



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DLA

RELATORIA: DLA

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 076/2024

OBJETO: Projeto de Interesse da Concessionária referente à variante ferroviária, localizada entre o km 1388 + 400 m e o km 1390 + 953,577 m do Lote 1F da Ferrovia de Integração Oeste-Leste – FIOL, incluindo a implantação de uma passagem inferior ferroviária – PI nas proximidades do km 1389 + 740 m .

ORIGEM: SUFER

PROCESSO (S): 50500.289773/2023-67

PROPOSIÇÃO PF-ANTT: NÃO HÁ MANIFESTAÇÃO

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA.

EMENTA

SUFER. AUTORIZAÇÃO DE PROJETO DE INTERESSE DA CONCESSIONÁRIA - PIC. IMPLANTAÇÃO DE VARIANTE FERROVIÁRIA E PASSAGEM INFERIOR NO LOTE 1F DA FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE-LESTE - FIOL. TRECHO ENTRE OS MUNICÍPIOS DE ILHÉUS E CAETITÉ NO ESTADO DA BAHIA (FIOL 1). CONTRATO DE SUBCONCESSÃO. BAHIA FERROVIAS S.A. BAFAER. LEI Nº 10.233/2001. RESOLUÇÃO ANTT Nº 5.956/2021. PORTARIA SUFER Nº 237/2021. ANEXO I DO CADERNO DE OBRIGAÇÕES. PELA AUTORIZAÇÃO DO PIC.

1. DO OBJETO

1.1. Trata-se de processo administrativo que submete à aprovação da Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT o Projeto de Interesse da Concessionária - PIC, a ser executado pela Subconcessionária Bahia Ferrovias S.A. – Bafer, referente à variante ferroviária na região da barragem da Mina Santa Rita, pertencente à empresa Atlantic Nickel Mineração Ltda., localizada no município de Itagibá/BA, entre o km 1388 + 400 m e o km 1390 + 953,577 m do Lote 1F da Ferrovia de Integração Oeste-Leste – FIOL, trecho entre Ilhéus/BA e Caetité/BA ("FIOL 1"), incluindo a implantação de uma passagem inferior ferroviária – PI nas proximidades do km 1389 + 740 m.

2. DOS FATOS

2.1. O presente processo tem início com a Carta nº 075/GEREG/23 (SEI 18429988), protocolada na ANTT no dia 23 de agosto de 2023, na qual, a Subconcessionária Bahia Ferrovias S.A. - Bafer discorre, inicialmente, acerca das tratativas realizadas junto ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - Ibama e à Agência Nacional de Mineração - ANM, a fim de apresentar uma proposta de variante no traçado original elaborado pela Valec (atual Infra S.A.), visando à retificação da Licença de Instalação nº 1200/2018, que continha restrição de execução de obras entre o Km 1392 +000 m e o Km 1387 + 000 m.

2.2. Conforme se extrai da correspondência supracitada, a proposta de variante, objeto das tratativas entre o Ibama e a ANM, é resultado da análise de três alternativas de variantes ao traçado, dentre as quais, optou-se por aquela que pareceu mais "*adequada para superar o impasse na execução da ferrovia nas proximidades da barragem de Santa Rita*". Ademais, concluiu a Bafer, que a alternativa selecionada seria a que "*privilegia por um lado, a segurança operacional da ferrovia e, por outro, a eficiência pelo fato da sua implantação demandar o aporte de menor volume de recursos se comparada com as outras alternativas cogitadas*".

2.3. As tratativas mencionadas, resultaram (i) numa manifestação favorável da ANM, na qual aquela Agência informou que "*a alteração do traçado alternativo*" traria mais segurança ao projeto proposto, e (ii) na expedição, pelo órgão ambiental, da "*Licença de Instalação (LI) nº 1200/2018 (1ª Renovação - 10ª Retificação) sem qualquer vedação às obras ou restrição às intervenções entre os Km 1392+000 e o Km 1387+000, área adjacente à barragem de Santa Rita*", tendo em vista que foram atendidas todas as premissas de segurança e viabilidade socioambiental exigida pelo Ibama - conforme relato da subconcessionária.

2.4. Por fim, ainda pela Carta nº 075/GEREG/23 (SEI 18429988), a subconcessionária requer que "*a ANTT aprove a implantação e execução das obras conforme projeto anexo do trecho ferroviário a ser implantado entre os Km 1392+000 e o Km 1387+000, adotando o traçado contido na alternativa central, nos termos da Resolução ANTT nº 5.956/2021*". Requer, ainda, "*a manutenção do sigilo dos arquivos e das informações que instruem o presente pedido, assim como dos eventuais documentos que serão juntados na análise desta Agência e durante a instrução do procedimento, tendo em vista o caráter privilegiado das informações técnicas e comerciais contidas nos documentos*".

2.5. Na oportunidade, e em atendimento ao disposto nos normativos vigentes, a Bafer acostou aos autos o Anexo 075.GEREG (SEI 18430005), contendo a documentação necessária à análise do pleito.

