



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DLA

RELATORIA: DLA**TERMO:** VOTO À DIRETORIA COLEGIADA**NÚMERO:** 12/2024**OBJETO:** Aditamento ao Contrato de Adesão nº 02/SNTT/MINFRA/2021 referente à autorização à Rumo S.A. entre os municípios de Santa Rita do Trivelato/MT e Sinop/MT.**ORIGEM:** SUFER**PROCESSO (S):** 50500.027570/2022-06**PROPOSIÇÃO PRG:** PARECER nº 00020/2024/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 21933138)**ENCAMINHAMENTO:** À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA**EMENTA****SUFER. EXPLORAÇÃO DE INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA. PETROCITY FERROVIAS LTDA. AUTORIZAÇÃO FERROVIÁRIA. LEI Nº 14.273/2021. DECRETO Nº 11.245/2022. RESOLUÇÃO ANTT Nº 5.987/2022. PEDIDO DE RETIFICAÇÃO DE TRAÇADO. CONTRATO DE ADESÃO Nº 2/SNTT/MINFRA/2021. PELA CELEBRAÇÃO DE ADITIVO CONTRATUAL.****1. DO OBJETO**

1.1. Trata-se de requerimento da empresa Petrocity Ferrovias Ltda. para fins de aditamento do Contrato de Adesão nº 02/SNTT/MINFRA/2021 em razão da alteração do cronograma de implantação e retificação do traçado relativo à outorga da ferrovia localizada entre os municípios de Barra de São Francisco/ES e Brasília/DF.

2. DOS FATOS

2.1. O objeto do presente voto tem origem com o Ofício nº 14/2023 (SEI 18427888), de 23 de agosto de 2023, da empresa Petrocity Ferrovias Ltda., pelo qual a empresa supracitada requereu a celebração de aditivo contratual para fins de retificação do traçado relativo à outorga por autorização da ferrovia localizada entre os municípios de Barra de São Francisco/ES e Brasília/DF, objeto do [Contrato de Adesão nº 2/SNTT/MINFRA/2021](#).

2.2. O referido Contrato de Adesão foi celebrado entre a União, por intermédio do então Ministério da Infraestrutura - MInfra, atualmente Ministério dos Transportes, e a empresa Petrocity Ferrovias Ltda., com a interveniência da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, em 9 de dezembro de 2021, sob a vigência da Medida Provisória nº 1.065, de 30 de agosto de 2021, no âmbito do Processo SEI MInfra nº 50000.025992/2021-99.

2.3. Em 6 de fevereiro de 2022, a MP nº 1.065/2021, perdeu sua vigência e, na mesma data, passou a vigorar a [Lei nº 14.273](#), de 23 de dezembro de 2021, sendo instituídas novas regras. A denominada "*Lei das Ferrovias*" estabeleceu, dentre outros regramentos, que o Poder Concedente passa a ser o regulador ferroviário, no caso concreto, a ANTT, para fins de gestão dos contratos de adesão celebrados e a celebrar, e que o interessado em obter a autorização para a exploração de novas ferrovias, novos pátios e demais instalações acessórias pode requerê-la diretamente à ANTT. Em razão dessa mudança legal, aquela Pasta Ministerial remeteu os autos do processo a esta Agência que autuou o Processo Administrativo SEI nº 50500.027570/2022-06 para acompanhamento da implantação do empreendimento.

2.4. Pois bem, posteriormente à celebração do Contrato de Adesão nº 02/SNTT/MINFRA/2021, a empresa Petrocity Ferrovias Ltda. (Autorizatória) requereu, conforme mencionado anteriormente, a retificação do traçado da estrada de ferro via celebração de aditivo contratual.

2.5. Com base nos elementos apresentados na petição inicial, a Coordenação de Autorizações Ferroviárias da Gerência de Projetos Ferroviários, vinculada à Superintendência de Transporte Ferroviário da ANTT - COAPI/GEPEF/SUFER, verifiquei que a documentação necessitava de complementação, conforme descrito na Nota Técnica SEI nº 7273/2023/COAUF/GEPEF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 19671610), remetida à Autorizatória em 25 de outubro de 2023, por meio do Ofício SEI nº 34590/2023/COAUF/GEPEF/SUFER/DIR-ANTT (SEI 19679796).

