



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DG

RELATORIA: DIRETORIA-GERAL - DG

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 098/2021

OBJETO: Avaliação de compatibilidade locacional visando a fornecer subsídios ao Ministério da Infraestrutura acerca da emissão de autorizações ferroviárias

ORIGEM: Superintendência de Transporte Ferroviário - SUFER

PROCESSOS: 50500.093713/2021-89

PROPOSIÇÃO PF-ANTT: TERMO DE REUNIÃO N. 00013/2021/PF-ANTT/PGF/AGU

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

1. DAS PRELIMINARES

1.1. Trata-se de proposta de declaração de compatibilidade locacional com demais infraestruturas ferroviárias implantadas ou outorgadas, visando a construção e exploração de estrada de ferro entre os municípios de Barra de São Francisco/ES e Brasília/DF, tendo em vista o disposto na Medida Provisória nº 1.065, de 30 de agosto de 2021, bem como na Portaria nº 131, de 14 de outubro de 2021, do Ministério da Infraestrutura.

2. DOS FATOS

2.1. A Medida Provisória nº 1.065, de 30 de agosto de 2021, dispôs sobre a exploração do serviço de transporte ferroviário, o trânsito e o transporte ferroviários e as atividades desempenhadas pelas administradoras ferroviárias e pelos operadores ferroviários independentes, bem como instituiu o Programa de Autorizações Ferroviárias, estabelecendo que, previamente à deliberação sobre a outorga da autorização, o Ministério da Infraestrutura deve ouvir a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, cabendo a esta Autarquia a apreciação da compatibilidade locacional da ferrovia requerida com as demais infraestruturas implantadas ou outorgadas, conforme dispositivos transcritos a seguir:

"(...)

CAPÍTULO II

DAS FERROVIAS EXPLORADAS POR AUTORIZAÇÃO

Seção I

Da competência para autorização

Art. 6º A exploração indireta do serviço de transporte ferroviário federal, mediante outorga por autorização, será formalizada em contrato de adesão, com prazo determinado, por pessoa jurídica requerente ou selecionada mediante chamamento público e pela União, por meio do Ministério da Infraestrutura.

§ 1º O prazo do contrato de autorização de que trata o caput deve ter duração máxima de noventa e nove anos, prorrogáveis por períodos iguais e sucessivos, desde que a autorizatória, para cada pedido de prorrogação:

I - manifeste prévio e expresso interesse; e

II - esteja com a infraestrutura ferroviária em operação.

§ 2º O prazo da autorização de que trata o caput será proposto pela requerente ou fixado no ato de chamamento público, observado o limite de que trata o § 1º.

§ 3º O início da operação ferroviária do objeto de autorização deverá ocorrer no prazo previsto em cronograma, prorrogável a critério do Ministério da Infraestrutura, mediante solicitação da autorizatória.

Seção II

Do requerimento de autorização

Art. 7º O interessado em obter a autorização para a exploração indireta do serviço de transporte ferroviário, em novas ferrovias ou em novos pátios ferroviários, pode requerê-la diretamente ao Ministério da Infraestrutura, a qualquer tempo.

§ 1º O requerimento deve ser instruído com, no mínimo:

I - minuta do contrato de adesão preenchido com os dados técnicos propostos pelo requerente;

II - estudo técnico da ferrovia, com, no mínimo:

a) a indicação do traçado total da infraestrutura ferroviária pretendida;

b) a configuração logística e os aspectos urbanísticos e ambientais relevantes;

c) as características básicas da ferrovia com as especificações técnicas da operação compatíveis com o restante da malha ferroviária; e

d) o cronograma estimado para implantação ou recapacitação da infraestrutura ferroviária; e

III - certidões de regularidade fiscal do requerente.

§ 2º Conhecido o requerimento de autorização de que trata o caput, o Ministério da Infraestrutura deverá:

I - analisar a convergência do objeto do requerimento com a política nacional de transporte ferroviário;

II - publicar o extrato do requerimento, inclusive em seu sítio eletrônico;

III - deliberar sobre a outorga da autorização, ouvida a ANTT; e

IV - publicar o resultado da deliberação e, em caso de deferimento, o extrato do contrato.