2.6. De posse dos documentos protocolados pela Bafer, a Gerência de Projetos Ferroviários da Superintendência de Transportes Ferroviários - GEPEF/SUFER, analisou a conformidade da documentação, dos elementos mínimos de caracterização do projeto e do orçamento, para atendimento ao disposto na [Portaria SUFER nº 237, de 20 de dezembro de 2021](#), bem como ao estabelecido na [Resolução ANTT nº 5.956, de 2 de dezembro de 2021](#). Dessa análise, restou constatada algumas inconformidades, devidamente apontadas no Ofício ANTT nº 33270/2023/COAPI/GEPEF/SUFER/DIR-ANTT (SEI 19370376), encaminhado à subconcessionária, para os devidos ajustes e complementações necessárias.

2.7. Em resposta, a subconcessionária protocolou a Carta nº 111/GEREG/23 (SEI 19956539), de 31 de outubro de 2023, e respectivos Anexos (SEI 19956553), com o intuito de sanar as pendências apontadas pela GEPEF/SUFER. A Bafer informou em sua correspondência que todos os documentos foram devidamente retificados (projeto e orçamento) e os questionamentos respondidos.

2.8. Concluída a fase de adequação formal, a área técnica procedeu à análise de mérito dos elementos protocolados, e constatou algumas divergências, como, por exemplo, incompatibilidade entre os quantitativos apresentados nos desenhos técnicos com aqueles indicados na planilha orçamentária. Nesse sentido, a GEPEF/SUFER encaminhou o Ofício nº 37851/2023/COAPI/GEPEF/SUFER/DIR-ANTT (SEI 20354585), de 4 de dezembro de 2024, indicando as divergências encontradas e notificando a subconcessionária à apresentar os devidos ajustes e complementação da documentação, no prazo de 30 (trinta) dias.

2.9. Em 21 de dezembro de 2024, a Bafer protocolou a Carta nº 125/GEREG/23 (SEI 21028102), pela qual encaminha os documentos do processo administrativo junto ao Ibama, referente à Licença de Instalação Nº 1200/2018 - 1ª Renovação - 10ª Retificação, que excluiu a suspensão de obras ou intervenções entre o Km 1392 +000 m e o Km 1387 + 000 m (município de Itagibá/BA, na proximidade com a barragem de rejeito de Mirabela Mineração), em virtude da alteração de traçado proposto pela Bahia Ferrovias S.A. - Anexo 125 (SEI 21028105)

2.10. Em complemento à documentação referente à Licença de Instalação, no dia seguinte, a Bahia Ferrovias S.A. protocolou a Carta nº 126/GEREG/23 (SEI 21059425), e respectivo Anexo (SEI 21059427), encaminhando arquivos com a representação gráfica da área da faixa de domínio do traçado retificado da Variante Atlantic Nickel, bem como de seu traçado original, com indicação das poligonais que definem os seus limites.

2.11. No dia 2 de janeiro de 2024, a Bafer protocolou a Carta nº 001/GEREG/23 (SEI 21176879), e Anexos (SEI 21176916), na qual apresenta as retificações e justificativas necessárias ao atendimento das pendências elencadas no Ofício nº 37851/2023/COAPI/GEPEF/SUFER/DIR-ANTT (SEI 20354585), supracitado.

2.12. Concluída a análise do pleito, objeto do presente processo, a GEPEF exarou a Nota Técnica nº 2751/2024/COAPI/GEPEF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 22590586), de 17 de julho de 2024, com o propósito de apresentar subsídios técnicos com vistas à emissão de ato autorizativo para a execução de Projeto de Interesse da Concessionária – PIC, pela Subconcessionária Bahia Ferrovias S.A. – Bafer, referente à variante ferroviária na região da barragem da Mina Santa Rita, pertencente à empresa Atlantic Nickel Mineração Ltda. Vale destacar que, embora nos termos das normas vigentes a variante proposta se enquadre na classificação de "*projeto de via férrea de médio porte*", a área técnica considerou a verificação dos documentos nos moldes da análise realizada para "*projeto de via férrea de grande porte*", tendo em vista a necessidade de análise do orçamento para definição do valor do investimento.

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, o Superintendente de Transporte Ferroviário emitiu o Relatório à Diretoria nº 193/2024 (SEI 22590597), de 19 de julho de 2024, por meio do qual encaminhou os autos à Diretoria Colegiada propondo o acolhimento do pleito afim de autorizar a execução de obras, pela Subconcessionária Bahia Ferrovias S.A., relativas ao Projeto de Interesse da Concessionária – PIC para implantação da variante ferroviária localizada entre o km 1388 + 400 m e o km 1390 + 953,577 m do Lote 1F da FIOL 1, no município de Itagibá/BA, incluindo a construção de passagem inferior ferroviária – PI nas proximidades do km 1389 + 740 m, bem como, a considerar o orçamento da referida variante no montante de R\$ 9.203.723,60 (nove milhões, duzentos e três mil, setecentos e vinte e três reais e sessenta centavos), considerando o desconto do REIDI, na data-base de janeiro de 2023, na condição sem desoneração. Ademais, a SUFER juntou aos autos Minuta de Deliberação (SEI 22590610).

