



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DLA

RELATORIA: DLA

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 69/2024

OBJETO: Aditamento ao Contrato de Adesão nº 4/2023/ANTT, referente à autorização à empresa Porto Caravelas MTC Construção e Administração S.A.

ORIGEM: SUFER

PROCESSO (S): 50500.030708/2022-46

PROPOSIÇÃO PRG: NOTA JURÍDICA n. 00503/2024/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 24650408)

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

EMENTA

SUFER. PROPOSTA DE ADITAMENTO AO CONTRATO DE ADESÃO Nº 04/2023/ANTT, CELEBRADO ENTRE A UNIÃO, POR INTERMÉDIO DA ANTT, E A EMPRESA PORTO CARAVELAS MTC CONSTRUÇÃO E ADMINISTRAÇÃO S.A., EM RAZÃO DA AMPLIAÇÃO DO TRAÇADO RELATIVO À OUTORGA DA EF-340. FERROVIA LOCALIZADA ENTRE OS MUNICÍPIOS DE CARAVELAS/BA E ARAÇUAÍ/MG, COM RAMAIS ATÉ TEIXEIRA DE FREITAS/BA E MUCURI/BA. AUTORIZAÇÃO FERROVIÁRIA. LEI Nº 14.273/2021. DECRETO Nº 11.245/2022. RESOLUÇÃO ANTT Nº 5.987/2022. PELA CELEBRAÇÃO DO ADITIVO CONTRATUAL E ALTERAÇÃO DA RAZÃO SOCIAL DA AUTORIZATÁRIA.

1. DO OBJETO

1.1. Trata-se de requerimento da empresa Porto Caravelas MTC Construção e Administração S.A. para fins de aditamento ao Contrato de Adesão nº 4/2023/ANTT, em razão da ampliação do traçado relativo à outorga da EF-340, ferrovia localizada entre os municípios de Caravelas/BA e Araçuaí/MG, com ramais até Teixeira de Freitas/BA e Mucuri/BA.

2. DOS FATOS

2.1. O objeto do presente voto tem origem com a solicitação de aditivo contratual (SEI 20544959), protocolada em 29 de novembro de 2023, na qual a empresa Porto Caravelas MTC Construção e Administração S.A. requereu a ampliação da estrada de ferro matéria do [Contrato de Adesão nº 4/2023/ANTT](#), celebrado entre a Autorizatória e a União, por intermédio da ANTT. A empresa protocolou, ainda, com fundamento no artigo 5º da Resolução ANTT nº 5987, de 1º de setembro de 2022, documentação relativa à manifestação de interesse "*na obtenção de termo aditivo ao Contrato de Adesão nº4/2023/ANTT, conforme a sua cláusula 1.2, para autorização da Estrada de Ferro Bahia-Minas*".

2.2. O referido Contrato de Adesão foi celebrado no dia 7 de março de 2023 e tem por objeto a construção e exploração indireta do serviço de transporte ferroviário na Estrada de Ferro EF-340, localizada entre os municípios de Caravelas/BA e Araçuaí/MG, com ramal até Mucuri/BA (EF-A22) e Teixeira de Freitas/BA (EF-A23), com extensão estimada de 491 (quatrocentos e noventa e um) quilômetros, com vigência de 98 (noventa e oito) anos.

2.3. Em análise preliminar do pleito, a Coordenação de Autorizações Ferroviárias, subordinada à Gerência de Projetos Ferroviários da Superintendência de Transporte Ferroviário da ANTT - COAUF/GEPEF/SUFER, constatou que, para fins de prosseguimento do requerimento, fazia-se necessário revisar o cronograma apresentado pela Autorizatória, tendo em vista que o prazo relativo ao licenciamento ambiental extrapolava os limites estabelecidos na cláusula 13.3 do Contrato de Adesão. Assim, foi expedido o Ofício nº 42878/2023/COAUF/GEPEF/SUFER/DIR-ANTT (SEI 21105322), de 27 de dezembro de 2023, notificando a Porto Caravelas MTC Construção e Administração S.A. a apresentar manifestação no prazo de 30 (trinta) dias.

2.4. Em resposta ao Ofício supracitado, no dia 3 de janeiro de 2024, foi protocolada na ANTT a Carta S/N - 2024 (SEI 21196649), em que a Autorizatória manteve o pedido inicial, sem que fosse apresentada alteração ao cronograma, persistindo a extrapolação dos limites estabelecidos na cláusula 13.3 do Contrato de Adesão. Ademais, no dia 2 de fevereiro de 2024, a mesma correspondência foi reenviada à ANTT, conforme protocolo SEI 21722099, sem qualquer alteração no teor já enviado.

2.5. Assim, por meio do Ofício nº 8741/2024/COAUF/GEPEF/SUFER/DIR-ANTT (SEI 22299061), de 19 de março de 2024, a GEPEF/SUFER reiterou a a necessidade de revisão das datas apresentadas no novo cronograma, em obediência aos prazos máximos previstos no Contrato de Adesão celebrado, bem como notificou, mais uma vez, a Porto Caravelas MTC Construção e Administração S.A. a apresentar manifestação no prazo de 30 (trinta) dias.

2.6. Em resposta, a Autorizatória encaminhou à ANTT o Ofício 005-2024 (SEI 22420320), datado de 21 de março de 2024, no qual apresenta proposta de novo cronograma. Ocorre que, novamente, a área técnica constatou que a proposta de cronograma apresentada não atendia à forma e ao conteúdo definidos pela Deliberação ANTT nº 257, de 1º de setembro de 2022.

2.7. Nessa toada, mais uma vez a Autorizatória foi notificada afim de adequar o cronograma aos normativos vigentes, de forma a viabilizar o prosseguimento da análise do pleito em tela. Para tanto, foi encaminhado o Ofício nº 12528/2024/COAUF/GEPEF/SUFER/DIR-ANTT (SEI 23035608), de 26 de abril de 2024, prontamente respondido por meio do Ofício 006-2024 (SEI 23279731), no dia 3 de maio de 2024.