§ 3º A ANTT deverá avaliar a compatibilidade locacional da ferrovia requerida com as demais infraestruturas implantadas ou outorgadas, de modo a subsidiar o Ministério da Infraestrutura para a deliberação sobre o requerimento de autorização.

§ 4º Verificada a incompatibilidade locacional, o requerente deverá apresentar solução técnica adequada para o conflito identificado.

§ 5º Nenhuma autorização será negada pelo Ministério da Infraestrutura, exceto nas hipóteses de:

I - inobservância ao disposto nesta Medida Provisória e em seu regulamento;

II - incompatibilidade com a política nacional de transporte ferroviário; ou

III - motivo técnico-operacional relevante devidamente justificado.

Art. 8º A necessidade de inclusão de acesso ferroviário na faixa de domínio de outra ferrovia, inclusive para acessar portos, ferrovias ou outras infraestruturas essenciais, ou para transpor barreiras topográficas ou áreas urbanas não inviabilizará a outorga por autorização.

(...)"

2.2. Baseado na supracitada Medida Provisória, o Ministério da Infraestrutura editou a Portaria nº 131, de 14 de outubro de 2021, que dispõe sobre os processos administrativos de requerimento para exploração de ferrovias ou pátios ferroviários mediante outorga por autorização, e estabelece um prazo de 45 (quarenta e cinco) dias, prorrogáveis por igual período, para a ANTT apresentar manifestação em relação à compatibilidade locacional das infraestruturas ferroviárias requeridas, nos seguintes termos:

"(...)

Art. 2º Para os fins desta Portaria aplicam-se as seguintes definições:

I - compatibilidade locacional: possibilidade técnica de implantação geométrica da infraestrutura ferroviária requerida por meio de autorização considerando as demais infraestruturas ferroviárias implantadas ou outorgadas que interceptem o traçado diretriz da ferrovia requerida;

(...)

Art. 6º Recebido formalmente todos os documentos elencados no art. 5º, o Ministério da Infraestrutura deverá:

I - publicar em seu sítio eletrônico, em até 10 (dez) dias úteis, o aviso do requerimento;

II - analisar a convergência do objeto do requerimento com a política pública do setor ferroviário; e

III - deliberar sobre a outorga da autorização, ouvida a ANTT.

§ 1º Após a publicação do aviso do requerimento pelo Ministério da Infraestrutura, o requerente poderá em até 8 (oito) dias úteis, solicitar correções ou ajustes na minuta de contrato de adesão ou no estudo técnico apresentado.

§ 2º O prazo de que trata o § 1º pode ser prorrogado, desde que o requerente solicite expressamente, com a fundamentação que motivou o pedido.

§ 3º A análise do Ministério da Infraestrutura sobre o pedido da prorrogação de que trata o § 2º deve ocorrer em até 10 (dez) dias.

Art. 7º Conhecido o requerimento de autorização, o Ministério da Infraestrutura solicitará da ANTT a avaliação, em até 45 (quarenta e cinco) dias, prorrogável por igual período, da compatibilidade locacional da ferrovia requerida, para subsidiar a deliberação sobre o requerimento de autorização conforme inciso III do art. 6º.

§ 1º A avaliação de que trata o caput verificará a existência de conflito entre o traçado da ferrovia requerida e as demais infraestruturas ferroviárias implantadas ou outorgadas.

§ 2º O Ministério da Infraestrutura poderá solicitar apoio de suas entidades vinculadas para a execução de análises técnicas necessárias à deliberação sobre a outorga de autorização.

(...)"

2.3. Nesse sentido, considerando o disposto nos normativos mencionados acima, no que tange à competência para análise de compatibilidade locacional, o Ministério da Infraestrutura encaminhou à ANTT os presentes autos, contemplando solicitação apresentada pela Petrocity Ferrovias Ltda., para obtenção de autorização ferroviária para construção e exploração de estrada de ferro no trecho entre os municípios de Barra de São Francisco/ES e Brasília/DF, por um prazo de 99 (noventa e nove) anos, com extensão total de 1.108 (um mil, cento e oito) quilômetros, conectada à malha da Ferrovia Centro-Atlântica S/A - FCA.

