



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DAA**RELATORIA:** DAA**TERMO:** VOTO À DIRETORIA COLEGIADA**NÚMERO:** 12/2026**OBJETO:** DESATIVAÇÃO E DEVOLUÇÃO DE TRECHO DO KM 490+608 AO KM 504+074, COM 13,466 KM DE EXTENSÃO, LOCALIZADO NA CIDADE DE ARAPIRACA/AL, DA FERROVIA TRANSNORDESTINA LOGÍSTICA S.A. (FTL), VISANDO A IMPLANTAÇÃO DE UM SISTEMA DE VEÍCULO LEVE SOBRE TRILHOS (VLT).**ORIGEM:** SUFER – Superintendência de Transporte Ferroviário**PROCESSO (S):** 50505.028331/2025-68**PROPOSIÇÃO PF/ANTT:** não há**ENCAMINHAMENTO:** À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA**1. EMENTA**

Trata-se de pedido de desativação e devolução de trecho do km 490+608 ao km 504+074, com 13,466 km de extensão, localizado na cidade de Arapiraca/AL, da Ferrovia Transnordestina Logística S.A. (FTL), visando a implantação de um sistema de Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), com fundamento no inciso VI do art. 2º da Resolução ANTT nº 5.945/2021.

2. RELATÓRIO**2.1. Do Objeto e do Histórico Processual**

O processo em testilha trata-se análise técnica e jurídica acerca da proposta de celebração do 14º Termo Aditivo ao Contrato de Arrendamento nº 071/97, celebrado entre o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e a concessionária Ferrovia Transnordestina Logística S.A. (FTL), com a interveniência desta Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

O cerne da questão reside no pedido de desativação definitiva e devolução do trecho ferroviário compreendido entre o km 490+608 e o km 504+074, totalizando uma extensão de 13,466 km, localizado integralmente no perímetro urbano do Município de Arapiraca/AL.

Este segmento integra a Linha Tronco Sul Recife (LTSR) e sua tramitação atual decorre das diretrizes estabelecidas pelo Ministério dos Transportes por meio da Portaria nº 386, de 16 de abril de 2024, que instituiu Grupo de Trabalho (GT) para buscar soluções consensuais e a otimização da malha ferroviária concedida à FTL.

Conforme o Ofício nº 234/2025/SNTF (SEI nº 32396541), o Grupo de Trabalho (GT) apresentou em seu Relatório Final (SEI nº 9287647) proposta de repactuação da concessão da FTL, pautada no princípio da vantajosidade. O plano prevê aportes da ordem de R\$ 3,1 bilhões, destacando-se a implementação de sistema de VLT em Arapiraca/AL como vetor de otimização da mobilidade urbana.

No rol de investimentos propostos, sobressai o projeto de infraestrutura de transporte ferroviário de passageiros no município supracitado, visando ao incremento da eficiência e fluidez do tráfego local.

Por intermédio do referido Ofício, o Ministério dos Transportes instou o DNIT a manifestar anuência acerca da cessão de trecho ferroviário, solicitando celeridade no levantamento patrimonial para fins indenizatórios da área afetada. Requereu-se, ainda, o cronograma operacional para fins de monitoramento pela SNTF e ciência da ANTT.

Em cumprimento à diligência Ministerial, o DNIT, via Ofício nº 120190/2025/DIF/DNIT SEDE, acostou o Relatório de Inspeção nº 14 (SEI nº 32396543). O documento pormenoriza o estado de conservação dos ativos em Arapiraca/AL, consubstanciando os elementos necessários à eventual quantificação indenizatória.

Subsequentemente, a ANTT, lastreada na Nota Técnica nº 6393/2025 (SEI nº 33276412), exarou parecer de admissibilidade quanto ao pleito de devolução do segmento ferroviário já mencionado.

O aludido segmento integra o escopo do pleito formalizado via Carta nº CEX-PRFT-290-23 (SEI nº 20434762), por meio da qual a concessionária FTL postulou a devolução de ativos desprovidos de operação comercial, compreendendo as linhas e ramais ali discriminados.

