



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DLA

RELATORIA: DLA

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 114/2024

OBJETO: REQUERIMENTO DE AUTORIZAÇÃO FERROVIÁRIA - CEDRO PARTICIPAÇÕES S.A.

ORIGEM: SUFER

PROCESSO (S): 50500.278221/2023-23

PROPOSIÇÃO PRG: PARECER REFERENCIAL Nº 00005/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 13974006)

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

EMENTA

REQUERIMENTO DE OUTORGA POR AUTORIZAÇÃO FERROVIÁRIA. EMPRESA CEDRO PARTICIPAÇÕES S.A. CONSTRUÇÃO E EXPLORAÇÃO DE RAMAL FERROVIÁRIO LOCALIZADO NO ESTADO DE MINAS GERAIS, ENTRE OS MUNICÍPIOS DE MÁRIO CAMPOS E MATEUS LEME. EXTENSÃO ESTIMADA DE 26,47 KM. PRAZO DE NOVENTA E NOVE ANOS. LEI Nº 14.273/2021. DECRETO Nº 11.245/2022. RESOLUÇÃO ANTT Nº 5.987/2022. DELIBERAÇÃO ANTT Nº 374/2024. PELO DEFERIMENTO DA OUTORGA.

1. DO OBJETO

1.1. Trata-se de requerimento de outorga por autorização ferroviária, protocolado pela empresa Cedro Participações S.A., visando à construção e exploração de ramal ferroviário localizado no Estado de Minas Gerais, entre os municípios de Mário Campos e Mateus Leme, com extensão estimada de 26,47 (vinte e seis vírgula quarenta e sete) quilômetros, por um prazo de 99 (noventa e nove) anos, nos termos do disposto na [Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021](#), no [Decreto nº 11.245, de 21 de outubro de 2022](#), na [Resolução ANTT nº 5.987, de 1º de setembro de 2022](#) e na [Deliberação ANTT nº 374, de 3 de outubro de 2024](#).

2. DOS FATOS

2.1. O presente processo foi instaurado em 18 de agosto de 2023, na Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, à luz da [Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021](#), denominada "*Lei das Ferrovias*" e do [Decreto nº 11.245, de 21 de outubro de 2022](#), por meio do qual a empresa Cedro Participações S.A. (Cedro) protocolou (SEI 18325821) a documentação necessária ao requerimento de outorga por autorização para construção e exploração indireta do serviço de transporte ferroviário entre os municípios de Itaúna/MG e São Joaquim de Bicas/MG, trecho inicialmente requerido.

2.2. Após a análise de adequação formal, a Gerência de Projetos Ferroviários da Superintendência de Transportes Ferroviários - GEPEF/SUFER constatou a necessidade de complementação da documentação. Assim, por meio do Ofício nº 29979/2023/COAUF/SUFER/DIR-ANTT (SEI 18827987), de 26 de setembro de 2023, a empresa foi notificada a apresentar a complementação necessária para a continuidade da análise.

2.3. Em resposta, em 2 de outubro de 2023, a Cedro enviou, por e-mail (SEI 19266108), os arquivos solicitados (SEI 19265509, 19265555, 19265808 e 19265908), informando dificuldade no momento de efetuar o protocolo via SEI da ANTT.

2.4. Tendo em vista a necessidade da área técnica avaliar os impactos decorrentes das alterações ocorridas na Lei nº 14.273, de 2021, devido à [rejeição parcial pelo Congresso Nacional de vetos de alguns dispositivos, conforme publicação no Diário Oficial da União - DOU em 16 de outubro de 2023](#), além da [derrubada do veto relativo ao art. 66 da referida lei, ato promulgado em publicação no DOU em 22 de dezembro de 2023](#), a Superintendência de Transportes Ferroviários encaminhou o Ofício Circular nº 2290/2023/COAUF/GEPEF/SUFER/DIR-ANTT (SEI 19860720), de 26 de outubro de 2023, à Cedro e a todas as demais requerentes de autorizações ferroviárias, informando que "*os processos de requerimento de outorga por autorização ferroviária pendentes de deliberação pela ANTT*" estariam "*sobrestados até a conclusão da avaliação, pela Agência, dos impactos decorrentes das alterações da Lei nº 14.273, de 2021, e da eventual revisão da Resolução ANTT nº 5.987, de 2022*".

2.5. Em contestação acerca do sobrestamento, no dia 8 de janeiro de 2024, a Cedro protocolou correspondência S/N (SEI 21279986) requerendo que lhe fosse concedida a autorização ferroviária. Ademais, no referido expediente, a Requerente menciona mudança no traçado da ferrovia solicitada, alterando um dos destinos, de Itaúna/MG para Mateus Leme/MG, resultando numa extensão aproximada de 26 (vinte e seis) quilômetros. Na ocasião, protocolou também relatório executivo dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental (EVTEA) (SEI 21279988), em atendimento à alteração legislativa promulgada na alínea "e", do § 1º do art. 25 da Lei das Ferrovias.

50500.146438/2024-56

2.6. Importante mencionar que, no que diz respeito aos termos preconizados na Lei nº 14.273/2021, no Decreto nº 11.245/2022, e na Resolução ANTT nº 5.987/2022, nenhuma autorização deve ser negada, desde que cumpridas as exigências legais, haja compatibilidade com a política nacional de transporte ferroviário e, ainda, não exista nenhum motivo técnico-operacional relevante.

2.7. Nesse sentido, no âmbito do Processo Administrativo SEI nº 50500.146438/2024-56, a Coordenação de Autorizações Ferroviárias da Gerência de Projetos Ferroviários - COAUF/GEPEF/SUFER, exarou a Nota Informativa nº 258/2024/COAUF/GEPEF/SUFER/DIR (SEI 23550430), de 21 de maio de 2024, com o objetivo de apresentar uma alternativa para a continuidade da análise dos requerimentos de autorização sobrestados, sem que essa alternativa violasse os dispositivos promulgados, tampouco os direitos garantidos às concessionárias de serviço público de transporte ferroviário.

2.8. Inicialmente, a COAUF/GEPEF analisou todos os incisos promulgados e identificou que:

- I - em referência a alínea "e" do inciso II do § 1º do art. 25, foi acrescentada a apresentação de relatório executivo dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental como requisito para instrução dos requerimentos de outorga por autorização ferroviária;
- II - o inciso V do *caput* do art. 27 se refere a chamamento público, que não se aplica aos requerimentos em trâmite na SUFER;
- III - os incisos III e IV do art. 29, incluem, dentre as cláusulas essenciais do contrato de adesão para autorização de ferrovias, a indicação da capacidade de transporte e condições técnico-operacionais para interconexão e para compartilhamento da infraestrutura ferroviária, respectivamente;
- IV - o art. 38 e respectivos parágrafos e incisos tratam sobre a vedação da recusa injustificada de transporte de cargas nas ferrovias outorgadas;

V - o art. 64, §§ 11 e 12, incisos I, II, III e IV, versa sobre a adaptação de contrato de concessão para autorização e das reverberações atinentes ao reequilíbrio econômico-financeiro do contrato das atuais concessionárias de transporte ferroviário, caso não ocorra a referida adaptação e quando provado o desequilíbrio decorrente de outorga por autorizações para a prestação de serviços de transporte dentro da sua área de influência;

VI - o art. 66, *caput*, prevê que valores não tributários, multas, outorgas e indenizações que a União auferir junto a operadoras ferroviárias devem ser reinvestidos em infraestrutura logística ou de mobilidade de titularidade pública e, o §1º estabelece que, pelo menos metade dos recursos provenientes das outorgas e indenizações referidas no *caput* deverão ser aplicados em projetos de Estados ou do Distrito Federal, de forma proporcional à extensão da malha ferroviária que os originou, incluídos nesse cômputo trechos devolvidos.

VII - Por fim, o art. 67, *caput* e §1º, versa sobre o direito de preferência das concessionárias ferroviárias para obtenção de outorga de autorização de ferrovia pretendida ou oferecida na forma dos arts. 25 ou 26 da Lei nº 14.273, de 2021, que esteja dentro da área de influência da concessão existente.

2.9. Logo, restou constatado que a promulgação dos dispositivos supracitados demandarão, da ANTT, a atualização da regulamentação afeta ao tema.

2.10. Entretanto, não obstante a decisão pelo sobrestamento de todos os processos de requerimento de autorização ferroviária, a área técnica compreendeu que, o lapso temporal entre a data do sobrestamento e a publicação de novo regramento com os ajustes necessários à adequação da regulamentação vigente, implicaria em atraso nos potenciais investimentos no sistema ferroviário brasileiro. Ademais, esse impacto negativo iria de encontro às diretrizes elencadas no art. 5º da Lei das Ferrovias, a saber:

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.

2.11. A partir dessas constatações, a GEPEF/SUFER considerou a possibilidade de continuidade da análise dos 27 (vinte e sete) processos de requerimento de outorga por autorização ferroviária sobrestados, nos moldes da Resolução ANTT nº 5.897/2022, vigente, considerando que as solicitações foram protocoladas antes da data de entrada em vigor da Lei nº 14.273/2021, atualizada.

2.12. Todavia, de modo a respeitar os contratos de concessão celebrados no âmbito da ANTT, a área técnica julgou importante consultar as concessionárias ferroviárias sobre o **possível interesse** na obtenção da autorização nos trechos pendentes de deliberação pela ANTT, de modo a atender o preconizado no art. 67 da Lei nº 14.273/2021.

4.9. Entretanto, de modo a respeitar os contratos de concessão celebrados no âmbito desta Agência, essa área técnica julgou importante consultar as concessionárias ferroviárias sobre o **possível interesse na obtenção da autorização** nos trechos pendentes de deliberação pela ANTT, de modo a atender o preconizado no art. 67 da Lei nº 14.273, de 2021.

5. CONCLUSÃO

5.1. Ante o exposto, **recomenda-se notificação às concessionárias ferroviárias sobre o possível interesse na obtenção da autorização** nos trechos relacionados no Anexo SEI nº 23570335, pendentes de deliberação pela ANTT, conforme preconizado no art. 67 da Lei nº 14.273, de 2021.

(grifei)

2.13. Assim, por meio do Ofício Circular nº 1278/2024/DG-ANTT (SEI 23610944), de 23 de maio de 2024, complementado pelo Ofício nº 16548/2024/DG-ANTT (SEI 23810350), de 4 de junho de 2024, a ANTT solicitou às concessionárias manifestação de interesse, sobre cada um dos requerimentos informados no Anexo da Nota Informativa nº 258/2024/COAUF/GEPEF/SUFER/DIR (SEI 23550430), **até o dia 7 de junho de 2024**, portanto, conforme preconiza o art. 67 da Lei nº 14.273/2021, **dentro do prazo de 15 (quinze)**,

2.14. Posteriormente, **foram concedidos mais 15 (quinze) dias** de prazo para manifestação das concessionárias, **ficando a data estendida até o dia 22 de junho de 2024**, conforme exposto no Ofício nº 16851/2024/COAUF/GEPEF/SUFER/DIR-ANTT (SEI 23856507).