2.8. Conforme consta dos autos, após tratativas realizadas por meio de reunião, realizada em 20 de junho de 2024, entre a ANTT e a Porto Caravelas MTC Construção e Administração S.A, foi protocolado na ANTT o Ofício 007-2024 (SEI 24183633), de 21 de junho de 2024, no qual a Autorizatória apresenta a adequação do cronograma da estrada de ferro autorizada com a ampliação pretendida, de modo que a conclusão das obras venha a ocorrer anteriormente à Licença de Operação, respeitando o prazo máximo previsto no Contrato de Adesão celebrado.

2.9. Tomando por base a legislação vigente acerca do tema, incluindo o Contrato de Adesão celebrado, a área técnica verificou a viabilidade da ampliação do traçado por meio da celebração do aditivo contratual, nos termos requeridos, visando ao acréscimo da extensão da ferrovia EF-340, localizada entre os municípios de Caravelas/BA e Araçuaí/MG, com ramais até Mucuri/BA (EF-A22) e Teixeira de Freitas/BA (EF-A23), de aproximadamente 184 (cento e oitenta e quatro) quilômetros até o município de Rio Pardo de Minas/MG. A análise resultou na Nota Técnica nº 4959/2024/COAUF/GEPEF/SUFER/DIR-ANTT (SEI 24239873), de 6 de julho de 2024.

2.10. Ato contínuo, em 10 de julho de 2024, os autos foram encaminhados à Procuradoria Federal junto à ANTT - PF-ANTT para análise acerca da viabilidade jurídica do aditamento.

2.11. Pela Nota Jurídica n. 00503/2024/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 24650408), de 11 de julho de 2024, a PF-ANTT apresentou manifestação na qual informa que não há dúvida jurídica a ser esclarecida. E mais, desde que atendidas as condições dispostas no Parecer Referencial n. 00008/2023/PF-ANTT/PGF/AGU, não há necessidade de nova consulta em situações semelhantes. Por fim, conclui pela viabilidade jurídica de celebração do aditivo ao Contrato de Adesão nº 4/2023/ANTT, nos moldes propostos pela SUFER.

2.12. 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 477/2024 (SEI 24717041), 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 4/2023/ANTT, para fins de ampliar o traçado e alterar o cronograma de implantação da ferrovia outorgada localizada entre os municípios de Caravelas/BA e Araçuaí/MG, bem como alterar a razão social da Autorizatória, nos termos da Lei nº 14.273, de 2021, e do Decreto nº 11.245, de 2022. Ademais, a SUFER juntou aos autos Minuta de Deliberação (SEI 24711026), Minuta de Termo Aditivo (SEI 24711730) e Minuta de Extrato de Contrato de Adesão (SEI 24713664) para que, se assim julgado pela Diretoria, seja aprovada a proposta de aditamento.

2.13. Na mesma data, por meio de Despacho (SEI 24718096), 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 24752335), para inclusão do processo na pauta de sorteio, o qual foi realizado no dia 18 de julho de 2024 (SEI 24776432), ocasião em que fui designado como diretor-relator.

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

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

Dos requisitos legais

3.1. Conforme estabelecido pela [Constituição Federal de 1988](#):

Art. 21. Compete à União:

(...)

XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:

(...)

d) os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território;

3.2. Da [Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#), que dispõe entre outros temas, das atribuições da ANTT, extraí-se:

Art. 12. Constituem diretrizes gerais do gerenciamento da infraestrutura e da operação dos transportes aquaviário e terrestre:

I - descentralizar as ações, sempre que possível, promovendo sua transferência a outras entidades públicas, mediante convênios de delegação, ou a empresas públicas ou privadas, mediante outorgas de autorização, concessão ou permissão, conforme dispõe o [inciso XII do art. 21 da Constituição Federal](#);

(...)

Art. 25. Cabe à ANTT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Ferroviário:

(...)

I - publicar os editais, julgar as licitações e as seleções e celebrar os contratos para exploração indireta de ferrovias, permitida sua vinculação com contratos de arrendamento de ativos ou concessão de uso;

3.3. 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.

3.4. A mesma Lei apresenta, ainda, os princípios e diretrizes que a política setorial, a construção, a operação, a exploração, a regulação e a fiscalização das ferrovias em território nacional devem seguir:

Art. 4º A política setorial, a construção, a operação, a exploração, a regulação e a fiscalização das ferrovias em território nacional devem seguir os seguintes princípios:

I - proteção e respeito aos direitos dos usuários;

II - preservação do meio ambiente;

III - redução dos custos logísticos;

IV - aumento da oferta de mobilidade e de logística;

V - integração da infraestrutura ferroviária;

VI - compatibilidade de padrões técnicos;

VII - eficiência administrativa;

VIII - distribuição de rotas de determinada malha ferroviária entre distintas operadoras ferroviárias, de modo a impedir a concentração de origens ou destinos;

IX - defesa da concorrência;

X - regulação equilibrada.

Parágrafo único. Além dos princípios relacionados no caput deste artigo, aplicam-se ao transporte ferroviário associado à exploração da infraestrutura ferroviária em regime privado os princípios da livre concorrência, da liberdade de preços e da livre iniciativa de empreender.

Art. 5º A exploração econômica de ferrovias deve seguir as seguintes diretrizes:

I - promoção de desenvolvimento econômico e social por meio da ampliação da logística e da mobilidade ferroviárias;

II - expansão da malha ferroviária, modernização e atualização dos sistemas e otimização da infraestrutura ferroviária;

III - adoção e difusão das melhores práticas do setor ferroviário e garantia da qualidade dos serviços e da efetividade dos direitos dos usuários;

IV - estímulo à modernização e ao aprimoramento da gestão da infraestrutura ferroviária, à valorização e à qualificação da mão de obra ferroviária e à eficiência nas atividades prestadas;

V - promoção da segurança do trânsito ferroviário em áreas urbanas e rurais;

VI - estímulo ao investimento em infraestrutura, à integração de malhas ferroviárias e à eficiência dos serviços;

VII - estímulo à ampliação do mercado ferroviário na matriz de transporte de cargas e de passageiros;

VIII - estímulo à concorrência intermodal e intramodal como inibidor de preços abusivos e de práticas não competitivas;

IX - estímulo à autorregulação fiscalizada, regulada e supervisionada pelo poder público;

X - incentivo ao uso racional do espaço urbano, à mobilidade eficiente e à qualidade de vida nas cidades.