Consoante o Relatório Final do GT, a descontinuidade do tráfego de cargas em trechos sob concessão é atribuída à ausência de demanda logística e à ocorrência de eventos de força maior, que comprometeram a higidez da infraestrutura implantada.

Quanto ao trecho em exame, a inoperância decorre de danos estruturais severos em via permanente e obras de arte especiais, ocasionados por intempéries climáticas nos anos de 2000 e 2010, que inviabilizaram a fruição do ativo.

Dentre as intervenções estratégicas pactuadas, destaca-se com especial relevo a implantação de um sistema de Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) no Município de Arapiraca, projeto este voltado à modernização da mobilidade urbana e ao aproveitamento de ativos ferroviários que, no atual cenário, não cumprem sua função logística de transporte de cargas.

No que tange à seara indenizatória, cumpre salientar que os instrumentos voltados à formalização da desativação e desincorporação dos ativos (Termo Aditivo ao Contrato de Arrendamento) preveem a apuração de haveres em etapa ulterior. Tal medida coaduna-se com a diretriz ministerial que insta o DNIT a conferir prioridade ao levantamento patrimonial da área afetada, visando à viabilização do sistema de VLT.

A Procuradoria Federal junto à ANTT, por intermédio do Parecer nº 00246/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 37704606), manifestou-se pela viabilidade jurídica da Minuta do 14º Termo Aditivo ao Contrato de Arrendamento nº 071/97 (SEI nº 37811735). Ressalte-se que a aprovação do órgão consultivo deu-se sob o prisma da estrita legalidade, abstraindo-se do mérito administrativo, conveniência e oportunidade, e condicionando a regularidade do ato ao pleno atendimento das recomendações consignadas no referido opinativo.

Ante as manifestações favoráveis do DNIT e da ANTT, e considerando o lastro documental acostado pela concessionária, conclui-se que o pleito de desativação e desincorporação do segmento ferroviário (km 490+608 ao km 504+074) guarda estrita observância aos pressupostos da Resolução ANTT nº 5.945/2021.

2.2. Das Manifestações da Parte Interessada e das Unidades Instrutórias**2.2.1. Da Procuradoria Federal junto à ANTT**

A Procuradoria Federal junto à ANTT, mediante o Parecer nº 00246/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 37704606), ratificou a conformidade normativa da minuta do 14º Termo Aditivo ao Contrato de Arrendamento nº 071/97, nos seguintes termos:

Sob o prisma estritamente jurídico e abstraidos aspectos técnicos e de conveniência ou oportunidade, opina-se pela regularidade jurídica da Minuta de Termo Aditivo nº 14 ao Contrato de Arrendamento nº 071/97 (SEI nº 36354768), desde que observadas as recomendações ofertadas ao longo dessa manifestação jurídica, em especial as seguintes:

- (a) Fazer constar expressamente no ato autorizativo da desativação o enquadramento do pedido em uma das hipóteses do art. 15 da Lei nº 14.273/2021;
 - (b) Definir o valor da indenização antes da efetiva desincorporação, em observância ao §1º do art. 15 da Lei nº 14.273/2021, ao §4º do art. 31 do Decreto nº 11.245/2022 e ao item 2.7 do Acordo de Cooperação Técnica DNIT/ANTT;
 - (c) Juntar aos autos estudo técnico que fundamente a escolha pela implantação do sistema de VLT como destinação do trecho ferroviário, em atendimento ao §3º do art. 15 da Lei nº 14.273/2021, ainda que se adote fundamentadamente o que fora elaborado pelo Ministério dos Transportes no âmbito do Grupo de Trabalho instituído pela Portaria nº 386/2024;
 - (d) Revisar a Cláusula Segunda da Minuta de Termo Aditivo nº 14, adequando-a ao regramento legal e convencional aplicável quanto à apuração prévia da indenização;
 - (e) Incluir cláusula de vigência e publicação que condicione a eficácia do Termo Aditivo à divulgação no Portal Nacional de Contratações Públicas (PNCp), na forma do art. 94 da Lei nº 14.133/2021, observando-se que eventual publicação complementar no Diário Oficial da União deve ser justificada à luz do princípio da transparência ativa; e
 - (f) Obter autorização da Diretoria Colegiada da ANTT para a alteração contratual, conforme exigido pelo Regimento Interno da Agência.
- Enfatiza-se que a presente manifestação jurídica possui caráter opinativo, razão pela qual a Administração pode dela dissentir, desde que decline suas razões. Ademais, a motivação, justificativa e todos os dados técnicos e econômicos constantes do processo são de responsabilidade da Administração, que deverá ter certeza de sua exatidão.

