

**A utilização de comitês de *Dispute Boards* em
contratos de concessão ferroviária**

Hélio Roberto Silva de Sousa

RESUMO

O presente artigo traz reflexões acerca da utilização de comitês de *dispute boards* em contratos de concessão ferroviária.

Para tanto, apresenta breve histórico sobre o processo de regulamentação desse instituto de solução de controvérsias, desde a tentativa de edição de Resolução por parte do Programa de Parcerias e Investimentos – PPI, passando pela edição da nova Lei de Licitações, Lei n. 14.133/21, até a edição da Resolução ANTT n. 6.040/24.

Discorre-se sobre aspectos regulatórios positivados pela Resolução ANTT n. 6.040/24, apresentando oportunidades de melhorias, bem como as peculiaridades inerentes ao setor de ferrovias que devem ser consideradas para efetivação de comitês de *dispute boards* nesse modo de transportes.

Palavras-chave: *dispute boards*; ferrovias; soluções consensuais; regulação.

ABSTRACT

This article reflects on the use of dispute boards in railway concession contracts.

To this end, it presents a brief history of the regulatory process for this dispute resolution institution, from the attempted issuance of a Resolution by the Partnership and Investment Program (PPI), through the enactment of the new Bidding Law, Law n. 14.133/21, to the enactment of ANTT Resolution n. 6.040/24.

It discusses regulatory aspects established by ANTT Resolution n. 6.040/24, presenting opportunities for improvement, as well as the peculiarities inherent to the railway sector that must be considered when establishing dispute boards for this mode of transportation.

Keywords: dispute boards; railways; consensual solutions; regulation.

Sumário

I. Introdução	5
II. Metodologia.....	6
III. Desenvolvimento e Resultados	6
III.1 Regulamentação do <i>Dispute Board</i>	6
III.2 Resolução ANTT n. 6.040/24.....	8
III.2.1 – Do grau de vinculação das decisões	11
III.2.2 – Dos tipos de comitês	12
III.2.3 – Dos procedimentos	13
III.2.4 – Dos custos	15
IV. Conclusão	16
Referências.....	17

I. Introdução

Ab initio, importa que discorramos sobre a necessidade de provimento de meios alternativos de solução de controvérsias, como concretização do que a doutrina jurídica tem chamado de Justiça Multiportas¹.

Na década de 1990, o sistema jurídico de solução de controvérsias positivou, por meio da Lei n. 9.307/07, o disruptivo instituto da arbitragem para solução de litígios, referentes a direitos patrimoniais disponíveis. Posteriormente, em 2015, a Lei de Arbitragem foi alterada, permitindo-se que a arbitragem também fosse utilizada pela administração pública direta e indireta (Lei n. 13.129/15).

O instituto da arbitragem tem o condão de retirar do Poder Judiciário a análise do mérito daquilo que está sendo discutido entre as partes, ou seja, há uma substituição do órgão judiciário por uma comissão de arbitragem, cujos árbitros são escolhidos pelas partes, conforme contratualizado pelos interessados.

Não se pode olvidar que a efetivação da arbitragem no Brasil teve o condão de assegurar segurança jurídica e mitigação de riscos, visto que, não raramente, questões técnicas e de alta complexidade precisam ser solucionadas, não estando, muitas vezes, no rol de domínio por parte de magistrados.

A arbitragem é instalada após a configuração do litígio entre as partes, ou seja, a arbitragem não tem o condão de evitar que o litígio ocorra, mas sim de dar maior flexibilidade entre as partes para que definam os seus julgadores, estes com maior aptidão técnica para solucionar o caso que em discussão.

Feito esse breve introito em relação ao instituto da arbitragem, faz-se necessário que discorramos sobre os comitês de *dispute boards*, que consistem em comitês instalados para o provimento prévio de soluções consensuais, com o fito de evitar que eventuais litígios venham a surgir.

