



## ANÁLISE DE IMPACTO REGULATÓRIO SEI Nº 12/2020

---

Processo nº: 50500.024462/2020-10

Assunto: Agenda Regulatória - 2019/2020 - Eixo Temático nº 4 - Transporte Ferroviário de Cargas - Projeto: Regulamento de reversibilidade de bens

---

### 1 - IDENTIFICAÇÃO DA ANÁLISE

#### 1.1. Quais as palavras-chave para facilitar pesquisas sobre essa AIR?

Palavra-chave 1: Reversibilidade de bens

Palavra-chave 2: Indenização

Palavra-chave 3: Extinção de concessão

Palavra-chave 4: Prazo contratual

Palavra-chave 5: Concessão ferroviária

Palavra-chave 6: Contrato de concessão

#### 1.2. Quais são os processos relacionados ao tema?

1. São listados, a seguir, os processos que tratam do tema:

- a) 50500.112261/2013-31 – Processo de Participação e Controle Social, na modalidade Tomada de Subsídios, instaurado para recebimento de contribuições acerca do tema: “Reversibilidade de bens e depreciação de ativos”;
- b) 50500.141733/2013-63 – Projeto da Agenda Regulatória ANTT 2013/2014 (Regras para Reversibilidade de Bens); e
- c) 50500.070716/2015-04 – Projeto da Agenda Regulatória ANTT 2015/2016 (Regras de Reversibilidade de Bens).

#### 1.3. Quais são as AIRs relacionadas?

2. Não foram identificadas AIR relacionadas.

#### 1.4. Em qual etapa está sendo concluída a presente versão da AIR? Antes ou depois, no início, no meio ou no final do Projeto?

3. No início do projeto, conforme orientação contida no art. 4º, da Deliberação ANTT n.º 85, de 23 de março de 2016.

### 2 - DIAGNÓSTICO E MAPEAMENTO DA SITUAÇÃO-PROBLEMA

#### 2.1. Qual o problema a ser solucionado ou a oportunidade a ser explorada?

4. A Lei nº 8.987/1995 (Lei das Concessões), prevê, em seu art. 35, que: “extinta a concessão, haverá a imediata assunção do serviço pelo poder concedente” e que “assunção do serviço autoriza a ocupação das instalações e a utilização, pelo poder concedente, de todos os bens reversíveis”.

5. Depreende-se dos dispositivos que o instituto da reversibilidade se fundamenta, sobretudo, na continuidade da prestação do serviço público, de forma a atender as necessidades da sociedade. Conforme exposto por Floriano Peixoto de Azevedo Marques Neto, “o fim da concessão não pode obstaculizar a continuidade da prestação do serviço, de modo que os bens que se fazem necessários para assegurar a sua manutenção deverão reverter ao Poder Concedente (ou aquele que assumir a prestação do serviço em nome do Poder Público)”<sup>1</sup>.

6. Desta feita, extrai-se das considerações acima que não retornam ao Poder Concedente todo e qualquer bem da concessão, mas aqueles imprescindíveis à continuidade da prestação do serviço.

7. Nos termos do art. 18 da Lei de Concessões, incisos X e XI, e art. 23, inciso X, tanto o edital como o contrato de concessão devem tratar, em cláusulas específicas, dos bens reversíveis. Entretanto, quando da formulação do contrato e publicação do edital de licitação, somente é possível indicar bens já existentes e conhecidos. Isso não significa que o conjunto de bens reversíveis esteja restrito àqueles listados nos referidos instrumentos, podendo ser declarados como reversíveis bens incorporados à concessão no decorrer do termo contratual.