2.2.2. Da Área Técnica

No Relatório da Área Técnica a Diretoria (38156151) constante os autos, verifica-se que a instrução processual avançou com a expedição do Ofício nº 24149/2025/CATIV/GECOF/SUFER/DIR-ANTT (SEI nº 33405802), por meio do qual a minuta do 14º Termo Aditivo ao Contrato de Arrendamento nº 071/97 foi submetida ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e à Ferrovia Transnordestina Logística (FTL), visando à colheita de anuência formal quanto aos seus termos.

Em resposta, a FTL encaminhou a Carta nº CEX-DIRCOFT-262-2025 (SEI nº 33907826), asseverando a inexistência de óbices ao conteúdo da minuta e conferindo-lhe plena validação. No mesmo sentido, o DNIT, mediante o Ofício nº 235284/2025/DIF/DNIT SEDE (SEI nº 35855924) e o Relato nº 37/2025 (SEI nº 35855927), comunicou a aprovação unânime da matéria por sua Diretoria Colegiada, ocorrida na 34ª Reunião Ordinária em 2 de setembro de 2025, ratificando a concordância da autarquia com o instrumento proposto.

Ato contínuo, os autos foram remetidos à Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT) para o devido controle de legalidade da Minuta de Termo Aditivo nº 14 (SEI nº 36354768), a ser firmado entre o DNIT e a FTL sob interveniência desta Agência Reguladora.

Em sede de exame consultivo, a Procuradoria exarou o Parecer nº 00246/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 37704606), concluindo pela higidez jurídica do ajuste. O órgão de assessoramento jurídico ressaltou, contudo, que sua manifestação se restringe ao prisma da estrita legalidade, abstraidos os aspectos técnicos e o mérito administrativo quanto à conveniência e oportunidade, condicionando a regularidade jurídica do ato ao estrito cumprimento das recomendações ofertadas ao longo do opinativo, com especial ênfase aos seguintes pontos:

Considerando as recomendações contidas no referido parecer, passamos a nos manifestar sobre cada tópico.

a) Fazer constar expressamente no ato autorizativo da desativação o enquadramento do pedido em uma das hipóteses do art. 15 da Lei nº 14.273/2021;

Nos termos do art. 15 da Lei nº 14.273/2021, a concessionária pode requerer a desativação ou devolução de trechos ferroviários que não apresentem tráfego comercial nos últimos quatro anos ou cuja operação seja comprovadamente antieconômica. A FTL, por meio da Carta nº CEX-PRFT-290-23, de 23/11/2023 (SEI nº 20434762), formalizou pedido de devolução de trechos sem operação comercial, incluindo o segmento que transpassa o município de Arapiraca/AL.

Conforme registrado no Relatório Final do Grupo de Trabalho do Ministério dos Transportes e reiterado na Nota Técnica SEI nº 6393/2025/CATIV/GECOF/SUFER/DIR/ANTT (SEI nº 33276412), o referido trecho integrante da Linha Tronco Sul Recife encontra-se sem movimentação de cargas há mais de dez anos, em razão dos danos estruturais ocasionados pelas enchentes de 2000 e de 2010, sem posterior restabelecimento da operação ferroviária.

Isto posto, verifica-se que o pedido de desativação enquadra-se na hipótese prevista no art. 15, inciso I, da Lei nº 14.273/2021, por ausência de tráfego comercial no período de referência.