Diferentemente da arbitragem, o comitê de *dispute board* é instalado durante a execução contratual, podendo ser consultado sempre que necessário, de maneira que as suas manifestações pacifiquem eventuais desentendimentos entre as partes, evitando o

¹ DIDIER JR, Fredie; FERNANDEZ, Leandro. **Introdução à Justiça Multiportas - Sistema de Solução de Problemas Jurídicos e o Perfil do Acesso à Justiça no Brasil**, Editora Juspodivm, 2025.

surgimento de disputa litigiosa posterior, ou seja, trata-se de uma solução profilática em relação a eventuais controvérsias contratuais.

II. Metodologia

A metodologia utilizada nesse artigo consistiu na análise de normas afetas à implantação e regulamentação dos comitês de *dispute boards*, a partir da leitura crítica e sistemática dos principais dispositivos correlatos.

Buscou-se citar e apresentar as normas de maneira concatenada e lógica, com reflexões acerca de sua aderência ao setor de ferrovias, bem como as oportunidades de melhorias que tornarão esses instituto ainda mais efetivo em contratos de concessão ferroviária.

III. Desenvolvimento e Resultados

III.1 Regulamentação do *Dispute Board*

Diante da ausência legal que regulamentasse os comitês de *dispute boards* até a nova Lei de Licitações, Lei n. 14.133/21, houve algumas iniciativas infralegais que visavam à tratativa do tema.

Em 2019, a Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos – PPI buscou induzir, via Resolução, a previsão de comitê de *dispute board* no âmbito de empreendimentos que viesse a ser qualificados junto ao PPI. A referida proposta previa, em seu art. 3º, o seguinte:

*Art. 3º **Recomendar** que os contratos de parceria de empreendimentos que venham a ser qualificados no âmbito do PPI em que haja realização de obra ou complexidade na contabilização de ativos, indenizações e reequilíbrios econômico-financeiros admitam, além dos mecanismos previstos no art. 2º, o Comitê de Prevenção e Resolução de Divergências (dispute board), mediante*

*adoção da cláusula modelo, ou redação semelhante, prevista no Anexo II a esta Resolução*². **(grifos nossos)**

Conquanto a iniciativa do PPI seja meritória, ela não veio a se efetivar, máxime pela falta de suporte legal no momento em que foi proposta.

Com o advento da nova Lei de Licitações, foi inserida no ordenamento legal a previsão de comitês de *dispute boards* como meio alternativo à solução de conflitos no âmbito das contratações públicas. Vejamos:

*Art. 151. Nas contratações regidas por esta Lei, poderão ser utilizados meios alternativos de prevenção e resolução de controvérsias, notadamente a conciliação, a mediação, o **comitê de resolução de disputas** e a arbitragem.*

*Parágrafo único. Será aplicado o disposto no **caput** deste artigo às controvérsias relacionadas a **direitos patrimoniais disponíveis**, como as questões relacionadas ao **restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do contrato**, ao inadimplemento de obrigações contratuais por quaisquer das partes e ao cálculo de indenizações*³. **(grifos nossos)**

Após a previsão legal, a regulamentação do comitê de resolução de conflitos (*dispute board*) no âmbito de concessões rodoviárias e ferroviárias foi inserida como ação necessária na Agenda Regulatória⁴ da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, biênio 23-24.

² ANASTASIA, Antônio Augusto Junho. *Dispute Boards* na lei de licitações e contratos administrativos. In: MATOS, Marilene Carneiros; ALVES, Felipe Dalenogare; AMORIM, Rafael Amorim de (Orgs.). *Nova Lei de Licitações e Contratos: Lei nº 14.133/2021 – debates, perspectivas e desafios*. Brasília: Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2023, p. 176.

³ Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2021/lei/114133.htm, acessado em 31/07/2025.

⁴ Disponível em: <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoib2Q3MTJINDQ0tNjdiZi00YmFjLTg3MzAtNjhkZmRmYTk1MjRlIiwidCI6Ijg3YmJlOWRILWE4OTItNGNkZS1hNDY2LTg4Zjk4MmZiYzQ5MCJ9>, acessado em 31/07/2025.

Findos os trabalhos inerentes ao tema, a ANTT editou, em 04/04/2024, a Resolução n. 6.040, que alterou a Resolução ANTT n. 5.845/2019, passando a prever a instalação de comitês de *dispute boards* nos contratos de concessão rodoviária e ferroviária, no âmbito da Agência.