2.4. O processo foi analisado pela Superintendência de Transporte Ferroviário - SUFER, que apresentou manifestação final por meio do RELATÓRIO À DIRETORIA SEI Nº 591, de 10 de novembro de 2021 (SEI nº 8637680), concluindo pela compatibilidade locacional da proposta de implantação da infraestrutura ferroviária descrita acima.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. Por meio do OFÍCIO Nº 1056/2021/SE, de 29 de setembro de 2021 (SEI nº 8259897), o Ministério da Infraestrutura encaminhou à Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT o requerimento apresentado pela Petrocity Ferrovias Ltda., para obtenção de autorização ferroviária para construção e exploração de estrada de ferro no trecho entre os municípios de Barra de São Francisco/ES e Brasília/DF, por um prazo de 99 (noventa e nove) anos, com extensão total de 1.108 (um mil, cento e oito) quilômetros, conectada à malha da Ferrovia Centro-Atlântica S/A - FCA.

3.2. Tal requerimento consta da Carta S/Nº, de 16 de setembro de 2021 (Anexo 01 - SEI nº 8259898), e foi analisado pela Superintendência de Transporte Ferroviário - SUFER na NOTA TÉCNICA SEI Nº 6164/2021/COAPI/GEPEF/SUFER/DIR, de 09 de novembro de 2021 (SEI nº 8637663), da qual se extrai o que segue:

"(...)

2. HISTÓRICO

(...)

2.3. O Anexo do Ofício nº 1056/2021/SE 0259898) apresenta as tratativas referentes ao aludido requerimento no Ministério, conforme descrito a seguir.

2.3.1. Por meio da Carta s/nº, de 16 de setembro de 2021, a empresa Petrocity Ferrovias Ltda. submeteu ao MInfra, requerimento para obtenção de autorização ferroviária para construção e exploração de Estrada de Ferro Juscelino Kubitschek (EFJK), localizada entre os municípios de Barra de São Francisco/ES e Brasília/DF, com extensão aproximada de 1.108 (um mil cento e oito) quilômetros, por um prazo de 99 anos. Anexos à referida Carta foram enviados os seguintes elementos: minuta do contrato de adesão, estudo técnico da ferrovia e certidões de regularidade fiscal.

2.3.2. Posteriormente, por mensagem eletrônica, a interessada complementou informações anteriormente prestadas com o arquivo KMZ com o esboço inicial do traçado da malha ferroviária requerida, inclusive para os fins de análise de viabilidade locacional do pedido.

2.3.3. Por intermédio da Nota Informativa nº 2/2021/AUT-FER/DTFER/SNTT de 20 de setembro de 2021, o Departamento de Transporte Ferroviário (DTFER), da Secretaria Nacional de Transportes Terrestres (SNTT) do MInfra, declarou estar a documentação apresentada pelo requerente *apta para a publicação do extrato de requerimento e submissão à análise de compatibilidade locacional* e entendeu que *"o processo pode ser encaminhado para a ANTT"*.

2.3.4. Referindo-se à mencionada Nota Informativa, por meio do Ofício nº 2927/2021/SNTT de 21 de setembro de 2021, a SNTT/MInfra indicou que o processo poderia ser encaminhado à ANTT, para análise da compatibilidade locacional.

2.3.5. Em 29 de setembro de 2021, foi publicado no Diário Oficial da União o Aviso de Autorização, onde o MInfra *"conheceu o requerimento da empresa Petrocity Ferrovias LTDA, CNPJ nº 41.955.339/0001-29, de autorização para construção e exploração de Estrada de Ferro localizada entre os municípios de Barra de São Francisco/ES e Brasília/DF, pelo prazo de 99 anos"*.

(...)

4. ANÁLISE

4.1. Em atendimento ao disposto no art. 7º da Medida Provisória nº 1.065/2021, que determina que a ANTT deverá avaliar a compatibilidade locacional da ferrovia requerida e, conforme encaminhamento do Ministério da Infraestrutura por intermédio do Ofício nº 1003/2021/SE, apresenta-se a seguir a análise de compatibilidade locacional do trecho, nos termos do disposto na citada MP e na Portaria nº 131/2021 do Ministério da Infraestrutura, conforme apresentado nos tópicos 3.3 ao 3.5 desta Nota Técnica.

