



## AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

### VOTO DLL

**RELATORIA:** DLL

**TERMO:** VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

**NÚMERO:** 042/2022

**OBJETO:** Requerimento de Autorização Ferroviária - VLI Multimodal S.A.

**ORIGEM:** SUFER

**PROCESSO (S):** 50500.186435/2022-93

**PROPOSIÇÃO PRG:** PARECER REFERENCIAL nº 00005/2022/PF-ANTT/PGF/AGU

**ENCAMINHAMENTO:** À VOTAÇÃO - DIRETORIA COLEGIADA

#### 1. DO OBJETO

1.1. Trata-se de requerimento de outorga, por autorização ferroviária, protocolada pela sociedade empresária Petrocity Ferrovias Ltda., com fulcro na Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021, e na Resolução nº 5.987, de 1º de setembro de 2022., visando a construção e exploração de estrada de ferro localizada entre os Municípios Riachão das Neves/BA e São Desidério/BA, nas áreas de influência dos Municípios Luiz Eduardo Magalhães/BA e Barreiras/BA, com extensão aproximada de 140 km (cento e quarenta quilômetros), por um prazo de 99 (noventa e nove) anos.

#### 2. DOS FATOS

2.1. A exploração de ferrovias por meio de autorização, em regime de direito privado, foi tratada em âmbito legislativo pelo Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018. Este Projeto de Lei foi amplamente debatido no Congresso, tendo-lhe sido apresentado 51 (cinquenta e uma) emendas, 12 (doze) pareceres e 23 (vinte e três) requerimentos. O regime proposto inaugurava uma nova modalidade de exploração indireta pela União do serviço de transporte ferroviário, além da modalidade de concessão, utilizada desde a desestatização da Rede Ferroviária Federal - RFFSA, ocorrida na década de 1990.

2.2. Contudo, durante a tramitação do PL nº 261/2018, sobreveio a publicação da Medida Provisória nº 1.065, de 30 de agosto de 2021, que inseriu a possibilidade de exploração de ferrovias por meio de autorização, sendo que seu texto guardou bastante semelhança com o texto do Projeto de Lei que tramitava no Senado Federal. A partir da entrada em vigor do referido ato normativo, foram protocolados, perante o Ministério da Infraestrutura (MINFRA), diversos pedidos de exploração de infraestrutura ferroviária. Sob a ótica da aludida Medida Provisória, o procedimento do requerimento de exploração ferroviária, por meio de autorização, era concentrado no MINFRA, tendo a ANTT o papel de apenas aferir a compatibilidade locacional dos requerimentos, conforme estabelecido na Portaria MINFRA nº 131, de 14 de outubro 2021.

2.3. Em 06 de fevereiro de 2022, a Medida Provisória perdeu sua eficácia, e o tema passou a ser regulamentado pela Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021. Com a entrada em vigor da mencionada Lei, os requerimentos de autorização passaram a se concentrar na ANTT, cabendo ao MINFRA apenas a avaliação acerca da compatibilidade do pleito com a diretriz de política pública. O procedimento de requerimento de outorga por autorização ferroviária foi regulamentado pela Resolução nº 5.987, de 1º de setembro de 2021.

2.4. O presente requerimento foi protocolado em 14 de setembro de 2022 na ANTT, por intermédio da Carta nº 541.VLIREG.22 (SEI13383739), com fulcro na Lei nº 14.273/2021, contendo o memorial descritivo, o relatório técnico, o estudo técnico da ferrovia, as certidões de regularidade fiscal e o arquivo kmz, contendo o esboço inicial do traçado da ferrovia. Adicionalmente, para a adequada instrução processual, a VLI Multimodal S.A. protocolou, em 5 de outubro de 2022, a Carta nº 628.VLIREG.22 (SEI13774109), com os seus respectivos anexos (SEI1374114), e em 19 de outubro de 2022, a Carta nº 642.VLIREG.22 (SEI 13963667) com o Anexo SEI 13892382.

2.5. O pedido foi analisado pela SUFER, por meio da Nota Técnica SEI nº 6952/2022/COAUF/SUFER/DIR (SEI14041293), que concluiu pelo seu acolhimento. O [Aviso de Requerimento](#) foi publicado em 19 de outubro de 2022. Em seguida, a área técnica instruiu os autos com o Relatório à Diretoria nº 593/2022 (SEI14041400) e a minuta de Deliberação COAUF 14041515 e os remeteu à Diretoria Colegiada para análise e deliberação.