III.2 Resolução ANTT n. 6.040/24

Ao tratar sobre o alcance dos comitês de *dispute boards*, no âmbito da ANTT, o art. 26-A, *caput*, previu que somente os assuntos cuja natureza seja **eminente técnica** poderiam ser objeto de discussão nos comitês, ou seja, conclui-se que temas estritamente jurídicos não podem ser objeto de discussão em comitês de *dispute boards* relacionados a contratos de concessão rodoviária e ferroviária.

Outrossim, o mesmo dispositivo consolidou o caráter **discricionário** quanto à decisão de instalação dos comitês de *dispute boards*, ou seja, não há uma obrigação *ex-ante*

que obrigue a previsão de comitês de *dispute boards* em contratos de concessão no âmbito da ANTT, cabendo às partes a análise dessa conveniência e oportunidade.

Igualmente, a norma privilegiou a natureza **bilateral** inerente aos contratos de concessão, cabendo às partes, Poder Concedente e Concessionária, exercer sua autonomia da vontade, de caráter sinalagmático, no que toca à previsão de comitês de *dispute boards*.

Vejamos:

Art. 26-A - A ANTT e a concessionária poderão constituir comitê de prevenção e solução de disputas para prevenir e solucionar divergências de natureza eminentemente técnica, que envolvam direitos patrimoniais disponíveis, relacionadas às seguintes matérias: (grifos nossos)

Acerca das matérias técnicas que podem ser tratadas no âmbito dos comitês de *dispute boards*, destaca-se a avaliação de ativos e o cálculo de eventuais indenizações, conforme previsto no art. 26-A, III⁵, da mesma Resolução (6.040/24).

Nesse ponto, especificamente em relação aos contratos de concessão ferroviária,

⁵ Art. 26-A, III - III - avaliação de ativos e cálculo de indenizações.

há a necessidade de se manejar o método de interpretação sistêmico, considerando as normas correlatas a essa matéria.

Com o advento do novo marco de ferrovias, Lei n. 14.273/21, previu-se que o valor da indenização de trechos ferroviários a serem devolvidos pelas concessionárias, caso tal indenização seja cabível, devem ser apurados pelo regulador ferroviário, leia-se ANTT, nos termos do contrato e da metodologia vigente. Vejamos:

Art. 15, § 2º - O valor da indenização devida pela concessionária em razão da desativação ou da devolução dos trechos de que trata o caput deste artigo:

I - deve ser apurado pelo regulador ferroviário, nos termos do contrato e da metodologia de cálculo vigente, ficando permitida a compensação de eventuais créditos de titularidade da concessionária perante o poder concedente e o regulador ferroviário; (grifo nosso)

Observe-se que a apuração do valor da indenização é uma atribuição da própria ANTT, por força legal. Ademais, a lei também prevê que o valor deve ser apurado conforme contrato e também conforme **metodologia vigente**.

Esse dispositivo legal foi regulamentado por meio do Decreto n. 11.245/22 que, em seu art. 31, §4º, previu que caberá ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, estabelecer a metodologia necessária ao cálculo do valor da indenização. Vejamos:

Art. 31, § 4º - Competirá ao DNIT estimar o valor devido da indenização dos trechos ferroviários cindidos das outorgadas de que trata o inciso I do § 2º do art. 15 da Lei nº 14.273, de 2021, e submeter à ANTT para apuração definitiva e adoção de providências cabíveis. (grifos nossos)

Diante do comando legal e regulamentar, o DNIT editou a Instrução Normativa n. 01/2025⁶, que versa sobre os critérios de precificação de ativos ferroviários a serem indenizados quando devolvidos.

Dito isto, ainda que haja previsão regulamentar de que o comitê de *dispute board* possa tratar da avaliação de ativos e do cálculo de eventuais indenizações, no que se refere ao setor de ferrovias esse dispositivo precisa ser lido considerando-se a moldura legal e regulamentar vigente, sob pena ilegalidade.