Assim, a Deliberação SEI nº 37812665 a ser submetida à Diretoria Colegiada da ANTT consignará expressamente o referido enquadramento legal, em atendimento ao item (a) do Parecer nº 00246/2025/PF-ANTT/PGF/AGU.

b) Definir o valor da indenização antes da efetiva desincorporação, em observância ao §1º do art. 15 da Lei nº 14.273/2021, ao §4º do art. 31 do Decreto nº 11.245/2022 e ao item 2.7 do Acordo de Cooperação Técnica DNIT/ANTT;

Nos termos do §1º do art. 15 da Lei nº 14.273/2021, a desativação ou devolução de trechos ferroviários depende de apuração prévia do valor da indenização, permanecendo a concessionária responsável pela guarda e vigilância até a conclusão desse procedimento. O §2º, inciso III, do mesmo dispositivo estabelece, contudo, que o pagamento do valor apurado poderá ocorrer apenas no momento da cisão da malha ou ao termo do contrato de concessão, conforme a regulamentação aplicável. Assim, a legislação distingue entre a definição prévia do valor — que é condição para a desincorporação — e o momento de pagamento, que poderá ser diferido.

O §4º do art. 31 do Decreto nº 11.245/2022 e o item 2.7 do Acordo de Cooperação Técnica DNIT/ANTT dispõem que a estimativa dos valores indenizatórios é de competência do DNIT, na qualidade de formulador da metodologia vigente e executor dos procedimentos de desvinculação de bens.

No presente caso, importa destacar que o Ofício nº 234/2025/SNTF (SEI nº 32396541) determinou expressamente que a apuração das indenizações observe as definições constantes do Grupo de Trabalho da Portaria MT nº 386/2024, o qual, nos parágrafos 38 a 45 de seu Relatório Final, apresentou critérios específicos para o trecho da Linha Tronco Sul Recife (LTSR). Entre as conclusões do GT, destacam-se:

- (i) o reconhecimento de força maior como hipótese de não indenização nos cerca de 200 km diretamente afetados pelas enchentes de 2000 e 2010; (ii) a proposição de modelo diferenciado de depreciação para 376,4 km, adotando-se 2,5 anos como prazo de depreciação entre a última enchente (jun./2010) e o pedido de devolução (dez./2012); (iii) a necessidade de análise específica quanto aos 18 km utilizados pela CBTU, sem deliberação conclusiva naquele colegiado.

Nesse sentido, o Ministério dos Transportes considerando o interesse público em destinar a área a um projeto de passageiros, solicitou prioridade do DNIT, em especial ao levantamento dos bens para fins de indenização, especificamente atinentes à área necessária à implantação e operação de sistema de VLT.

Assim, em consonância com as diretrizes do Ministério dos Transportes e com o arcabouço normativo aplicável, o DNIT elaborou o Relatório de Inspeção de Bens Imóveis Nº 14 contendo todos os subsídios para o cálculo de indenização eventualmente cabível.

Dessa maneira, entende esta área técnica que a sistemática prevista na Cláusula Segunda da Minuta de Termo Aditivo, ao prever a apuração de eventual indenização em processo próprio a ser conduzido pelo DNIT, nos termos da metodologia vigente, encontra-se compatível com o arcabouço normativo e com as diretrizes do Ministério dos Transportes.

Por fim, esta área técnica entende, *s.m.j.*, que o tanto a apuração quanto eventual pagamento poderá ocorrer posteriormente, no momento da cisão da malha ou ao termo do contrato, conforme faculta o art. 15, §2º, III, da Lei nº 14.273/2021, sem prejuízo da formalização da deliberação de desativação e do Termo Aditivo.

c) Juntar aos autos estudo técnico que fundamente a escolha pela implantação do sistema de VLT como destinação do trecho ferroviário, em atendimento ao §3º do art. 15 da Lei nº 14.273/2021, ainda que se adote fundamentadamente o que fora elaborado pelo Ministério dos Transportes no âmbito do Grupo de Trabalho instituído pela Portaria nº 386/2024;

No presente processo, observa-se que o Ministério dos Transportes, por meio da Secretaria Nacional de Transportes Ferroviários (SNTF), encaminhou o Ofício nº 234/2025/SNTF (SEI nº 32396541), informando que o trecho integra as discussões do Grupo de Trabalho instituído pela Portaria MT nº 386/2024, dedicado à reavaliação da destinação de trechos ferroviários ociosos ou desativados, com foco em soluções de mobilidade urbana.

No referido expediente, o Ministério solicitou ao DNIT prioridade no levantamento dos bens necessários à sua implantação e operação, bem como o envio do cronograma de início e finalização dos respectivos trabalhos.