2.14. Na mesma data, por meio de Despacho (SEI 22590621), 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 24847601), para inclusão do processo na pauta de sorteio, o qual foi realizado no dia 23 de julho de 2024 (SEI 24854440), ocasião em que fui designado como diretor-relator.

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

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. A Ferrovia de Integração Oeste-Leste – FIOL (EF-334) foi outorgada à Valec – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A (atual Infra S.A.) por meio da Lei nº 11.772, de 17 de setembro de 2008.

3.2. Com cerca de 1.527 km de extensão, a FIOL ligará o municípios de Ilhéus, na Bahia, a Figueirópolis, no Tocantins, ponto em que se conectará com a Ferrovia Norte-Sul - FNS. O empreendimento está dividido em três trechos:

- I - Ilhéus/BA - Caetitê/BA - FIOL I, com extensão de 537 km;
- II - Caetitê/BA - Barreiras/BA - FIOL II, com extensão de 485 km; e
- III - Barreiras/BA - Figueirópolis/TO, com extensão aproximada de 505 km.

3.3. Em 3 de setembro de 2021, foi celebrado o Contrato de Subconcessão para a construção e a prestação do serviço público de transporte ferroviário de cargas associado à exploração da infraestrutura da malha ferroviária da FIOL I - EF-334/BA, firmado entre a União (Poder Concedente), por intermédio da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, a Valec (Concessionária e Interviente Subconcedente), e a Bahia Ferrovias S.A. – Bafer (Subconcessionária).

3.4. O trecho "FIOL I", com cerca de 537 km de extensão, foi subdividida em quatro lotes de construção:

- Lote 1F: Terminal de Ilhéus (km 1496 + 629 m) – Rio Preguiça (km 1371 + 137 m), extensão de 126,316 km;
- Lote 2F: Rio Preguiça (km 1371 + 137 m) – Riacho Jacaré (km 1253 + 260 m), extensão de 116,153 km;
 - Lote 2FA: Túnel de Jequié (km 1315 + 860 m – km 1316 + 640 m), extensão de 780 m;
- Lote 3F: Riacho Jacaré (km 1253 + 260 m = km 1253 + 240 m) – Rio de Contas (km 1137 + 885 m), extensão de 115,464 km;
- Lote 4F: Rio de Contas (km 1137 + 885 m = km 1145 + 885 m) – Riacho Barroca, Caetitê (km 968 + 440 m), extensão de 177,445 km.

3.5. Destaco, como se vê acima, que o Lote 2F foi subdividido no Lote 2FA, que contempla exclusivamente o túnel de Jequié.

Dos aspectos regulatórios e contratuais

3.6. O art. 5º da Resolução ANTT nº 5.956, de 2 de dezembro de 2021, que *"estabelece procedimentos a serem seguidos pelas concessionárias para obtenção de autorização da ANTT relativa à execução de projetos em área objeto de concessão ferroviária"*, classifica os Projetos de Interesse da Concessionária - PIC nas seguintes categorias:

- I - Projeto de via férrea de pequeno porte: aquele desenvolvido dentro da área objeto da concessão, sem necessidade de desapropriação e com baixo impacto ambiental, nos termos da [Resolução CONAMA nº 479/2017](#), ou outra que vier a substituí-la, como a ampliação de pátio e a instalação, remanejamento ou demolição de aparelho de mudança de via - AMV;
- II - Projeto de via férrea de médio porte: aquele não classificado como projeto de via férrea de pequeno porte, e cuja extensão seja inferior a 10 quilômetros, como a construção de pátio, ramal, variante, alça e duplicação de linha férrea;
- III - Projeto de via férrea de grande porte: aquele não classificado como projeto de via férrea de pequeno porte, e cuja extensão seja igual ou superior a 10 quilômetros, como contorno ferroviário, novo trecho, ramal, variante ou duplicação de linha férrea;
- IV -
- V - Projeto de obra de arte especial: aquele voltado para a implantação de estrutura de transposição realizada de forma isolada da construção da ferrovia, tal como ponte, viaduto ferroviário, passagem inferior e passarela;
- VI - Projeto de instalação auxiliar: aquele voltado para a implantação de instalações fixas de unidades de apoio à ferrovia, tais como edifícios administrativos, postos de abastecimento e de lavagem, areiros e oficinas de vagões e locomotivas; e
- VII - Projeto diverso: aquele não contemplado nos incisos III a VII deste artigo, como passagem em nível - PN, passagem em nível para pedestres - PNP e sistema de sinalização e controle;

3.7. Para fins de solicitação de autorização do PIC, a Resolução ANTT supracitada, determina quais documentos deverão ser apresentados pelo interessado, conforme o tipo de projeto, tal como apresentado abaixo.