8. Ao que indica a doutrina, os bens reversíveis não precisam ser, obrigatoriamente, públicos. Uma vez que esses sejam indispensáveis à prestação do serviço e garantam a continuidade deste, são passíveis de aplicação do instituto da reversibilidade.<sup>2</sup>

9. Dessa forma, além dos bens cedidos pelo Poder Público à Concessionária, devem retornar ao domínio do poder concedente ou àquele que assumir a prestação do serviço os demais bens, públicos ou não, indispensáveis à sua continuidade. Conforme exposto por Alexandre Pinheiro<sup>3</sup>, esses bens, tanto do ponto de vista do domínio quanto da função podem ser privados, entretanto, dada sua indispensabilidade à prestação do serviço, ainda que estejam em posse de um ente privado, são funcionalmente públicos. Os bens públicos e os bens privados a serem considerados reversíveis possuem, portanto, duas características em comum: a de afetação e indispensabilidade à prestação do serviço público. Em outras palavras, pouco importa a titularidade inicial do bem, mas a função desempenhada no contexto da prestação do serviço público.
10. Todavia, não existem, atualmente, regras claras que caracterizem os bens passíveis de reversão, o que dificulta a atuação do regulador que, sem um arcabouço regulatório que guie e padronize sua atuação, pode adotar ações que geram um ambiente de insegurança jurídica.
11. Outra questão que se apresenta é o controle dos bens da concessão e a possibilidade do bem poder ser desafetado e alienado pela Concessionária, já que, em certa medida, essa conduta pode vir a afetar a continuidade do serviço. A jurisprudência pátria indica que bens incorporados ao patrimônio da Concessionária com recursos próprios que deixem, com o tempo, de servir à concessão, podem ser desafetados e alienados. Entretanto, esse processo necessita de detalhamento, de forma a evitar a dilapidação do patrimônio público.
12. Por fim, mister citar que além da prerrogativa estatal para continuidade da prestação do serviço público, a reversão também funciona como garantia econômica das concessionárias, conforme apresentado por Carlos Ari Sunfeld e Jacinto Arruda Câmara<sup>4</sup>. Isso porque assegura-se que o valor investido em determinados bens, que não tenha sido amortizado ou depreciado durante o período contratual, possa ser indenizado pelo poder concedente, nos termos previstos na Lei de Concessões e nos contratos de concessão.
13. Para os contratos de concessão ferroviária oriundos da RFFSA, assinados ao final dos anos 1990, e para o Contrato de Concessão da Ferrovia Norte Sul S/A, assinado em 2008, há previsão de indenização dada a extinção da concessão seja por advento do termo contratual ou qualquer tipo de extinção antecipada, tomando como base o valor residual dos custos apurados dos bens definidos como reversíveis depois de deduzidas as depreciações e acréscimos decorrentes de reavaliação, nos termos da Cláusula Décima Sexta.
14. Já para os contratos mais recentes, assinados após 2019, todos os bens da concessão ou investimentos neles realizados deverão ser integralmente depreciados e amortizados pela Concessionária no prazo da concessão, não cabendo qualquer indenização no advento do termo contratual. Todavia, fica assegurada a reversão dos bens, direitos e privilégios indispensáveis à continuidade da prestação do serviço.
15. Ocorre que as regras relativas à indenização não são claras na Lei nem nos contratos, o que, juntamente com os demais entraves elencados, afeta negativamente a segurança jurídica da relação pactuada, além de prejudicar a atuação do regulador.
16. Feita essa breve contextualização sobre o cenário em que o tema “Regulamento de reversibilidade de bens” se apoia, resta a delimitação do problema: Como preencher o vácuo regulatório relativo à reversibilidade de bens da concessão, de forma a aumentar a segurança jurídica no âmbito dos contratos de concessão ferroviária?

- 
1. MARQUES NETO, Floriano Peixoto de Azevedo. Parecer sobre reversibilidade de bens no STFC, 2015, mimeo, p. 13.
  2. LACHAUME, Jean François at al. Droit des services publics. Paris: LexisNexis As, 2012, pp. 476-477
  3. PINHEIRO, Alexandre Pereira. REVERSIBILIDADE DE BENS NA CONCESSÃO DO SERVIÇO TELEFÔNICO FIXO COMUTADO: UMA ANÁLISE CRÍTICA NA PERSPECTIVA DA TEORIA RESPONSIVA DA REGULAÇÃO. Faculdade de Direito, Universidade de Brasília. 2017.
  4. SUNDFELD, Carlos Ari. Parecer sobre reversibilidade de bens na concessão de telefonia fixa. 2015, mimeo, pg. 46

## 2.2. A ação regulatória visa mitigar falhas de mercado?

17. Não.

## 2.3. A ANTT tem competência para regulamentar o assunto? Se sim, quais são os dispositivos legais que dispõem sobre essa competência?