2.6. Em atendimento à solicitação da área técnica, a Petrocity Ferrovias Ltda. enviou o Ofício nº 23/2023 (SEI 20378983) e o Anexo (SEI 20378984), com documentos e informações visando à adequada instrução do processo de retificação do traçado proposto. Posteriormente, a empresa encaminhou à ANTT o Ofício nº 8/2024 (SEI 21427336), datado de 16 de janeiro de 2024, para fins de alteração do cronograma anexado aos documentos anteriores.

2.7. Tomando por base a legislação vigente acerca do tema, incluindo o Contrato de Adesão celebrado, a área técnica verificou a viabilidade das alterações propostas por meio da celebração do aditivo contratual nos termos requeridos. A análise resultou na Nota Técnica SEI nº 492/2024/COAUF/GEPEF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 21447878), de 22 de janeiro de 2024. Foram acostados aos autos Minuta de Deliberação (SEI 21447907) e Minuta de Termo Aditivo (SEI 21448030).

2.8. Ato contínuo, em 30 de janeiro de 2024 (SEI 21448052), a SUFER encaminhou os autos à Procuradoria Federal junto à ANTT - PF-ANTT para análise acerca da viabilidade jurídica do aditamento.

2.9. Pelo Parecer n. 00020/2024/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 21933138), de 19 de fevereiro de 2024, a PF-ANTT apresentou manifestação concluindo pela possibilidade de celebração do aditivo ao Contrato de Adesão nº 2/SNTT/MINFRA/2022, nos moldes propostos pela SUFER.

2.10. Em atendimento ao art. 39, § 2º, inciso I, do Regimento Interno da ANTT e em consonância com o art. 4º da Instrução Normativa nº 12/2022, a SUFER emitiu o Relatório à Diretoria nº 89/2024 (SEI 21946721), de 26 de fevereiro de 2024, por meio do qual encaminhou os autos à Diretoria Colegiada propondo o acolhimento da solicitação de aditamento do Contrato de Adesão nº 02/SNTT/MINFRA/2021, para fins de alterar o cronograma de implantação e retificar o traçado da ferrovia outorgada, localizada entre os municípios de Barra de São Francisco/ES e Brasília/DF. Ademais, a SUFER juntou aos autos Minuta de Deliberação (SEI 21946209) e Minuta de Termo Aditivo (SEI 21946306) para que, se assim julgado pela Diretoria, seja aprovada a proposta de aditamento.

2.11. Na mesma data, por meio do Despacho (SEI 21953113), a SUFER remeteu os autos ao Gabinete do Diretor-Geral, declarando que o processo reúne as condições previstas no §1º do art. 39 do Regimento Interno e, por isso, os autos foram remetidos à Secretaria Geral, conforme consta no Despacho (SEI 22005212), para inclusão do processo na pauta de sorteio, o qual foi realizado no dia 28 de fevereiro de 2024 (SEI 22032810), ocasião em que fui designado como diretor-relator.

2.12. São os fatos. Passa-se à análise.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL**Dos requisitos legais**

3.1. A Medida Provisória nº 1.065, de 30 de agosto de 2021, com vigência encerrada em 6 de fevereiro de 2022, instituiu o Programa de Autorizações Ferroviárias. Na mesma data, entrou em vigor a Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021, a qual dispõe sobre a organização do transporte ferroviário, o uso da

infraestrutura ferroviária, os tipos de outorga para a exploração indireta de ferrovias em território nacional, as operações urbanísticas a elas associadas e dá outras providências. A denominada "*Lei das Ferrovias*", mais recente marco legal para o setor ferroviário, manteve a premissa da possibilidade da outorga por autorização.

3.2. A Lei nº 14.273/2021, foi regulamentada pelo Decreto nº 11.245, de 21 de outubro de 2022, o qual estabelece, no âmbito da administração pública federal, a forma de investimento pelo usuário investidor e pelo investidor associado, os procedimentos e os requisitos para a formulação de requerimento e a realização de chamamento público para exploração de ferrovias mediante outorga por autorização, bem como institui o Programa de Desenvolvimento Ferroviário.