Há, portanto, uma **liberdade mitigada** por parte dos comitês de *dispute boards* em relação ao cálculo de indenizações referentes aos ativos ferroviários, pelos motivos alhures, dado que o arcabouço normativo vigente deve servir de baliza às atividades do comitê em relação a essa questão.

Outro ponto relevante trazido pela Resolução ANTT n. 6.040/24 é o fato de que objeto de análise dos comitês de *dispute boards* é dinâmico, ou seja, pode ser ampliado a qualquer momento, desde que convencionado entre as partes, conforme art. 26-A, § 2º, da Resolução. Vejamos:

Art. 26-A, § 2º - A ANTT e a concessionária poderão, em comum acordo e mediante aditivo contratual, ampliar o escopo de atuação dos comitês de prevenção e solução de disputas, observado o disposto no § 3º do presente artigo. (grifos nossos)

Com relação aos limites de atuação dos comitês de *dispute boards* em contratos de concessão rodoviária e ferroviária, a norma previu, art. 26-A, § 3º, **três principais proibições**, quais sejam: (i) questões de cunho **estritamente jurídico**, como matriz de riscos

e equilíbrio econômico-financeiro do contrato; (ii) validade e legitimidade dos atos praticados pela ANTT no âmbito de sua competência **fiscalizatória e regulatória** e (iii) legalidade de **normas regulatórias** produzidas pela ANTT.

Desta feita, a norma não autoriza que discussões estritamente de direito sejam

⁶ Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/central-de-conteudos/atos-normativos/tipo/instrucaonormativa/2025/instrucao-normativa-no-1-2025>, acessado em 31/07/2025.

submetidas aos comitês de *dispute boards*, considerando que as atividades de consultoria e assessoramento jurídico ao Poder Executivo é competência da Advocacia-Geral da União, nos termos do art. 1º, parágrafo único, da Lei Complementar n. 73/1993⁷.

De mais a mais, a ANTT buscou assegurar a validade de suas funções típicas, como a atividade de fiscalização e de regulação, inclusive através da emissão de normas regulatórias.

III.2.1 – Do grau de vinculação das decisões

Sobre o grau de vinculação das decisões dos comitês de *dispute boards*, a norma da ANTT prevê que podem assumir natureza vinculante ou recomendatória, a depender do compromisso firmado entre as partes.

Para as decisões de caráter vinculante, o cumprimento pelas partes é obrigatório e imediato, independente da manifestação de discordância das partes.

Já as decisões de caráter recomendatório podem subsidiar a tomada de decisão por parte da ANTT, devendo ser proferidas em momento prévio à decisão administrativa da Agência.

Neste ponto, deve-se ponderar se é possível que a Agência Reguladora transfira para agentes externos à administração pública o poder de tomar decisões acerca de temas que estão na sua esfera de competências, nomeadamente aqueles afetos à gestão do contrato de concessão.

Até que ponto a competência legal para gerir os contratos, estabelecida por lei, pode ser transferida a um comitê formado por particulares? Estaria a Agência Reguladora contrariando o princípio da indisponibilidade do interesse público?

Por outro lado, a própria essência dos comitês de *dispute boards* está fulcralmente ligada ao caráter vinculante de suas decisões, como mecanismo apto a evitar litígios, a partir de parâmetros e premissas previamente estabelecidos pelas partes.

Sobre o princípio da indisponibilidade do interesse público, um caminho

⁷ Art. 1º - A Advocacia-Geral da União é a instituição que representa a União judicial extrajudicialmente. Parágrafo único. À Advocacia-Geral da União cabem as atividades de consultoria e assessoramento jurídicos ao Poder Executivo, nos termos desta Lei Complementar.

possível para acomodar a sua aplicação ao escopo dos comitês de *dispute boards* estaria na releitura desse princípio sob a ótica do caráter relacional dos contratos de concessão, já que é intrínseco ao interesse público que os contratos de concessão sejam geridos com segurança jurídica, baixa litigiosidade e previsibilidade quanto ao processo decisório para todas as partes, alcançando, de forma reflexa, a própria sociedade, destinatária final dos serviços públicos concedidos.

