrutura ferroviária;

VI - incentivar o uso da infraestrutura ferroviária existente e a expansão da malha para fins de transporte de passageiros, inclusive a malha ociosa ou subutilizada, nos termos dos arts. 41 e 42 da Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021;

VII - atrair investimentos privados para a implantação e operação de projetos ferroviários de passageiros e atividades correlatas;

VIII - fomentar a indústria ferroviária nacional e a operação de serviços ferroviários;

IX - contribuir para o desenvolvimento urbano no entorno das estações e terminais;

X - promover a integração do transporte ferroviário de passageiros com os planejamentos estratégicos dos entes federativos e com os planos de mobilidade urbana;

XI - fomentar a articulação federativa e institucional para a implantação e operação dos serviços; e

XII - promover a transferência de tecnologia.

Art. 32. Compete à Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT regular e fiscalizar os serviços de transporte ferroviário de passageiros de competência federal, observadas as seguintes atribuições:

I - estabelecer padrões, níveis de serviço e normas técnicas para a prestação e expansão da qualidade dos serviços;

II - garantir o cumprimento de metas e condições definidas para os contratos;

III - prevenir e reprimir abusos de poder econômico, respeitadas as competências do Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência; e

IV - regular as tarifas aplicáveis aos contratos celebrados no regime de concessão, assegurando o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos e a modicidade tarifária, por meio de mecanismos que promovam eficiência e produtividade, exceto nas hipóteses de autorização.

Art. 33. A estruturação e a contratação de concessões que envolvam a prestação do serviço de transporte ferroviário de passageiros associado à exploração da infraestrutura deverão considerar, entre outros:

I - os aspectos técnicos e operacionais relativos aos terminais, estações, plataformas, trens, sistemas e equipamentos;

II - a manutenção da infraestrutura e dos equipamentos associados;

III - o controle de tráfego e a padronização da sinalização ferroviária;

IV - as operações acessórias e os serviços exclusivos relacionados ao transporte de passageiros;

V - os direitos e deveres dos usuários e os instrumentos de sua proteção, inclusive participação no processo regulatório;

VI - os direitos e deveres dos operadores ferroviários e dos demais agentes envolvidos na prestação do serviço;

VII - os requisitos de qualidade, segurança e continuidade do serviço;

VIII - a disponibilização de informações essenciais aos usuários;

IX - o sistema de bilhetagem e a política tarifária;

X - as infrações e respectivas penalidades;

XI - a publicidade das metas, níveis e padrões de serviço; e

XII - o modelo contratual, as formas de remuneração e a definição sobre a posse e a responsabilidade pelos ativos necessários à prestação do serviço.

Art. 34. No caso de transporte regular de passageiros deverá ser observado o princípio da modicidade tarifária, considerando a racionalização de recursos, a sustentabilidade social e ambiental e a atratividade do valor da tarifa frente a outros modos de transporte disponíveis.

Art. 35. A sustentabilidade econômico-financeira dos projetos de transporte ferroviário de passageiros poderá ser assegurada por:

I - aplicação de recursos nos termos do art. 7º, § 1º e 8º desta Portaria;

II - receitas acessórias, alternativas ou oriundas de projetos associados ou complementares, inclusive nos termos do artigo 23 desta Portaria; e

III - subsídios, subvenções ou outras fontes previstas na legislação vigente.

§ 1º É vedada a cobrança em duplicidade de custos administrativos ou gerenciais aos usuários do serviço.

§ 2º Consideram-se receitas alternativas, complementares ou acessórias aquelas provenientes, com ou sem exclusividade, da exploração:

I - de projetos imobiliários no entorno das estações e da malha ferroviária;

II - de publicidade nos trens e estações;

III - de atividades comerciais nas instalações do sistema;

IV - da faixa de domínio ferroviário, quando detida pelo operador; e

V - dos direitos de nomeação e identidade visual dos empreendimentos.

§ 3º Os projetos poderão prever a participação de investidores associados para a construção, ampliação ou operação de instalações adjacentes ao sistema ferroviário, conforme art. 17 da Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021.

CAPÍTULO IV

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 36. Esta Portaria poderá ser aplicada aos Projetos de Parcerias e aos Planos de Outorga em desenvolvimento, bem como aos contratos de concessão em curso, com vistas a sua compatibilização e aderência à política pública setorial ferroviária.