3.5. Quanto à competência para examinar os requerimentos de autorização e deliberar sobre a outorga para a prestação de serviço de transporte ferroviário de cargas ou de passageiros, a Lei das Ferrovias atribuiu ao Regulador Ferroviário essa função:

Art. 25. O interessado em obter a autorização para a exploração de novas ferrovias, novos pátios e demais instalações acessórias pode requerê-la diretamente ao **regulador ferroviário**, a qualquer tempo, na forma da regulamentação.

(...)

§ 3º Conhecido o requerimento de autorização de que trata o caput deste artigo, o regulador ferroviário deve:

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

II - elaborar e publicar o extrato do requerimento, inclusive na internet;

III - analisar a documentação, os projetos e os estudos que o compõem e deliberar sobre a outorga da autorização;

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

§ 4º O regulador ferroviário deve avaliar a viabilidade locacional do requerimento com as demais ferrovias implantadas ou outorgadas.

§ 5º Verificada alguma incompatibilidade locacional, o requerente deve apresentar solução técnica adequada para o conflito identificado.

§ 6º Cumpridas as exigências legais, nenhuma autorização deve ser negada, exceto por incompatibilidade com a política nacional de transporte ferroviário ou por motivo técnico-operacional relevante, devidamente justificado.

(grifou-se)

3.6. A regulamentação da Lei nº 14.273/2021 se deu por meio do Decreto nº 11.245, de 21 de outubro de 2022, o qual estabelece, no âmbito da administração pública federal, entre outros, 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.

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

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.

3.8. Tendo como base a referida Lei, a Agência expediu a [Resolução ANTT nº 5.987, de 1º de setembro de 2022](#), que disciplina os procedimentos no âmbito dos processos administrativos de requerimento para exploração de ferrovias, pátios ferroviários e demais instalações acessórias mediante outorga por autorização, bem como dispõe acerca de toda a documentação necessária para avaliação dos pleitos.

3.9. Por fim, o Contrato de Adesão nº 4/2023/ANTT, celebrado em 7 de março de 2023, prevê em relação à ampliação da extensão e/ou área da Estrada de Ferro o que se segue:

1.2. A ampliação da extensão e/ou área da infraestrutura ferroviária autorizada fica condicionada à prévia autorização pela ANTT, desde que haja compatibilidade com a política nacional de transporte ferroviário e não haja impedimento de ordem técnico-operacional relevante, devendo ser formalizada por meio de aditivo ao presente Contrato.

Da competência da ANTT

3.10. Acerca da competência da ANTT para deliberar e realizar aditamentos de Contrato de Adesão decorrentes de ampliação de traçado, 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).

3.11. Ademais, a PF-ANTT na sua manifestação afastou a inaplicabilidade de normas vigentes posteriormente a celebração do contrato e conclui no sentido de que "*O contrato já firmado, ainda que válido, deve ser observado, mas não tem o condão de estagnar o ordenamento jurídico, sob pena de se tornar superior até mesmo ao comando constitucional*" e valida o entendimento de que tanto a Lei nº 14.273, de 2021, quanto o Decreto nº 11.245, de 2022, regem as alterações dos contratos em andamento.

39. (...)

ii) (...) Desde a vigência do Decreto nº 11.245/2022 e da Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021 - ambas as normas - legal e infralegal - regem as alterações dos contratos em curso.

3.12. Ressalto que, na hipótese em apreço, a outorga realizada deve ser compatível à norma vigente à época da sua pactuação, como de fato ocorreu com o Contrato de Adesão nº 4/2023/ANTT, firmado em 7 de março de 2023, cuja base legal foi a Lei nº 14.273, de 2021. Nesse sentido, o contrato é ato jurídico perfeito e acabado não podendo sua validade ser rediscutida sob o pálio de norma ulterior.

3.13. Ressalto, ainda, 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.

3.14. 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.

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.

26. Nesse sentido, destaca-se o Parecer nº 00278/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 19611211), de 16 de outubro de 2023, o qual concluiu que os artigos incluídos após a rejeição dos vetos parciais dos art. 25, 27 e 29 não são aplicáveis nos casos de aditamento aos contratos de adesão celebrados:

Da rejeição dos vetos parciais da Lei das Ferrovias (14.273/2021)

(...)

34. Acresça-se que, especialmente, no que se refere ao acréscimo de requisitos para a outorga de autorização (alínea "e" do inciso II do § 1º do art. 25), a sua incidência dar-se-á para novos requerimentos, porquanto se trata de requisito para a concessão da outorga, não impactando as outorgas concedidas sob a égide da lei vigente a seu tempo, em respeito ao brocardo jurídico *tempus regit* e ao ato jurídico perfeito.

35. Do mesmo modo, a vigência de nova redação do art. 29 (acréscimo dos incisos III e IV), que trata das cláusulas essenciais do contrato de autorização de ferrovias, também aqui não se aplica, uma vez que o termo aditivo analisado é para modificação específica de **contrato de adesão já firmado**, com objeto definido previamente à alteração legislativa.

(...)

28. Não há que se falar em nova outorga nos casos de alteração de cronograma de implantação e/ou operação e de retificação e/ou ampliação de traçados, mas sim de alterações pontuais nas outorgas já concedidas sob a égide da lei vigente a seu tempo, em respeito ao ato jurídico perfeito. Ademais, a promulgação das partes vetadas dos art. 25, 27 e 29 da Lei das Ferrovias disciplinam requisitos para a formalização de novos contratos de adesão, não alcançando os contratos já firmados, sob pena de insegurança jurídica.