Art. 6º Para fins de autorização de PIC, a concessionária deverá apresentar à ANTT um dos seguintes documentos, conforme o tipo de projeto de que trata o art. 5º:

- I - Formulário Padrão para PIC: contempla informações mínimas que permitem a adequada identificação e caracterização do projeto, tais como localização, dimensões e tipo de projeto;
- II - Documentação Simplificada: formada pelo conjunto de elementos mínimos, compatíveis com o porte do projeto, necessários à sua adequada identificação e caracterização; e
- III - Documentação Ordinária: composta pelo conjunto de elementos necessários ao detalhamento das características do projeto, incluindo estudos e análises sobre impactos ambientais e sociais.

§ 1º Os projetos de vias férreas de pequeno porte, de obras de arte especiais, de instalações auxiliares e os projetos diversos deverão ser submetidos à ANTT, para fins de autorização, mediante a apresentação do Formulário Padrão para PIC.

§ 2º Os projetos de vias férreas de médio porte serão submetidos à ANTT, para fins de autorização, mediante a apresentação da Documentação Simplificada.

§ 3º Os projetos de vias férreas de grande porte serão submetidos à ANTT, para fins de autorização, mediante a apresentação da Documentação Ordinária.

3.8. E mais, o art. 7º da Resolução ANTT nº 5.956/2021 determina que, independentemente do tipo, *"sempre que a implantação de um projeto impactar no equilíbrio econômico-financeiro do contrato, a concessionária deverá submetê-lo à ANTT, para fins de autorização, acompanhado de todos os elementos necessários à avaliação do orçamento"*.

3.9. Sobre a possibilidade de impactos no equilíbrio econômico-financeiro, trago abaixo alguns recortes do Contrato de Subconcessão da Bafer que merecem destaque:

12 Direitos e Deveres

[...]

12.3 Direitos e Deveres da Subconcessionária

12.3.1 Sem prejuízo de outras disposições previstas em lei, no **Contrato** e em seus **Anexos**, são direitos da **Subconcessionária**:

[...]

(vi) requerer e obter o reequilíbrio econômico-financeiro do **Contrato**, nas hipóteses nele admitidas e na legislação aplicável;

[...]

22 Reajustes e Revisões

[...]

22.3 Revisão Extraordinária

22.2.1 É o reequilíbrio econômico -financeiro da **Subconcessão**, na ocorrência de risco cuja responsabilidade foi atribuída ao **Poder Concedente**, nos termos da subcláusula 26.2.

[...]

22.5 Cabimento de Reequilíbrio

[...]

22.5.2 A ANTT deverá efetuar o reequilíbrio econômico-financeiro, quando cabível, nos termos da lei e nas hipóteses previstas neste **Contrato**.

22.6 Procedimento para o Pedido

22.6.1 Configurada a hipótese de desequilíbrio econômico-financeiro, caberá à **ANTT** instaurar processo administrativo com o objetivo de apurar o valor do reequilíbrio econômico-financeiro do **Contrato**.

22.7 Meios para o Reequilíbrio

22.7.1 Ao final do procedimento indicado na subcláusula 22.6, caso o reequilíbrio tenha sido julgado cabível, a **ANTT** deverá adotar, a seu exclusivo critério, um ou mais meios para o reequilíbrio que julgar adequados, dentre os seguintes:

- (i) revisão do **Valor de Outorga**;
- (ii) pagamento direto entre **Subconcessionária** e União; e
- (iii) acréscimo ou supressão de obrigações contratuais.

[...]

26 Alocação de Riscos

[...]

26.2 A Subconcessionária **não é responsável** pelos seguintes riscos relacionados à Subconcessão, cuja **responsabilidade é do Poder Concedente**:

[...]

(ix) dispêndios adicionais relativos à necessidade de **alteração do traçado do projeto** desenvolvido pela Subconcessionária em relação ao traçado do projeto da Interveniante Subconcedente, em razão da **impossibilidade** de obtenção de licenças ou autorizações para este traçado em virtude da **operação da mina Santa Rita**.

(grifou-se)

3.10. Para o caso em tela, à luz das disposições contratuais e regulatórias citadas acima, destaco o disposto na Nota Técnica nº 2751/2024/COAPI/GEPEF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 22590586):

4.2.2.2. O Contrato de Subconcessão da Bafer previu a possibilidade de alteração do traçado nas proximidades da Barragem de Santa Rita, em função de impossibilidades de licenças ou autorizações, definindo, assim, que dispêndios adicionais relacionados à modificações no referido projeto seriam de responsabilidade do Poder Concedente, de acordo com o observado na cláusula 26.2, ix, transcrito a seguir:

...

4.2.2.3. Diante das disposições contratuais acima transcritas, entende-se que o reequilíbrio econômico financeiro em função da alteração de traçado, motivado pela restrição de licença ambiental, conforme explanado no item 3 da presente Nota Técnica, é devido e deve ser objeto de processo de reequilíbrio econômico-financeiro pela ANTT.