2.6. Por meio do Despacho DG 14046670, esta Diretoria foi designada *ad hoc* para a análise do processo e proposição ao Colegiado.

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

#### 3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. Como mencionado anteriormente, após a MP nº 1.065/2021 ter caducado, tema passou a ser tratado pela Lei nº 14.273/2021, que estabelece, em seu art. 25, § 1º, os requisitos necessários para a instrução do requerimento de autorização para a exploração de novas ferrovias, pátios e demais instalações acessórias:

Art. 25º 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);

III - certidões de regularidade fiscal da requerente.

3.2. Ademais, convém salientar que a Lei também estabelece a forma de atuação do regulador ferroviário perante o requerimento de autorização ferroviária, senão vejamos:

Art. 25, § 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. (grifos nossos)**

3.3. Como se denota dos dispositivos legais acima transcritos, nenhum pedido de autorização ferroviária deve ser negado, exceto por incompatibilidade com a política nacional e transporte ferroviário ou por motivo técnico-operacional relevante. Em outras palavras, a regra geral é que cumpridos os requisitos legais, o requerimento de autorização deve ser deferido.

3.4. Ademais, a Resolução nº 5.987/2022, que disciplina os procedimentos no âmbito dos processos administrativos de requerimento de autorização ferroviária, estabelece definições importantes para a análise do pedido:

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

I - áreas adjacentes: áreas contíguas à faixa de domínio necessárias ao desenvolvimento da obra da ferrovia objeto do requerimento de autorização e das instalações adjacentes;

II - aspectos urbanísticos relevantes: descrição dos conflitos urbanos previstos e soluções propostas para harmonização da ferrovia e o tecido urbano;

III - características da ferrovia: descrição das principais características técnicas do empreendimento, a exemplo da extensão da ferrovia e respectivos segmentos, bitola, rampas máximas de exportação e importação, raio mínimo de curva, velocidade operacional prevista e capacidade de suporte da via permanente, em toneladas por eixo;

IV - configuração logística: esquema preliminar dos locais onde os pátios ferroviários de carga ou estações de passageiros estarão situados, os tipos de cargas previstas a serem transportadas e a indicação das áreas de contribuições por produto, além da influência advinda pela adição de cargas de outras ferrovias, caso prevista;

V - estudo de traçado: documento que contém o delineamento de, no mínimo, 03 (três) alternativas de traçado, obtidas a partir de uma origem e um destino pré-estabelecidos, e definição da opção que melhor se encaixa horizontal e verticalmente ao terreno com base em diretrizes viáveis para implantação da ferrovia, considerando aspectos operacionais, ambientais, econômicos, financeiros, prazos de execução e outros que forem necessários;

VI - instalações adjacentes: imóveis localizados de forma contígua à faixa de domínio ou a edificações e pátios de uma ferrovia destinados à execução de serviços associados; e

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.

3.5. Pois bem. Sobre o pedido ora em análise, verifica-se que se trata de empreendimento do tipo estrada de ferro, situada entre os Municípios Riachão das Neves/BA e São Desidério/BA nas áreas de influência dos Municípios de Luís Eduardo Magalhães/BA e Barreiras/BA, com extensão de aproximadamente 140 km (cento e quarenta quilômetros). O aludido empreendimento tem por finalidade o transporte de carga de terceiros de grãos, fertilizantes e algodão.

3.6. A estrada de ferro é projetada para realização de transporte que percorre 3 (três) Municípios, com bitola larga e a previsão de início das operações é para 2030. O investimento global previsto é de R\$ 2,96 bilhões (data-base de setembro de 2022).

3.7. Com relação à adequação formal do pedido, se mostra válido destacar que a ANTT não adentra no mérito do conteúdo dos documentos, apenas atesta a sua apresentação, conforme preconizado pela regulamentação (art. 5º da Resolução nº 5.987/2022). Assim, é realizado *checklist* das informações apresentadas pela requerente, por meio do qual a área técnica entendeu que a documentação apresentada pela VLI Multimodal S.A. se mostra adequada aos requisitos estabelecidos na Lei nº 14.273/2021.