Desta feita, tende a atender ao interesse público a iniciativa que busca propiciar maior eficiência e redução dos custos de transação na gestão contratual, subsumindo-se nesse cenário a instalação de comitês de *dispute boards*.

III.2.2 – Dos tipos de comitês

Em relação ao tipos de comitês, a norma da ANTT prevê três tipos, quais sejam: (i) **comitê permanente**, que será constituído no início do contrato, permanecendo vigente por toda a extensão contratual ou até a emissão de decisão ou recomendação sobre matéria submetida durante a vigência do contrato; (ii) **comitê temporário**, constituído com prazo limitado a um período da vigência do contrato e (iii) **comitê *ad hoc***, constituído para tratar controvérsias específicas, extinguindo-se após o exaurimento dos procedimentos aplicáveis à decisão que gerou a sua constituição.

Sobre os comitês *ad hoc*, sua instauração somente é possível quando ausentes os comitês permanente ou temporário, bem como nos casos em que, após a extinção do comitê temporário, hajam controvérsias envolvendo obras ou serviços de engenharia considerados de alta complexidade ou de grande vulto, não previstos inicialmente no contrato.

Deve-se, neste prisma, ponderar a natureza do contrato que receberá o comitê de *dispute board*, principalmente sob o prisma da eficiência administrativa e da melhor alocação dos recursos públicos. Se as eventuais controvérsias são de natureza residual ou mesmo com previsibilidade incerta quanto à sua ocorrência, o melhor modelo a ser seguido é o do comitê *ad hoc*, com custos relativamente inferiores ao dos comitês permanente e temporário.

A escorreita aplicação dos recursos públicos não pode ser deixada ao largo no momento da definição do tipo de comitê de *dispute board* a ser previsto em determinado contrato de concessão.

III.2.3 – Dos procedimentos

No que tange aos procedimentos a serem executados pelo comitê, prevê a norma que os atos serão executados primando, dentre outros fatores, pela oralidade e pela informalidade na prevenção de divergências. Vejamos:

*Art. 26-E - Os atos destinados ao processamento das divergências submetidas ao comitê deverão observar os princípios da legalidade e da publicidade, ressalvadas as hipóteses legais de sigilo, **primando pela oralidade e informalidade na prevenção de divergências, sem prejuízo da apresentação de pleitos por escrito. (grifo nosso)***

O dispositivo acima apregoa que a formalidade excessiva não tem espaço no desempenho das atividades dos comitês, isso por que o objetivo primeiro é a solução rápida, técnica e consistente de eventual controvérsia, sob pena de se subverter a teleologia inerente à criação dos comitês em favor de uma formalidade excessiva que em nada contribuirá para o deslinde da controvérsia.

Assim, a oralidade e a informalidade são essenciais para mitigar burocracias onerosas e desnecessárias, fitando, ao fim e ao cabo, na solução do conflito.

Além disso, a norma também buscou garantir a reserva das informações tratadas no âmbito dos comitês, mormente por se tratarem, muitas vezes, de aspectos que envolvem questões econômicas das operadoras concessionárias.

Previu o art. 26-G que as reuniões poderão ser reservadas, restringindo-se o acesso a determinados interessados. Vejamos:

*Art. 26-G As reuniões do comitê de prevenção e solução de disputas **poderão ser reservadas aos membros, partes, respectivos procuradores, testemunhas, assistentes técnicos e pessoas previamente autorizadas pelo comitê. (grifo nosso)***

Ponto que merece destaque está na última parte do dispositivo supra. Refiro-me ao fato de que o próprio comitê pode autorizar a participação de terceiros, além dos elencados no artigo, prescindindo-se de concordância prévia das partes; ou seja, é concedida certa autonomia aos membros do comitê, o que nos parece um ponto de fragilidade, visto que se delega a eles o poder de permitir o acesso ao objeto de discussão a terceiros, sem que as partes sejam previamente consultadas.

Parte-se da presunção de que o comitê não concederá acesso a quem não tenha

relação com o objeto de controvérsia, todavia, entende-se que, por se tratar de interesse direto e exclusivo das partes, estas deveriam ser previamente ouvidas.