18. A competência legal da ANTT para regulamentar o assunto decorre dos seguintes dispositivos legais:

### Lei nº 10.233/2001

*Art. 22. Constituem a esfera de atuação da ANTT:*

*I – o transporte ferroviário de passageiros e cargas ao longo do Sistema Nacional de Viação;*

*II – a exploração da infra-estrutura ferroviária e o arrendamento dos ativos operacionais correspondentes; (grifo nosso)*

*Art. 24. Cabe à ANTT, em sua esfera de atuação, como atribuições gerais:*

*IV – elaborar e editar normas e regulamentos relativos à exploração de vias e terminais, garantindo isonomia no seu acesso e uso, bem como à prestação de serviços de transporte, mantendo os itinerários outorgados e fomentando a competição; (grifo nosso)*

*XVIII - dispor sobre as infrações, sanções e medidas administrativas aplicáveis aos serviços de transportes;*

*Art. 25. Cabe à ANTT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Ferroviário:*

*V – regular e coordenar a atuação dos concessionários, assegurando neutralidade com relação aos interesses dos usuários, orientando e disciplinando o tráfego mútuo e o direito de passagem de trens de passageiros e cargas e arbitrando as questões não resolvidas pelas partes;*

*(...)*

### Decreto n.º 4130/2002

*Art. 3º À ANTT compete, em sua esfera de atuação:*

*IV - exercer o poder normativo relativamente à exploração da infra-estrutura ferroviária e rodoviária federal e à prestação de serviços de transporte terrestre, garantindo isonomia no seu acesso e uso, assegurando o direito dos usuários, fomentando a competição entre os operadores e intensificando o aproveitamento da infra-estrutura existente;*

19. Dessa forma, com suporte nos dispositivos mencionados, infere-se que a ANTT tem competência para regulamentar a matéria.

#### 2.4. Quais os objetivos da ação regulatória?

20. Tendo em vista o cenário apresentado na seção 2, item 1, desta AIR, tem-se o como objetivo principal estruturar regras sobre reversibilidade que preencham as lacunas regulatórias existentes e contribuam com o aumento da segurança jurídica no âmbito dos contratos de concessão ferroviária.
21. Para a consecução desse objetivo, três objetivos intermediários devem ser perseguidos pela ANTT, a saber:
- Objetivo 1: Identificar os bens passíveis de reversão no âmbito dos contratos de concessão ferroviários.
  - Objetivo 2: Estabelecer sistema de gerenciamento dos bens da concessão que permita o controle dos bens passíveis de reversão.
  - Objetivo 3: Definir metodologia para cálculo da indenização dos bens não amortizados durante a concessão.
22. Há diretrizes na Lei nº 8.987/1995 (art. 18, X e XI e art. 23, X) no sentido de que os contratos de concessão devem dispor sobre os bens reversíveis. Por sua vez, os contratos apontam que os bens reversíveis são aqueles necessários à continuidade da prestação do serviço.
23. Ocorre que as diretrizes que constam desses regulamentos não são suficientes para subsidiar a ação do Administrador no caso concreto, restando um espaço grande para a discricionariedade do Agente. Esse cenário não se mostra adequado, sobretudo pela complexidade do tema e pela grande monta envolvida no processo.
24. Dessa forma, apresenta-se importante tornar mais claras as regras relativas à configuração dos bens reversíveis. Ainda, para que se possa delimitar quais são os bens reversíveis das concessões, é necessário que seja feito o inventário de bens da concessão. Embora os contratos de concessão disponham sobre a necessidade de as concessionárias manterem o inventário de bens da concessão, não há regulamentação específica que trate da matéria. Assim, não existe padronização na forma de elaboração e da guarda dessas informações pelas concessionárias.
25. Com relação à indenização, apresenta-se importante definir previamente como se dará seu cálculo, a fim de aumentar a segurança jurídica no âmbito da concessão e minimizar problema de judicialização das questões não resolvidas em decorrência da ausência de normativo.