4.2. De acordo com o projeto proposto pela Petrocity Ferrovias, a ferrovia denominada Estrada de Ferro Juscelino Kubitschek (EFJK), terá 1.108 (um mil cento e oito) quilômetros de extensão e está localizada entre Barra de São Francisco/ES e Brasília/DF. Segundo a Carta s/nº remetida pela interessada, o traçado foi desenvolvido visando a integração de modais de carga, tendo como objetivo oferecer a solução definitiva para o crescente desenvolvimento das fronteiras agrícolas do cerrado no Planalto Central e Norte e Noroeste do Espírito Santo e Minas Gerais.

4.3. O trecho pretendido abrange o Distrito Federal e os estados de Goiás, Minas Gerais e Espírito Santo, percorrendo 34 (trinta e quatro) municípios: Arinos/MG, Ataléia/MG, Barra de São Francisco/ES, Berilo/MG, Brasília/DF, Buritizeiro/MG, Cabeceiras/GO, Chapada do Norte/MG, Claro dos Poções/MG, Crisália/MG, Ecoporanga/ES, Formosa/GO, Francisco Sá/MG, Franciscópolis/MG, Grão Mogol/MG, Ibiaí/MG, Itambacuri/MG, Jequitaiá/MG, José Gonçalves de Minas/MG, Lagoa dos Patos/MG, Leme do Prado/MG, Malacacheta/MG, Minas Novas/MG, Montes Claros/MG, Ponto Chique/MG, Riachinho/MG, Santa Fé de Minas/MG, Setubinha/MG, São João da Lagoa/MG, São Romão/MG, Teófilo Otoni/MG, Unai/MG, Uruçuia/MG e Água Doce do Norte/ES. Essas regiões possuem forte atuação na geração de cargas no setor de rochas ornamentais, cargas containerizadas, madeira, grãos, algodão, toretes de eucalipto, produtos siderúrgicos, minério de ferro, sal-gema, entre outras.

(...)

4.5. Com vistas a verificar a situação geométrica do traçado da infraestrutura ferroviária requerida e a existência de outras infraestruturas implantadas ou em implantação no eixo da ferrovia pretendida, consultou-se o arquivo "EFJK - Estrada de Ferro Juscelino Kubitschek KMZ Completo c. UTAC's.kmz" enviado no âmbito do processo protocolado no MInfra sob o número 50000.025992/2021-99 e, na sequência, o Sistema de Acompanhamento e Fiscalização do Transporte Ferroviário (SAFF), instituído pela [Resolução ANTT nº 2.502/2007](#) para identificação de ferrovias implantadas.

(...)

4.7. Da consulta realizada no SAFF identificou-se que na área de abrangência do trecho requerido há atualmente duas ferrovias implantadas: a Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) e a Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM), conforme Figura 3 e breve descrição a seguir.

4.7.1. A Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) atua nos estados de Sergipe, Bahia, Espírito Santo, Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais, Goiás e Distrito Federal, e possui uma malha com 7.215 km. A FCA obteve a concessão da Malha Centro-Leste, pertencente à Rede Ferroviária Federal S.A., no leilão realizado em 14 de junho de 1996. O contrato de concessão desta ferrovia se encerra em 31 de agosto de 2026. A prorrogação antecipada do contrato de concessão da FCA foi qualificada no Programa de Parcerias de Investimentos e atualmente encontra-se em fase de estudo. A ANTT está consolidando as contribuições recebidas para publicação do Relatório Final, com o objetivo de colher sugestões ao aprimoramento dos estudos efetivados para a prorrogação do contrato da Concessionária.

4.7.2. A Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM) tem origem na região metropolitana de Belo Horizonte, onde faz conexão com a Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) e, numa extensão total de 895 km, alcança o Porto de Tubarão, em Vitória/ES. Embora seja uma ferrovia em bitola métrica, apresenta grande capacidade e eficiência no transporte de cargas, sendo o principal produto o minério de ferro proveniente de Minas Gerais e destinado à exportação. Além disso, realiza ainda o transporte de carga geral e também de passageiros, sendo a única ferrovia de cargas a operar trens diários para esse serviço nos dois sentidos. O contrato vigente foi objeto de prorrogação antecipada por 30 anos, a contar de 30 de junho de 2027.

(...)

4.8. De acordo com o projeto proposto pela empresa Petrocity Ferrovias, a ferrovia pretendida interceptará a FCA em dois trechos já implantados, em Brasília/DF, onde se inicia o traçado e, no município de Montes Claros/MG onde há um cruzamento com a malha concedida.