Além disso, o Relatório Final do Grupo de Trabalho (SEI nº 32396542) apresenta análise preliminar da viabilidade de destinação do trecho para uso em sistema de mobilidade urbana sobre trilhos, indicando que o segmento avaliado no município de Arapiraca/AL apresenta características físicas, disponibilidade espacial e alinhamento urbanístico compatíveis com a adoção de modal leve, reforçando a pertinência da solução proposta pelo ente municipal.

Dessa forma, verifica-se que o Ministério dos Transportes já forneceu subsídios técnicos iniciais que fundamentam a escolha pelo sistema de VLT como alternativa à reativação ferroviária.

Nesse sentido, ao analisar a obrigação legal de realização de estudo de destinação da ferrovia a ser desenvolvida pela concessionária, entende-se que o trecho específico pode prescindir de tal exigência, nos termos do art. 15, §3º da Lei 14.273/2021, *s.m.j.*, tendo em vista que a destinação já foi definida pelo formulador de política pública, nos termos do Ofício nº 234/2025/SNTF e no Relatório Final, qual seja, a implantação e operação de sistema de VLT dentro do município de Arapiraca/AL.

d) Revisar a Cláusula Segunda da Minuta de Termo Aditivo nº 14, adequando-a ao regramento legal e convencional aplicável quanto à apuração prévia da indenização;

Respondido no item b).

e) Incluir cláusula de vigência e publicação que condicione a eficácia do Termo Aditivo à divulgação no Portal Nacional de Contratações Públicas (PNCP), na forma do art. 94 da Lei nº 14.133/2021, observando-se que eventual publicação complementar no Diário Oficial da União deve ser justificada à luz do princípio da transparência ativa; e

Quanto à proposta da Procuradoria contida no item e), *s.m.j.*, entende-se que o Termo Aditivo poderá ser publicado no Diário Oficial da União - DOU em conformidade com as orientações contidas no Despacho GAB-DG (SEI nº 26550490):

"Diante da impossibilidade de publicação dos Termos Aditivos e novos Contratos de Concessão no Portal Nacional de Contratações Públicas (PNCP), sítio eletrônico oficial destinado à divulgação centralizada e obrigatória dos atos exigidos pela [Lei nº 14.133, de 2021](#), em substituição à Lei nº 8.666, de 1993, revogada em 30/12/2023, conforme constante dos autos, orienta-se para que essas Superintendências que não façam menção nos contratos quanto à cláusula de obrigatoriedade da publicação no Portal. Permanecem os atos sendo publicados no Diário Oficial da União - DOU".

f) Obter autorização da Diretoria Colegiada da ANTT para a alteração contratual, conforme exigido pelo Regimento Interno da Agência.

Nos termos do art. 39 da Resolução nº 5.976/2022, do Regimento Interno da ANTT, os processos submetidos à deliberação da Diretoria Colegiada devem ser devidamente instruídos pelas unidades organizacionais competentes, contendo, dentre outros documentos, relatório à Diretoria Colegiada, notas técnicas, parecer jurídico, minuta do ato proposto e demais manifestações pertinentes, requisitos que se encontram atendidos no presente feito.

O arcabouço normativo vigente confere à ANTT competência expressa para deliberar sobre a desativação definitiva e a desvinculação de trechos ferroviários, conferindo plena jurisdição à prática do ato administrativo de desativação definitiva, a ser apreciado pela Diretoria Colegiada desta Agência, em consonância com as atribuições regimentais e com a legislação setorial aplicável.

Ademais, considerando a delegação de competências prevista na Resolução ANTT nº 5.818, de 03 de maio de 2018, entende-se pertinente que a Deliberação da Diretoria Colegiada tenha por objeto, especificamente, o aspecto não delegado, qual seja, a desativação definitiva do trecho ferroviário, uma vez que a desvinculação da prestação do serviço concedido foi delegada ao SUFER.