#### 2.5. Foram identificados atos normativos, pareceres da PRG ou notas técnicas relevantes para o estudo do tema? Quais?

26. Sim, a Nota Técnica nº 05/GEROF/2013 que consta do Processo Administrativo ANTT nº 50500.112261/2013-31, no qual foi conduzida a Tomada de Subsídios relativa aos estudos sobre as ações de reversibilidade de bens e depreciação de ativos.

#### 2.6. Foram identificadas recomendações ou determinações de órgãos externos? Se sim, quais?

27. Não foram identificados recomendações ou determinações de órgãos externos.

#### 2.7. Existem diretrizes da Diretoria Colegiada sobre o tema? Se sim, quais?

28. Não foram identificadas diretrizes formais da Diretoria Colegiada da ANTT relativas à matéria.

#### 2.8. Quais as premissas utilizadas na ação regulatória? Essas premissas foram validadas pela Diretoria Colegiada?

29. Não foram premissas estruturantes no curso do projeto relativas à ação regulatória.

#### 2.9. Foram identificados estudos, pesquisas, teses, relatórios ou informações relevantes da Agência ou de fontes externas que podem contribuir para a análise? Quais?

30. Foram identificadas diversas referências bibliográficas com potencial de contribuir para a análise em desenvolvimento, conforme lista apresentada abaixo:

GUERRA, Sérgio. **A reversibilidade dos bens nas concessões de serviços públicos**. *Revista de Direito Público e Economia – RBDE*, Belo Horizonte, ano 2, n. 8, dez. 2004.

LACHAUME, Jean François at al. **Droit des services publics**. Paris: LexisNexis As, 2012, pp. 476-477

MARQUES NETO, Floriano de Azevedo. **Concessões**. Belo Horizonte: Fórum, 2015, p. 196.

MARQUES NETO, Floriano Peixoto de Azevedo. **Parecer sobre reversibilidade de bens no STFC**, 2015, mimeo, p. 13 e 26.

PINHEIRO, ALEXANDRE PEREIRA. **Reversibilidade de bens na concessão do serviço telefônica fixo comutado: uma análise crítica na perspectiva da teoria responsiva da regulação**. Faculdade de Direito, Universidade de Brasília. 2017.

SUNDFELD, Carlos Ari. **Parecer sobre reversibilidade de bens na concessão de telefonia fixa**. 2015, mimeo, pg. 46

#### 2.10. Os atores internos e os atores externos já foram consultados? Qual foi ou será a estratégia de consulta?

31. Inicialmente, cabe explicitar quais atores são impactados pelo projeto. Nesse sentido, abaixo são listadas as principais categorias identificadas, bem como o grau de relevância do problema para esses atores. Atribuiu-se o valor 1 para relevância muito baixa e 5 para muito alta. Esta avaliação tem o condão de indicar a real necessidade de se aprofundar os estudos sobre a matéria ou adotar alguma alternativa regulatória para solucionar o problema. Isso porque, a priori, problemas com baixa relevância para os envolvidos não demandariam atuação do regulador, ao passo que problemas de alta relevância para um grande número de categorias justificariam adoção de medidas concretas para sua solução.

Tabela 1. Relevância dos problemas para os diferentes atores.