4.2.2.4. No entanto, faz-se a ressalva de que o orçamento a ser analisado e autorizado por meio da presente análise não deve ser considerado de forma integral para fins de cálculo do reequilíbrio econômico-financeiro. Há que se destacar que, quando da estruturação do processo de subconcessão, o mesmo segmento já teve seu valor considerado e incluído no montante do valor de CAPEX computado à época, que resultou no então valor de outorga definido. Assim, com o objetivo de evitar possíveis duplicidades de valores, o cômputo devido do valor deve ser obtido em função da diferença entre o valor do orçamento da variante, analisado e autorizado para fins regulatórios (objeto do presente documento), e o valor de CAPEX da via permanente para o mesmo segmento em seu traçado original.

4.2.2.5. Para tanto, a subconcessionária deve ser instada a apresentar proposta de valor de CAPEX da via permanente do referido segmento para apreciação da ANTT.

4.2.2.6. Somente após apreciação desse valor de CAPEX, será possível realizar o cômputo devido para fins de cálculo do processo de reequilíbrio econômico-financeiro a ser realizado pela ANTT, em processo apartado, a ser inserido no contrato por intermédio de termo aditivo.

3.11. Por fim, quanto à classificação do projeto apresentado pela Subconcessionária, a área técnica assim dispôs:

4.2.3.3. Dessa forma, a implantação do trecho da variante foi considerada como PIC e, de acordo com os critérios estabelecidos pelo art. 3º da citada norma, classificada como "projeto de via férrea de médio porte".

4.2.3.4. No entanto, considerando a alegação de impacto no equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, fez-se necessária a análise orçamentária do projeto. A Resolução ANTT nº 5.956, de 2021, dispõe:

Art. 7º Independentemente do tipo, sempre que a implantação de um projeto impactar no equilíbrio econômico-financeiro do contrato, a concessionária deverá submetê-lo à ANTT, para fins de autorização, acompanhado de todos os elementos necessários à avaliação do orçamento.

[...]

4.2.3.5. Assim, considerou-se a verificação dos documentos nos moldes da análise realizada para "projeto de via férrea de grande porte", para o fim de análise do orçamento para definição do valor do investimento, sendo adequada a apresentação à ANTT de Documentação Ordinária para PIC, conforme referida Resolução e Portaria SUFER nº 237, de 2021.

Da adequação formal

3.12. Conforme mencionado nos itens 2.6 a 2.8 deste voto, a área técnica procedeu à análise da adequação formal, que se constitui estritamente na análise da apresentação da documentação estabelecida pela Portaria SUFER nº 237, de 2021, de acordo com o tipo de projeto de que tratam os art. 3º e 5º da Resolução ANTT nº 5.956/2021, não entrando no mérito do conteúdo dos documentos. Conforme Quadro 1, apresentado da Nota Técnica nº 2751/2024/COAPI/GEPEF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 22590586), restou pendente apenas a apresentação do Projeto de Sinalização e Controle, cuja obrigação está expressa tanto no Contrato de Subconcessão, quanto no Caderno de Obrigações:

CONTRATO DE SUBCONCESSÃO

12 Direitos e Deveres

[...]

12.3 Direitos e Deveres da Subconcessionária

[...]

12.3.2 Sem prejuízo de outras disposições previstas em lei, no **Contrato** e em seus **Anexos**, são deveres da **Subconcessionária**:

[...]

(v) realizar os investimentos para implantação de sistema de licenciamento e sinalização de via, em toda a **Ferrovía**, nos termos do **Caderno de Obrigações**;

[...]

CADERNO DE OBRIGAÇÕES

4 O Plano de Investimentos consiste em **Investimentos com Prazo Determinado** e **Investimentos Condicionados à Demanda** Esses investimentos devem ser realizados com base nas normas técnicas vigentes, neste **Caderno de Obrigações** e nas demais disposições do **Edital, Contrato** e seus **Anexos**.

Capítulo I

Investimentos com Prazo Determinado

4.1 As intervenções relacionados aos **Investimentos com Prazo Determinado** são de natureza obrigatória e devem estar plenamente operacionais providas de todos seus elementos funcionais, dentro do prazo estipulado neste **Caderno de Obrigações**.

[...]

4.1.4. Os Investimentos para instalação de **Sistemas Ferroviários** abrangem toda a extensão da **Subconcessão**, conforme detalhamento a seguir.

i. A **Subconcessionária** deverá instalar, no prazo de até 05 (cinco) anos, contados a partir da assinatura deste **Contrato de Subconcessão**, os **Sistemas de Sinalização, Licenciamento e Posicionamento** e **Sistema de Telecomunicações** em todo o **Trecho Ferroviário** da **Subconcessão**.

[...]