§ 1º A ANTT deverá regulamentar os aspectos desta Portaria pertinentes à sua esfera de competência no prazo de um ano, contado da publicação desta Portaria, excetuados os previstos nos arts. 11, § 3º, 12 e 15, que deverão ser regulamentados no prazo de dois anos.

§ 2º A ANTT deverá promover a aplicação das diretrizes constantes nesta Portaria aos contratos de concessão vigentes mediante os instrumentos regulatórios e contratuais necessários.

Art. 37. Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

JOSÉ RENAN VASCONCELOS CALHEIROS FILHO

SECRETARIA EXECUTIVA

PORTEIRA Nº 869, DE 26 DE NOVEMBRO DE 2025

Aprova o enquadramento, para fins de habilitação no Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura - REIDI, do projeto de investimento em infraestrutura no setor de transporte

do Sul, nos termos do Contrato de Adesão nº 02/2025 - Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, conforme descrito no Anexo desta Portaria.

Art. 2º A empresa a que se refere o art. 1º deverá informar ao Ministério dos Transportes quando da conclusão do projeto ou do pedido de cancelamento da habilitação, no prazo de 30 (trinta) dias, a contar da conclusão ou do pedido de cancelamento.

Art. 3º Eventuais transferências de titularidade do projeto dentro do mesmo grupo econômico não ensejarão a publicação de nova portaria de enquadramento no REIDI, desde que a mudança de titularidade do projeto tenha sido previamente aprovada pela ANTT.

Art. 4º Os autos do Processo nº 50000.044746/2025-60 ficarão arquivados e disponíveis neste Ministério, para consulta e fiscalização dos órgãos de controle.

Art. 5º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

GEORGE SANTORO

ANEXO

| | |
|------------------------------------|--|
| Nome Empresarial | Arauco Celulose do Brasil S.A. |
| CNPJ | 47.658.073/0001-39 |
| Tipo | Ferrovia |
| Descrição do Projeto | <p>Projeto na área de infraestrutura de transporte ferroviário denominado "Ramal Ferroviário Arauco - EF-A35", que tem por objeto a construção e a exploração de ramal ferroviário localizado no município de Inocência, no Estado de Mato Grosso do Sul, nos termos do Contrato de Adesão nº 02/2025 - Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, contemplando, dentre outras, a implantação dos seguintes serviços e obras:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Implantação de linha férrea com 45,4km de extensão; - Implantação de um pátio de cruzamento com 2,6 Km; e - Implantação de uma pera ferroviária com 8,8Km, em bitola larga (1,600m). |
| Localização | Estado de Mato Grosso do Sul |
| Estimativa de Investimento | R\$ 991.390.106,55 |
| Estimativas das Suspensões Fiscais | R\$ 91.703.584,86 |

DECISÃO SUPAS Nº 1.736, DE 21 DE NOVEMBRO DE 2025

O Superintendente de Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, no uso de suas atribuições, em conformidade com o art. 3º e o inciso X do art. 8º, ambos do Anexo da Resolução nº 5.818, de 3 de maio de 2018, e com o inciso IV do art. 29, e inciso VIII do art. 105, ambos da Resolução nº 5.976, de 7 de abril de 2022, e Resolução ANTT nº 4.770, de 25 de junho de 2015, em cumprimento à decisão judicial proferida nos autos da Ação Ordinária nº 1028747-83.2025.4.01.3400, processo administrativo nº 00424.407696/2025-87, e considerando o que consta no processo nº 50500.107703/2020-57, decide:

Art. 1º Deferir o pedido da LEAL & TRANSPORTE AGENCIA DE VIAGEM E TURISMO LTDA., CNPJ nº 34.705.080/0001-00, para autorizar a operação da linha PRESIDENTE DUTRA/MA-BRASILIA/DF, com as seções indicadas no anexo da Decisão, na condição sub judice.

Art. 2º Esta Decisão entra em vigor na data de sua publicação.