3.3. Acerca da possibilidade de alteração de traçado, o Decreto supracitado prevê as hipóteses de ampliação ou retificação. Nesse sentido, o normativo estabelece que o traçado da ferrovia objeto de autorização pode ser retificado, nos seguintes termos:

Art. 20. O traçado da ferrovia objeto de autorização poderá ser retificado, desde que haja compatibilidade locacional.

§ 1º A retificação de que trata o **caput** ficará condicionada à anuência prévia da ANTT.

§ 2º Para fins de avaliação da ANTT, as alterações realizadas dentro dos limites admitidos no contrato de adesão não serão consideradas como atualização de traçado.

3.4. O mesmo Decreto estabelece - de forma apartada - a possibilidade de ampliação da ferrovia outorgada mas, nesse ponto, impôs as seguintes limitações:

Art. 14. Na hipótese de solicitações de ampliação da ferrovia outorgada por autorização, fica dispensada nova autorização quando o total das extensões dos trechos ferroviários adicionais:

I - for igual ou inferior à da ferrovia originalmente autorizada; e

II - não ultrapassar trezentos quilômetros.

§ 1º Para as hipóteses previstas no caput, será formalizado termo aditivo ao contrato de adesão para a ampliação da extensão solicitada, após a verificação, pela ANTT, da compatibilidade locacional da ampliação da extensão solicitada.

§ 2º A ANTT poderá consultar o Ministério da Infraestrutura sobre a compatibilidade entre o objeto do investimento de ampliação e a política pública de transporte ferroviário.

3.5. Ainda, o Contrato de Adesão nº 2/SNTT/MINFRA/2021, celebrado em 9 de dezembro de 2021, prevê em relação à ampliação da extensão e/ou área da Estrada de Ferro o que se segue:

1.4 A ampliação da extensão e/ou área da Estrada de Ferro autorizada fica condicionada à prévia aprovação pelo PODER CONCEDENTE, desde que haja compatibilidade locacional, **mediante celebração de aditivo ao contrato de adesão**.

1.5 No caso de a ampliação da extensão e/ou área da Estrada de Ferro não implicar a necessidade de novo exame de compatibilidade locacional, a aprovação do PODER CONCEDENTE poderá ser dispensada, nos termos de norma específica, ficando a AUTORIZATÁRIA obrigada a comunicar previamente sua intenção quanto à ampliação ao PODER CONCEDENTE, com a apresentação do instrumento jurídico que assegure o direito de uso e fruição do terreno e demais documentos que venham a ser exigidos em ato do PODER CONCEDENTE

(grifou-se)

3.6. Acerca da distinção entre ampliação e retificação, a PF-ANTT, quando consultada, discorreu de forma bastante elucidativa, conforme trecho extraído do Parecer n. 00020/2024/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 21933138):

13. Percebamos que o Decreto diferenciou as suas hipóteses e as tratou de forma distinta: não restringiu a possibilidade de **retificação** de traçado, mas estabeleceu que, ultrapassando determinados quilômetros, a **ampliação** da ferrovia dependeria de nova autorização.

14. A dificuldade que se apresenta, assim, é distinguir a ampliação da retificação. Ampliar a ferrovia necessariamente demandará alteração do seu traçado; a retificação do traçado, por sua vez, não necessariamente importará em aumento de sua quilometragem total. O ideal teria sido que o Decreto ou a mesmo a Resolução da Agência tivessem disposto sobre isso. Contudo, resta-nos tentar conferir a interpretação que, a nosso ver, melhor confere efetividade ao instituto das autorizações e se revela condizente com o seu propósito.

15. Vale lembrar que a lógica segundo a qual foi criado o instituto das autorizações ferroviárias funda-se na ideia de que se alcançaria a expansão da malha ferroviária, modernização e otimização da infraestrutura ferroviária a partir de sua exploração em regime privado, segundo princípios da livre concorrência, da liberdade de preços e da livre iniciativa de empreender.

16. Nesse sentido, a autorizatária é responsável pelos investimentos necessários para criação, expansão e modernização das instalações ferroviárias, por sua conta e risco. E ainda, o valor cobrado pelo compartilhamento da infraestrutura e pelas operações dele decorrentes é objeto de livre negociação entre as partes, assim como lhe é livre a oferta de capacidade de transporte a agente transportador ferroviário.

