



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DLA

**RELATORIA:** DLA**TERMO:** VOTO À DIRETORIA COLEGIADA**NÚMERO:** 48/2024**OBJETO:** Aditamento ao Contrato de Adesão nº Contrato de Adesão nº 21/SNTT/MINFRA/2021, referente à autorização à Petrocity Ferrovias Ltda.**ORIGEM:** SUFER**PROCESSO (S):** 50500.027421/2022-39**PROPOSIÇÃO PRG:** PARECER nº 00080/2024/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 23722091)**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 21/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 21/SNTT/MINFRA/2021, em razão da retificação do traçado da ferrovia localizada entre os municípios de Ipatinga/MG e São Mateus/ES, com extensão originalmente autorizada de 410 (quatrocentos e dez) quilômetros.

1.2. Importa mencionar que, no processo de autorização, foi definida a divisão do seguimento ferroviário em dois trechos:

- a) EF-030 - Trecho 01: São Mateus/ES - Barra de São Francisco/ES: com aproximadamente 167 (cento e sessenta e sete) quilômetros de extensão, pois foi considerada continuidade da ferrovia radial EF-030, de Brasília/DF a Barra de São Francisco/ES, esta outorgada à empresa Petrocity pelo [Contrato de Adesão nº 2/SNTT/MINFRA/2021](#); e
- b) EF-456: Barra de São Francisco/ES - Ipatinga/MG: ferrovia de ligação entre a EF-262 (Estrada de Ferro Vitória a Minas, concedida à Vale S.A) e a EF-030, com aproximadamente 243 (duzentos e quarenta e três) quilômetros de extensão.

**2. DOS FATOS**

2.1. O objeto do presente voto tem origem com o Ofício nº 03/2023 (SEI 17770950), de 12 de julho de 2023, da empresa Petrocity Ferrovias Ltda., pelo qual a empresa supracitada requer a aprovação dos ajustes realizados no traçado da estrada de ferro, referente à outorga por autorização da ferrovia localizada entre os municípios de Ipatinga/MG e São Mateus/ES, objeto do [Contrato de Adesão nº 21/SNTT/MINFRA/2021](#).

2.2. O referido Contrato de Adesão foi celebrado entre a União, por intermédio do Ministério dos Transportes, e a empresa Petrocity Ferrovias Ltda., com a interveniência da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, em 30 de dezembro de 2021, sob a vigência da Medida Provisória nº 1.065, de 30 de agosto de 2021, no âmbito do Processo SEI MT nº 50000.024388/2021-45.

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-ANTT nº 50500.027421/2022-39 para acompanhamento da implantação do empreendimento.

2.4. Pois bem, posteriormente à celebração do Contrato de Adesão nº 21/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 Gerência de Projetos Ferroviários, vinculada à Superintendência de Transporte Ferroviário da ANTT - GEPEF/SUFER, constatou, em análise preliminar do pleito, a necessidade de complementação da instrução processual por intermédio da inclusão de informações e elementos adicionais, conforme descrito no Ofício nº 23899/2023/COAUF/SUFER/DIR-ANTT (SEI 17926985), remetido à Autorizatória em 26 de julho de 2023.

2.6. Em atendimento à solicitação da GEPEF/SUFER, a Petrocity Ferrovias Ltda. enviou o Ofício nº 16/2023 (SEI 18429236) com link para acesso aos anexos que contem os documentos e informações solicitadas, visando à adequada instrução do processo de retificação do traçado proposto. O Anexo (SEI 17439392) foi apensado aos autos pela área técnica.

2.7. Por meio da Nota Técnica nº 7268/2023/COAUF/GEPEF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 19670439), a Coordenação de Autorizações Ferroviárias- COAUF, subordinada à GEPEF, registrou que, após análise dos documentos enviados pela Autorizatória mencionados no parágrafo anterior, a documentação não atende aos elementos mínimos necessários à caracterização da modificação, bem como à apreciação pela Agência.

2.8. Ato contínuo, a Petrocity Ferrovias foi notificada, por meio do Ofício nº 34565/2023/COAUF/GEPEF/SUFER/DIR-ANTT (SEI 19674021), de 24 de outubro de 2023, a apresentar os documentos e estudos técnicos apontados na Nota Técnica supracitada.

2.9. Em resposta ao Ofício ANTT, após pedidos consentidos de prorrogação de prazo (50500.360322/2023-47 e 50500.386484/2023-13), a Autorizatória enviou, em 15 de janeiro de 2024, o Ofício nº 03/2024 (SEI 21387178) e Anexos (SEI 21855207, 21901524, 21901567, 21901669 e 21901731), com documentos e informações visando à adequada instrução do processo de retificação do traçado proposto. No dia seguinte, a empresa encaminhou à ANTT o Ofício nº 10/2024 (SEI 21427462), para fins de substituição do cronograma anexado aos documentos anteriores, retificando-o.