3.15. 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 ampliação do traçado

3.16. Inicialmente, cumpre informar que, considerando que o pedido de ampliação de traçado em tela se adequa à manifestação jurídica referencial correspondente ao PARECER REFERENCIAL n. 00008/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 21127437), mencionado no item 3.13 deste voto, a área técnica avaliou o pleito, de forma acertada, à luz do Decreto nº 11.245, de 2022, e da Lei nº 14.273, de 2021.

3.17. Pois bem, conforme disposto anteriormente, o art. 14 do Decreto nº 11.245/2022, prevê a possibilidade de ampliação do traçado sem necessidade de nova autorização, desde que atendidos os critérios estabelecidos e haja compatibilidade locacional. A ampliação do traçado em tela compreende a extensão de aproximadamente 184 (cento e oitenta e quatro) quilômetros, partindo de Araçuaí/MG até o município de Rio Pardo de Minas/MG, conforme apresentado nas Figuras 1 e 2, totalizando (no novo traçado):

- percurso com cerca de 675 (seiscentos e setenta e cinco) quilômetros;
- investimento global (previsto) de R\$ 11.206.416.750,05, com data-base de setembro de 2022; e
- volume de carga (estimado) a ser transportado na Estrada de Ferro: 12 milhões de toneladas/ano.

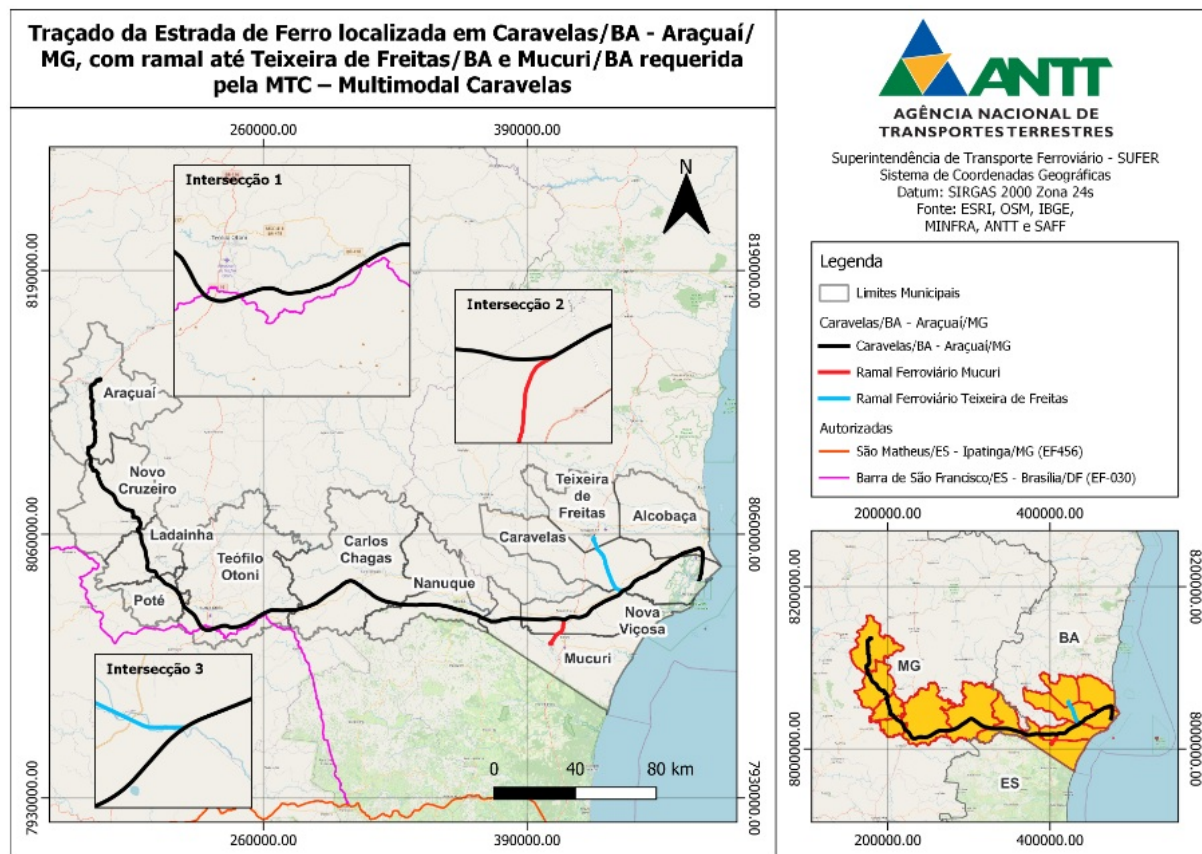


Figura 1 - Mapa de Localização da EF-340 - Caravelas/BA e Araçuaí/MG, com ramais até Mucuri/BA (EF-A22) e até Teixeira de Freitas/BA (EF-A23)
Fonte: ANTT, 2023.