17. Para tanto, a lei afastou quaisquer restrições ou obstáculos, a ponto de impor que, cumpridas as exigências legais, **nenhuma autorização deve ser negada a nenhum interessado**.

18. É nesse contexto que merece ser lida a lei e, segundo essa premissa, é que, a nosso ver, devem ser enfrentadas as questões que envolvem as autorizações ferroviárias. Sendo assim, parece-nos que, se mantido o par origem e destino, as modificações de traçado devem ser entendidas como "retificação" e nesse sentido, não devem sofrer quaisquer limitações para além, evidentemente, da aferição de sua compatibilidade locacional.

19. Diferentemente, se alterados a origem e/ou destino, haverá de incidir a disciplina do Decreto nº 11.245/2021 que impôs limitações quanto à extensão da ampliação pretendida. Se origem e destino, no novo pedido, não são mais coincidentes, e a extensão originalmente autorizada sofrer uma ampliação da sua extensão, estaremos diante da hipótese disciplinada pelo art. 14 daquele Decreto.

20. Isso significa dizer que, quanto ao pleito destes autos, levando em conta que não haverá alteração de origem e destino em relação ao que foi originalmente autorizado, parece-nos tratar de retificação de traçado, para o qual nem a lei nem o decreto impuseram limitações. E ainda que haja preocupação quanto à ampliação da extensão ferroviária, como decorrência da retificação, vemos que em seu pedido, a autorizatária afirma que a pretendida retificação de traçado implica em um acréscimo de aproximadamente 80 (oitenta) quilômetros além da extensão originalmente autorizada de 1.108 (um mil cento e oito) quilômetros, totalizando um novo percurso com cerca de 1.188 (um mil cento e oitenta e oito) quilômetros, dentro, portanto, dos limites do Decreto.

3.7. Assim, para o caso em tela, levando em conta que não haverá alteração de origem e destino em relação ao que foi originalmente autorizado, há de se tratar o pleito como retificação de traçado.

3.8. Acerca da competência da ANTT para deliberar e realizar aditamentos de Contrato de Adesão decorrentes de retificação de traçado, mesmo para aqueles celebrados sob a égide da Medida Provisória nº 1.065/2021, o Parecer nº 00407/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 14883503), exarado pela Procuradoria Federal junto à ANTT - PF-ANTT, após consulta pela área técnica da SUFER em processo similar, apresentou o seguinte entendimento:

41. Sim. A ANTT é competente para exame e deliberação de pleitos de aditivos aos contratos vigentes, independentemente de quem os tenha firmado. **A competência atual é inteiramente da ANTT para firmar novas outorgas e gerenciar as já existentes**, seja para monitorá-las e fiscalizá-las, seja para extingui-las.

(grifou-se).

3.9. Logo, em que pese o Contrato de Adesão nº 2/SNTT/MINFRA/2021 ter sido celebrado na vigência da Medida Provisória nº 1.065/2021, a qual estabelecia como ente competente o Ministério dos Transportes, com a perda da vigência da MP e a regulamentação da Lei nº 14.273/2021, pelo Decreto nº 11.245/2022, a execução de atos relativos aos Contratos celebrados passou a ser de competência desta ANTT.

3.10. Ressalto que, após julgamento e rejeição pelo Congresso Nacional, foram promulgados e publicados em Diário Oficial da União - DOU em 16 de outubro de 2023, os dispositivos da Lei nº 14.273, de 2021, anteriormente vetados.

3.11. Nesse quesito, o Parecer referencial n. 00008/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 21127437) concluiu, após consulta à PF-ANTT por intermédio da NOTA TÉCNICA SEI nº 7406/2023/COAUF/GEPEF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 19776207), que os novos dispositivos da Lei nº 14.273/2021, objeto dos vetos rejeitados, não interferem ou comprometem os aditamentos aos Contratos de Adesão celebrados que envolvam mera alteração de cronograma de implantação e/ou operação e de retificação e/ou ampliação de traçados.