3.13. Entretanto, sobre a não apresentação do Projeto de Sinalização, por meio do documento PF-RL-3000-G-0015 Rev.2 – Sumário Executivo (SEI 21176916), a subconcessionária apresentou a seguinte justificativa:

Os estudos operacionais (Plano Diretor para Operação) para a FIOL 1 estão sendo elaborado por empresa especializada contratadas pela Bahia Ferrovias S.A., tendo em vista que esse tipo de estudo/documentação não foi repassado pela VALEC. Portanto, não serão apresentados neste sumário executivo, os projetos para sinalização e, consequentemente, nem respectivas sínteses.

Contudo, tão logo os estudos estejam concluídos e o Plano aprovado pela Bahia Ferrovias S.A., os projetos serão apresentados tempestivamente em relação ao início da execução/implementação, para apreciação da ANTT.

[...]

3.14. Nesse sentido, tendo em vista que "(i) a informação prestada pela Bafer de que os estudos relacionados a sinalização e controle estão em elaboração e os respectivos projetos serão apresentados para apreciação da ANTT antes de sua implementação; (ii) que os investimentos para implantação de sistema de licenciamento e sinalização em toda a FIOL 1 constituem dever contratual da Subconcessionária; (iii) que os custos do referido projeto não constam do orçamento apresentado; e (iii) que os sistemas ferroviários de todo o trecho ferroviário subconcedido devem ser instalados em até cinco anos da assinatura do Contrato, ocorrido em 3 de setembro de 2021", a área técnica não vislumbrou óbices à continuidade da análise da documentação. Porém, ressaltou que o projeto de sinalização e controle da variante deverá ser elaborado em conformidade com as normas aplicáveis, com o Contrato e aderente ao projeto a ser implantado no restante da ferrovia.

3.15. Com relação aos demais documentos, aplicáveis e necessários à análise para autorização do projeto e validação do orçamento, foram devidamente acostados aos autos, concluindo assim, a análise de adequação formal da solicitação.

Da análise de mérito

3.15.0.1. O § 1º do art. 6º da Portaria SUFER nº 237/2021, dispõe que a análise de mérito será realizada do seguinte modo:

Art. 6º. Encerrada a fase de análise de adequação formal do requerimento, a Unidade Organizacional competente terá um prazo de 30 (trinta) dias para concluir a análise de mérito dos projetos de via férrea de médio porte e de 60 (sessenta) dias para os projetos de via férrea de grande porte, ambos prorrogáveis por igual período.

§ 1º Nos casos previstos no caput, a análise concluirá pela autorização quando atendidos os seguintes requisitos:

- os documentos de projeto, especialmente, o memorial descritivo, responderem afirmativamente a todos os incisos do [art. 18 da Resolução ANTT nº 5.956, de 2 de dezembro de 2021](#), desde que aplicáveis; e
- o dimensionamento do projeto observar as normas técnicas aplicáveis ao setor e, no caso de não observância, quando houver justificativa técnica para a não aplicação delas.

3.15.0.2. Quanto aos requisitos de projeto, o art. 18 da Resolução ANTT nº 5.956, de 2021, dispõe:

Art. 18. A concepção do projeto deverá observar as condições de implantação, operação, manutenção e inspeção do empreendimento, bem como as consequências nas operações ferroviárias, buscando sempre:

- minimizar os riscos à ferrovia, aos terceiros, e à comunidade;
- cumprir o disposto nos contratos de concessão e subconcessão;
- atender às condições de segurança do tráfego;
- garantir a prestação adequada do serviço; e
- cumprir as normas ambientais vigentes.

3.16. Da análise de mérito, realizada pela GEPEF/SUFER de acordo com os normativos vigentes, destaque, inicialmente, que a Bafer declarou que (i) "a concepção do projeto responde afirmativamente a todos os incisos do art. 18 da Resolução ANTT nº 5.956, de 02 de dezembro de 2021, desde que aplicáveis", que (ii) a concepção do projeto observou as condições de implantação, operação, manutenção e inspeção do empreendimento, bem como as consequências nas operações ferroviárias, e que (iii) "o dimensionamento do projeto em questão observou as normas técnicas aplicáveis ao setor". Portanto, entendo que foram atendidos os requisitos estabelecidos pelo § 1º do art. 6º da Portaria SUFER nº 237, de 2021, para o segmento apresentado.

3.17. Quanto às características técnicas do projeto, o Anexo 1 – Caderno de Obrigações do Contrato de Subconcessão para construção prestação do serviço público de transporte ferroviário de cargas associado à exploração da infraestrutura ferroviária da EF-334, no trecho compreendido entre os municípios de Ilhéus/BA e Caetité/BA, estabelece os parâmetros mínimos a serem adotados pela Bafer nos projetos a serem implantados.

3.18. Com base no Sumário Executivo e Projetos, fornecidos pela Bafer, a área técnica procedeu à verificação dos principais parâmetros técnicos condicionantes de projeto referentes ao trecho em análise. O quadro a seguir, extraído da Nota Técnica nº 2751/2024/COAPI/GEPEF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 22590586), apresenta, na coluna à esquerda, os parâmetros contratuais, e na coluna à direita, os elementos do projeto da Variante Atlantic Nickel.