Pois bem. Quando as manifestações do comitê são apresentadas, como as partes podem proceder no caso de alguma discordância?

A norma prevê que podem as partes solicitar esclarecimentos, quando presentes erro material, omissão, obscuridade e/ou contradição. Observa-se que estas são as mesmas hipóteses cabíveis para oposição de embargos de declaração em processos judiciais.

Em relação a este ponto, a norma não previu a possibilidade de que esses aclaratórios assumam natureza infringente, apta a alterar o próprio mérito da manifestação.

A jurisprudência do Supremo Tribunal Federal – STF permite, em processos judiciais, que embargos de declaração assumam natureza infringente quando contrariarem teses adotadas pelo STF ou pelo Superior Tribunal de Justiça – STJ, conforme se apresenta: *São cabíveis embargos de declaração, com efeitos infringentes, para que a decisão embargada seja reajustada de acordo com a jurisprudência firmada em teses que o Supremo Tribunal Federal e o Superior Tribunal de Justiça adotarem. STF. 1ª Turma. Rcl 15724 AgR-ED/PR, rel. orig. Min. Rosa Weber, red. p/ o ac. Min. Alexandre de Moraes, julgado em 5/5/2020. (grifos nossos)*

Mutatis mutandis, entende-se como de bom alvitre, ainda que em situações excepcionalíssimas, que se permita que os aclaratórios previstos no art. 26-H, § 2º, da Resolução ANTT n. 6.040/24, sejam recebidos com efeitos infringentes, máxime quando contrários a eventual entendimento já consolidado no âmbito da ANTT, de modo que se evite insegurança jurídica pela aplicação de entendimento diverso, em determinado contrato, contrário ao já consolidado no âmbito da ANTT.

Além da possibilidade de pedir esclarecimentos, pode a parte apresentar pedido de reconsideração, para o qual o comitê deverá apresentar resposta em até 15 dias úteis, conquanto este prazo tenha natureza jurídica de prazo impróprio.

Cabe, ainda, à ANTT a possibilidade de apresentar oposição ao cumprimento de determinada decisão quando violadas as diretrizes estabelecidas na Resolução ANTT n. 6.040/24, bem como as regras procedimentais contidas no regulamento da câmara escolhida. Vejamos:

Art. 26-H, § 4º - A ANTT poderá manifestar oposição ao cumprimento de decisão proferida por comitê adjudicatório no

prazo de 15 (quinze) dias úteis, caso violadas as diretrizes estabelecidas nesta Resolução ou regras procedimentais contidas no regulamento da câmara escolhida. (grifos nossos)

Ora, se o objetivo desta oposição é garantir o cumprimento da norma, parece ser salutar que a legitimidade ativa para apresentar a oposição também se estenda à concessionária, visto que o correto cumprimento da norma é dever de todos, em observância ao princípio de boa-fé objetiva inerente às relações contratuais.

III.2.4 – Dos custos

Em relação aos custos referentes às despesas do comitês de *dispute boards*, a norma prevê que serão integralmente antecipadas pela concessionária e compensadas em 50% na realização da revisão tarifária ordinária. Vejamos:

Art. 26-I As despesas relativas ao comitê de prevenção e solução de disputas serão sempre antecipadas pela concessionária e compensadas em valor correspondente a 50% (cinquenta por cento) do dispendido, na Revisão Ordinária subsequente ao encerramento dos trabalhos do comitê e à comprovação do desembolso. (grifo nosso)

Em relação aos contratos de concessão ferroviária, o dispositivo acima apresenta alguns desafios para sua implementação.

Diferentemente do setor de rodovias, em que a tarifa de pedágio é regulada pela ANTT, no setor de ferrovias a regulação tarifária optou por adotar o modelo de *price-cap*, ou preço-teto. Assim, a tarifa de frete ferroviário não é tabelada pela ANTT, atuando a Agência, tão-somente, na definição de um preço-teto para a cobrança de tal tarifa.

As revisões ordinárias, no setor rodoviário, podem impactar o valor cobrado nas praças de pedágio, gerando receitas para a concessionária recompor os custos com o comitê de *dispute board*.