24. Considerando que a rejeição dos vetos não revogou ou modificou o texto aprovado, limitando-se a acrescentar novas obrigações, aplica-se o seguinte dispositivo:

§ 2º A lei nova, que estabeleça disposições gerais ou especiais a par das já existentes, não revoga nem modifica a lei anterior. ([Decreto-Lei nº 4.657/1942 Art. 2º](#))

25. Desse modo, ainda que modificasse o regime jurídico disciplinador das autorizações, a nova norma não teria o condão de modificar os termos aditivos já firmados, vez que esses constituem-se como atos jurídicos perfeitos, sendo regidos pela redação e requisitos vigentes à época. (**Complemento nosso**)

3.12. Portanto, entendo como superados os aspectos acerca da competência da ANTT para tratar sobre o tema e da aplicação das normas vigentes promulgadas supervenientemente à celebração do contrato, bem como da aplicabilidade de dispositivos da Lei de Ferrovias incluídos pós rejeição de vetos.

Da análise do pedido de retificação de traçado

3.13. Conforme disposto no item 3.3 deste voto, o art. 20 do Decreto nº 11.245/2022, estabelece a possibilidade de retificação de traçado, desde que haja compatibilidade locacional. A retificação em tela, implica em um acréscimo de aproximadamente 80 (oitenta) quilômetros além da extensão originalmente autorizada de 1.108 (um mil cento e oito) quilômetros, totalizando um novo percurso com cerca de 1.188 (um mil cento e oitenta e oito) quilômetros. A retificação prevê, também, a antecipação do ponto final da ferrovia em Brasília (DF). O trecho proposto abrange os seguintes municípios por unidade federativa:

- Espírito Santo (ES): Barra de São Francisco, Água Doce do Norte e Ecoporanga.
- Minas Gerais (MG): Ataléia, Teófilo Otoni, Itambacuri, Franciscópolis, Malacacheta, Setubinha, Minas Novas, Chapada do Norte, José Gonçalves de Minas, Leme do Prado, Berilo, Grão Mogol, Josenópolis, Cristália, Francisco Sá, Montes Claros, Claro dos Poções, Jequitaí, São João da Lagoa, Lagoa dos Patos, Ibiaí, Ponto Chique, Buritizeiro, Santa Fé de Minas, São Romão, Urucuia, Riachinho, Arinos, Buritis, Unai e Cabeceira Grande.
- Distrito Federal (DF): Brasília.

3.14. No pleito apresentado, a Petrocity justificou que a necessidade de retificação do traçado se deu à medida que o projeto da EF-030 avançou em diversas frentes e verificou-se a necessidade de ajustar o traçado a partir de projeto geométrico da via, com lançamento dos raios de curvatura e taludes de corte e aterro, bem como adequação do projeto em relação ao relevo e topografia do terreno percorrido, para atendimento aos requisitos técnicos da Autorizatória e normas técnicas vigentes, além de resolver alguns conflitos identificados com áreas de projetos de assentamento.

3.15. Ademais, acerca da antecipação do ponto final da ferrovia em Brasília (DF), a Autorizatória justificou a alteração tendo em vista que identificou que o novo local possui diversas vantagens ao anteriormente aprovado, por estar, inclusive, localizado às margens do anel rodoviário de Brasília, permitindo a fácil integração modal rododiferroviária. Identificou, ainda, que o relevo e topografia do terreno, também, são mais favoráveis à instalação da ferrovia, nesta nova proposta, que possui, ainda, localização privilegiada para uma conexão mais eficiente com a EF-355, também outorgada à Petrocity Ferrovias por meio do Contrato de Adesão nº 04/SNTT/MINFRA/2022.

3.16. O traçado outorgado e a nova proposta de retificação pela Autorizatória estão representados na Figura 1 a seguir.



Figura 1 - Sobreposição do traçado autorizado e da proposta de retificação de traçado da EF-030_Barra de São Francisco a Brasília.

FONTE: Anexo - Shape e kmz - EF-030 - Barra de São Francisco a Brasília_traçado atualizado (SEI 20522433) ADAPTADO.

3.17. Quando questionada acerca de possíveis alterações nos prazos de implantação do projeto, a empresa declarou a necessidade de ajustes no cronograma constante do Contrato de Adesão nº 2/SNTT/MINFRA/2021 e apresentou um novo cronograma (SEI 21427336). Nessa proposta, previu-se a postergação das etapas de "Licença Prévia - LP", "Licença de Instalação - LI", "Desapropriações" e "Execução das Obras" em relação ao cronograma anteriormente divulgado. No entanto, para as fases de "Estudos e Projetos", "Licença de Operação - LO", "Desapropriações" e "Início das Operações", foram estimadas reduções nas datas-limites. O Quadro abaixo apresenta o cronograma físico, na versão desenvolvida e proposta pela Autorizatória de acordo com o modelo estabelecido no Anexo II da Minuta do Contrato de Adesão aprovada pela Deliberação nº 257, de 1º de setembro de 2022.