Quadro 1 - Características do projeto - Variante Atlantic Nickel

#	Aspectos Contratuais - Anexo 1	Características do Projeto - Variante Atlantic Nickel
1	Ferrovia em Bitola Larga	Bitola larga (1,60m)
2	Rampa máxima compensada na linha principal sentido exportação de 0,60%, sentido importação de 1,45% e nas linhas secundárias de 0,15%	0,60% sentido exportação. 1,45% sentido importação.
3	Raio de curva horizontal mínimo de 348 m	Trecho curto com raios superiores ao mínimo
4	Plataforma de terraplenagem com largura mínima de 10,70 m em seção de corte e 8,90 m em seção de aterro de até 12,00 m de altura	Largura mínima da plataforma em seções de aterro: 8,90 m (subleito) até 12,00 m de altura, variando em função de alturas superiores a 12,00 m. Largura mínima da plataforma em seções de corte: 10,70 m (em solo). Para alturas maiores (aterros e corte), deverá ser seguido o desenho VALEC nº 80-DES-000A-20-7000.
5	Plataforma de terraplenagem com declividade transversal de 3%	Declividade transversal de 3%
6	Velocidade de projeto de 80 km/h	De projeto 80 km/h. Operação 60 km/h.
7	Lastro com altura e largura de ombro mínimos de 30 cm, e talude 3(H):2(V)	Lastro com espessura de 30 cm, sob o eixo do trilho. Taludes com inclinação 3(H):2(V).
8	Sublastro com altura mínima de 20 cm	Sublastro com altura de 20 cm
9	Capacidade de suporte de carga mínima para a Linha Férrea de 320 kN (TB-320) e para as OAEs de 360 kN (TB-360)	325 kN para a Linha Férrea. 360 kN (TB-360) para OAEs.
10	Dormentes com material de vida útil superior a 30 anos e espaçamento igual ou inferior a 60 cm, com exceção das regiões dos AMVs	Dormentes de concreto protendido de 2,80 (comprimento) x 0,25 m (base média) x 0,23 (espessura média) com espaçamento de eixo a eixo de 60 cm. Dormentes de madeira tratada para os AMVs.
11	Perfil mínimo dos Trilhos de 60 kg/m com fixação elástica	Perfil 60 - Padrão UIC
12	Entrevia com largura mínima de 4,25 m	4,25 m
13	AMVs com abertura 1:14 na linha principal e 1:8 nas linhas secundárias	Via principal: 1:14 Padrão AREMA com agulha otimizada de 9,144 m. Vias secundárias: 1:8 Padrão AREMA.
14	Gabarito mínimo vertical de 8,90 m (a partir do topo do sublastro) e horizontal de 2,95 m (para cada lado do eixo da Linha Férrea)	Gabarito vertical: 9,05 m. Gabarito horizontal: 8,00 m.

Fonte: PF-RL-3000-G-0015 - Sumário Executivo, Projeto de Geometria PF-3012-B-2513_R0 e Projeto de Obras de Artes Especiais PF-3012-C-2453_R0 (SEI nº [21176916](#)).

3.19. Em relação à implantação de Obras de Artes Especiais – OAE, a GEPEF/SUFER, se manifestou nos seguintes termos:

4.4.2.3. No tocante à implantação de Obras de Artes Especiais – OAE, há a previsão para implantação de uma Passagem Inferior Ferroviária – PI no referido trecho, nas proximidades do km 1389 + 965 m, em conformidade com a Tabela 2, item 4.1.1 do Anexo 1 – Caderno de Obrigações.

4.4.2.4. Sobre o atendimento ao requisito estabelecido na subcláusula supracitada, a Subconcessionária apresenta o projeto da PI, o qual consiste em uma galeria de concreto armado com comprimento de 46,82 m e gabarito interno de altura livre de 9,05 m e largura livre de 8,00 m, a ser executada entre as estacas do km 1389 + 718,790 m e do km 1389 + 765,611 m.

3.20. Diante do exposto, alinho-me à área técnica no sentido de que os normativos vigentes foram atendidos e que as características técnicas do projeto estão em conformidade com o tipo de obra a ser implantada e com as especificações mínimas definidas no Anexo 1 do Contrato.

Da análise do orçamento

3.21. Quanto à análise do orçamento do projeto, o art. 8º da Portaria SUFER nº 237/2021, dispõe que a análise das peças orçamentárias dos projetos será obrigatória quando a implantação do projeto impactar no equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Conforme mencionado anteriormente, a subcláusula 26.2 do Contrato de Subconcessão celebrado entre a União e a concessionária já previu que dispêndios relacionados às modificações no projeto em tela seriam de responsabilidade do Poder Concedente.