2.15. Ademais, no dia 3 de junho de 2024, foram concedidos acessos aos processos de requerimento de autorização ferroviária a todas as concessionárias "*para melhor subsidiar sua decisão*". Ainda, os níveis de acesso foram exatamente os mesmos a todas as concessionárias.

2.16. Expirado o prazo para manifestação de interesse por parte das concessionárias, a GEPEF comunicou à Superintendência de Transporte Ferroviário, o resultado das manifestações de interesse das concessionárias, conforme apresentado no Despacho COAUF (SEI 24328924), de 7 de julho de 2024.

2.17. Ato contínuo, no dia 3 de julho de 2024, a Superintendência exarou o Despacho SUFER (SEI 24427919), no qual determina à Gerência de Projetos Ferroviários, os encaminhamentos a serem dados em relação aos processos sobrestados, dentre os quais o processo de requerimento do processo em tela, conforme trecho recortado abaixo.

24. Muito embora a SUFER esteja adequando a Resolução nº 5.987/2022 e o contrato de adesão das autorizações aos dispositivos promulgados em decorrência da derrubada dos vetos à Lei nº 14.273/21, nada obsta no momento a retomada do andamento dos requerimentos de autorização protocolados anteriormente a derrubada dos vetos, uma vez que nesta manifestação foi-se adotado o critério mais amplo possível quanto a definição de área de influência, que, no momento próximo da definição será restringido, e não ampliado.

25. Com manifestação de todas as interessadas, **dentre os 27 requerimentos sobrestados, houve manifestação de interesse quanto ao exercício do direito de preferência das concessionárias em 07 deles, motivo pelo qual, estes processos devem permanecer sobrestados, até a adequação final da Resolução nº 5.987/2022**, onde se estabelecerá os contornos definitivos do que se entende por área de influência. A saber:

a) Processo nº 50500.251786/2022-82 - Mineração Minas Bahia S.A.;

b) Processo nº 50500.030506/2022-02 - JMF Projetos Construções Ferroviárias Ltda.;

c) Processo nº 50500.309121/2023-56 - Lastro Logística e Transportes Multimodal Ltda.;

d) Processo nº 50500.030393/2022-37 - Zion Real Estate Ltda – ME;

e) Processo nº 50500.030291/2022-11 - Zion Real Estate Ltda – ME;

f) Processo nº 50500.030417/2022-58 - Zion Real Estate Ltda – ME;

g) Processo nº 50500.030603/2022- 97 - Zion Real Estate Ltda – ME.

26. Quanto aos demais, em não havendo manifestações, entende-se que a definição final do que seria área de influência não interfere no andamento dos mesmos, vez que mesmo se considerando a possibilidade de qualquer das concessionárias manifestar seu interesse, independente do conceito de área de influência, não houve interesse de nenhuma delas, e portanto, quanto a estes, **determino o levantamento dos sobrestamentos e sequência dos processos**.

27. Isto posto, encaminho o processo a Gerência de Projetos Ferroviários, para:

...

27.4. Quanto aos processos cujo sobrestamento se levanta e encontravam-se em fase inicial de tramitação, aguardando a publicação do extrato, **expeça-se ofício ao Requerente informando o levantamento do sobrestamento e proceda-se a publicação imediata do extrato do requerimento, nos termos da alínea II do § 3º do Art. 25 da Lei 14.273/2021, e na sequência, notifique-se para a apresentação do Relatório Executivo dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental**, constante na alínea "e", do parágrafo primeiro do Art. 25 da Lei 14.273/2021, promulgado em decorrência da derrubada dos vetos, a saber:

...

c) Processo nº 50500.278221/2023-23, Cedro Participações S.A.;

...

50500.278221/2023-23

2.18. Feito esse relato acerca dos principais trâmites constantes do Processo Administrativo SEI nº 50500.146438/2024-56, e que resultaram na determinação, pela Superintendência de Transporte Ferroviário, de "**levantamento do sobrestamento**", "**publicação imediata do extrato do requerimento**", e de notificação ao requerente para "**apresentação do Relatório Executivo dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental**", retomo o relato dos fatos presentes no Processo Administrativo SEI nº 50500.278221/2023-23.

2.19. Após levantamento do sobrestamento do processo em comento, foi dada continuidade à análise de adequação formal e, em 15 de julho de 2024, a Requerente foi notificada por meio do Ofício nº 20584/2024/COAUF/GEPEF/SUFER/DIR-ANTT (SEI nº 24608466) para adequação da instrução processual.

2.20. Visando o atendimento ao referido Ofício, a Requerente protocolou nas datas de 16 e 17 de julho de 2023 os seguintes elementos: Indicação georreferenciada do traçado (SEI 24722089), Certidão Negativa Federal (SEI 24721367) e Requerimento/Minuta de Contrato assinado (SEI 24721168). Ademais, foram acostados aos autos os documentos: Certidão de Regularidade do FGTS (SEI 24746766), Certidão de Débitos Tributários (SEI 24747045) e Certidão Negativa de Débito (SEI 24769970).

2.21. Concluída a fase de adequação formal, a COAUF/GEPEF exarou a Nota Técnica nº 5562/2024/COAUF/GEPEF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 24770143), de 18 de julho de 2024, por meio da qual registrou "*que a documentação acostada no processo acerca da solicitação de outorga por autorização ferroviária, pela empresa Cedro Participações S.A., visando à construção e exploração de estrada de ferro localizada entre os municípios de Itaúna/MG e São Joaquim de Bicas/MG, com extensão estimada de 33 (trinta e três) quilômetros, por um prazo de 99 (noventa e nove) anos, atende, nos aspectos aplicáveis, salvo melhor juízo, aos requisitos estabelecidos na Lei nº 14.273, de 2021, no Decreto nº 11.245, de 2022, e na Resolução ANTT nº 5.987, de 2022*". Por fim, sugeriu que os autos fossem encaminhados à SUFER tendo em vista que o processo se encontrava apto para a publicação do Aviso de Requerimento, nos termos do art. 6º, I, da referida Resolução.

2.22. No dia 26 de julho de 2024, foi publicada no Diário Oficial da União a Decisão SUFER nº 68/2024 (SEI 24900274). Na mesma data, foi disponibilizado no acervo eletrônico público de legislações da Agência, o [ANTTlegis](#), o [Extrato de Requerimento](#) (SEI 24904953), no qual a ANTT declara que "*conheceu o requerimento da empresa Cedro Participações S.A., CNPJ nº 30.740.917/0001-93, para fins de obtenção de outorga por autorização para construção e exploração de ferrovia localizada entre os municípios de Itaúna/MG e São Joaquim de Bicas/MG, com extensão estimada de 33 (trinta e três) quilômetros, pelo prazo de 99 (noventa e nove) anos, nos termos do Processo Administrativo SEI nº 50500.278221/2023-23, que seguirá para continuidade da instrução processual*".

2.23. Ato contínuo, em 31 de julho de 2024, a ANTT encaminhou ao Ministério dos Transportes, o Ofício nº 22654/2024/COAUF/GEPEF/SUFER/DIR-ANTT (SEI 24978660), solicitando manifestação daquela Pasta Ministerial acerca da compatibilidade do requerimento citado com a política nacional de transporte ferroviário.

2.24. Em resposta, o Ministério dos Transportes encaminhou o Ofício nº 632/2024/SNTF (SEI 25357704), de 22 de agosto de 2023, e a Nota Técnica nº 50/2024/CGOF-II-SNTF/DOUT-SNTF/SNTF (SEI 25357712), atestando a aderência do Requerimento com a política pública do setor. No mesmo expediente, o Ministério ressaltou "*a necessidade da interessada Cedro Participações atualizar o cronograma anexo ao seu requerimento de modo a superar a pendência constatada, mediante a atualização da tabela de prazos com a indicação dos marcos temporais em dias contínuos necessários para o atendimento das referidas etapas, a serem contados desde a eventual celebração do contrato de adesão, atendo-se ainda aos prazos dispostos no art. 12. do Decreto nº 11.245, de 2022*".

2.25. Em face da análise de mérito, para prosseguimento da instrução processual do requerimento, considerando o estabelecido na Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021, no Decreto nº 11.245, de 21 de outubro de 2022, e na [Resolução ANTT nº 5.987, de 1º setembro de 2022](#), foi constatada a persistência de desconformidades na documentação enviada pela requerente e ausência de elementos, os quais foram solicitados em 30 de agosto de 2024 por meio do Ofício nº 23834/2024/COAUF/GEPEF/SUFER/DIR-ANTT (SEI 25155418).

2.26. Em atendimento ao referido Ofício, a Requerente protocolou em 13 de setembro de 2024 os seguintes documentos:

- a) Relatório EVTEA (SEI 25854408);
- b) Relatório Memorial Descritivo (SEI 25854345);
- c) Declaração Conformidade (SEI 25854284);
- d) Minuta de Contrato de Adesão ANTT (SEI 25854216);
- e) Relatório Técnico Descritivo (SEI 25854128); e
- f) Relatório *Shapefile* do Traçado (SEI 25854472).

2.27. Ademais, com o intuito de concluir a instrução processual, a Requerente encaminhou ainda:

- a) Estudo Ferroviário (SEI 26269364), em 30 de setembro de 2024;
- b) Relatório Técnico Descritivo - Rev 2.1.7 (SEI 26268729), em 30 de setembro de 2024; e
- c) Relatório EVTEA - Ajustes Seção 8.3 (SEI 26268492), em 30 de setembro de 2024; e
- d) Minuta de Contrato de Adesão (SEI 26497007), em 9 de outubro de 2024.

2.28. Por fim, nos dias 15 e 16 de outubro de 2024, visando exclusivamente adequar o cronograma físico do empreendimento, foram protocolados pela Requerente os seguintes documentos:

- a) Minuta de Contrato de Adesão ANTT (SEI 26691674);
- b) Relatório Memorial Descritivo (SEI nº 26691760);
- c) Relatório Técnico Descritivo (SEI 26691823); e
- d) Relatório EVTEA (SEI 26724161) - versão revisada.

2.29. Por meio da Nota Técnica nº 10104/2024/COAUF/GEPEF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 26651491), de 16 de outubro de 2024, a GEPEF/SUFER apresentou a análise do requerimento à luz da Lei nº 14.273/2021; do Decreto nº 11.245/2022; e da Resolução ANTT nº 5.987/2022, concluindo ao final por recomendar o deferimento do requerimento para exploração indireta do ramal ferroviário em regime privado, mediante outorga por autorização do trecho requerido entre os municípios de Mário Campos/MG e Mateus Leme/MG, conforme requerido pela empresa Cedro Participações S.A.

2.30. 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 651/2024 (SEI 26726133), de 16 de outubro de 2024. Ademais, foram acostados aos autos minuta de Deliberação (SEI 26726204) e minuta de Contrato de Adesão (SEI 26726387), para que, se assim julgado pela Diretoria, seja aprovada a celebração do referido Contrato de Adesão.

2.31. Na mesma data, por meio do Despacho (SEI 26727169), 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 26736845), para inclusão do processo na pauta de sorteio, o qual foi realizado no dia 17 de outubro de 2024 (SEI 26763137), ocasião em que fui sorteado como diretor-relator.