Cronograma Físico - Petrocity Ferrovias: EF-030 - I Francisco a Brasília	
NOME DO EMPREENDIMENTO: Estrada de Ferro EF-030	
Descrição	Data limite
Estudos, Licenças e Desapropriações	
Estudos e Projetos	s
Licença Prévia - LP	n
Licença de Instalação - LI	s
Licença de Operação - LO	s
Desapropriações	s
Execução das Obras	j
Início das Operações	o

Fonte: Petrocity Ferrovias Ltda. (SEI 21427336)

3.18. Acerca dos prazos para obtenção de licenças ambientais do empreendimento, a área técnica se manifestou nos seguintes termos:

Nota Técnica SEI nº 492/2024/COAUF/GEPEF/SUFER/DIR/ANTT

5.21. Acerca dos prazos para obtenção de licenças ambientais do empreendimento, o Decreto nº 11.245, de 2022, prevê:

Art. 12. Exceto na hipótese de prorrogação justificada e deferida pela ANTT, serão cassadas as autorizações ferroviárias que não obtiverem, nos seguintes prazos, contados da data da assinatura do contrato de adesão, a licença ambiental:

I - prévia, no prazo de três anos;

II - de instalação, no prazo de cinco anos; e

III - de operação, no prazo de dez anos.

5.22. Considerando a data de celebração do contrato equivalente a 9 de dezembro de 2021, os limites dos prazos estipulados para obtenção de licenças prévia, de instalação e de operação correspondem, respectivamente, a dezembro de 2024, 2026 e 2031, conforme estabelecido pelo Decreto nº 11.245, de 2022.

5.23. Assim, em razão do refinamento do projeto e consequente retificação do traçado, bem como a previsão de acréscimo correspondente a 7,22% na extensão do traçado, e considerando que foram respeitados os limites temporais estabelecidos no citado Decreto, avalia-se como razoável a prorrogação do prazo para a prorrogação do prazo para a obtenção de LP e LI e realização das desapropriações. Julga-se que o novo cronograma é compatível com o novo traçado do empreendimento.

3.19. Portanto, alinho-me à área técnica da SUFER e entendo que os prazos relativos às licenças ambientais, apresentados no cronograma físico supracitado, atendem aos requisitos dispostos no Decreto nº 11.245/2022 e são compatíveis com o novo traçado do empreendimento.

3.20. Extrai-se dos autos que a análise realizada pela área técnica, abraçou, ainda, as características técnicas da ferrovia, no intuito de verificar se atendiam as normas técnicas aplicáveis. No tocante a esses elementos restou comprovada a compatibilidade das especificações técnico-operacionais da EF-030 com o restante da malha ferroviária conexa.

3.21. A Autorizatória apresentou, nos documentos acostados aos autos, informações e justificativas relacionadas ao perfil de cargas, à configuração logística, aos aspectos urbanísticos e às interferências com áreas sensíveis, que foram analisadas e consideradas no posicionamento da área técnica, conforme trecho extraído da Nota Técnica SEI nº 492/2024/COAUF/GEPEF/SUFER/DIR/ANTT:

5.27. No que diz respeito ao perfil de carga, a Petrocity esclarece que o empreendimento será responsável pela movimentação de cargas de terceiros, abrangendo no sentido de exportação rochas ornamentais, produtos siderúrgicos, soja e milho em grãos, e farelo de soja. No sentido de importação, o transporte incluirá fertilizantes, diesel e GNL, todos containerizados. **O perfil de cargas se mostra similar ao inicialmente previsto por ocasião da celebração do contrato, com acréscimo nos tipos de cargas no sentido de importação.**