JULIANO DE BARROS SAMÔR

ANEXO

| REF. | SEÇÕES |
|------|--|
| 1 | AGUAS LINDAS DE GOIAS/GO-ALVORADA/TO |
| 2 | AGUAS LINDAS DE GOIAS/GO-ARAGUAINA/TO |
| 3 | AGUAS LINDAS DE GOIAS/GO-BALSAS/MA |
| 4 | AGUAS LINDAS DE GOIAS/GO-CAROLINA/MA |
| 5 | AGUAS LINDAS DE GOIAS/GO-COLINAS DO TOCANTINS/TO |
| 6 | AGUAS LINDAS DE GOIAS/GO-COLINAS/MA |
| 7 | AGUAS LINDAS DE GOIAS/GO-FORTUNA/MA |
| 8 | AGUAS LINDAS DE GOIAS/GO-GUARAI/TO |
| 9 | AGUAS LINDAS DE GOIAS/GO-GURUPI/TO |
| 10 | AGUAS LINDAS DE GOIAS/GO-MIRANORTE/TO |
| 11 | AGUAS LINDAS DE GOIAS/GO-PARAIBANO/MA |
| 12 | AGUAS LINDAS DE GOIAS/GO-PARAISO DO TOCANTINS/TO |
| 13 | AGUAS LINDAS DE GOIAS/GO-PASTOS BONS/MA |
| 14 | AGUAS LINDAS DE GOIAS/GO-PRESIDENTE DUTRA/MA |
| 15 | AGUAS LINDAS DE GOIAS/GO-RIACHAO/MA |
| 16 | AGUAS LINDAS DE GOIAS/GO-SAO DOMINGOS DO AZEITAO/MA |
| 17 | AGUAS LINDAS DE GOIAS/GO-SAO DOMINGOS DO MARANHAO/MA |
| 18 | AGUAS LINDAS DE GOIAS/GO-SAO RAIMUNDO DAS MANGABEIRAS/MA |
| 19 | BALSAS/MA-ALVORADA/TO |
| 20 | BALSAS/MA-ARAGUAINA/TO |
| 21 | BALSAS/MA-COLINAS DO TOCANTINS/TO |
| 22 | BALSAS/MA-GUARAI/TO |
| 23 | BALSAS/MA-GURUPI/TO |
| 24 | BALSAS/MA-MIRANORTE/TO |
| 25 | BALSAS/MA-PARAISO DO TOCANTINS/TO |
| 26 | BARRO ALTO/GO-ALVORADA/TO |
| 27 | BARRO ALTO/GO-ARAGUAINA/TO |
| 28 | BARRO ALTO/GO-BALSAS/MA |
| 29 | BARRO ALTO/GO-CAROLINA/MA |
| 30 | BARRO ALTO/GO-COLINAS DO TOCANTINS/TO |
| 31 | BARRO ALTO/GO-COLINAS/MA |
| 32 | BARRO ALTO/GO-FORTUNA/MA |
| 33 | BARRO ALTO/GO-GUARAI/TO |
| 34 | BARRO ALTO/GO-GURUPI/TO |
| 35 | BARRO ALTO/GO-MIRANORTE/TO |
| 36 | BARRO ALTO/GO-PARAIBANO/MA |
| 37 | BARRO ALTO/GO-PARAISO DO TOCANTINS/TO |
| 38 | BARRO ALTO/GO-PASTOS BONS/MA |
| 39 | BARRO ALTO/GO-PRESIDENTE DUTRA/MA |
| 40 | BARRO ALTO/GO-RIACHAO/MA |
| 41 | BARRO ALTO/GO-SAO DOMINGOS DO AZEITAO/MA |
| 42 | BARRO ALTO/GO-SAO DOMINGOS DO MARANHAO/MA |
| 43 | BARRO ALTO/GO-SAO RAIMUNDO DAS MANGABEIRAS/MA |
| 44 | BRASILIA/DF-ALVORADA/TO |
| 45 | BRASILIA/DF-ARAGUAINA/TO |
| 46 | BRASILIA/DF-BALSAS/MA |
| 47 | BRASILIA/DF-BARRO ALTO/GO |
| 48 | BRASILIA/DF-CAROLINA/MA |
| 49 | BRASILIA/DF-COLINAS DO TOCANTINS/TO |
| 50 | BRASILIA/DF-COLINAS/MA |
| 51 | BRASILIA/DF-ESTRELA DO NORTE/GO |
| 52 | BRASILIA/DF-FORTUNA/MA |
| 53 | BRASILIA/DF-GUARAI/TO |