2.32. No dia 22 de outubro de 2024, o presente processo foi incluído na pauta da 206ª Reunião Deliberativa Eletrônica - RDE, a ser realizada no período de 29 de outubro a 1º de novembro de 2024, mediante lançamento no SEI JULGAR. Por meio do Despacho DLA (SEI 26878253), a Secretaria Geral - SEGER foi comunicada da inclusão.

2.33. Ocorre que, em 24 de outubro de 2024, com fulcro no no § 4º do art. 52 da Resolução nº 5.976, de 7 de abril de 2022, que aprovou o Regimento Interno da ANTT, a Concessionária MRS Logística S.A. enviou solicitação de inscrição para sustentação oral, conforme e-mail acostados aos autos (SEI 26951648).

2.34. Nesse sentido, conforme determina o disposto no § 2º do art. 79 do Regimento Interno da ANTT, " o processo seguirá o trâmite previsto para as sessões presenciais".

2.35. Por meio do Ofício Circular nº 4689/2024/UFT - REDIR-SEGER/SEGER/GAB-DG/DG-ANTT (SEI 26951653), a SEGER comunicou à Diretoria Colegiada que "o processo será pautado na Reunião de Diretoria Pública nº 994, que está prevista para acontecer no dia 31 de outubro de 2024".

Manifestações após distribuição do processo à DLA

2.36. Registro que, após distribuição do processo a esta DLA, a Concessionária MRS Logística S.A. protocolou, em 24 de outubro de 2024, os Processos Administrativos SEI nº 50500.177378/2024-13, e nº 50500.177478/2024-40, nos quais constam requerimentos de retirada do processo da pauta da 206ª Reunião Deliberativa Eletrônica (SEI 26930383 e 26948307), prevista para acontecer no período de 24 de outubro a 1º de novembro de 2024, bem como suspensão do julgamento do presente processo.

2.37. Em síntese, argumenta a MRS que:

- apenas no dia 23 de outubro de 2024 a ANTT concedeu à concessionária o acesso a " documentos importantes que ainda não haviam sido disponibilizados";
- em análise preliminar desses documentos, " constatou que o trecho ferroviário pretendido pela Cedro por meio do presente processo de autorização está na área de influência da Concessionária e, além disso, há incompatibilidade locacional entre o trecho requerido pela Cedro e a infraestrutura outorgada para a MRS em seu Plano de Investimentos Obrigatórios previsto no item 4.1.10 do Anexo 1 do 4º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão denominado Ramal Ferroviário de Igarapé, assim como o projeto de investimento descrito no item 4.1.5.5 do mesmo documento denominado Terminal de Igarapé"; e
- "é devida a imediata retirada de pauta do processo de autorização da Cedro da pauta de julgamento eletrônica, com a suspensão de seu julgamento para que a MRS possa exercer no prazo o seu potencial direito de preferência, além de ser analisada a questão da incompatibilidade locacional".

2.38. Registro, ainda, o Ofício GAPR nº 57/2024 (SEI 27068597), de 29 de outubro de 2024, encaminhado por e-mail (SEI 27068538) pela Prefeitura Municipal de Igarapé, por meio do qual solicitam "o adiamento da análise do Processo 50500.278221/2023-23, atualmente pautado para a reunião da Diretoria Colegiada em 31 de outubro de 2024, às 14h30". Sustentam a solicitação nos seguintes argumentos:

- ausência de informações a respeito do projeto, de forma que o município " como parte diretamente interessada, avalie o impacto da proposta e prepare as devidas manifestações";
- mais tempo para "examinar o processo com precisão e profundidade, considerando suas repercussões sociais e ambientais, bem como os requisitos legais e técnicos necessários";
- verificar se os estudos apresentados abrangem análises sobre o impacto ambiental, a viabilidade da infraestrutura e os efeitos na saúde e bem-estar da comunidade;
- a importância da presença do município nas discussões afim de garantir transparência e ajustes no projeto; e
- "a participação ativa e informada do Município é não só desejável, mas indispensável para que o processo atenda aos interesses de todos os envolvidos de forma equilibrada e responsável".

2.39. Por fim, solicitam também uma audiência " para discutir o processo em maior detalhe e sanar quaisquer dúvidas que venham a surgir".

2.40. Foram acostados aos autos, também, em 30 de outubro de 2023, expedientes protocolados pela Cedro Participações S.A. (SEI 27081404, 27081416, 27081444, 27081565 e 27081632), nos quais apresentam argumentos em contraposição aos requerimentos de retirada do processo da pauta da 206ª Reunião Deliberativa Eletrônica, apresentados pela MRS, citados nos itens 2.36 e 2.37. Em síntese, a Requerente argumenta que:

- em 17 de agosto de 2023, antes do protocolo do requerimento em tela, a Cedro " esteve com a Sra. Daniela Junqueira1, Gerente Geral de Regulação, Fundiário e Negócios Imobiliários da MRS, para a apresentação do projeto pretendido e, desde então, vem não só apresentando o projeto para a MRS, mas também tratando de questões comerciais, visando o desenvolvimento de uma parceria com a MRS para a sua implementação/operação";
- a MRS já tinha conhecimento do traçado do projeto desde 13 de junho de 2024, quando a Cedro enviou à Concessionária dois E-mails. O primeiro (SEI 27081444), contendo apresentação do Ramal Serra Azul (SEI 27081632), com o detalhamento do projeto, inclusive conexões com a malha da MRS; e o segundo (SEI 27081565), contendo link com o kmz e faixa de domínio;
- em 15 de agosto de 2024, a Cedro enviou E-mail (SEI 27081416) à MRS com o objetivo de relatar reunião ocorrida no dia 9 de agosto;
- todos os E-mails foram " encaminhados ao Sr. Guilherme Mello, Presidente da MRS, e ao Sr. Rafael Steiman, Diretor Comercial na MRS, de forma que não há como dizer que a MRS não dispunha de informações para o exercício do seu direito de preferência quase 2 (dois) meses antes da data que a MRS apresentou sua primeira manifestação neste sentido";

2.41. A Cedro argumenta, ainda, que " o Ramal Ferroviário Serra Azul foi concebido para viabilizar a logística de transporte de minério de ferro das mineradoras da região de Serra Azul, as quais estão com sua capacidade de expansão limitada e restrita ao transporte rodoviário, implicando em um volume significativo de acidentes na BR-381 e altos custos para toda a cadeia do setor de mineração, e inclusive para o sistema público de saúde e infraestrutura rodoviária". Ademais, esclarece a Cedro, " o Projeto do Ramal Ferroviário Serra Azul não compete diretamente com o Ramal Ferroviário de Igarapé, mas, ao contrário, complementa e diversifica o uso da malha ferroviária. Isso quer dizer que não há inviabilidade locacional ou incompatibilidade locacional conforme alegado pela MRS".

2.42. Por fim, requer a Cedro Participações S.A. que o requerimento da MRS Logística S.A. seja indeferido, "permitindo o prosseguimento do processo de autorização em favor da Cedro Participações S.A., conforme as diretrizes da ANTT e da legislação vigente".

2.43. São os fatos. Passa-se, a seguir, à análise processual.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

- 3.1. Inicialmente, cumpre informar que o processo em questão se encontrava com tramitação sobrestada, fundamentada na necessidade de se avaliar os impactos decorrentes das alterações recentes na Lei nº 14.273/2021, devido à [rejeição parcial pelo Congresso Nacional de vetos de alguns dispositivos, conforme publicação no Diário Oficial da União - DOU em 16 de outubro de 2023](#), além da [derrubada do veto relativo ao art. 66 da referida lei, ato promulgado em publicação no DOU em 22 de dezembro de 2023](#).
- 3.2. Tais alterações resultaram na necessidade de revisão da [Resolução ANTT nº 5.987, de 1º de setembro de 2022](#), que disciplina o processo administrativo de requerimento de outorga por autorização, em conjunto com a revisão da minuta de Contrato de Adesão, estabelecida na [Deliberação ANTT nº 257, de 1º de setembro de 2022](#).
- 3.3. Além disso, sobre a regulamentação acerca da área de influência das ferrovias já instaladas (concessões ferroviárias) e, conseqüentemente, da forma do exercício do “direito de preferência”, para os fins previstos no art. 67 da Lei nº 14.273/2021, encontra-se em curso na ANTT procedimento de instauração de Audiência Pública nº 07/2024 (Processo Administrativo SEI nº 50500.272382/2022-22) em razão da superveniência do art. 67 da Lei das Ferrovias, que passou a vigorar com a rejeição do veto pelo Congresso Nacional.
- 3.4. Como já relatado nos itens 2.6 a 2.17, considerando que o lapso temporal, entre a data do sobrestamento e a publicação de novo regramento com os ajustes necessários à adequação da regulamentação vigente, implicaria em atraso nos potenciais investimentos no sistema ferroviário brasileiro, e que esse impacto negativo iria de encontro às diretrizes elencadas no art. 5º da Lei das Ferrovias, a SUFER decidiu, diante da ausência de definição do conceito de “área de influência”, por apresentar todos os projetos a todas as concessionárias, ampliando-se para esse efeito específico, a abrangência da área de influência de cada uma delas a todo o território nacional, possibilitando a continuidade dos processos diante de eventual ausência de interessados.
- 3.5. Embora o legislador tenha considerado o prazo de **até 15 (dias) corridos** como suficientes para que as concessionárias manifestem interesse em exercer direito de preferência, a **SUFER decidiu por postergar o prazo de 15 (quinze) dias concedido inicialmente, resultando ao final num período de 30 (trinta) dias**, para que as concessionárias apresentassem suas intenções de preferência.
- 3.6. Ademais, é importante destacar que, no decorrer desse período foram oferecidas a todas as concessionárias as mesmas condições de acesso aos processos de requerimento de autorização ferroviária, e que os documentos disponibilizados continham informações suficientes para que as concessionárias pudessem avaliar e manifestar o possível interesse na obtenção da autorização nos trechos pendentes de deliberação pela ANTT, de modo a atender o preconizado no art. 67 da Lei nº 14.273/2021. Como de fato aconteceu, pois, conforme informado pela COAUF/GEPEF à SUFER, por meio do Despacho (SEI 24328924), as seguintes concessionárias apresentaram manifestação de interesse em, pelo menos, um trecho: Bahia Ferrovias S.A., Rumo Malha Central S.A. e Rumo Malha Norte S.A. Além disso, as concessionárias Ferrovia Transnordestina Logística S.A (FTL), Transnordestina S.A. e Vale S.A. avaliaram as informações disponibilizadas e comunicaram à ANTT que não possuem interesse em exercer o direito de preferência sobre os trechos informados.
- 3.7. Junte-se a isso, as correspondências eletrônicas trazidas aos autos pela Cedro Participações, mencionadas nos itens 2.40 a 2.42, pelas quais pode-se constatar que a MRS teve conhecimento do traçado e das características principais do projeto, no dia 13 de junho de 2024, portanto, antes da data final do prazo concedido pela SUFER, que foi prorrogado até o dia 22 de junho de 2024.
- 3.8. Portanto, **não prospera o argumento da MRS, mencionado no item 2.37, de que não foi concedido à concessionária o acesso a documentos importantes e necessários para a análise dos projetos em tempo hábil, tendo em vista que, repise-se, o acesso aos documentos contidos nos autos dos processos de requerimento de autorização, foi concedido a todas as concessionárias, sem distinção.**
- 3.9. O procedimento de consulta às concessionárias, adotado pela SUFER, com o intuito de destravar os requerimentos de autorização ferroviária que, inicialmente, com a promulgação dos vetos pelo Congresso Nacional, haviam sido sobrestados, possibilitou dar continuidade às análises daqueles projetos que as concessionárias já manifestaram não haver interesse na obtenção da autorização. E, avançar com essas análises significa contribuir para o incremento do transporte ferroviário, que, de acordo com dados publicados no sítio eletrônico do Ministério dos Transportes, tem uma participação de 17,7% na matriz de transporte brasileira, valor insuficiente para um país com dimensões continentais.
- 3.10. Nesse sentido, entendo que a decisão tomada pela SUFER foi acertada, pois possibilitará dar a continuidade necessária para a implantação de ferrovias que atendam de maneira competitiva os mercados em que se inserem, criando um ambiente concorrencial.
- 3.11. Feitas essas ponderações acerca da tomada de decisão da SUFER em relação à continuidade dos processos sobrestados, cujos projetos não são de interesse das concessionárias, passo a discorrer sobre a análise dos elementos técnicos, realizada por aquela Superintendência, à luz da legislação e normativos vigentes.