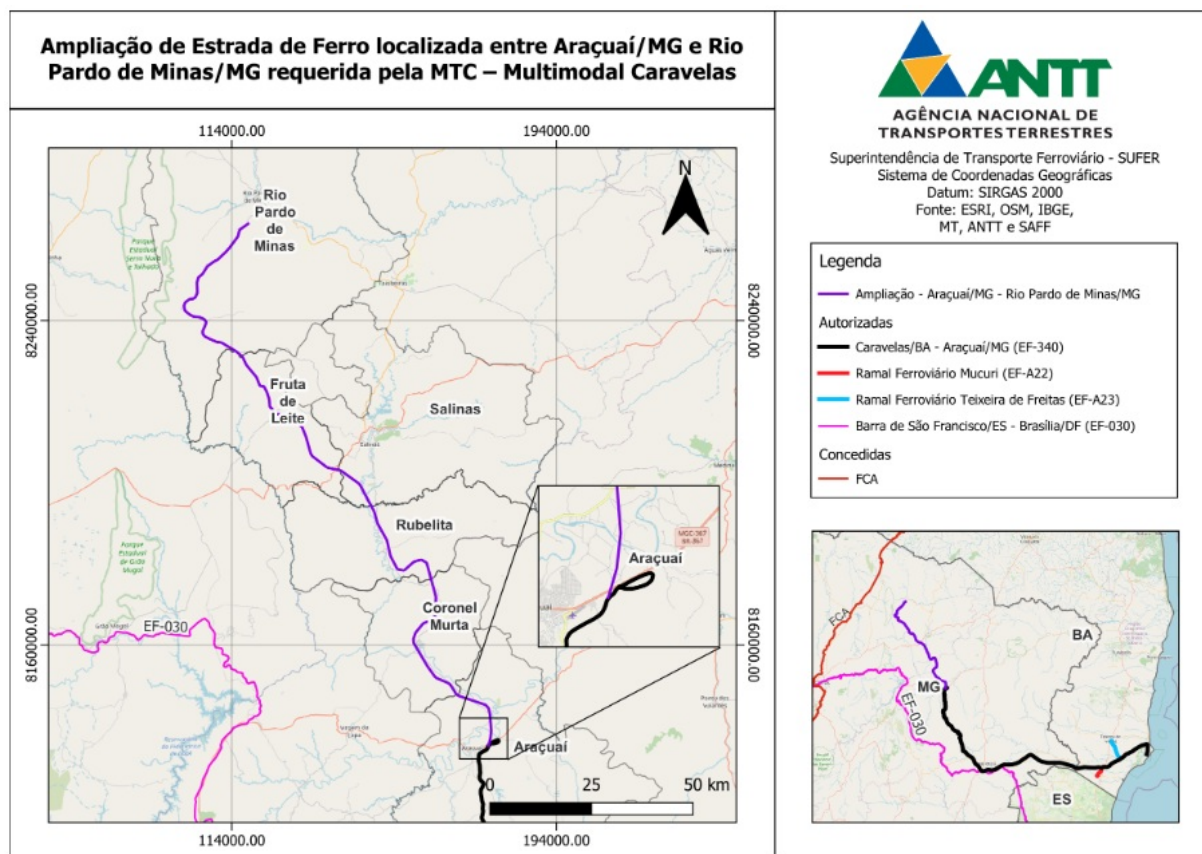


Figura 2 - Mapa de Localização do trecho da EF-340 a ser ampliado, partindo de Araçuaí/MG até o município de Rio Pardo de Minas/MG
Fonte: Outros Mapas (SEI 20544986)

3.18. À luz do Contrato de Adesão, acerca da possibilidade de ampliação do traçado, a área técnica apresentou as seguintes considerações:

Nota Técnica nº 4959/2024/COAUF/GEPEF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 24239873)

5.8. Com relação à ampliação do traçado já outorgado, o Contrato de Adesão prevê que o aceite do pedido fica condicionado à prévia autorização pela ANTT, desde que haja compatibilidade com a política nacional de transporte ferroviário e não haja impedimento de ordem técnico-operacional relevante, devendo ser formalizada por meio de aditivo ao Contrato. Esse instituto foi disciplinado pelo art. 14 do Decreto nº 11.245, de 2022, que estabelece a possibilidade dessa espécie de alteração, conforme já transcrito.

5.9. Entretanto, em que pese o requerimento enquadrar-se no disposto nos incisos I e II do art. 14 retro mencionado, por se tratar de ampliação de trecho ferroviário a ser incorporado à outorga de autorização vigente, essa área técnica avaliou os aspectos formais e de mérito que são preconizados quando de um requerimento de autorização ferroviária, com fulcro na Lei nº 14.273, de 2021, no Decreto nº 11.245, de 2022, na Resolução ANTT nº 5.987, de 2022, e na Deliberação ANTT nº 257, de 2022. Diante disso, o procedimento de análise consiste também em:

5.9.1. Verificar as exigências legais:

- dos princípios e diretrizes (art. 4º e 5º da Lei nº 14.273, de 2021);
- apresentação dos elementos elencados no art. 5º da Resolução, incluindo a aderência da minuta do aditivo ao contrato de adesão ao disposto na Deliberação ANTT nº 257, de 2022 (art. 5º, I, da Resolução);
- viabilidade locacional da ferrovia requerida (art. 6º, II, e art. 6º, § 1º da Resolução).

5.9.2. Avaliar a convergência do objeto do requerimento com a política pública do setor ferroviário (art. 25, §3º, I, da Lei e art. 6º, III, da Resolução); e

5.9.3. Avaliar os aspectos técnico-operacionais (art. 25, §6º da Lei e art. 6º, IV, da Resolução).

3.19. De acordo com os argumentos apresentados pela Porto Caravelas MTC Construção e Administração S.A., Carta S/N - 2024 (SEI 21196649), a ampliação do objeto da outorga tem por objetivo aumentar a integração logística da movimentação de granéis sólidos e que o projeto surgiu como oportunidade de negócio devido ao projeto econômico-social “Vale do Lítio” lançado pelo Governo de Minas Gerais em maio de 2023 na cidade de Nova York, Estados Unidos. Abrangendo 14 cidades - Araçuaí, Capelinha, Coronel Murta, Itaobim, Itinga, Malacacheta, Medina, Minas Novas, Pedra Azul, Virgem da Lapa, Teófilo Otoni e Turmalina, no Nordeste de Minas, e Rubelita e Salinas, no norte mineiro – o projeto encontra-se na área de influência da extensão ferroviária, atendendo o interesse de mineradoras e siderúrgicas no norte mineiro para a utilização da Ferrovia Bahia-Minas nessas regiões para exportação.

3.20. Portanto, com fundamento na avaliação dos aspectos do requerimento cotejado com os princípios e diretrizes da Lei nº 14.273/2021, a área técnica não identificou óbice, sob esse aspecto, para seguimento da avaliação do pleito.

3.21. Em relação à adequação formal, ao mérito do requerimento e à aderência da minuta do aditivo ao contrato de adesão, a área técnica assim dispôs:

Nota Técnica nº 4959/2024/COAUF/GEPEF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 24239873)

6.7. Acerca da adequação formal, a documentação foi apresentada pela Porto Caravelas MTC Construção e Administração S.A. no seu Requerimento, nos termos do art. 5º da Resolução ANTT nº 5.987, de 2022. Relativamente ao mérito do requerimento, esta unidade técnica verificou a conformidade do conteúdo dos elementos apresentados com o estabelecido na Lei das Ferrovias; no Decreto nº 11.245, de 2022; na Resolução ANTT nº 5.987, de 2022; e na Deliberação ANTT nº 257, de 2022.