Já no setor ferroviário, as revisões ordinárias podem vir a alterar o preço-teto da tarifa de frete, mas sem efeito prático imediato na recomposição dos custos com o comitê. Explico: enquanto a alteração do valor da tarifa de pedágio não pode ser contestada pelos usuários de rodovias, no setor ferroviário estamos tratando de uma operação de mercado, ou seja, permitir que a concessionária de ferrovias cobre um valor acima do que era permitido

não significa, necessariamente, que esse valor será cobrado, tampouco que o contratante estará disposto a pagar um frete mais caro.

Parece-me que a melhor forma de distribuir esses custos no caso do setor ferroviário é por meio de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, descontando-se da outorga livre a ser paga pela concessionária, caso exista, ou mesmo através de aporte do Poder Público, na inexistência de saldo de outorga livre disponível.

IV. Conclusão

É indiscutível que a previsão de comitês de *dispute boards* são um verdadeiro avanço quando o tema é a solução de conflitos e controvérsias.

A regulamentação por parte da ANTT trouxe inúmeros avanços no que toca à gestão contratual, ao permitir a instalação de comitês de *dispute boards*, proporcionando maior segurança jurídica, baixa litigiosidade e previsibilidade quanto ao processo decisório para todas as partes.

Por outro lado, entende-se que a norma pode ser ainda mais aprimorada, ao se permitir, em casos excepcionais, que aclaratórios apresentados assumam efeitos infringentes, dentre outros pontos apresentados neste texto.

De toda sorte, os métodos de soluções extrajudiciais de conflitos se apresentam como mecanismos aptos a mitigarem eventuais riscos de judicialização, o que, ao fim e ao cabo, tendem a recrudescer o preço inerente àquele contrato de concessão, já que os riscos são, inevitavelmente, precificados como custos.

No setor de ferrovias, por serem intensos em capital, com desafios e idiosincrasias que lhe são próprios, os comitês de *dispute boards* podem se apresentar como ferramentas de grande sucesso, desde que aderentes à necessidade de cada contrato de concessão, os quais apresentam características e desafios muito peculiares, mesmo quando comparados entre si.

Por fim, o que se espera é que os contratos de concessão sejam geridos e cumpridos com o mínimo de litígio possível e, neste sentido, os comitês de *dispute board* podem assumir verdadeiro papel de relevância.

Referências

ANASTASIA, Antônio Augusto Junho. **Dispute Boards na lei de licitações e contratos administrativos**. In: MATOS, Marilene Carneiros; ALVES, Felipe Dalenogare; AMORIM, Rafael Amorim de (Orgs.). *Nova Lei de Licitações e Contratos: Lei nº 14.133/2021 – debates, perspectivas e desafios*. Brasília: Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2023, p. 176.

BRASIL. Lei n. 14.133/2021. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2021/lei/l14133.htm, acessado em 31/07/2025.

BRASIL. Instrução Normativa SNIT n. 01/2025. Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/central-de-conteudos/atos-normativos/tipo/instrucaonormativa/2025/instrucao-normativa-no-1-2025>, acessado em 31/07/2025.

BRASIL. Lei Complementar n. 73/1993, disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp73.htm. Acessado em 31/07/2025.

BRASIL. Resolução ANTT n. 6.040/2024. Disponível em: https://anttleis.antt.gov.br/action/ActionDatalegis.php?acao=abrirTextoAto&link=S&tipo=RES&numeroAto=00006040&seqAto=000&valorAno=2024&orgao=DG/ANTT/MT&cod_modulo=161&cod_menu=7796, acessado em 31/07/2025.

BRASIL. Decreto n. 11.245/2022. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2022/decreto/d11245.htm. Acessado em 31/07/2025.

DIDIER JR, Fredie; FERNANDEZ, Leandro. **Introdução à Justiça Multiportas - Sistema de Solução de Problemas Jurídicos e o Perfil do Acesso à Justiça no Brasil**, Editora Juspodivm, 2025.

STF. 1ª Turma. Rcl 15724 AgR-ED/PR, rel. orig. Min. Rosa Weber, red. p/ o ac. Min. Alexandre de Moraes, julgado em 5/5/2020.