Fundamentação Legal

- 3.12. O art. 21 da [Constituição Federal de 1988](#), estabelece, dentre outras, a competência da União para explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território.
- 3.13. Por sua vez, a [Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#), que dispõe entre outros temas, sobre as atribuições da ANTT, aponta no rol de diretrizes gerais do gerenciamento da infraestrutura e da operação dos transportes aquaviário e terrestre, a descentralização de ações, sempre que possível, afim de promover 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](#). A mesma lei elenca, dentre as atribuições da ANTT, aquelas específicas ao transporte ferroviário, conforme trecho recortado abaixo.
- Seção II
Das Atribuições da Agência Nacional de Transportes Terrestres
(...)
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;
(...)
V - regular e coordenar a atuação dos concessionários, permissionários e autorizatários, de modo a assegurar a neutralidade com relação aos interesses dos usuários e dos clientes, orientar e disciplinar a interconexão entre as diferentes ferrovias, e arbitrar as questões não resolvidas pelas partes ou pela autorregulação;
- 3.14. A [Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021](#), que dispõe sobre a organização do transporte ferroviário, o uso da infraestrutura ferroviária, os tipos de outorga para a exploração indireta de ferrovias e dá outras providências, estabelece os critérios para a obtenção de autorização para a exploração de novas ferrovias, novos pátios e demais instalações acessórias.
- 3.15. Em relação ao Requerimento de Autorização Ferroviária e a documentação necessária que deve ser apresentada, a Lei das Ferrovias, assim dispõe:

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.

§ 1º O requerimento deve ser instruído com:

I - minuta preenchida do contrato de adesão e memorial com a descrição técnica do empreendimento e a indicação de fontes de financiamento pretendidas, conforme regulamento;

II - relatório técnico descritivo, no caso de autorização para ferrovias, com, no mínimo:

- a) indicação georreferenciada do percurso total, das áreas adjacentes e da faixa de domínio da infraestrutura ferroviária pretendida;
- b) detalhamento da configuração logística e dos aspectos urbanísticos relevantes;
- c) características da ferrovia, com as especificações técnicas da operação compatíveis com o restante da malha ferroviária;
- d) cronograma de implantação ou recapitação da ferrovia, incluindo data-limite para início das operações ferroviárias;
- e) ~~(VETADO)~~;
- e) relatório executivo dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental; [\(Promulgação partes vetadas\)](#)

III - certidões de regularidade fiscal da requerente.

§ 2º A minuta do contrato de adesão deve permanecer disponível em sítio eletrônico do regulador ferroviário.

§ 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.

3.16. Além da promulgação do veto indicado na citação acima (Art. 25, § 1º, II, e), o Congresso Nacional rejeitou e o Presidente da República promulgou, as seguintes partes vetadas da [Lei nº 14.273/2021](#), que passaram a integrar o texto legal.

Art. 27. O chamamento de que trata o art. 26 desta Lei deve indicar, obrigatoriamente, as seguintes informações:

(...)

V - a capacidade de transporte da ferrovia a ser construída.

(...)

Art. 29. São essenciais as seguintes cláusulas do contrato de autorização de ferrovias:

(...)

III - capacidade de transporte;

IV - condições técnico-operacionais para interconexão e para compartilhamento da infraestrutura ferroviária;

(...)

Art. 38. É vedada a recusa injustificada de transporte de cargas nas ferrovias outorgadas.

§ 1º É justificativa para a recusa de transporte de carga ferroviária, na forma do regulamento:

I - a saturação da via;

II - o não atendimento das condições contratuais de transporte;

III - a indisponibilidade de material rodante e de serviços acessórios adequados ao transporte da carga.

§ 2º Cabe ao regulador ferroviário fiscalizar o cumprimento do disposto neste artigo.

(...)

Art. 64. A concessionária ferroviária federal com contrato vigente na data de promulgação desta Lei poderá requerer a adaptação de seu contrato, de concessão para o de autorização.

(...)

§ 11. Caso não ocorra a adaptação do contrato de concessão para autorização, as concessionárias ferroviárias terão direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro quando provado desequilíbrio decorrente de outorga de autorizações para a prestação de serviços de transporte dentro da sua área de influência.

§ 12. A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de que trata o § 11 deste artigo pode ser efetivada mediante:

I - a redução do valor da outorga;

II - o aumento do teto tarifário;

III - a supressão da obrigação de investimentos;

IV - a ampliação do prazo contratual.

(...)

Art. 66. Ressalvado o disposto em legislação específica, valores não tributários, multas, outorgas e indenizações que a União auferir junto a operadoras ferroviárias devem ser reinvestidos em infraestrutura logística ou de mobilidade de titularidade pública.

§ 1º Pelo menos metade dos recursos provenientes das outorgas e indenizações referidas no caput deste artigo deverão ser aplicados em projetos de Estados ou do Distrito Federal, de forma proporcional à extensão da malha ferroviária que os originou, incluídos nesse cômputo os trechos devolvidos na forma do art. 15 desta Lei.

Art. 67. Caso, nos primeiros 5 (cinco) anos de vigência desta Lei, a ferrovia pretendida ou oferecida na forma dos arts. 25 ou 26 desta Lei esteja localizada dentro da área de influência de uma concessão ferroviária já existente, o concessionário terá direito de preferência para obtenção de autorização, em condições idênticas às constantes do requerimento dos propositores originais ou às protocoladas na proposta vencedora.

§ 1º O regulador ferroviário definirá a área de influência referida no caput deste artigo e oferecerá prazo de até 15 (quinze) dias corridos para que a concessionária se manifeste quanto ao interesse de exercer seu direito de preferência.

3.17. A regulamentação da Lei das Ferrovias se deu por meio do Decreto nº 11.245, de 21 de outubro de 2022, que 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.

3.18. Após a publicação da Lei nº 14.273/2021, a ANTT regulamentou o processo administrativo de requerimento para exploração de novas ferrovias, novos pátios ferroviários e demais instalações acessórias mediante outorga por autorização, por meio da Resolução ANTT nº 5.987, de 1º de setembro de 2022, alterada pela Resolução ANTT nº 6.050, de 3 de outubro de 2024. O requerimento para exploração das ferrovias encontra amparo no art. 25 do referido texto legal e é caracterizada quando o particular apresenta, de forma espontânea, o interesse em constituir uma ferrovia e explorá-la em regime privado.

3.19. O art. 3º da Resolução supracitada estabelece que a exploração indireta do serviço de transporte ferroviário federal, mediante outorga por autorização, será formalizada por intermédio da celebração de contrato de adesão, com prazo determinado, entre pessoa jurídica requerente e a União, por meio da ANTT. Ademais determina que constará do contrato de adesão a obrigação do requerente de compartilhar a infraestrutura ferroviária e os recursos operacionais com terceiros.

3.20. Sobre o procedimento para protocolo de requerimento de autorização, a Resolução nº 5.987/2022, definiu os aspectos sob os quais se constituirá a avaliação realizada pela ANTT, vejamos:

Art. 5º O interessado em obter a autorização ferroviária pode encaminhar requerimento à ANTT a qualquer tempo, mediante a apresentação dos seguintes documentos:

I - minuta do contrato de adesão, disponibilizada no sítio eletrônico da ANTT, devidamente preenchida, memorial com a descrição técnica do empreendimento e indicação de fontes de financiamento pretendidas;

II - relatório técnico descritivo, no caso de autorização para ferrovias, com, no mínimo:

a) a indicação georreferenciada do percurso total, das áreas adjacentes e da faixa de domínio da infraestrutura ferroviária pretendida, em arquivo eletrônico compatível com CAD (Computer-Aided Design), ou BIM (Building Information Modeling) ou GIS (Geographic Information System), além de apresentação de arquivo em formato KMZ ou KML (Keyhole Markup Language);

b) o detalhamento da configuração logística e dos aspectos urbanísticos relevantes;

c) as características da ferrovia com as especificações técnicas da operação compatíveis com o restante da malha ferroviária conexa, se for o caso; *(Redação dada pela RESOLUÇÃO Nº 6.050, DE 3 DE OUTUBRO DE 2024)*

d) o cronograma de implantação ou recapitação da ferrovia, incluindo data limite para início das operações ferroviárias; e *(Redação dada pela RESOLUÇÃO Nº 6.050, DE 3 DE OUTUBRO DE 2024)*

e) relatório executivo dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental. *(Acréscimo pela RESOLUÇÃO Nº 6.050, DE 3 DE OUTUBRO DE 2024)*

III - certidões de regularidade fiscal da requerente, dentro do período de validade, com, no mínimo:

a) documentação comprobatória de sua regularidade perante a Fazenda Federal;

b) documentação comprobatória de sua regularidade perante a Fazenda Estadual da sede da pessoa jurídica;

c) documentação comprobatória de sua regularidade perante a Fazenda Municipal da sede da pessoa jurídica;

d) documentação comprobatória de que se encontra regular perante o Instituto Nacional do Seguro Social (INSS); e

e) documentação comprobatória de que se encontra regular perante o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS);

IV - documentação comprobatória de que não possui qualquer registro de processo de falência, expedida pelos órgãos competentes com data não anterior a 60 (sessenta) dias do requerimento de autorização; e

V - comprovante de existência jurídica da pessoa.