6.8. Relativamente à aderência da minuta do aditivo ao contrato de adesão, avaliou-se apenas os aspectos relacionados aos anexos do documento, tendo em vista se tratar de autorização já celebrada.

3.22. Quanto ao Cronograma do empreendimento e início das operações, incluindo a ampliação pretendida, após as diversas tratativas já mencionadas, a Autorizatória apresentou a proposta contida no Quadro 1, abaixo.

Quadro 1 - Cronograma físico para implantação da Ferrovia Bahia-Minas (EF-340, EF-A22 e EF-A23)

Cronograma Físico - Ferrovia Bahia-Minas	
NOME DO EMPREENDIMENTO: Ferrovia Bahia-Minas (EF-340, EF-A22 e EF-A23)	
Descrição	Data limite (mês/ano)
Estudos, Licenças e Desapropriações	
Estudos e Projetos	mar/25
Licença Prévia - LP	mar/26
Licença de Instalação - LI	mar/28
Licença de Operação - LO	mar/33
Desapropriações	mai/28
Execução das Obras	
Infraestrutura Ferroviária	
Lote 01 – km 0+000 – km 50+000	mar/28
Lote 02 – Km 50+001 – Km 100+000	mar/28
Lote 02A – Km 57+900 (km 0+000 – ramal Teixeira de Freitas) – (Km 32+350)	mar/28
Lote 03 – Km 100+001 – km 150+000	set/28
Lote 03A – Km 90+500 (km 0+000 – ramal Mucuri) – (km 16+500)	set/28
Lote 04 – Km 150+001 – km 200+000	set/29
Lote 05 – Km 200+001 – km 250+000	set/29
Lote 06 – km 250+001 – Km 300+000	abr/30
Lote 07 – Km 300+001 – Km 350+000	abr/30
Lote 08 – Km 350+001 – Km 400+000	dez/30
Lote 09 – Km 400+001 – Km 442+000	dez/30
Lote 10 - km 442+001 - km 500+000	fev/32
Lote 11 - km 500+001 - km 550+000	fev/32
Lote 12 - km 550+001 - km 600+000	dez/32
Lote 13 - km 600+001 - km 650+000	dez/32
Superestrutura Ferroviária	
Lote 01 – km 0+000 – km 50+000	mar/28
Lote 02 – Km 50+001 – Km 100+000	mar/28
Lote 02A – Km 57+900 (km 0+000 – ramal Teixeira de Freitas) – (Km 32+350)	mar/28
Lote 03 – Km 100+001 – km 150+000	abr/28
Lote 03A – Km 90+500 (km 0+000 – ramal Mucuri) – (km 16+500)	abr/28
Lote 04 – Km 150+001 – km 200+000	set/29
Lote 05 – Km 200+001 – km 250+000	set/29
Lote 06 – km 250+001 – Km 300+000	abr/30
Lote 07 – Km 300+001 – Km 350+000	abr/30
Lote 08 – Km 350+001 – Km 400+000	dez/30
Lote 09 – Km 400+001 – Km 442+000	dez/30
Lote 10 - km 442+001 - km 500+000	fev/32
Lote 11 - km 500+001 - km 550+000	fev/32
Lote 12 - km 550+001 - km 600+000	dez/32
Lote 13 - km 600+001 - km 650+000	dez/32
Terminais Lote 01 a Lote 09	fev/30
Terminais Lote 10 a Lote 13	dez/32
Início das Operações Ferroviárias – (km 0+000 ao km 150+000 e ramais – Fase 01)	mai/28
Início das Operações Ferroviárias – (km 150+001 ao km 442+000 – Fase 02)	mar/31
Início das Operações Ferroviárias – (km 442+001 ao km 650+000 – Fase 03)	jul/33

Fonte: Porto Caravelas MTC Construção e Administração S.A. (SEI 24183633)

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

Nota Técnica nº 4959/2024/COAUF/GEPEF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 24239873)

6.10. 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.

6.11. Considerando que o Contrato de Adesão foi celebrado em 7 de março de 2023, os limites para os prazos estipulados para as licenças prévia, de instalação e de operação são, respectivamente, março/2026, março/2028 e março/2033, conforme estabelecido pelo Decreto nº 11.245, de 2022.

6.12. Assim, em decorrência da ampliação do traçado, os prazos das licenças previstas no Contrato de Adesão celebrado foram prorrogados, respeitando-se os limites temporais estabelecidos no citado Decreto. Desta forma, avalia-se que o cronograma submetido à apreciação se mostra de acordo com o preconizado no Decreto nº 11.245, de 2022, e na Deliberação ANTT nº 257, de 2022.

3.24. Portanto, alinhado-me à área técnica da SUFER e entendo que os prazos relativos às licenças ambientais, apresentados no cronograma físico do Quadro 1, atendem aos requisitos dispostos nos normativos vigentes.

3.25. Extrai-se dos autos que a análise realizada pela área técnica, abraçou, ainda, os aspectos técnicos-operacionais da ferrovia, no intuito de verificar a existência de conflito entre as informações dispostas no art. 5º da Resolução ANTT nº 5.987/2022, apresentadas pela requerente e os padrões técnico-operacionais relevantes, tais como medidas de bitola compatíveis com as adotadas no Subsistema Ferroviário Federal e com a malha ferroviária com a qual se pretenda integrar, e rampas máximas de exportação e importação. Essa análise resultou nas seguintes considerações:

Nota Técnica nº 4959/2024/COAUF/GEPEF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 24239873)

8.5. Considerando que não há previsão, segundo a Requerente, de interligação da ferrovia requerida com malha existente, identifica-se que não há problema de incompatibilidade com outras ferrovias, sendo, entretanto, avaliada a congruência aos aspectos técnico-operacionais com a EF-340 que é objeto de ampliação.