5.28. Quanto ao detalhamento da configuração logística, a empresa introduziu o conceito de Unidade de Transbordo e Armazenamento de Cargas - UTAC, que compreenderão instalações contendo pátios ferroviários, pátios de armazenamento de carga, equipamentos para transbordo rodoviário e unidades de apoio operacional da Estrada de Ferro. Estas unidades serão distribuídas em seis locais específicos: Barra de São Francisco/ES, Teófilo Otoni/MG, Grão Mogol/MG, Montes Claros/MG, Unai/MG e Brasília/DF. **Comparando-se com as instalações inicialmente previstas no contrato celebrado, observa-se que não houve alteração na configuração logística do projeto, mantendo-se as localidades dessas unidades.**

5.29. No que diz respeito aos aspectos urbanísticos relevantes, segundo informado, **o traçado foi projetado para contornar áreas urbanas densamente povoadas.** Em alguns pontos, há cruzamentos com a malha viária, para os quais se pretende solucionar o conflito mediante a implementação de passagens superiores, viadutos e passagens em níveis sinalizadas.

5.30. No que concerne ao requisito mínimo de interferências com áreas sensíveis, a Petrocity apresentou o mapa do novo traçado, sobrepondo-o às áreas de preservação ambiental, assentamentos federais, reservas indígenas e quilombos ("*Traçado proposto e áreas sensíveis.pdf*" - SEI nº 20522433). Essas soluções resultaram em duas alterações no traçado, como ilustrado nas figuras abaixo. Vale ressaltar que o traçado em cor azul representa a versão mais recente, apresentada pela empresa no Ofício nº 23/2023 (SEI nº 20378983), datado de 21 de novembro, enquanto o traçado em cor branca corresponde à versão anexada no Ofício nº 14/2023 (SEI nº 18427888), de 23 de agosto de 2023.

...

5.31. **Conforme declarado, o referido traçado foi elaborado de modo a evitar tais áreas**, resultando apenas em interferências com Projetos de Assentamento nos municípios de Arinos/MG e Unai/MG. Como mitigação, a Petrocity esclareceu que as negociações para desapropriação serão conduzidas em conjunto com o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA). **Relativamente a esse quesito, esclarece-se que cabe à Autorizatória obtenção de licenças e dos acessos a áreas necessárias à implantação do projeto, bem como a realização das desapropriações. Embora a previsão de interferências com projetos de assentamento implique dificuldades adicionais ao empreendimento, tais riscos são suportados pela Autorizatória e não caracterizam, salvo melhor juízo, impedimento à celebração do aditivo.**

(grifou-se)

3.22. Nesse sentido, entendo que a retificação proposta não representa grandes alterações em relação ao perfil de cargas e às configurações logísticas previstas para o traçado originalmente outorgado. Ressalto, porém, a importância das soluções previstas para mitigar possíveis conflitos em áreas urbanas que possam ser impactadas pela ferrovia. Porém, de acordo com a Petrocity, essas soluções já estão previstas no projeto e preveem a implementação de passagens superiores, viadutos e passagens em níveis sinalizadas.

3.23. Outro ponto que merece destaque é a interferência com áreas sensíveis. Como se vê no texto acima, embora a Petrocity tenha conseguido contornar duas situações, resta ainda interferências com Projetos de Assentamento nos municípios de Arinos/MG e Unai/MG. Porém, conforme exposto pela Autorizatória, as negociações para desapropriação serão conduzidas em conjunto com o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), que poderão ajudar na mitigação de possíveis conflitos. Além disso, não é demais esclarecer que cabe à Petrocity Ferrovias Ltda. a obtenção de licenças e dos acessos a áreas necessárias à implantação do projeto, bem como a realização das desapropriações. Nesse sentido, tendo em vista que tais riscos são suportados pela Autorizatória entendo que estes não representam impedimento à celebração do aditivo.

3.24. Por fim, quanto à análise de compatibilidade locacional, para atendimento ao disposto no art. 20 do Decreto nº 11.245/2022, supracitado, a SUFER verificou a situação geométrica do traçado da infraestrutura ferroviária requerida e a existência de outras infraestruturas implantadas ou outorgadas no eixo da ferrovia retificada e identificou, na área de abrangência do trecho requerido, a previsão de interceptação do traçado retificado com a Malha Centro-Leste, concedida à Ferrovia Centro-Atlântica S.A. - FCA. Verificou, também, que a nova ferrovia prevê conexão com a EF-355 e EF-456, outorgadas por autorização ferroviária à empresa Petrocity Ferrovias Ltda. via celebração do [Contrato de Adesão nº 4/SNTT/MINFRA/2022](#) e do [Contrato de Adesão nº 21/SNTT/MINFRA/2021](#), respectivamente. Entretanto, tais ligações não caracterizam, por si, incompatibilidade locacional, tendo em vista que a Resolução ANTT