§ 1º *(Revogado pela RESOLUÇÃO Nº 6.050, DE 3 DE OUTUBRO DE 2024)*

§ 2º O memorial de que trata o inciso I do caput deve ser apresentado com as seguintes informações:

I - descrição do objeto do requerimento;

II - a extensão total e todos os municípios e estados onde se localizará o empreendimento;

III - o perfil de carga a ser movimentado, explicitando, inclusive, se a carga será de sua propriedade, de terceiros, ou de ambos, bem como se pretende realizar transporte de passageiros;

IV - justificativa do empreendimento;

V - valor do investimento global previsto, com respectiva data-base;

VI - indicação de fontes de financiamento pretendidas; e

VII - declaração de que a concepção do projeto observa as normas técnicas aplicáveis e as condições de implantação, operação, manutenção e inspeção do empreendimento seguirão as melhores práticas do setor ferroviário.

§ 3º Na indicação das fontes de financiamento pretendidas de que trata o § 2º, inciso VI, deverá constar se os recursos financeiros necessários ao empreendimento serão próprios ou de terceiros e se a sua natureza será pública ou privada.

§ 4º As certidões positivas com efeitos de negativa produzirão os mesmos efeitos que as certidões negativas de débitos, para fins de comprovação da regularidade fiscal do interessado.

§ 5º Na hipótese de o requerimento de autorização não atender integralmente ao rol de documentação disposta no caput, o interessado poderá apresentar a documentação faltante, no prazo assinalado pela ANTT, sob pena de não conhecimento do pedido de requerimento.

§ 6º O prazo de que trata o § 5º poderá ser prorrogado, a critério da ANTT, mediante pedido fundamentado da requerente.

§ 7º A não apresentação dos documentos constantes das alíneas "a", "d" e "e" do inciso III do caput não prejudica a análise do requerimento, devendo a ANTT fazer o levantamento das informações junto aos respectivos gestores das bases de dados.

Art. 6º Verificada a apresentação de todos os documentos elencados no art. 5º, a ANTT deve:

I - publicar o aviso de requerimento em seu sítio eletrônico em até 30 (trinta) dias;

II - avaliar a viabilidade locacional da ferrovia requerida;

III - avaliar a convergência do objeto do requerimento com a política pública do setor ferroviário; e

IV - avaliar os aspectos técnico-operacionais.

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

§ 2º A ANTT poderá solicitar apoio ao Ministério da Infraestrutura para dirimir dúvidas acerca da política pública do setor ferroviário, de modo a subsidiar a deliberação sobre a outorga de autorização.

§ 3º A avaliação de que trata o inciso IV verificará a existência de conflito entre as informações dispostas no art. 5º apresentadas pela requerente e os padrões técnico-operacionais relevantes, tais como:

I - medidas de bitola compatíveis com as adotadas no Subsistema Ferroviário Federal e com a malha ferroviária com a qual se pretenda integrar; e

II - rampas máximas de exportação e importação.

3.21. Por fim, o Regulador Ferroviário deliberará sobre o assunto da seguinte forma:

Art. 9º Após análise da viabilidade locacional, da convergência do objeto do requerimento com a política pública do setor ferroviário e dos aspectos técnico-operacionais, a ANTT deliberará sobre a outorga de autorização ferroviária e publicará o resultado da deliberação, bem como, em caso de deferimento, o extrato do contrato de adesão.

3.22. Em complemento à Resolução nº 5.987/2022, a [Deliberação nº 374, de 3 de outubro de 2024](#), aprovou os termos da nova minuta de Contrato de Adesão para outorga de autorização para exploração de novas ferrovias, novos pátios e demais instalações, conforme consta nos autos do Processo Administrativo nº 50500.159195/2024-16. A nova minuta é resultado da harmonização dos dispositivos estabelecidos na Lei nº 14.273/2021, após a promulgação dos vetos, e altera o anexo da [Deliberação nº 257, de 1º de setembro de 2022](#), publicada no Diário Oficial da União (DOU) de 2 de setembro de 2022, de acordo com a instrução no Processo Administrativo nº 50500.060812/2022-65.

Características do Empreendimento

3.23. Conforme se extrai dos presentes autos, o empreendimento objeto de análise pela SUFER é do tipo ramal ferroviário, está localizado no estado de Minas Gerais, e será responsável por interligar áreas de produção de minério de ferro da região ao sistema ferroviário principal da MRS Logística. A Ferrovia possui uma extensão estimada de 26,47 (vinte e seis vírgula quarenta e sete) quilômetros, é composta por duas peras de carregamento, localizadas nos quilômetros 13 + 915 m e 26 + 467 m do ramal ferroviário, que serão utilizadas para otimizar o carregamento de minério de ferro. A Figura 1 representa a localização do empreendimento:

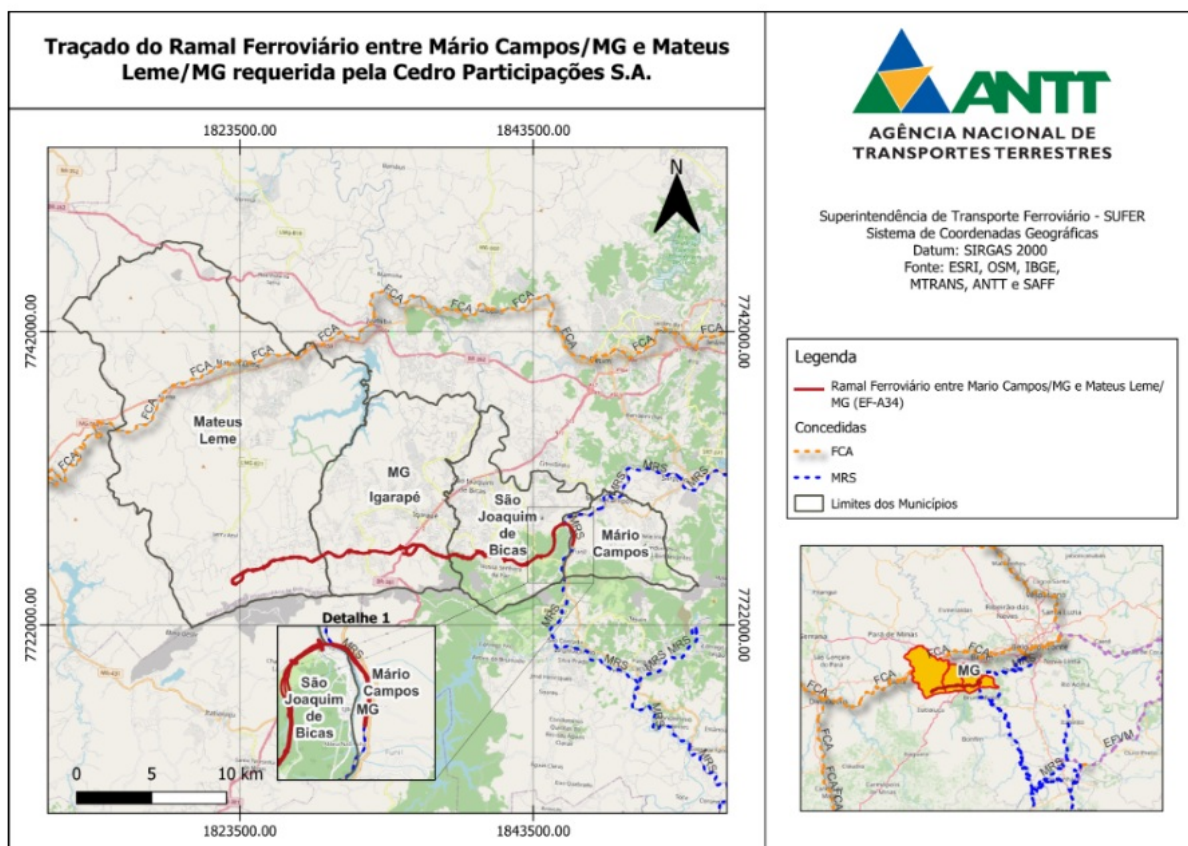


Figura 1 - Localização do Empreendimento
Fonte: ANTT, 2024

3.24. De acordo com a área técnica, apesar de constar no Extrato de Requerimento que a origem e destino seria entre os municípios de Itaúna/MG e São Joaquim de Bicas/MG, e que a extensão estimada seria de 33 (trinta e três) quilômetros, no decorrer da análise a requerente efetuou ajustes no traçado pretendido, resultando, como objeto da análise, o trecho ferroviário localizado entre entre os municípios de Mário Campos/MG e Mateus Leme/MG com a extensão estimada de 26,47 (vinte e seis vírgula quarenta e sete) quilômetros.

3.25. A seguir estão elencadas as principais características do empreendimento:

- Extensão estimada: 26,47 (vinte e seis vírgula quarenta e sete) quilômetros;
- Localização: entre os municípios de Mário Campos/MG e Mateus Leme/MG;
- Municípios atingidos: Mário Campos/MG, São Joaquim de Bicas/MG, Igarapé/MG e Mateus Leme/MG;
- Raio de curva mínimo: 310 (trezentos e dez) metros;
- Bitola: larga;
- Investimento global previsto entre os municípios de Mário Campos/MG e Mateus Leme/MG: R\$ 1.517.579.788,34 (um bilhão, quinhentos e dezessete milhões, quinhentos e setenta e nove mil setecentos e oitenta e oito reais e trinta e quatro centavos), data-base julho de 2023;
- Perfil de cargas a serem movimentadas: Minério de Ferro;
- Previsão de conclusão de obras: novembro de 2033; e
- Previsão de início das operações: novembro de 2034.

3.26. Ademais, o objetivo da implantação do empreendimento supracitado é proporcionar o transporte ferroviário de minério de ferro, proveniente de mineradoras localizadas no estado de Minas Gerais, e que atualmente tem sido transportado, predominantemente, por rodovias, ocasionando desgaste nas estradas e alto custo para as mineradoras. O traçado proposto oferecerá um meio de transporte mais sustentável e eficiente, alinhado com as melhores práticas internacionais, e atenderá às demandas logísticas de grandes mineradoras da região, favorecendo a economia local e regional.

Da análise preliminar

3.27. De forma preliminar, a COAUF/GEPEF verificou o atendimento a três requisitos essenciais à continuidade da análise: competência da ANTT para a avaliação do objeto, legitimidade da Requerente e sobreposição de faixa de domínio com outra estrutura ferroviária requerida, em fase de análise na ANTT.

3.28. Em relação à competência para a avaliação do objeto, a área técnica constatou que, conforme preconiza o §1º do art. 1º da Resolução nº 5.987/2022, o empreendimento consta do rol no qual a ANTT possui competência para analisar e, caso sejam atendidos todos os requisitos, emitir a outorga, pois os elementos mínimos do empreendimento demonstram que o trecho ferroviário, objeto do requerimento, se conectará com a malha concedida à MRS Logística S.A., integrante do Subsistema Ferroviário Federal - S FF, que dá acesso aos portos do Estado do Rio de Janeiro.

3.29. Quanto à legitimidade da Requerente, após a verificação das certidões negativas acostadas aos autos do processo, restou demonstrado não haver óbice, sobre esse aspecto, à celebração do Contrato de Adesão entre a União e a Cedro Participações S.A.

3.30. Por fim, quanto à sobreposição de faixa de domínio com estrutura ferroviária requerida, a COAUF/GEPEF avaliou, à luz do disposto no art. 8º da Resolução nº 5.987/2022, os requerimentos pendentes de deliberação, e não identificou sobreposição do objeto em tela com os requerimentos em andamento na ANTT.