3.8. Sobre a viabilidade locacional da ferrovia, verifica-se, segundo a área técnica, que a ferrovia requerida se trata de um ramal de ligação da Ferrovia de Integração Oeste Leste II - FIOI II, visando à captura da carga da região de Luiz Eduardo Magalhães/BA, e contribuir com a redução do custo logístico da região. A despeito disso, após análise, aferiu-se não haver conflito entre o traçado da ferrovia requerida com as demais infraestruturas implantadas ou outorgadas, existindo, por conseguinte, viabilidade vocacional do requerimento, senão vejamos:

9.3. Conforme apresentado pela VLI Multimodal S.A., a ferrovia requerida se trata de um ramal de ligação da Ferrovia de Integração Oeste Leste - FIOI II, visando à captura da carga da região do município de Luiz Eduardo Magalhães/BA, margeando a BR-459, a escoar as cargas com destino à Ilhéus/BA, o que contribuirá com a redução do custo logístico na região. A Figura 2 representa essa conexão entre a ferrovia requerida e a FIOI II.

(...)

9.5. Da consulta realizada, identificou-se na área de abrangência do trecho requerido somente a implantação da Ferrovia de Integração Oeste Leste - FIOI que ligará o futuro porto de Ilhéus, no litoral baiano, a Figueirópolis, em Tocantins, ponto em que se conectará com a Ferrovia Norte Sul. A construção da ferrovia, que se dará em 3 (três) trechos, teve o contrato de subconcessão do trecho 1 assinado em 03 de novembro de 2021 entre a empresa Bahia MINERAÇÃO S.A. - BAFER, VALEC e ANTT. Este primeiro trecho possui 537 (quinhentos e trinta e sete) quilômetros de extensão ligando as cidades de Ilhéus e Caetité, ambas na Bahia. O trecho 2 da FIOI, ligará Caetité/BA a Barreiras/BA, percorrendo 485,4 (quatrocentos e oitenta e cinco vírgula quatro) quilômetros, estão sendo executadas pela Valec. Sobre a terceira e última etapa, a FIOI 3, de Barreiras/BA a Figueirópolis/TO, o MInfra aguarda licença de instalação.

9.6. Ressalta-se que os traçados referentes às ferrovias existentes se baseiam em informações georreferenciadas obtidas do SAFF na data da elaboração desta Nota Técnica.

9.7. Diante do exposto, essa área técnica entende, tomando como base referencial a localização geométrica e geográfica do traçado da ferrovia requerida (Riachão das Neves/BA e São Desidério/BA), e da ferrovia em implantação na região (FIOI II), não haver conflito entre o traçado da ferrovia objeto do pleito em tela e as demais infraestruturas implantadas ou outorgadas e, desse modo, conduziu-se por existir a viabilidade locacional do requerimento, nos termos do § 4º do art. 25 da Lei das Ferrovias. (Nota Técnica SEI nº 6952/2022/COAUF/SUFER/DIR/ANTT - SEI 14041293 - grifos nossos)

3.9. Outrossim, conforme a Nota Técnica SEI nº 6952/2022/COAUF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 14041293), verifica-se que não se identificou sobreposição de faixa de domínio com ferrovia requerida, nos termos do art. 8º da Resolução nº 5.987/2022.

3.10. Como relatado anteriormente, as causas para o possível indeferimento do pedido seriam a eventual incompatibilidade com a política nacional de transporte ferroviário ou motivo técnico-operacional relevante, devidamente justificado.

3.11. Ao compulsarmos os autos, verifica-se que a ANTT solicitou ao MINFRA, por meio do Ofício SEI nº 31094/2022/COAUF/SUFER/DIR-ANTT (SEI 3802253), manifestação acerca da convergência do requerimento ora em análise com a política pública nacional de transporte ferroviário, tendo aquela Pasta encaminhado o Ofício nº 2947/2022/SNTT (SEI 13908347), oportunidade em que opinou que o objeto do requerimento se mostra aderente à política pública do setor ferroviário.

3.12. Já com relação aos aspectos técnico-operacionais, a SUFER assim se manifestou:

(...)

12.5. Considerando a previsão, segundo a requerente, de integração da ferrovia requerida com a FIOI II, identifica-se que a ferrovia autorizada possui bitola larga, compatível com a ferrovia objeto do pleito.

12.6. Do mesmo modo, não se identificou incompatibilidade da capacidade de suporte de carga mínima para a via férrea, tampouco das rampas máximas de exportação e importação com a malha ferroviária em implantação às quais se pretende conectar a ferrovia requerida.

12.7. Assim, a partir das informações fornecidas pela requerente, observa-se não haver incompatibilidades das especificações técnico-operacionais da ferrovia objeto do requerimento com a malha ferroviária a qual se pretende integrar.