2.10. 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 nº 1493/2024/COAUF/GEPEF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 21954191), de 15 de maio de 2024.

2.11. Na mesma data, os autos foram encaminhados à Procuradoria Federal junto à ANTT - PF-ANTT para análise acerca da viabilidade jurídica do aditamento.

2.12. Pelo Parecer n. 00080/2024/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 23722091), de 24 de maio de 2024, a PF-ANTT apresentou manifestação concluindo pela possibilidade de celebração do aditivo ao Contrato de Adesão nº 21/SNTT/MINFRA/2021, nos moldes propostos pela SUFER.

2.13. 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 336/2024 (SEI 23753584), de 11 de junho de 2024, por meio do qual encaminhou os autos à Diretoria Colegiada propondo o acolhimento da solicitação de aditamento do Contrato de Adesão nº 21/SNTT/MINFRA/2021, para fins de retificar o traçado e alterar o cronograma de implantação da ferrovia outorgada, localizada entre os municípios de Ipatinga/MG e São Mateus/ES. Ademais, a SUFER juntou aos autos Minuta de Deliberação (SEI 23752993), Minuta de Termo Aditivo (SEI 23753004) e Minuta de Extrato de Contrato de Adesão (SEI 23753034) para que, se assim julgado pela Diretoria, seja aprovada a proposta de aditamento.

2.14. Na mesma data, por meio de Despacho (SEI 23756336), 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 23955755), para inclusão do processo na pauta de sorteio, o qual foi realizado no dia 12 de junho de 2024 (SEI 23970166), ocasião em que fui designado como diretor-relator.

2.15. 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. Ainda, o Contrato de Adesão nº 21/SNTT/MINFRA/2021, celebrado em 3 de janeiro de 2022, 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)

#### Da competência da ANTT

3.5. 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).

3.6. Logo, em que pese o Contrato de Adesão nº 21/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.

3.7. 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, parte dos dispositivos da Lei nº 14.273/2021, anteriormente vetados.

3.8. 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 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)**

3.9. 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

3.10. 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 21,3 (vinte e um vírgula três) quilômetros da extensão originalmente autorizada de 410 (quatrocentos e dez) quilômetros, totalizando um novo percurso com cerca de 431,3 (quatrocentos e trinta e um vírgula três) quilômetros. Este trecho abrange os seguintes municípios por unidade federativa:

##### Estrada de Ferro EF-030 - Trecho 1

- Espírito Santo (ES): São Mateus, Jaguaré, Nova Venécia e Barra de São Francisco.