Diante do exposto, os autos são encaminhados à Diretoria Colegiada, visando à celebração do Termo Aditivo nº 14 ao Contrato de Arrendamento nº 071/97 (SEI nº 37811735), a ser firmado entre o DNIT e a FTL, com a interveniência da ANTT, cujo objeto consiste na desativação e devolução do trecho compreendido entre o km 490+608 e o km 504+074, com extensão de 13,466 km, localizado no município de Arapiraca/AL.

Propõe-se, para esse fim, a Minuta de Deliberação SEI nº 37812665, para que, se assim entender a Diretoria Colegiada, seja aprovada a proposta do referido Termo Aditivo nº 14 ao Contrato de Arrendamento nº 071/97 (SEI nº 37811735).

Diante do exposto, e em estrita observância ao rito processual, submeteu os autos à apreciação da Diretoria Colegiada para as providências pertinentes à celebração do 14º Termo Aditivo ao Contrato de Arrendamento nº 071/97 (SEI nº 37811735), instrumento a ser firmado entre o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e a concessionária Ferrovia Transnordestina Logística (FTL), com a interveniência desta Agência.

3. FUNDAMENTAÇÃO

3.1. Da Admissibilidade e do Preenchimento dos Requisitos Legais

É de conhecimento público que os requisitos para devolução de trechos ferroviários outorgados são regidos pelo art. 15 e incisos da Lei 14.279/2021, sendo:

Art. 15. A concessionária pode requerer ao regulador ferroviário a desativação ou a devolução de trechos ferroviários outorgados antes da vigência da [Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017](#), que:

I - Não apresentem tráfego comercial nos últimos 4 (quatro) anos anteriores à apresentação do pedido; ou

II - Sejam de operação comprovadamente antieconômica no âmbito do respectivo contrato de concessão, independentemente de prazo sem tráfego comercial, em função da extinção ou do esaurimento das fontes da carga.

Além dos requisitos dispostos nos incisos I e II do art. 15 da Lei 14.273/2021, o requerimento para desativação ou devolução de malha ferroviária será instruído com estudo técnico elaborado pela concessionária, o qual deve obrigatoriamente indicar as opções de destinação dos ativos remanescentes, vejamos:

§ 3º O pedido de desativação ou de devolução de trechos ferroviários deve ser acompanhado de estudo técnico disponibilizado pela concessionária que indique as alternativas de destinação dos bens vinculados ao trecho desativado, como, por exemplo:

II - utilização no transporte de passageiros;

O primeiro requisito, relativo ao enquadramento legal previsto no Artigo 15 da Lei das Ferrovias, restou plenamente satisfeito, uma vez que o trecho não apresenta tráfego comercial nos últimos quatro anos, enquadrando-se perfeitamente na hipótese de desativação por ausência de operação comercial.

O pedido formal foi devidamente protocolado pela concessionária por meio da Carta nº CEX-PRFT-290-23 em 23/11/2023 (SEI nº 20434762), reforçando a vontade bilateral de promover o ajuste na malha.

Deste modo, Conforme registrado no Relatório Final do Grupo de Trabalho do Ministério dos Transportes e reiterado na Nota Técnica SEI nº 6393/2025/CATIV/GECOF/SUFER/DIR/ANTT (SEI nº 33276412), o referido trecho integrante da Linha Tronco Sul Recife encontra-se sem movimentação de cargas há mais de dez anos, em razão dos danos estruturais ocasionados pelas enchentes de 2000 e de 2010, sem posterior restabelecimento da operação ferroviária.

Quanto à exigência de estudo de destinação da ferrovia, deve observar que a finalidade pública já foi soberanamente definida pelo formulador da política pública nacional.

Nesta senda, as diretrizes do Ofício nº 234/2025/SNTF e do Relatório Final (SEI nº 32396541 e 32396542), e em observância ao regime jurídico ferroviário, conclui-se que o trecho em questão prescinde da apresentação de estudo técnico de destinação pela concessionária. Tal dispensa exige no art. 15, §3º, da Lei nº 14.273/2021, uma vez que a destinação do ativo já foi previamente determinada pelo formulador da política pública, a implantação e operação de sistema de Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) no município de Arapiraca/AL, o que torna o referido estudo desnecessário por perda de objeto.