8.6. Considerando as informações apresentadas, constata-se que foram utilizados os mesmos parâmetros técnicos da EF-340 para a elaboração do projeto de ampliação, de forma que não se identificou incompatibilidade quanto aos aspectos de rampas máximas de exportação e importação, raio mínimo de curva, velocidade operacional prevista e capacidade de suporte da via permanente, bitola da via férrea e ao perfil mínimo dos trilhos.

8.7. Assim, a partir das informações fornecidas pela Requerente, observa-se não haver incompatibilidades das especificações técnico-operacionais da ampliação da EF-340, objeto do requerimento, com a malha ferroviária a qual se pretende integrar.

8.8. Portanto, não se vislumbra motivo técnico-operacional relevante que justifique óbice à celebração de termo aditivo, nos termos da subcláusula 1.2 do Contrato de Adesão nº 4/2023/ANTT.

3.26. Assim, tendo em vista não haver incompatibilidades das especificações técnico-operacionais da ampliação da EF-340, objeto do requerimento, com a malha ferroviária a qual se pretende integrar, entendo não haver motivo técnico-operacional relevante que justifique óbice à celebração de termo aditivo, nos termos da subcláusula 1.2 do Contrato de Adesão nº 4/2023/ANTT.

Da Regularidade Fiscal da Autorizatória

3.27. Referente à análise de Regularidade Fiscal da Porto Caravelas MTC Construção e Administração S.A., a área técnica avaliou os protocolos (SEI 20544995) das certidões comprobatórias de regularidade perante à Fazenda Federal, Estadual e Municipal, bem como documentação comprobatória que se encontra regular perante o Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) e o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS).

3.28. Além disso, foram acostadas aos autos as certidões atualizadas junto aos órgãos competentes (SEI 23707848 e 24009177), tendo em vista que as certidões anteriores tiveram a validade expirada. Em face dessa atualização, restou comprovada a regularidade da empresa nos termos do art. 5º, inciso III da Resolução ANTT nº 5.987/2022.

3.29. Quanto à comprovação de que a Autorizatória não possui qualquer registro de processo de falência, expedida pelos órgãos competentes com data não anterior a 60 (sessenta) dias do requerimento de autorização, a certidão apresentada (SEI 20544995) atende aos quesitos exigidos, de forma que não houve a necessidade de emissão de nova certidão.

3.30. Assim, após as devidas verificações e complementações necessárias, concluo pela regularidade da Porto Caravelas MTC Construção e Administração S.A. nos termos do art. 5º, incisos III, IV e V da Resolução ANTT nº 5.987, de 2022.

Da Convergência do Objeto do Requerimento com a Política Pública do Setor Ferroviário

3.31. Conforme citações contidas nos itens 3.5 a 3.7 deste voto, cabe ao regulador ferroviário analisar a convergência do objeto do requerimento com a política pública do setor ferroviário. Ainda, nos casos de ampliação de traçado, a Agência poderá consultar o Ministério dos Transportes acerca da política pública do setor ferroviário. Ou seja, da legislação vigente, concluo que a Agência possui competência para avaliar a convergência do objeto do requerimento com a política pública do setor ferroviário, podendo consultar o Ministério dos Transportes para oferecer subsídios à sua tomada de decisão. Sobre esse aspecto, a unidade técnica assim se manifestou:

Nota Técnica nº 4959/2024/COAUF/GEPEF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 24239873)

7.4. Cabe ressaltar que o Ministério dos Transportes se manifestou, após consulta, acerca da compatibilidade entre o objeto do investimento de ampliação e a política pública de transporte ferroviário, para o objeto do contrato de adesão celebrado. Assim, considerando que a ampliação afetará região que não dispõe de infraestrutura ferroviária e não integrará malha existente, conforme explicitado na Figura 3, presente no capítulo "DA COMPATIBILIDADE LOCACIONAL" desta Nota Técnica, avalia-se dispensável o encaminhamento àquela Pasta, para fins de manifestação, por não haver características distintas relevantes na ampliação que configurem justificativa para nova consulta ao Ministério.

7.5. Esclarecidos esses aspectos, segue-se a avaliação pela Agência da aderência à política pública do setor.

7.6. Entre os principais instrumentos de política pública para o transporte ferroviário, tem-se a Política Nacional de Transportes - PNT, o Planejamento Integrado de Transportes - PIT, Plano Nacional de Logística - PNL e a Estratégia Federal de Desenvolvimento para o Brasil no período de 2020 a 2031, instituída por meio do Decreto nº 10.531, de 26 de outubro de 2020.

7.7. Em análise de verificação da convergência do objeto com a política pública de transporte ferroviário por esta Agência, foi constatado que o requerimento colabora com o desenvolvimento econômico, social e regional, por meio do investimento privado na infraestrutura ferroviária, em conformidade com os princípios estabelecidos no PNT.

7.8. Outrossim, a contribuição para o sistema de transporte ferroviário a partir da implantação dessa infraestrutura permite promover a mobilidade de bens, através de uma matriz mais eficiente, atuando como vetor de desenvolvimento socioeconômico e sustentável do país, em acordo com os objetivos elencados no PNT.

7.9. Referente às diretrizes fundamentais do PNT, esta Agência verificou que o requerimento está convergente com o proposto, tendo em vista que atende às premissas de aprimorar o sistema de transporte e fortalecimento da economia da região e promover a expansão e manutenção contínua do modo ferroviário.

7.10. O Planejamento Integrado de Transportes - PIT, com horizonte de 30 (trinta) anos, atualizado a cada ciclo de 4 (quatro) anos, foi instituído pela [Portaria nº 123, de 21 de agosto de 2020](#), do Ministério da Infraestrutura, e é composto por um sistema encadeado de planos: em nível estratégico, o Plano Nacional de Logística - PNL; em nível tático os Planos Setoriais - PS (já incluídos os Planos Setoriais de Parcerias - PSP), e o Plano Geral de Parcerias - PGP. Excepcionalmente no primeiro ciclo de planejamento, o PNL tem horizonte de 15 (quinze) anos.