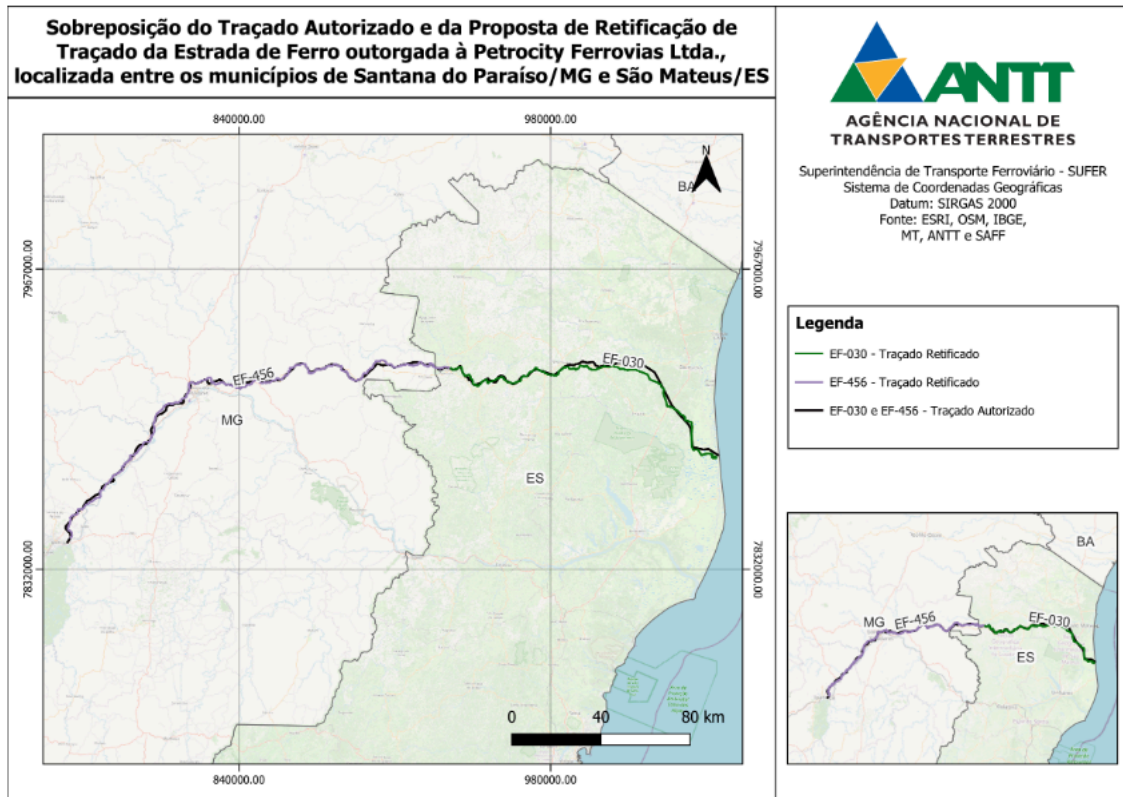
##### Estrada de Ferro EF-456

- Espírito Santo (ES): Barra de São Francisco.
- Minas Gerais (MG): Mantena, São João do Manteninha, Central de Minas, Divino das Laranjeiras, Galiléia, Governador Valadares, Periquito, Naque, Belo Oriente e Santana do Paraíso.

3.11. Conforme justificado pela Petrocity, após a realização de estudos complementares com o propósito de elaboração do anteprojeto e projeto básico de engenharia, em conjunto aos avanços nas avaliações fundiárias realizadas no terreno que será percorrido pela ferrovia, foi verificada a necessidade de ajustes ao traçado já autorizado. Ademais, foi elucidado que os ajustes propostos têm como finalidade a melhoria e refinamento de dados técnicos, por meio de lançamento de curvas horizontais e ajustes topográficos, considerando o lançamento de curvas verticais e definições de inclinação da via permanente. Além disso, a retificação do traçado foi elaborada com o intuito de evitar interferências com áreas sensíveis, de modo a reduzir os impactos desses empreendimentos do ponto de vista socioambiental.

3.12. Em relação à realocação do ponto final da linha ferroviária em Ipatinga/MG para o município de Santana do Paraíso/MG, próximo à divisa com Ipatinga/MG, a Petrocity justificou que tal alteração foi necessária porque o local anterior apresentava desvantagens devido à topografia da região, afetando áreas urbanas na divisa dos dois municípios mencionados.

3.13. 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 e da EF-456.

FONTE: Anexo - Traçado atualizado\_Shp (SEI nº 21901669) ADAPTADO.

3.14. 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 21/SNTT/MINFRA/2021 e apresentou um novo cronograma (SEI 21427462). Nessa proposta, previu-se a postergação das etapas de "Licença Prévia - LP", "Licença de Instalação - LI" e "Desapropriações", em relação ao cronograma anteriormente divulgado. No entanto, para as fases de "Estudos e Projetos", "Licença de Operação - LO", "Execução das Obras" 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.

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

Fonte: Petrocity Ferrovias Ltda. (SEI 21427462)

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

**Nota Técnica SEI nº 1493/2024/COAUF/GEPEF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 21954191)**

5.20. 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.

5.21. Considerando a data de celebração do contrato equivalente a 3 de janeiro de 2022, os limites dos prazos estipulados para obtenção de licenças prévia, de instalação e de operação correspondem, respectivamente, a janeiro de 2025, 2027 e 2032, conforme estabelecido pelo Decreto nº 11.245, de 2022.

5.22. Assim, em decorrência do refinamento do projeto que resultou, segundo conclusão da Autorizatória, na necessidade de retificação do traçado, e considerando que foram respeitados os limites temporais estabelecidos no citado Decreto, avalia-se como razoável a prorrogação do prazo para a obtenção de LP e LI e realização

das desapropriações. Assim, julga-se que o cronograma submetido à apreciação é compatível com o novo traçado do empreendimento.

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.

3.16. 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, trecho 1, e da EF-456 com o restante da malha ferroviária conexa.

3.17. 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 1493/2024/COAUF/GEPEF/SUFER/DIR/ANTT:

5.26. 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, celulose, madeira em toras, café e carga geral conteneurizada. No sentido de importação, o transporte incluirá óleo diesel e carga geral conteneurizada. 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.

5.27. 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 rodoferroviário e unidades de apoio operacional e administrativo da Estrada de Ferro. Estas unidades serão distribuídas em quatro locais específicos: São Mateus/ES, Barra de São Francisco/ES, Governador Valadares/MG e Santana do Paraíso/MG. 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, exceto pelo município de Santana do Paraíso, cuja alteração da localidade final da estrada de ferro EF-456 foi explanada no item 5.15 desta Nota Técnica.