Dos requisitos a serem verificados na análise

3.31. A Lei nº 14.273/2021, o Decreto nº 11.245/2022, a Resolução ANTT nº 5.978/2022, e a Deliberação ANTT nº 374/2024, orientam que o procedimento de análise consiste em:

- I - Verificação das exigências legais:
- a) dos princípios e diretrizes (art. 4º e 5º da Lei nº 14.273, de 2021);
 - b) apresentação dos elementos elencados no art. 5º da Resolução, incluindo a aderência da minuta de contrato de adesão ao disposto na Deliberação ANTT nº 374, de 2024 (art. 5º, I, da Resolução);
 - c) viabilidade locacional da ferrovia requerida (art. 6º, II, e art. 6º, § 1º da Resolução).
- II - Avaliação da 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
- III - Avaliação dos aspectos técnico-operacionais (art. 25, §6º da Lei e art. 6º, IV, da Resolução).

Dos princípios e diretrizes

3.32. Em relação ao primeiro ponto elencado, especificamente quanto ao atendimento aos princípios e diretrizes da Lei das Ferrovias, a área técnica concluiu, com fundamento na avaliação dos aspectos do requerimento, cotejados com os princípios e diretrizes da Lei nº 14.273, de 2021, não haver conflito, conforme se extrai da Nota Técnica nº 10104/2024/COAUF/GEPEF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 26651491):

9.4. Com base no que foi apresentado pela Requerente, nos termos da legislação vigente, o ramal ferroviário objeto do requerimento tem por objetivo aumentar a integração logística da movimentação de minério de ferro no estado de Minas Gerais, visando o transporte de minérios até a malha concedida da MRS. O ramal ferroviário contribuirá com a otimização das operações de transporte de minério de ferro, concedendo a redução do número de veículos de carga nas estradas regionais e, conseqüentemente, das emissões de gases causadores de efeito estufa.

9.5. Importa mencionar que, atualmente, o minério de ferro extraído na região é transportado por caminhões até os pátios ferroviários de Sarzedo e Serra Azul, onde o minério é carregado em composições ferroviárias da MRS Logística e segue para exportação via portos do estado do Rio de Janeiro. Nesse contexto, a expansão da malha ferroviária, via construção e exploração do ramal ferroviário, visa ao desenvolvimento econômico e social na região por meio de investimento privado, além de estimular o uso da infraestrutura ferroviária, favorecendo o equilíbrio da matriz de transporte de cargas do país.

9.6. Portanto, com fundamento na avaliação dos aspectos do requerimento cotejados com os princípios e diretrizes da Lei nº 14.273, de 2021, não se identificou conflito.

Da apresentação dos elementos elencados no art. 5º da Resolução, incluindo a aderência da minuta de contrato de adesão ao disposto na Deliberação ANTT nº 374, de 2024 (art. 5º, I, da Resolução);

3.33. Quanto à conformidade dos elementos necessários à outorga, a COAUF/GEPEF procedeu à análise de adequação formal afim de verificar se a documentação apresentada atendia aos termos dispostos no art. 5º da Resolução ANTT nº 5.987/2022. Após as devidas complementações de documentação, pela Cedro Participações S.A., a área técnica exarou a Nota Técnica nº 5562/2024/COAUF/GEPEF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 24770143), na qual concluiu pela conformidade, resultando na publicação do [Extrato de Requerimento](#), em 26 de julho de 2024, nos termos da referida Resolução.

3.34. Relativamente ao mérito do requerimento, a unidade técnica verificou a conformidade do conteúdo dos elementos apresentados com o estabelecido na Lei das Ferrovias, no Decreto nº 11.245/2022, na Resolução ANTT nº 5.987/2022, e na Deliberação ANTT nº 374/2024. Com relação à aderência da minuta do contrato de adesão, foram avaliados os seguintes aspectos:

- Conformidade da minuta de contrato de adesão proposta com a redação aprovada por meio da Deliberação ANTT nº 374, de 2024.
- Caracterização do empreendimento (Anexo I do Contrato de Adesão)
- Mapa com o traçado da ferrovia requerida (Apêndice A do Contrato de Adesão)
- Cronograma de implantação do empreendimento e início das operações (Anexo II do Contrato de Adesão)

3.35. Após a publicação da Deliberação ANTT nº 374/2024, tornou-se necessária a readequação e o reenvio da Minuta do Contrato de Adesão, conforme o modelo padrão. Assim, por meio do protocolo 50500.175625/2024-47, a Requerente enviou nova Minuta com as devidas alterações e correções pertinentes, sobre a qual a COAUF/GEPEF, assim se manifestou:

Nota Técnica nº 10104/2024/COAUF/GEPEF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 26651491):

9.15. Nesse sentido, após a retificação supramencionada, constata-se que a Minuta do Contrato de Adesão proposta e seus anexos se mostram de acordo com a redação aprovada para este instrumento por meio da Deliberação ANTT nº 374, de 2024

3.36. A COAUF/GEPEF analisou, ainda, os elementos contidos no Memorial Descritivo (Estudo Ferroviário SEI 26269364 e Relatório Técnico Descritivo SEI nº 26691823), e no Relatório Técnico Descritivo (SEI 26691823 e 26724161), concluindo pela conformidade destes, conforme disposto nos Quadros 2 e 3 da Nota Técnica nº 10104/2024/COAUF/GEPEF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 26651491).

3.37. Quanto a análise acerca da Regularidade Fiscal da Requerente e demais comprovações referentes à pessoa jurídica, a unidade técnica assim se manifestou:

9.17. Referente à análise de Regularidade Fiscal da Cedro Participações S.A. constatou-se que as certidões comprobatórias de regularidade perante à Fazenda Federal, Estadual, Municipal, ao Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS), protocoladas pela Requerente se encontravam fora do prazo de validade na data de elaboração desta Nota Técnica.

9.18. Deste modo, esta Agência emitiu novas certidões junto aos órgãos competentes, para esse quesito, as quais foram acostadas ao processo de requerimento (SEI nº 26534162, 26534246, 26534489e 26534100). Em face dessa nova consulta, foi constatada a regularidade da Requerente nos termos do art. 5º, inciso III da Resolução ANTT nº 5.987, de 2022.

9.19. Para o aspecto de comprovação de que a Requerente não possua 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 nº 18325802) atende aos quesitos exigidos, de forma que não houve a necessidade de emissão de nova certidão.

9.20. No que tange à comprovação de existência jurídica da pessoa, a verificação foi realizada também com base no documento enviado pela Requerente (SEI nº 18325819).

9.21. Após as devidas verificações e complementações pela Requerente, foi constatada a regularidade da Requerente nos termos do art. 5º, incisos III, IV e V da Resolução ANTT nº 5.987, de 2022.

3.38. Como se vê, restou comprovada a regularidade da Requerente nos termos do art. 5º, incisos III, IV e V da Resolução ANTT nº 5.987, de 2022.

3.39. Ainda em relação à verificação das exigências legais, mencionadas no item 3.31, I, a COAUF/GEPEF analisou o conteúdo constante do Relatório Executivo dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA. O detalhamento da análise, de cada um dos itens dedicados aos estudos de mercado, estudos ambientais, estudos de engenharia, estudos operacionais, avaliação financeira, estudos socioeconômicos e análise de riscos, pode ser consultado nos itens 9.22 a 9.30 da Nota Técnica nº 10104/2024/COAUF/GEPEF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 26651491).

3.40. Com base no exame dos elementos contidos no Memorial Descritivo e no Relatório Técnico Descritivo, bem como na análise dos elementos mínimos que compõem o EVTEA, a área técnica concluiu que "os requisitos estabelecidos pela Resolução ANTT nº 5.987, de 2022, foram apresentados pela Cedro Participações S.A. de forma adequada e, salvo melhor juízo, atendem, nos aspectos aplicáveis, ao preconizado na Lei nº 14.273, de 2021, e no Decreto nº 11.245, de 2022."

Da viabilidade locacional da ferrovia requerida

3.41. Acerca da viabilidade locacional, a Lei nº 14.273/2021, atribuiu à ANTT a competência para avaliar a viabilidade locacional do requerimento com as demais ferrovias implantadas ou outorgadas.

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.

...

§ 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.

3.42. Por sua vez, a Resolução ANTT nº 5.987/2022, definiu o conceito de viabilidade locacional, nos seguintes termos:

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

VII - viabilidade locacional ou compatibilidade locacional: possibilidade técnica de implantação geométrica da infraestrutura ferroviária requerida por meio de autorização considerando a distância entre o eixo do seu traçado diretriz e as demais infraestruturas ferroviárias implantadas ou outorgadas, bem como eventuais cruzamentos entre essas ferrovias.

3.43. Ademais, acerca da análise da viabilidade locacional, o normativo da ANTT regulamenta o momento e a forma de como será exercida a competência da ANTT atribuída pela legislação.

Art. 6º Verificada a apresentação de todos os documentos elencados no art. 5º, a ANTT deve:

...

II - avaliar a viabilidade locacional da ferrovia requerida;

...

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

...

Art. 7º Verificada incompatibilidade locacional ou motivo técnico-operacional relevante que justifique óbice à autorização, a requerente deve apresentar solução técnica adequada para o conflito identificado em até 60 (sessenta) dias do recebimento de notificação da ANTT, prorrogáveis por igual período.

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

3.44. O legislador impôs à ANTT a definição da área de influência, conforme disposto no § 1º do art. 67 da Lei nº 14.273/2021:

Art. 67. Caso, nos primeiros 5 (cinco) anos de vigência desta Lei, a ferrovia pretendida ou oferecida na forma dos arts. 25 ou 26 desta Lei esteja localizada dentro da área de influência de uma concessão ferroviária já existente, o concessionário terá direito de preferência para obtenção de autorização, em condições idênticas às constantes do requerimento dos propositores originais ou às protocoladas na proposta vencedora. (Promulgação partes vetadas)

§ 1º O regulador ferroviário definirá a área de influência referida no caput deste artigo e oferecerá prazo de até 15 (quinze) dias corridos para que a concessionária se manifeste quanto ao interesse de exercer seu direito de preferência.

3.45. Assim, em atendimento aos dispositivos legais, e respectiva regulamentação, a COAUF/GEPEF procedeu à análise da viabilidade locacional do requerimento em comento, conforme consta na Nota Técnica nº 10104/2024/COAUF/GEPEF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 26651491):

9.38. Com vistas a verificar a situação geométrica do traçado da infraestrutura ferroviária requerida e a existência de outras infraestruturas implantadas ou outorgadas no eixo do ramal pretendido, consultou-se os arquivos "E_EF_Mario_Campos-MG_Mateus_Leme-MG.shp", "E_PF_Igarap-MG.shp", "E_PF_Mateus_Leme-MG.shp" e "FD_EF_Mario_Campos-MG_Mateus_Leme-MG.shp" presentes no Relatório Shapefile do Traçado (SEI nº 25854472), enviado pela Requerente, e o Sistema de Acompanhamento e Fiscalização do Transporte Ferroviário - SAFF, instituído pela [Resolução ANTT nº 2.502, de 19 de dezembro de 2007](#), para identificação de ferrovias implantadas.