7.11. Acerca da aderência do requerimento, em nível estratégico, com o Plano Nacional de Logística, instrumento estratégico do Planejamento de Integração de Transportes, em que prevê que *"o arranjo de parcerias privadas na infraestrutura de transportes é uma tendência desejável para alcançar cenários mais promissores"*, o Requerente apresenta a possibilidade de implementação da infraestrutura por meio de investimentos privados e de terceiros.

7.12. Relativamente à compatibilidade do requerimento com a Estratégia Federal de Desenvolvimento para o Brasil, verificou-se o atendimento aos desafios de ampliar a infraestrutura, a partir do aprimoramento da legislação, da oportunidade de participação do investimento privado, pelo instrumento de outorga por autorização ferroviária.

3.32. Diante do exposto, entendo que área técnica demonstrou de forma explícita que o requerimento se encontra alinhado com os principais instrumentos de política pública para o transporte ferroviário, como a Política Nacional de Transportes - PNT, o Planejamento Integrado de Transportes - PIT, o Plano Nacional de Logística - PNL e a Estratégia Federal de Desenvolvimento para o Brasil no período de 2020 a 2031. Não vislumbro, portanto, divergência do objeto do requerimento com a política pública do setor ferroviário.

Da Compatibilidade Locacional

3.33. 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 nº 4959/2024/COAUF/GEPEF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 24239873)

5.40. Diante do exposto, essa área técnica entende, tomando como base referencial a localização geométrica e geográfica da ampliação do traçado proposto (trecho entre Araçuaí/MG e Rio Pardo de Minas/MG), não haver conflito entre o traçado com outras infraestruturas implantadas ou outorgadas e, desse modo, conclui-se por existir a viabilidade locacional do requerimento, nos termos do art. 14 do Decreto nº 11.245, de 2022, e da subcláusula 1.2 do Contrato de Adesão nº 4/2023/ANTT.

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

Da alteração na Razão Social da Autorizatória

3.35. Dos documentos acostados aos autos, extrai-se que, após a celebração do Contrato de Adesão nº 4/2023/ANTT, a Autorizatória teve sua razão social alterada, passando a se chamar **Porto Caravelas MTC Construção e Administração S.A.**, conforme consta no Ofício 004-2023 (SEI 17104729), no Estatuto Social MTCSA (SEI 17104730) e no Comprovante de Inscrição e de Situação Cadastral (SEI 17104731), apresentados pela Autorizatória, no dia 15 de junho de

2023.

3.36. Nesse sentido, além dos elementos que dizem respeito à ampliação do traçado e mudança no cronograma da ferrovia outorgada, faz-se necessário constar no Termo Aditivo do Contrato de Adesão a alteração da razão social da Autorizatória, para fins de adequação do Contrato de Adesão.

3.37. Por fim, a área técnica concluiu, conforme disposto nas Considerações Finais da Nota Técnica nº 4959/2024/COAUF/GEPEF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 24239873), pela adequabilidade da proposta de ampliação do traçado outorgado, nos termos dos normativos vigentes, e submeteu os autos à PF-ANTT para consulta acerca da viabilidade jurídica do aditamento.

3.38. A Procuradoria Federal junto à ANTT, por sua vez, exarou a Nota Jurídica n. 00503/2024/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 24650408), aprovada pelo Despacho de Aprovação n. 00124/2024/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 24650428), na qual apresentou manifestação favorável à celebração do aditivo ao [Contrato de Adesão nº 4/2023/ANTT](#), nos moldes propostos pela SUFER.

6. **Não há, portanto, dúvida jurídica a ser esclarecida.** A SUFER fez sua análise técnica de forma exauriente e concluiu que o processo se encontra apto à deliberação pela Agência acerca do pedido de ampliação de traçado, por meio da publicação de Termo Aditivo, nos termos do art. 14 do Decreto nº 11.245, de 2022.

7. Com efeito, as disposições do Parecer Referencial n. 00008/2023/PF-ANTT/PGF/AGU fazem prescindir de nova apreciação jurídica nesse caso, na medida em que ali foi orientado no sentido de que área técnica da SUFER proceda à análise dos termos aditivos aos contratos de adesão já firmados, verificando se as alterações propostas são específicas para alteração de cronograma de implantação e/ou operação ou de retificação e/ou ampliação de traçados, de forma que não se configure nova outorga.

8. Atendidas essas condições, estaria, como de fato está, dispensada nova consulta jurídica. Resta, então, reforçando a desnecessidade de nova consulta em situações semelhantes, e concluir pela viabilidade jurídica de celebração do aditivo (SEI 24395104) nos moldes propostos.

3.39. Diante de todo o exposto, considerando a análise efetuada pela SUFER, registrada na Nota Técnica nº 4959/2024/COAUF/GEPEF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 24239873) e ratificada no Relatório à Diretoria nº 477/2024 (SEI 24717041), bem como a manifestação da Procuradoria Federal junto à ANTT - PF-ANTT, através Nota Jurídica n. 00503/2024/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 24650408), proponho à Diretoria Colegiada deliberar pela celebração de Termo Aditivo ao Contrato de Adesão nº 4/2023/ANTT, com a finalidade de ampliar o traçado da ferrovia outorgada e de alterar a razão social da Autorizatória.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Pelo exposto, VOTO no sentido de que a Diretoria Colegiada da ANTT delibere pela aprovação d a celebração do 1º Termo Aditivo ao Contrato de Adesão nº 4/2023/ANTT, firmado com a Porto Caravelas MTC Construção e Administração S.A., para ampliação do traçado, com consequente modificação do cronograma, da Estrada de Ferro EF-340 até o município de Rio Pardo de Minas/MG, e alteração da razão social da Autorizatória, nos termos da Minuta de Deliberação (SEI 24827542) e na Minuta de Termo Aditivo (SEI 24904103) acostadas aos autos.

Brasília, 29 de julho de 2024.

(assinado eletronicamente)
Lucas Asfor Rocha Lima
Diretor



Documento assinado eletronicamente por **LUCAS ASFOR ROCHA LIMA, Diretor**, em 29/07/2024, às 10:29, 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 **24824115** e o código CRC **19176E32**.