



AO MINISTÉRIO PÚBLICO JUNTO AO TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO

A Frente Nacional pela Volta das Ferrovias (FerroFrente), entidade da sociedade civil organizada, de atuação nacional, voltada à defesa do interesse público relacionado à infraestrutura ferroviária, à mobilidade sustentável e à adequada gestão do patrimônio ferroviário federal, sob a presidência do Engenheiro José Manoel Ferreira Gonçalves, vem, respeitosamente, à presença desse Ministério Público de Contas, apresentar a presente

REPRESENTAÇÃO/PEDIDO DE APURAÇÃO DE FATOS

em face da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e da concessionária VLI – Ferrovia Centro-Atlântica S.A., pelos fatos e fundamentos a seguir expostos.

I – DOS FATOS

A presente representação tem por objeto o processo de renovação da concessão da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), infraestrutura ferroviária federal estratégica que conecta as regiões Sudeste e Nordeste do país, atravessando sete estados da Federação.

Conforme noticiado em 27 de janeiro de 2026 pela reportagem intitulada “Renovação da Ferrovia Centro-Atlântica prevê 15 obras, embora estudos indiquem 178”, a modelagem econômico-financeira elaborada pela ANTT para a renovação da concessão prevê recursos apenas para 15 obras, concentradas em dez municípios, com investimento estimado em R\$ 183 milhões.

Entretanto, estudos técnicos produzidos pela própria ANTT, consolidados no denominado Caderno de Engenharia, apontam a necessidade de 178 intervenções ao longo da malha ferroviária da FCA, abrangendo mais de 40 municípios.



Embora as 178 intervenções constem como tecnicamente necessárias, a planilha econômico-financeira — instrumento que define as obrigações contratuais exigíveis da concessionária — atribui valor e prazo apenas a 15 delas, mantendo a maioria sem previsão orçamentária e sem cronograma definido.

Além disso, o processo prevê a devolução de aproximadamente 3.051 quilômetros de trilhos, inclusive trechos atualmente em operação, classificados como antieconômicos, com previsão de indenizações que podem alcançar R\$ 4,2 bilhões, cujo valor definitivo seria apurado após a renovação contratual.

Tais circunstâncias revelam potencial impacto relevante sobre o patrimônio público federal e sobre o equilíbrio econômico-financeiro da concessão.

II – DA COMPETÊNCIA DO TRIBUNAL DE CONTAS

Nos termos do art. 71 da Constituição Federal, compete ao Tribunal de Contas da União exercer o controle externo da Administração Pública, fiscalizando a legalidade, legitimidade e economicidade dos atos de gestão que envolvam recursos e bens públicos federais.

A renovação antecipada de concessão ferroviária federal, com previsão de investimentos, devolução de ativos e possíveis indenizações bilionárias, insere-se claramente na esfera de competência fiscalizatória dessa Corte de Contas.

O eventual descompasso entre estudos técnicos oficiais e obrigações efetivamente incorporadas ao contrato pode indicar risco à economicidade, à eficiência e à adequada proteção do patrimônio ferroviário federal.

III – DOS INDÍCIOS DE IRREGULARIDADE OU RISCO AO ERÁRIO

Sem antecipar juízo conclusivo, os fatos relatados indicam, em tese:

- possível inconsistência entre o diagnóstico técnico da própria ANTT e a modelagem econômico-financeira adotada;
- potencial fragilização das contrapartidas exigidas para a prorrogação antecipada da concessão;
- risco de prejuízo à economicidade contratual;
- possibilidade de impacto negativo ao patrimônio público em razão da devolução de extensos trechos ferroviários com indenizações ainda não plenamente delimitadas.

A ausência de previsão orçamentária e cronograma para a maioria das intervenções tecnicamente indicadas pode comprometer a efetividade das obrigações contratuais e a adequada compensação ao poder concedente.

IV – DOS PEDIDOS

Diante do exposto, requer-se:

- a) a instauração de procedimento de apuração no âmbito desse Ministério Público de Contas, com eventual provocação do Tribunal de Contas da União;
- b) a realização de auditoria ou fiscalização específica acerca da modelagem econômico-financeira da renovação da concessão da FCA;
- c) a requisição, à ANTT, dos estudos técnicos completos, do Caderno de Engenharia, da planilha econômico-financeira e dos documentos que fundamentaram a definição das obrigações contratuais;
- d) a verificação da compatibilidade entre as intervenções tecnicamente indicadas e aquelas efetivamente incorporadas como obrigações exigíveis;



e) a análise das condições relativas à devolução de trechos ferroviários e às indenizações associadas, especialmente quanto aos critérios de cálculo e à proteção do patrimônio público;

f) caso constatado risco ao erário, a adoção das medidas cautelares cabíveis para resguardar a legalidade, a economicidade e o interesse público.

Termos em que, pede deferimento.

São Paulo, 04 de março de 2026.

Eng. José Manoel Ferreira Gonçalves

Frente Nacional pela Volta das Ferrovias – FerroFrente