12.8. Portanto, não se vislumbra motivo técnico-operacional relevante, nos termos do § 6º do art. 25 da Lei nº 14.273, de 2021, e do art. 7º da Resolução nº 5.987, de 2022.

(...) (Nota Técnica SEI nº 6952/2022/COAUF/SUFER/DIR - SEI 14041293 - grifos nossos)

3.13. Com base na Nota Técnica SEI nº 6879/2022/COAUF/SUFER/DIR (SEI 13972180) e nos critérios e requisitos estabelecidos para o Subsistema Ferroviário Federal (SFF) e o Plano Nacional de Viação (PNV), adotou-se a designação da Estrada de Ferro como EF-440.

3.14. Noutro giro, com relação aos aspectos legais, verifica-se que a minuta de contrato de adesão a ser celebrada foi submetida à apreciação da Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT), tendo ela se manifestado por meio do Parecer Referencial nº 00001/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 10601386). Após o processo de controle e participação social, a PF-ANTT foi novamente consultada acerca da definição dos termos que constituiriam esse instrumento, oportunidade em que foi emitido o Parecer nº 00238/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 12936576). Por fim, a fim de consolidar os fundamentos jurídicos, a área técnica fez nova consulta à Procuradoria, no âmbito do processo administrativo nº 50500.217371/2022-80, tendo ela se manifestado por meio do Parecer Referencial nº 00005/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 13974006), ocasião em que concluiu:

(...)

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. **(grifos nossos)**

3.15. Para o presente caso, não se verifica, salvo melhor juízo, a necessidade de nova manifestação da Procuradoria, uma vez que a minuta do Contrato de Adesão objeto do requerimento se amolda aos termos das manifestações jurídicas referenciais retromencionadas, satisfazendo as exigências formais e documentais correspondentes ao presente procedimento.

3.16. Por fim, se mostra válido salientar que, conforme a Cláusula 3 do Contrato de Adesão (SEI 13963672), a autorização somente terá eficácia após a publicação do extrato do Contrato de Adesão no Diário Oficial da União (DOU):

#### 3. DO PRAZO DE VIGÊNCIA

3.1. A presente autorização terá vigência de 99 (noventa e nove) anos, **contados a partir da publicação do extrato do Contrato de adesão no Diário Oficial da União - DOU** prorrogável por períodos sucessivos, conforme critérios técnicos e de planejamento definidos pela ANTT, nos termos da regulamentação específica.

3.2. Após assinatura da ANTT, a **AUTORIZATÁRIA será notificada para assinar o Contrato no prazo de 30 (trinta) dias, contados do recebimento da respectiva notificação**, sob pena de perda de eficácia da deliberação que aprovou a autorização e arquivamento do processo.

3.3.

A **AUTORIZATÁRIA** deverá manifestar seu interesse na prorrogação do presente Contrato com antecedência mínima de 1 (um) ano do término da sua vigência. **(grifos nossos)**

3.17. Portanto, entende-se que a outorga somente ocorre após a assinatura do Contrato de Adesão e a sua eficácia está condicionada à publicação do seu extrato no DOU. Caso a requerente não proceda com a assinatura no prazo de 30 (trinta) dias, contados da publicação da Deliberação aprovando a sua outorga, o requerimento será arquivado.

#### 4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Ante o acima exposto, **VOTO por aprovar a celebração de Contrato de Adesão com a sociedade empresária VLI Multimodal S.A.**, inscrita sob o CNPJ nº 42.276.907/0001-28, nos termos da minuta 13963672, para outorgar, por autorização, em regime privado, nos termos do art. 25, § 3º, da Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2022, e do art. 9º da Resolução nº 5.987, de 1º de setembro de 2022, a construção e exploração de estrada de ferro localizada entre os Municípios de Riachão das Neves/BA e São Desidério/BA, nas áreas de influência dos Municípios de Luís Eduardo Magalhães/BA e Barreiras/BA, pelo prazo de 99 (noventa e nove) anos.

Brasília, 25 de outubro de 2022.

**LUCIANO LOURENÇO DA SILVA**  
Diretor



Documento assinado eletronicamente por **LUCIANO LOURENÇO DA SILVA, Diretor**, em 25/10/2022, às 15:15, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [http://sei.antt.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **14065607** e o código CRC **0F0EA0E0**.

Referência: Processo nº 50500.186435/2022-93

SEI nº 14065607

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 Lote 10 - Telefone Sede: 61 3410-1000 Ouvidoria ANTT: 166

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