9.39. Da consulta realizada, identificou-se na área de abrangência do ramal requerido, existência da malha concedida à MRS Logística S.A. que acessa aos Portos do estado do Rio de Janeiro/RJ, e que atualmente conta com uma malha de cerca de 1.821,3 (mil oitocentos e vinte e um vírgula três) quilômetros, nos estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo. Do cotejamento entre os traçados do ramal ferroviário objeto do pleito em tela e a ferrovia implantada (MRS), está prevista conexão por meio da implantação de desvio ferroviário a fim de dar acesso ao ramal.

9.40. Ademais, de acordo com o Memorial Descritivo apresentado, quanto às condições operacionais e logísticas, exceto a entrada e saída da composição, todas as manobras serão realizadas dentro do ramal ferroviário da Cedro Participações S.A., sem utilizar as linhas principais de acesso aos Portos do estado do Rio de Janeiro.

9.41. Em relação às características técnicas do ramal e compatibilidade com a malha existente, constatam-se os mesmos padrões de bitola. Ressalta-se que os traçados referentes às ferrovias existentes se baseiam em informações georreferenciadas obtidas do SAFF na data da elaboração desta Nota Técnica.

9.42. **Diante do exposto, essa área técnica entende, tomando como base referencial a localização geométrica e geográfica do traçado do ramal ferroviário requerido (entre os municípios de Mário Campos/MG e Mateus Leme/MG), e da ferrovia implantada na região (MRS Logística S.A.), não haver conflito entre os traçados da ferrovia objeto do pleito em tela e as demais infraestruturas implantadas ou outorgadas e, desse modo, conclui-se por existir a viabilidade locacional do requerimento**, nos termos do § 4º do art. 25 da Lei das Ferrovias.

(grifei)

3.46. Diante do exposto, feitas as devidas verificações pela área técnica, restou comprovada a viabilidade locacional do requerimento de outorga por autorização ferroviária, pela empresa Cedro Participações S.A., visando à construção e exploração de ramal ferroviário localizado entre os municípios de Mário Campos/MG e Mateus Leme/MG, com extensão estimada de 26,47 (vinte e seis vírgula quarenta e sete) quilômetros.

3.47. Portanto, sob o aspecto da incompatibilidade locacional, **não deve prosperar o argumento da MRS** de que, em análise preliminar dos documentos disponibilizados à concessionária "constatou que o trecho ferroviário pretendido pela Cedro por meio do presente processo de autorização está na área de influência da Concessionária e, além disso, há incompatibilidade locacional entre o trecho requerido pela Cedro e a infraestrutura outorgada para a MRS em seu Plano de Investimentos Obrigatórios previsto no item 4.1.10 do Anexo 1 do 4º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão denominado Ramal Ferroviário de Igarapé, assim como o projeto de investimento descrito no item 4.1.5.5 do mesmo documento denominado Terminal de Igarapé."

Avaliação da convergência do objeto do requerimento com a política pública do setor ferroviário

3.48. O art. 25 da Lei 14.273/2021, determina também que, conhecido o requerimento de autorização, o regulador ferroviário deve analisar a convergência do objeto do requerimento com a política pública do setor ferroviário (§ 3º, I).

3.49. Ademais, o Decreto nº 11.245/2022 traz ainda que o Ministério dos Transportes - MT pode estabelecer diretrizes específicas para a avaliação de compatibilidade entre o requerimento de autorização e a política nacional de transporte ferroviário.

3.50. Ainda sobre a questão do alinhamento do requerimento às políticas públicas, o art. 6º da Resolução ANTT nº 5.987/2022, esclarece que a Agência pode solicitar apoio ao MT acerca da política pública do setor ferroviário.

Art. 6º

...

§ 2º A ANTT poderá solicitar apoio ao Ministério da Infraestrutura para dirimir dúvidas acerca da política pública do setor ferroviário, de modo a subsidiar a deliberação sobre a outorga de autorização.

3.51. Tendo em vista as características do empreendimento, especialmente no que tange aos potenciais impactos logísticos nos portos do Estado do

Rio de Janeiro/RJ, a SUFER optou por solicitar ao Ministério dos Transportes manifestação acerca da convergência do requerimento com a política pública nacional de transporte ferroviário, conforme Ofício nº 22654/2024/COAUF/GEPEF/SUFER/DIR-ANTT (SEI 24978660).

3.52. Em resposta à ANTT, aquela Pasta Ministerial encaminhou o Ofício nº 632/2024/SNTF (SEI 25357704), de 22 de agosto de 2024, subsidiado pela Nota Técnica nº 50/2024/CGOF-II-SNTF/DOUT-SNTF/SNTF (SEI 25357712), por meio do qual verificou que o requerimento de autorização ferroviária para exploração indireta do serviço de transporte ferroviário em ramal ferroviário da empresa Cedro Participações S.A. está aderente com a política pública do setor de transporte.

3.53. No mesmo Ofício, o Ministério dos Transportes elenca um aspecto a ser avaliado por esta Agência, nos seguintes termos:

(...)

6.2. Não obstante, no fulcro do art. 27 do Decreto nº 11.253, de 21 de outubro de 2022, sugere-se manifestação desta Pasta favorável quanto ao requerimento, por estar aderente com a política nacional de transporte ferroviária, mas considerando a necessidade da interessada Cedro Participações atualizar o cronograma anexo ao seu requerimento de modo a superar a pendência constatada, mediante a atualização da tabela de prazos com a indicação dos marcos temporais em dias contínuos necessários para o atendimento das referidas etapas, a serem contados desde a eventual celebração do contrato de adesão, atendo-se ainda aos prazos dispostos no art. 12. do Decreto nº 11.245, de 2022.

3.54. Relativamente a esse quesito, entendo que a Minuta do Contrato de Adesão (SEI 26691674) enviada pela Requerente atendeu a solicitação mencionada, de atualização de cronograma com a indicação de marcos temporais, bem como os prazos dispostos no art. 12 do Decreto nº 11.245/2022.

3.55. Esclarecidos os aspectos elencados por aquela Pasta, cito a seguir a avaliação da aderência à política pública do setor, conforme disposto na Nota Técnica nº 10104/2024/COAUF/GEPEF/SUFER/DIR-ANTT (SEI 26651491):

10.11.0 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.

10.12. 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 a integração territorial ao se conectar com a malha existente, favorecendo o desenvolvimento econômico, social e regional, por meio do investimento privado na infraestrutura ferroviária, em conformidade com os princípios estabelecidos no PNT.

10.13. 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 eficiente, atuando como vetor de desenvolvimento socioeconômico e sustentável do país, em acordo com os objetivos elencados no PNT.

10.14. 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 ofertar um sistema viário integrado, aprimorando o sistema de transporte e fortalecimento da economia da região e promovendo a expansão e manutenção contínua do modo ferroviário.

10.15. O Planejamento Integrado de Transportes - PIT, com horizonte de 30 anos, atualizado a cada ciclo de 4 anos, foi instituído pela [Portaria nº 123, de 21 de agosto de 2020](#), do Ministério da Infraestrutura, hoje Ministério dos Transportes, 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 anos.

10.16. Acerca da aderência do requerimento em nível estratégico, com o Plano Nacional de Logística, instrumento estratégico do Planejamento de Integração de Transportes, onde 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 próprios e de terceiros (BNDES), e financiamento de longo prazo de entidades privadas.

10.17. 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.

3.56. Portanto, diante da manifestação técnica acima, entendo que o requerimento está alinhado com os principais instrumentos de política pública para o transporte ferroviário, tais 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.

3.57. Diante do exposto, acerca da manifestação do Ministério dos Transportes e da avaliação constante da Nota Técnica nº 10104/2024/COAUF/GEPEF/SUFER/DIR-ANTT (SEI 26651491) tendo como base os elementos do processo, não foi verificada nenhuma divergência do objeto do requerimento com a política pública nacional de transporte ferroviário.

Aspectos Técnicos Operacionais

3.58. Em atendimento ao disposto no inciso IV do art. 6º da Resolução ANTT nº 5.987/2022, que estabelece que a ANTT deverá avaliar os aspectos técnico-operacionais, e ao § 3º do mesmo artigo, que indica os padrões técnicos operacionais relevantes que deverão ser avaliados, a área técnica analisou as características técnicas do ramal ferroviário requerido com as características técnicas da malha ferroviária da MRS Logística S.A a fim de avaliar a existência de incompatibilidade entre o ramal requerido e a infraestrutura implantada, a qual se conectará, conforme apresentado a seguir.

I - Características técnicas do ramal ferroviário requerido

- bitola da via: larga;
- capacidade de suporte de carga mínima para a via férrea: 32,5 t/eixo;
- perfil mínimo dos trilhos: TR 68;
- dormentes: madeira;
- largura mínima entrevia: 4,25 m;
- raio mínimo: 310 m;
- rampa máxima compensada no ramal: 0,56%;

II - Características técnicas da MRS Logística S.A

- bitola da via: mista;
- perfil mínimo dos trilhos: TR 57;

3.59. Assim, a partir das informações fornecidas pela Requerente, a área técnica apresentou as seguintes considerações:

11.5. Considerando que o traçado pleiteado se trata de um ramal ferroviário, avalia-se como dispensável a verificação de aspectos como rampas máximas de exportação e importação, raio mínimo de curva, velocidade operacional prevista e capacidade de suporte da via permanente relacionados às características da ferrovia requerida com aquela a qual se conectará, sendo a Requerente responsável técnica pelos requisitos operacionais necessários à viabilização do transporte planejado.

11.6. Relativamente à bitola da via férrea e ao perfil mínimo dos trilhos, não se identificou incompatibilidade entre o ramal requerido e a infraestrutura implantada.

11.7. Assim, a partir das informações fornecidas pela Requerente, observa-se não haver incompatibilidades das especificações técnico-operacionais do ramal ferroviário objeto do requerimento com a malha ferroviária a qual se pretende integrar.

11.8. Relativamente à denominação da ferrovia, adotou-se a designação do Ramal Ferroviário como EF-A34, em sequenciamento aos ramais ferroviários designados no processo administrativo SEI nº 50500.217001/2022-42, cujas premissas adotadas estão de acordo com os critérios e requisitos estabelecidos para o Subsistema Ferroviário Federal (SFF) e o Plano Nacional de Viação (PNV).

3.60. Portanto, diante das manifestações técnicas, entendo que não há motivo técnico-operacional relevante que justifique óbice à autorização, nos termos do § 6º do art. 25 da Lei nº 14.273, de 2021, e do art. 7º da Resolução ANTT nº 5.987, de 2022.

Aspectos jurídicos

3.61. Por fim, para avaliação dos aspectos legais, a minuta do contrato de adesão a ser celebrada foi submetida à apreciação pela Procuradoria Federal junto à ANTT - PF-ANTT, primeiramente no âmbito do Processo Administrativo nº 50500.011820/2022-88, tendo suas contribuições sido consubstanciadas no Parecer Referencial nº 00001/2022/PF-ANTT/PGF/AGU, de 30 de março de 2022 (SEI 10601386).