Ademais, o Relatório de Inspeção de Bens Imóveis nº 14, elaborado pelo Consórcio Dynatest/Strata a pedido do DNIT, forneceu o detalhamento minucioso da situação dos ativos, classificando a via permanente em estado precário, o que corrobora a inviabilidade da retomada do transporte de cargas convencional e a adequação para um novo modal de passageiros.

É imperativo destacar que o processo administrativo seguiu rito rigoroso de anuências.

A FTL manifestou concordância formal com a minuta aditiva Carta CEX-DIRCOFT-262 (SEI nº 33907826), enquanto o DNIT, por meio de sua Diretoria Colegiada, aprovou o documento por unanimidade na 34ª Reunião Ordinária, realizada em 2 de setembro de 2025. (SEI nº 33907826)

A Procuradoria Federal junto à ANTT, em seu Parecer nº 00246/2025 (SEI nº 37704606), ratificou a regularidade jurídica da proposta, ressaltando apenas recomendações operacionais que foram devidamente incorporadas ou fundamentadas pela área técnica, como a necessidade de consignar expressamente o fundamento legal do Artigo 15 no ato autorizativo.

Deste modo, tem-se por cumprido os requisitos necessários presentes no art. 15, incisos I e II, §3º inciso I da Lei 14.273/2021, bem como VI do art. 2º da Resolução ANTT nº 5.945/2021.

3.2. Da Sistemática Indenizatória e Aspectos Patrimoniais

O ponto atinente à indenização pelos ativos desincorporados exige uma análise detida, dada a sua complexidade financeira e jurídica. Deve-se registrar que, embora a legislação exija a apuração prévia do valor da indenização para a desincorporação definitiva, a sistemática adotada neste 14º Termo Aditivo prevê que a apuração monetária exata ocorra em momento posterior, mediante processo administrativo específico conduzido pelo DNIT.

Tal procedimento não fere o ordenamento jurídico, pois encontra amparo no Art. 15, §2º, inciso III da Lei nº 14.273/2021, que faculta o pagamento posterior, seja no momento da cisão da malha ou ao término do contrato de concessão.

Art. 15. A concessionária pode requerer ao regulador ferroviário a desativação ou a devolução de trechos ferroviários outorgados antes da vigência da [Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017](#), que:

§ 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;

III - pode ser pago no momento da cisão da malha ou ao termo do contrato de concessão, conforme regulamentação.

A base técnica para esse cálculo futuro já está consolidada no Relatório de Inspeção nº 14 (SEI nº 32396543), que servirá como o inventário de referência para o estado de conservação dos trilhos, dormentes e edificações vinculadas.

Conforme a disciplina normativa estabelecida pelo art. 31, §4º, do Decreto nº 11.245/2022 e pelo item 2.7 do ACT DNIT/ANTT, a mensuração dos valores indenizatórios é matéria de competência exclusiva do DNIT. O DNIT detém a legitimidade técnica por ser a mentora da metodologia aplicada e a responsável operacional pela desincorporação e desvinculação dos bens do acervo.

Art. 31. Na hipótese de chamamento público que envolva trecho ferroviário ocioso ou em processo de devolução ou desativação que integre o objeto de contrato de concessão, se houver interessado apto para a sua exploração, será providenciada a cisão do trecho do contrato de concessão em favor da nova autorização, sem prejuízo de eventuais ressarcimentos devidos pela concessionária ao poder concedente.

[§ 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.](#)

Insta salientar que, por força do Ofício nº 234/2025/SNTF (SEI nº 32396541), a apuração dos haveres indenizatórios encontra-se adstrita às diretrizes emanadas do Grupo de Trabalho da Portaria MT nº 386/2024. A metodologia aplicável ao trecho da Linha Tronco Sul Recife (LTSR) remete, portanto, à exegese técnica contida nos parágrafos 38 a 45 do respectivo Relatório Final.

É relevante ressaltar que o Grupo de Trabalho do Ministério dos Transportes estabeleceu critérios equilibrados para o cálculo indenizatório deste trecho da Linha Tronco Sul Recife.

O primeiro foi o reconhecimento de força maior como hipótese de não indenização nos cerca de 200 km diretamente afetados pelas enchentes de 2000 e 2010.