5.28. No que diz respeito aos aspectos urbanísticos relevantes, segundo informado, o traçado foi projetado sem interferências em áreas urbanas e, por isso, as áreas povoadas identificadas foram contornadas pelos traçados da ferrovia. Em alguns pontos, há cruzamentos com a malha viária existente, para os quais se pretende solucionar o conflito mediante a implementação de passagens em níveis sinalizadas, a depender das características específicas de cada local e do volume de tráfego. No que concerne ao requisito mínimo de interferências com áreas sensíveis, a Petrocity ressalta que:

Nesse sentido, os traçados ajustados foram elaborados com o intuito claro de evitar interferências com essas áreas sensíveis, de maneira a reduzir os impactos desses empreendimentos do ponto de vista socioambiental, permitindo um futuro processo de licenciamento ambiental e instalação das ferrovias mais seguro, célere e ambientalmente sustentável. É importante destacar que este pedido de retificação dos traçados ocorreu pelo refinamento técnico dos projetos das estradas de ferro, com o necessário cuidado técnico e socioambiental com as áreas sensíveis em relação aos traçados originais outorgados.

3.18. Portanto, 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 de soluções para mitigar possíveis conflitos em áreas urbanas que possam ser impactadas pela ferrovia. Conforme informado pela Petrocity, há previsão de implementação de passagens em níveis sinalizadas quando as características específicas do local e o volume de tráfego assim exigirem.

3.19. Outro ponto que merece destaque é a interferência com áreas sensíveis. Porém, conforme declarado, os traçados ajustados foram elaborados no intuito de evitar interferências com essas áreas sensíveis, de maneira a reduzir os impactos desses empreendimentos do ponto de vista socioambiental, permitindo um futuro processo de licenciamento ambiental e instalação das ferrovias mais seguro, célere e ambientalmente sustentável. Relativamente a esse quesito, não é demais destacar que cabe à Autorizatória obtenção de licenças e dos acessos a áreas necessárias à implantação do projeto, bem como a realização das desapropriações.

#### Da compatibilidade Locacional

3.20. Quanto à compatibilidade locacional, após verificar a situação geométrica do traçado da infraestrutura ferroviária requerida e a existência de outras infraestruturas implantadas ou outorgadas no eixo da ferrovia retificada, a área técnica concluiu a análise, nos seguintes termos:

##### Nota Técnica SEI nº 1493/2024/COAUF/GEPEF/SUFER/DIR/ANTT

5.40. Diante do exposto, essa área técnica entende, tomando como base referencial a localização geométrica e geográfica da retificação do traçado proposto (trecho entre Santana do Paraíso/MG e São Mateus/ES), e da ferrovia implantada (EFVM), 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.o/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.

3.21. 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.

3.22. Por fim, a área técnica concluiu, conforme disposto nas Considerações Finais da Nota Técnica nº 1493/2024/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.

3.23. A Procuradoria Federal junto à ANTT, por sua vez, exarou o Parecer n. 00080/2024/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 23722091), aprovado pelo Despacho n. 07372/2024/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 23722136), no qual conclui pela possibilidade de celebração do aditivo ao Contrato de Adesão nº 21/SNTT/MINFRA/2021, nos moldes propostos pela SUFER.

#### 3. CONCLUSÃO

34.. Diante do exposto, compartilhando do entendimento da SUFER, concluímos pela possibilidade de celebração do aditivo ao Contrato de Adesão nº 21/SNTT/MINFRA/2021, nos moldes propostos pela SUFER.

3.24. Diante de todo o exposto, considerando a análise efetuada pela SUFER, registrada na Nota Técnica SEI nº 1493/2024/COAUF/GEPEF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 21954191) e ratificada no Relatório à Diretoria nº 336/2024 (SEI 23753584), bem como a manifestação da Procuradoria Federal junto à ANTT - PF-ANTT, através do Parecer n. 00080/2024/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 23722091), proponho à Diretoria Colegiada deliberar pela celebração do aditivo ao Contrato de Adesão nº 21/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 21/SNTT/MINFRA/2021 firmado com a Petrocity Ferrovias Ltda., para retificar o traçado e alterar o cronograma de implantação da estrada de ferro outorgada entre os municípios de Ipatinga/MG e São Mateus/ES., nos termos da Minuta de Deliberação (SEI 24070191) e na Minuta de Termo Aditivo (SEI 24070282) acostadas aos autos.

Brasília, 24 de junho de 2024.

(assinado eletronicamente)

Lucas Asfor Rocha Lima

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **LUCAS ASFOR ROCHA LIMA**, Diretor, em 24/06/2024, às 12:03, 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](http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **23991298** e o código CRC **848CE661**.

Referência: Processo nº 50500.027421/2022-39

SEI nº 23991298

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

CEP 70200-003 Brasília/DF - [www.antt.gov.br](http://www.antt.gov.br)