nº 5.987, de 1º de setembro de 2022, conceitua viabilidade locacional ou compatibilidade locacional como a "possibilidade técnica de implantação geométrica da infraestrutura ferroviária requerida por meio de autorização considerando a distância entre o eixo do seu traçado diretriz e as demais infraestruturas ferroviárias implantadas ou outorgadas, bem como eventuais cruzamentos entre essas ferrovias".

3.25. Por fim, quanto à compatibilidade locacional, a área técnica concluiu a análise, nos seguintes termos:

Nota Técnica SEI nº 492/2024/COAUF/GEPEF/SUFER/DIR/ANTT

5.38. Diante do exposto, essa área técnica entende, tomando como base referencial a localização geométrica e geográfica da retificação do traçado proposto (trecho entre Barra de São Francisco/ES e Brasília/DF), e das ferrovias implantadas (FCA) ou em implantação na região (EF-340), não haver conflito entre o traçado e as demais infraestruturas implantadas ou outorgadas e, desse modo, conclui-se por existir a viabilidade locacional do requerimento, nos termos do art. 20 do Decreto nº 11.245, de 2022.

3.26. Nesse sentido, diante das verificações realizadas, entendo que o traçado ora proposto atende aos requisitos de compatibilidade locacional, tendo em vista que não se identificou conflito com as demais infraestruturas implantadas ou outorgadas.

3.27. Por fim, a área técnica concluiu, conforme disposto nas Considerações Finais da Nota Técnica nº 492/2024/COAUF/GEPEF/SUFER/DIR/ANTT, pela adequabilidade da proposta de retificação do traçado outorgado, nos termos dos normativos vigentes, e submeteu os autos à PF-ANTT para consulta acerca da viabilidade jurídica do aditamento.

3.28. A Procuradoria Federal junto à ANTT, por sua vez, exarou o Parecer n. 00020/2024/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 21933138), aprovado pelo Despacho n. 03526/2024/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 21933149), no qual conclui pela possibilidade de celebração do aditivo ao Contrato de Adesão nº 2/SNTT/MINFRA/2022, nos moldes propostos pela SUFER.

3. CONCLUSÃO

30. Diante do exposto, compartilhando do entendimento da SUFER, concluímos pela possibilidade de celebração do aditivo ao Contrato de Adesão nº 2/SNTT/MINFRA/2022, nos moldes propostos pela SUFER.

3.29. Diante de todo o exposto, considerando a análise efetuada pela SUFER, registrada na Nota Técnica SEI nº 492/2024/COAUF/GEPEF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 21447878) e ratificada no Relatório à Diretoria nº 89/2024 (SEI 21946721), bem como a manifestação da Procuradoria Federal junto à ANTT - PF-ANTT, através do Parecer n. 00020/2024/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 21933138), proponho à Diretoria Colegiada deliberar pela celebração do aditivo ao Contrato de Adesão nº 02/SNTT/MINFRA/2021, celebrado entre a União e a Petrocity Ferrovias Ltda., em decorrência do novo petição realizado pela Autorizatória.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Pelo exposto, VOTO no sentido de que a Diretoria Colegiada da ANTT delibere pela aprovação da celebração do 1º Termo Aditivo ao Contrato de Adesão nº 02/SNTT/MINFRA/2021 firmado com a Petrocity Ferrovias Ltda., para alterar o cronograma de implantação e retificar o traçado da estrada de ferro outorgada entre os municípios de Barra de São Francisco/ES e Brasília/DF, nos termos da Minuta de Deliberação (SEI 22309380) e na Minuta de Termo Aditivo 9SEI) acostadas aos autos.

Brasília, 18 de março de 2024.

(assinado eletronicamente)

Lucas Asfor Rocha Lima
Diretor



Documento assinado eletronicamente por **LUCAS ASFOR ROCHA LIMA**, Diretor, em 18/03/2024, às 13:04, 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 **22230166** e o código CRC **48565280**.