Partes Interessadas	Relevância do Problema
União	5
Administração Pública (ANTT)	5
Concessionárias	5
Usuários	4

32. Face ao exposto na Tabela 1, verifica-se que o problema tem relevância e, por isso, deve ser objeto de avaliação.

33. Quanto à realização de consultas e estratégias adotadas, no âmbito do Processo Administrativo 50500.112261/2013-31 foi elaborada uma série de questões que foram colocadas em PPCS, na modalidade Tomada de Subsídios. O processo ocorreu entre 10 de junho e 12 de julho de 2013. Na oportunidade, foram encaminhados ofícios para a Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários – ANTF, Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Cargas – ANUT e Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda – SEAE.

34. Objetiva-se, ainda, realizar processo de participação de controle social, na modalidade de Audiência Pública, a fim de aprimorar a proposta em desenvolvimento.

### 3 - ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS

#### 3.1 Alternativas regulatórias

35. Para a construção dos cenários a serem analisados, serão adotadas as seguintes alternativas:

**Alternativa 1:** Nada fazer (cenário base)

**Resolveria o problema da seguinte forma:**

36. Não resolveria o problema, uma vez que continuaria existindo um vácuo normativo sobre a reversibilidade de bens das concessões ferroviárias e, por conseguinte, um ambiente de insegurança e propício à judicialização das questões não resolvidas em decorrência da ausência de diretrizes claras sobre a reversibilidade.

**Alternativa 2:** Definir normativo para estabelecer diretrizes para a reversibilidade de bens, direitos e privilégios de concessões ferroviárias, regras de elaboração, controle e manutenção de inventário de bens, bem como procedimentos e metodologia para cálculo dos valores de indenização relativos aos investimentos vinculados a bens reversíveis não depreciados ou amortizados, em caso de extinção de contratos de concessão ou subconcessão de ferrovias.

**Resolveria o problema da seguinte forma:**

37. Possibilitaria a definição clara dos bens reversíveis, critérios de aferição e acompanhamento, assim como os critérios de indenização, previamente ao fim das concessões. Forneceria, inclusive, suporte normativo para extinções antecipadas que possam ocorrer nesse íterim.

38. Segue abaixo a análise da eficiência de cada alternativa, medida em relação aos aspectos positivos, negativos e à sua magnitude. Atribuiu-se o valor 1 para impactos de baixa magnitude, e 5 para aqueles de alta magnitude. A magnitude indica em que medida o impacto afetará os atores listados na análise.

#### 3.2. Impactos regulatórios potenciais para cada alternativa regulatória

**Alternativa 1:** Nada Fazer (cenário base).

Tabela 2. Alternativa 1 – Eficiência.

Impactos Potenciais	Categorias	Magnitude
<b>Positivos</b>		
Não foram identificados impactos positivos	-	-
<b>Negativos</b>		
Realização de procedimentos ineficientes de reversão de bens em face da inexistência de diretrizes objetivas ensejando elevados custos para a Administração e inconsistências	Administração Concessionárias	5
Risco de erros no cálculo das indenizações.	Administração Concessionárias	4
Risco de descontinuidade do serviço dada a indefinição acerca do escopo e dos critérios	Administração	5

de definição de bens reversíveis	Concessionárias Usuários	
Risco de judicialização de discussões acerca da reversibilidade dos bens da concessão.	Administração Concessionárias Usuários	4

**Alternativa 2:** definir normativo para estabelecer diretrizes para a reversibilidade de bens, direitos e privilégios de concessões ferroviárias, regras elaboração, controle e manutenção de inventário de bens, bem como procedimentos e metodologia para cálculo dos valores de indenização relativos aos investimentos vinculados a bens reversíveis não depreciados ou amortizados, em caso de extinção de contratos de concessão ou subconcessão de ferrovias.

Tabela 3. Alternativa 2 – Eficiência.