Ainda foi proposta uma depreciação diferenciada de apenas 2,5 anos, baseada no lapso temporal entre o último evento de enchente (junho de 2010) e a data do primeiro pedido formal de devolução (dezembro de 2012), reconhecendo-se, para o período restante, a ocorrência de força maior que isenta a concessionária de obrigações indenizatórias adicionais decorrentes da inoperância causada pelos desastres naturais.

Por meio da Carta CEX-DIROFT-262 (SEI nº 33907826), a concessionária FTL manifestou sua expressa anuência aos termos do documento, asseverando a inexistência de óbices ao seu conteúdo. Por conseguinte, resta o instrumento devidamente convalidado pela parte interessada, operando-se a convergência de entendimentos sobre a minuta apresentada.

Dessarte, infere-se que a exegese da Cláusula Segunda da Minuta de Termo Aditivo nº 14 ao Contrato de Arrendamento nº 071/97 (SEI nº 37811735), ao consignar a apuração de eventuais haveres indenizatórios em rito administrativo próprio sob o crivo do DNIT, guarda estrita consonância com o ordenamento jurídico e com as diretrizes finalísticas emanadas do Ministério dos Transportes.

Hipoteticamente, em cenários de trechos inseridos em perímetros urbanos em que ocorreram invasões a faixa de domínio durante a concessão de outorga, reclama a entrega da faixa de domínio livre e desembaraçada de quaisquer ocupações ou interferências, para viabilidade dos projetos de implantação do VLT.

Importante notar que o valor global de R\$ 1,73 bilhão mencionado pela concessionária em suas manifestações refere-se ao contexto amplo da repactuação de toda a malha da FTL e não deve ser confundido com o valor específico do trecho de Arapiraca, que será individualizado seguindo a metodologia técnica supracitada.

Portanto, a desvinculação patrimonial deste segmento não acarreta prejuízos ao erário ou à prestação do serviço público, pois garante a guarda e vigilância dos ativos pela concessionária até a conclusão formal do procedimento indenizatório.

Ademais, infere-se que tanto a liquidação do quantum quanto o eventual adimplemento da obrigação podem ser postergados para o momento da cisão da malha ou para o esgotamento do prazo contratual, nos termos da faculdade jurídica prevista no art. 15, §2º, inciso III, da Lei nº 14.273/2021. Tal dilação não obsta a imediata formalização do ato administrativo de desativação, tampouco a celebração do respectivo Termo Aditivo, dada a independência entre as referidas etapas.

4. PROPOSIÇÃO FINAL

Diante do exposto, e em estrita observância ao arcabouço normativo que rege a matéria, este Relator VOTA pela APROVAÇÃO das providências administrativas e jurídicas voltadas à celebração do Termo Aditivo nº 14 ao Contrato de Arrendamento nº 071/97 (SEI nº 37811735), a ser instrumentalizado entre o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e a concessionária Ferrovia Transnordestina Logística (FTL), com a devida interveniência desta ANTT.

Reconhecer ainda a regularidade do objeto do referido aditivo, que consiste na devolução do segmento ferroviário compreendido entre o km 490+608 e o km 504+074, perfazendo uma extensão total de 13,466 km, situado no município de Arapiraca/AL, nos termos da fundamentação supra, com a devida destinação para implementação e operação do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) no município de Arapiraca/AL.

Por fim, aprova, conforme a Cláusula Segunda da Minuta de Termo Aditivo, a apuração de eventuais haveres indenizatórios em rito administrativo próprio sob o crivo do DNIT, guarda estrita consonância com o ordenamento jurídico e com as diretrizes finalísticas emanadas do Ministério dos Transportes.

ALEX ANTONIO DE AZEVEDO CRUZ

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **ALEX ANTONIO DE AZEVEDO CRUZ, Diretor**, em 11/03/2026, às 16:35, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da [Instrução Normativa nº 22/2023](#) da ANTT.



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, informando o código verificador **40467300** e o código CRC **6AD94FAA**.

Referência: Processo nº 50505.028331/2025-68

SEI nº 40467300

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 - Telefone Sede: 61 3410-1000 Ouvidoria ANTT: 166

CEP 70200-003 Brasília/DF - www.antt.gov.br