3.22. Nesse sentido, a área técnica procedeu a análise do orçamento do projeto da variante, apresentado pela Bafer. A metodologia adotada compreendeu a compatibilização entre os quantitativos apresentados nas planilhas orçamentárias e os respectivos projetos e memoriais de cálculo protocolados, assim como a verificação dos respectivos custos unitários, tendo como premissa que os documentos apresentados foram adequadamente elaborados, observando as características técnicas e requisitos mínimos definidos nos elementos contratuais, as condições locais, as melhores práticas de engenharia e as normas aplicáveis. Não foram objeto da análise as soluções técnicas apresentadas pela subconcessionária.

3.23. O detalhamento da metodologia, assim como os parâmetros utilizados na validação do orçamento regulatório, podem ser consultados no item 4.4.3 da Nota Técnica nº 2751/2024/COAPI/GEPEF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 22590586). Já a justificativa para as quantidades e custos adotados na análise pode ser verificada na própria planilha orçamentária e memórias de cálculo constantes das demais planilhas e arquivos que fazem parte do "Anexo Análise do Orçamento Variante Atlantiv Nickel" (SEI 22611298)

3.24. O quadro abaixo, extraído da nota técnica supracitada, apresenta o resumo do orçamento apresentado pela subconcessionária, bem como os valores obtidos da análise da GEPEF/SUFER.

Quadro 2 - Comparativo entre os valores apresentados pela Bafer e o resultado da análise

Item	Discriminação	Preço Total Subconcessionária (R\$)	Preço Total Análise (R\$)
1	Serviços Preliminares	246.324,73	232.583,64
2	Terraplenagem	2.278.041,62	2.268.177,62
3	Superestrutura	1.763.162,86	1.559.526,15
4	Drenagem	59.990,03	59.145,34
5	Obras de Arte Correntes	57.390,10	56.579,73
6	Demolições e Remoções	4.852,25	4.783,73
7	Pavimentação	1.243.533,13	361.927,54
8	Obras Complementares	576.533,37	456.958,85
9	Obras de Arte Especiais	1.662.213,08	1.611.609,39
10	Instalação do Canteiro de Obras	2.177.597,66	105.768,73
11	Mobilização e Desmobilização	477.319,08	60.467,38
12	Administração Local	2.460.937,67	2.426.195,50
	Total do Orçamento	13.007.895,58	9.203.723,60

Fonte: ANTT (2024)

3.25. Como se vê, em relação à validação do orçamento do empreendimento para fins regulatórios, após análise dos quantitativos e dos custos apresentados pela Bafer para implantação da variante, os investimentos resultaram em um montante de **R\$ 9.203.723,60 (nove milhões, duzentos e três mil, setecentos e vinte e três reais e sessenta centavos)**, considerando o desconto do REIDI, na data-base de janeiro de 2023, na condição sem desoneração.

3.26. Ressalto que, no caso do projeto em tela vir a ensejar pedido de reequilíbrio econômico-financeiro da subconcessão, este deverá ser obtido em função da diferença entre o valor do orçamento autorizado e do CAPEX da ferrovia no mesmo segmento impactado. Para tanto, a subconcessionária deverá apresentar proposta de valor de CAPEX da via permanente do referido segmento para apreciação da ANTT. Somente após apreciação desse valor, será possível realizar o cômputo devido para fins de cálculo do processo de reequilíbrio econômico-financeiro a ser realizado pela ANTT, em processo apartado, a ser inserido no contrato por intermédio de termo aditivo.

3.27. Por fim, em razão de se tratar de matéria eminentemente técnica, referente ao atendimento a requisitos contratualmente estabelecidos e a procedimentos devidamente regulamentados por Resolução da ANTT (autorização de projeto), não se vislumbra, para o presente caso, a necessidade de análise dos autos pela Procuradoria Federal junto à ANTT.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Pelo acima exposto, com fulcro na Resolução nº 5.956, de 02 de dezembro de 2021, na Portaria SUFER nº 237, de 20 de dezembro de 2021, bem como no Contrato de Subconcessão da Bahia Ferrovias S.A. para construção e exploração da infraestrutura da malha ferroviária da Ferrovia de Integração Oeste-Leste – FIO L 1, **VOTO pela autorização do Projeto de Interesse da Concessionária referente à execução das obras da Variante Atlantic Nickel, bem como pela definição do respectivo orçamento, para fins regulatórios, no valor de R\$ 9.203.723,60 (nove milhões, duzentos e três mil, setecentos e vinte e três reais e sessenta centavos), na data-base de janeiro de 2023, na condição sem desoneração**, nos termos da Minuta de Deliberação acostada aos autos (SEI 25828715)

Brasília, 16 de setembro de 2024.

(assinado eletronicamente)
Lucas Asfor Rocha Lima
Diretor



Documento assinado eletronicamente por **LUCAS ASFOR ROCHA LIMA, Diretor**, em 16/09/2024, às 09:27, 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_externo=0, informando o código verificador **25194136** e o código CRC **8C40C09E**.