Impactos Potenciais	Categorias	Magnitude
<b>Positivos</b>		
Melhoria da Segurança Jurídica no âmbito dos contratos de concessão ferroviária	Administração Concessionárias	4
<b>Negativos</b>		
Risco (reduzido) de erros no cálculo das indenizações.	Administração Concessionárias	2
Risco (reduzido) de descontinuidade do serviço dada a definição mais clara do escopo e dos critérios de definição de reversibilidade, bem como dos aspectos de indenização	Administração Concessionárias Usuários	3
Risco (reduzido) de judicializações acerca da reversibilidade dos bens, tendo em vista a operacionalização do procedimento por meio da definição das regras a serem seguidas e o período de adaptação entre a publicação do ato normativo e o fim do termo contratual	Administração Concessionária	2

39. Com vistas à comparação da eficiência das alternativas, fez-se uma avaliação do total e da média dos impactos positivos e negativos, a partir das “magnitudes” indicadas. Posteriormente, foi calculada a pontuação gerada pela diferença tanto no total quanto na média dos impactos positivos e negativos.

Tabela 4. Eficiência das Alternativas Regulatórias.

Alternativa Regulatória	Indicador	Pontuação dos Impactos		
		Positivos	Negativos	Diferença
Alternativa 1	Total	0	18	-18
	Média	0,00	4,50	-4,50
Alternativa 2	Total	4	7	-3
	Média	4,00	2,33	1,67

40. Verifica-se, a partir do exposto na Tabela 4 que a alternativa 2 apresenta melhor pontuação tanto no que diz respeito à diferença absoluta entre impacto positivo e negativo (menor pontuação negativa), quanto em relação à diferença entre as médias (pontuação positiva mais elevada). Já o cenário base, que representa a manutenção do *status quo*, apresentou a pior pontuação em relação à diferença absoluta entre impactos positivos e negativos e em relação às médias calculadas.

41. Nesse sentido, segundo o critério de eficiência, as alternativas podem ser classificadas em ordem crescente, da seguinte forma: 1ª) classificada: Alternativa 1 – cenário base; 2ª) classificada: Alternativa 2 - definir normativo.

42. Ainda com vistas à avaliação das alternativas, procedeu-se uma análise da efetividade das alternativas para solução dos objetivos intermediários. Isso porque, a despeito de uma alternativa se mostrar altamente eficiente, esta pode não se mostrar efetiva na solução dos objetivos pretendidos. Para alternativas com efetividade muito baixa, atribuiu-se o valor 1, sendo o valor 5 atribuído para alternativas com efetividade muito alta.

43. Segue abaixo a análise realizada.

Tabela 5. Alternativa 1 – cenário base – Efetividade.

Objetivos Específicos	Alternativa 1 - Cenário Base
Objetivo 1: Identificar os bens passíveis de reversão no âmbito dos contratos de concessão ferroviários.	1
Objetivo 2: Estabelecer um sistema de gerenciamento dos bens da concessão que permita o controle dos bens passíveis de reversão.	1
Objetivo 3: Definir metodologia para cálculo da indenização dos bens não amortizados durante a concessão.	1
Média	1,00

Tabela 6. Alternativa 2 – ato ordinário – Efetividade.

Objetivos Específicos	Alternativa 1 - Cenário Base
Objetivo 1: Identificar os bens passíveis de reversão no âmbito dos contratos de concessão ferroviários.	4
Objetivo 2: Estabelecer um sistema de gerenciamento dos bens da concessão que permita o controle dos bens passíveis de reversão.	5
Objetivo 3: Definir metodologia para cálculo da indenização dos bens não amortizados durante a concessão.	5
Média	4,67

44. Verifica-se que, de acordo com a efetividade, as alternativas podem ser classificadas em ordem crescente da seguinte forma: 1ª) classificada: Alternativa 1: cenário base; 2ª) classificada: Alternativa 2: Definir normativo para estabelecer diretrizes para a reversibilidade de bens, direitos e privilégios de concessões ferroviárias, regras elaboração, controle e manutenção de inventário de bens, bem como procedimentos e metodologia para cálculo dos valores de indenização relativos aos investimentos vinculados a bens reversíveis não depreciados ou amortizados, em caso de extinção de contratos de concessão ou subconcessão de ferrovias.