3.62. Ademais, o modelo do Contrato de Adesão para autorizações ferroviárias foi objeto de debate e transparência, por meio do Processo de Participação e Controle Social - PPCS (Audiência Pública nº 004/2022), conforme consta do Processo Administrativo nº 50500.060812/2022-65. Nesse processo, a PF-ANTT participou das discussões acerca da definição dos termos que constituiriam esse instrumento e apresentou novas contribuições por intermédio do Parecer nº 00238/2022/PF-ANTT/PGF/AGU, de 24 de agosto de 2022 (SEI nº 12936576).

3.63. Para consolidação dos fundamentos jurídicos, a SUFER fez nova consulta à Procuradoria, no âmbito do Processo Administrativo nº 50500.217371/2022-80, cuja manifestação jurídica constante do Parecer Referencial nº 00005/2022/PF-ANTT/PGF/AGU, de 19 de outubro de 2022 (SEI nº 13974006), concluiu nos seguintes termos:

28. Considerando todo o acima exposto e, nos limites da análise jurídica e excluídos os aspectos técnicos, este Órgão Consultivo recomenda-se para área técnica que ao proceder a análise dos contratos de adesão, verifique se este documento está de acordo com o modelo padrão definido na Deliberação nº 257/2022, assim como, observe se foram apresentados no requerimento da outorga de autorização pela pessoa jurídica interessada todos os documentos listados no art. 5º da Resolução nº 5.987/2022 e no art. 25, § 1º da Lei 14.273/2021.

29. Dessa forma, sendo referencial a presente manifestação jurídica consultiva, os processos administrativos que guardarem relação inequívoca e direta com a abordagem aqui realizada poderão, de agora em diante, dispensar análise individualizada, desde que o setor competente ateste que a situação concreta se amolda aos termos desta manifestação.

30. Não sendo o caso, a persistência de dúvida de cunho jurídico deverá resultar na remessa do processo administrativo ao órgão de consultoria para exame individualizado, mediante formulação dos questionamentos específicos, nos moldes da Portaria PGF nº 526/2013.

31. Por fim, ressalva-se a necessidade de promoção de adequações na manifestação jurídica referencial toda vez em que houver alteração dos fundamentos jurídicos que a embasaram, inclusive eventual mudança na legislação pertinente.

3.64. No que tange a Minuta de Contrato de Adesão, anteriormente estabelecido pela Deliberação ANTT nº 257/2022, cabe frisar que seus termos foram alterados pela publicação da Deliberação ANTT nº 374/2024, devido aos impactos decorrentes das alterações recentes na Lei nº 14.273/2021. O novo modelo de minuta de Contrato de Adesão padrão a ser adotado para celebração dos futuros contratos de adesão nas autorizações ferroviárias, bem como a revisão da Resolução ANTT nº 5.987/2022, alterada pela Resolução nº 6.050/2024, foram frutos de análise regulatória da área competente da SUFER realizada por intermédio da Nota Técnica nº 5819/2024/CONOR/GEREF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 24941478), contida nos autos do Processo Administrativo SEI nº 50500.159195/2024-16, com posterior submissão à PF-ANTT de minutas de "Resolução", de "Deliberação", de "Contrato de Adesão" e de "Deliberação - dispensa de AIR e PPCS". Nos termos seguintes, a PF-ANTT manifestou-se acerca das modificações propostas no Parecer nº 00138/2024/PF-ANTT/PGF/AGU, de 18 de agosto de 2024 (SEI 25384911):

15. Constata-se, portanto, que são alterações pontuais, mas imprescindíveis ao restabelecimento da coerência entre a Lei e as normas da ANTT. Segundo bem contextualizado pela SUFER, ao realizar as adequações necessárias, teve como preocupação não perder de vista que o direito de explorar a ferrovia se dá por conta e risco do empreendedor, e que essa condição representa o núcleo principal de direitos relacionados à autorização, amparada pela liberdade econômica característica desse contrato.

(...)

17. Quanto ao contrato de adesão, de igual forma, nada temos a contribuir, levando em conta que as proposições da SUFER guardam de fato adequada pertinência com o que inovou, recentemente, a legislação. Ou seja, o contrato de adesão passará a contar (i) com campo próprio no qual a concessionária informará a capacidade de transporte (pares de trem/dia), (ii) com cláusula para estabelecer que o compartilhamento da infraestrutura ferroviária e dos recursos operacionais, não pode se dar em prejuízo da integração e interoperabilidade da malha, (iii) com previsão de que é obrigação da autorizatória prestar o serviço de transporte na Ferrovia autorizada, ressalvadas justificativas de recusa fundada em saturação da via; não atendimento das condições contratuais de transporte; ou indisponibilidade de material rodante e de serviços acessórios adequados ao transporte ferroviário.

(...)

19. No que se refere ao PPCS, não parece haver dúvidas quanto a sua prescindibilidade. Diante da derrubada dos vetos, não resta outra alternativa à ANTT senão promover os ajustes devidos e adequar suas normas às novas disposições legais. Com isso, deixa de fazer sentido submeter ao crivo social tal matéria, na medida em que daquele procedimento não haveria nenhum ganho, sabendo-se que eventuais críticas ou contribuições não teriam poder de alterar texto legal, ao qual a ANTT deve dar cumprimento. (Grifou-se)

3.65. Portanto, considerando as manifestações técnicas e jurídicas contidas nos autos do Processo Administrativo SEI nº 50500.159195/2024-16, observa-se que foram promovidas as ações proporcionais às alterações dos fundamentos jurídicos e inovações recentes da Lei das Ferrovias ocasionados pela rejeição parcial dos vetos a alguns dos dispositivos da Lei. Dessa forma, entende-se atendida a recomendação da PF-ANTT no §31 do Parecer Referencial n. 00005/2022/PF-ANTT/PGF/AGU, na qual se ressalta a "*necessidade de promover adequações na manifestação jurídica referencial sempre que houver alteração dos fundamentos jurídicos que a embasaram, inclusive eventual mudança na legislação pertinente*".

3.66. O entendimento da PF-ANTT corrobora com os requisitos e bases legais que nortearam a análise de mérito do processo em tela, permitindo a continuidade da instrução processual nos termos das fundamentações legais vigentes.

3.67. Assim, alinhado à conclusão da área técnica de que a situação concreta se amolda aos termos contidos nas manifestações jurídicas supracitadas (Parecer Referencial nº 00001/2022/PF-ANTT/PGF/AGU, de 30 de março de 2022 (SEI 10601386), Parecer nº 00238/2022/PF-ANTT/PGF/AGU, de 24 de agosto de 2022 (SEI 12936576) e Parecer Referencial nº 00005/2022/PF-ANTT/PGF/AGU, de 19 de outubro de 2022 (SEI 13974006), complementado com o Parecer nº 00138/2024/PF-ANTT/PGF/AGU, de 18 de agosto de 2024 (SEI 25384911)), avalio como dispensável, para este processo em análise, nova manifestação específica nos seus autos pelo assessoramento jurídico, tendo em vista que a minuta do Contrato de Adesão objeto do requerimento em análise se amolda aos termos das manifestações jurídicas referenciais citadas, e que foram satisfeitas as exigências formais e documentais correspondentes à regularidade do procedimento, nos termos da legislação aplicável.

3.68. Por fim, ressalto o disposto no § 6º do art. 25 da Lei das Ferrovias no qual enfatiza que, **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**. Ou seja, tendo em vista que ambas as possibilidades supracitadas foram devidamente superadas, alinho-me à SUFER e entendo que o projeto em comento está apto a ser autorizado.

3.69. Em relação ao pleito da Prefeitura Municipal de Igarapé/MG, destaco, primeiramente, que a legislação afeta à outorga por autorização não prevê a instauração de Processo de Participação e Controle Social, que seria o instrumento adequado à participação dos diferentes atores envolvidos, bem como à colaboração destes no âmbito do projeto proposto. No entanto, a Lei nº 14.273/2021, estabeleceu a obrigatoriedade da publicação do Extrato de Requerimento no Diário Oficial da União e na internet, a fim de dar publicidade e proporcionar aos interessados suas manifestações. Nesse sentido, conforme já exposto no item 2.22, no dia 26 de julho de 2024, foi publicado no Diário Oficial da União o [Extrato de Requerimento](#) (SEI 24904953), no qual a ANTT declara que "*conheceu o requerimento da empresa Cedro Participações S.A., CNPJ nº 30.740.917/0001-93, para fins de obtenção de outorga por autorização para construção e exploração de ferrovia localizada entre os municípios de Itaúna/MG e São Joaquim de Bicas/MG, com extensão estimada de 33 (trinta e três)*

quilômetros, pelo prazo de 99 (noventa e nove) anos, nos termos do Processo Administrativo SEI nº 50500.278221/2023-23, que seguirá para continuidade da instrução processual".

3.70. Quanto à preocupação extremamente plausível, por parte do ente municipal, em relação aos impactos sociais, econômicos e ambientais, informo que a análise de qualquer requerimento para fins de outorga por autorização ferroviária, **está vinculada, por força legal**, à apresentação por parte do Requerente de uma série de documentos, dentre os quais, destaco o **Relatório Técnico Descritivo**, contendo, no mínimo, o detalhamento da configuração logística e dos aspectos urbanísticos relevantes, e o **Relatório Executivo dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA)**.

3.71. Ademais, o Decreto nº 11.245/2022, determina como hipótese de cassação das autorizações ferroviárias, a não obtenção, 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.

3.72. Portanto, tendo em vista que todos os documentos exigidos foram apresentados pela Requerente, e que a não obtenção das licenças ambientais implicaria na cassação da autorização, entendo que as preocupações levantadas pela Prefeitura Municipal de Igarapé/MG não devem prosperar. Entendo, ainda, que os argumentos apresentados não contêm elementos suficientes que justifiquem a retirada do presente processo da pauta da RDP nº 994.

3.73. Diante de todo o exposto, considerando as informações citadas nos autos, proponho à Diretoria Colegiada deliberar pelo deferimento do requerimento de outorga por autorização ferroviária, pela empresa Cedro Participações S.A., visando à construção e exploração de ramal ferroviário localizado entre os municípios de Mário Campos/MG e Mateus Leme/MG, com extensão estimada de 26,47 (vinte e seis vírgula quarenta e sete) quilômetros, por um prazo de 99 (noventa e nove) anos.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Pelo exposto, VOTO no sentido de que a Diretoria Colegiada da ANTT delibere **pelo deferimento** do requerimento para exploração indireta do ramal ferroviário em regime privado, mediante outorga por autorização do trecho requerido entre os municípios de Mário Campos/MG e Mateus Leme/MG, conforme requerido pela empresa Cedro Participações S.A., nos termos da Minuta de Deliberação (SEI 27012508) e do Contrato de Adesão (SEI 26726387) acostados aos autos.

Brasília, 31 de outubro de 2024.

(assinado eletronicamente)

Lucas Asfor Rocha Lima

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **LUCAS ASFOR ROCHA LIMA, Diretor**, em 31/10/2024, às 11:10, 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 **26771596** e o código CRC **12B958FB**.