(...)

4.10. O projeto prevê, inicialmente, a instalação de 6 (seis) Unidades de Transbordo e

Armazenamento de Cargas (UTAC's), Santa Maria/DF, Unai/MG, Montes Claros/MG, Grão Mogol/MG, Teófilo Otoni/MG e Barra de São Francisco/ES. Essas UTAC's são bases de armazenamento e estocagem de cargas, as quais irão possuir um curto ramal para a Estrada de Ferro, com o objetivo de transbordo de cargas, diminuindo a dependência do modal rodoviário para transporte de grande curso. Nesse sentido, a empresa cita ainda que a substituição do transporte rodoviário de longo curso pelo modal ferroviário torna-se mais atrativo, e o transporte rodoviário de curto curso nas regiões de influência da EFJK será fomentado e fortalecido.

4.11. Há de se ressaltar que os traçados referentes às ferrovias existentes baseiam-se em informações georreferenciadas obtidas do SAFF na data da elaboração desta Nota Técnica, e na Declaração de Rede ANTT - 2017.

4.12. Ademais, a apreciação desta área técnica se restringiu à dimensão de compatibilidade locacional. Portanto, não foi objeto desta análise os demais aspectos relacionados na MP 1.065/2021, bem como da Portaria nº 131/2021, do Ministério da Infraestrutura, para fins de autorização da exploração da ferrovia requerida, por entender que esses normativos não atribuem a esta Agência tais avaliações.

4.13. Diante do exposto, essa área técnica entende, tomando como base referencial exclusivamente a localização geométrica e geográfica do traçado da ferrovia requerida (trecho Barra de São Francisco/ES e Brasília/DF), não haver conflito entre o traçado da ferrovia objeto do pleito em tela e as demais infraestruturas implantadas ou outorgadas e, desse modo, conclui por existir compatibilidade locacional do empreendimento.

4.14. Por fim, **avalia-se como dispensável para o caso em tela, salvo melhor juízo, a análise jurídica pela Procuradoria Federal junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres - PF/ANTT** tendo em vista se tratar de matéria eminentemente técnica, relativa à manifestação da Agência quanto à compatibilidade locacional da ferrovia requerida com as demais infraestruturas ferroviárias implantadas ou outorgadas. Tal entendimento está consubstanciado no termo de reunião de assessoramento jurídico constante do processo administrativo 50500.098414/2021-31.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

5.1. Em consonância com o exposto nesta Nota Técnica, após apreciação dos documentos supracitados, constante no Processo Administrativo nº 50500.093713/2021-89, essa área técnica manifesta o entendimento pela conformidade da compatibilidade locacional do trecho entre os municípios de Barra de São Francisco/ES e Brasília/DF, conforme requerido pela empresa Petrocity Ferrovias Ltda.

(...)"

3.3. De acordo com a conclusão da área técnica, observa-se a conformidade da compatibilidade locacional do trecho entre os municípios de Barra de São Francisco/ES e Brasília/DF, conforme requerido pela Petrocity Ferrovias Ltda., tendo sido ainda destacada a dispensa de análise jurídica pela Procuradoria Federal junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres - PF-ANTT, posto se tratar de matéria eminentemente técnica, entendimento corroborado pelo TERMO DE REUNIÃO N. 00013/2021/PF-ANTT/PGF/AGU, de 29 de setembro de 2020 (SEI nº 8637674).

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Diante do exposto, VOTO por declarar, nos termos do artigo 2º, § 3º, da Medida Provisória nº 1.065, de 30 de agosto de 2021, bem como do artigo 7º, § 1º, da Portaria nº 131, de 14 de outubro de 2021, do Ministério da Infraestrutura, a compatibilidade locacional com as demais infraestruturas ferroviárias implantadas ou outorgadas, do requerimento de construção e exploração de estrada de ferro entre os municípios de Barra de São Francisco/ES e Brasília/DF, objeto do requerimento da empresa Petrocity Ferrovias Ltda., consoante minuta de Deliberação ora apresentada (SEI nº 8750239).

RAFAEL VITALE
Diretor-Geral



Documento assinado eletronicamente por **RAFAEL VITALE RODRIGUES, Diretor Geral**, em 18/11/2021, às 17:11, 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, informando o código verificador **8749916** e o código CRC **FFC912F7**.