#### 4 - CONCLUSÃO

##### 4.1. A Análise de Impacto Regulatório realizada é suficiente para a tomada de decisão? Justificar caso não seja.

45. Entende-se que para a etapa prévia à Audiência Pública, o presente documento apresenta-se suficiente.

##### 4.2. Caso esta Análise de Impacto seja suficiente para tomada de decisão, é recomendada uma das alternativas? Se sim, qual a opção escolhida e como seria feita a implantação da ação regulatória?

46. A seção 3 tratou da avaliação das alternativas regulatórias apresentadas, observando os impactos de cada uma delas, os quais foram utilizados para construção de uma proxy da eficiência das alternativas, e de sua efetividade na solução dos objetivos específicos.

47. Em ambos os casos, as alternativas foram classificadas em ordem crescente quanto à eficiência e à efetividade, sendo atribuídos valores 1 ou 2 para as alternativas com menor e maior eficiência ou efetividade, respectivamente.

48. Nesse sentido, para a alternativa classificada como 1ª, atribuiu-se a pontuação 1 e para a classificada como 2ª, a pontuação 2.

49. Para verificação da(s) alternativa(s) com maior grau conjunto de eficiência e efetividade, calculou-se a média da classificação relativa de cada uma das alternativas quanto a esses critérios. Os resultados podem ser vistos na Tabela 7.

Tabela 7: Classificação Relativa e Média da Eficiência e Efetividade das Alternativas Regulatórias.

Alternativa Regulatória	Eficiência	Efetividade	Média
Alternativa 1	1	1	1
Alternativa 2	2	2	2

50. Conforme verificado na Tabela 7, a alternativa com maior nível conjunto de eficiência e efetividade foi a alternativa 2: definir normativo para estabelecer diretrizes para a reversibilidade de bens, direitos e privilégios de concessões ferroviárias, regras elaboração, controle e manutenção de inventário de bens, bem como procedimentos e metodologia para cálculo dos valores de indenização relativos aos investimentos vinculados a bens reversíveis não depreciados ou amortizados, em caso de extinção de contratos de concessão ou subconcessão de ferrovias.

51. Por todo o exposto, como resultado da presente AIR, a alternativa 2, mostrou-se a mais adequada entre as alternativas analisadas, tanto do ponto de vista da eficiência quanto do ponto de vista da efetividade para atingimento dos objetivos específicos, sendo aquela recomendada em eventual tomada de decisões pela Diretoria.

#### 4.3. Considerações Finais.

52. No contexto apresentado, a ação proposta tem o objetivo de preencher o vácuo regulatório relativo ao tema reversibilidade no âmbito dos contratos de concessão, o que trará efeitos positivos para os usuários, concessionárias e a Administração como um todo. Nesse sentido, sugere-se o encaminhamento aos superiores, recomendando a publicação de resolução sobre o tema, após observados os trâmites aplicáveis.

**Thiago de Oliveira Victorino**

CGE-IV

GEREF

**Larissa Silva Gomes**

Especialista em Regulação

GEREF

**Marcus Vinicius de Abreu Souza Vasconcellos**

Técnico em Regulação

GEREF

**Marianne Trindade Câmara**

Coordenadora de Atos Normativos

GEREF

De acordo. Encaminhe-se à SUFER.

**Marcelo Amorelli**

Gerente de Regulação Ferroviária

De acordo. Para as providências decorrentes.

**Jean Mafra dos Reis**

Superintendente de Transporte Ferroviário - Substituto



oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **MARCUS VINICIUS DE ABREU SOUZA VASCONCELLOS, TÉCNICO EM REGULAÇÃO**, em 06/10/2020, às 14:39, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **LARISSA SILVA GOMES, ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO**, em 06/10/2020, às 14:57, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **THIAGO DE OLIVEIRA VICTORINO, Comissionado**, em 06/10/2020, às 16:07, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **MARCELO JOSÉ BARBOSA AMORELLI, Gerente**, em 07/10/2020, às 10:06, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **JEAN MAFRA DOS REIS, Superintendente Substituto(a)**, em 07/10/2020, às 11:49, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [http://sei.antt.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **4051010** e o código CRC **28400BF7**.