



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DAA

RELATORIA: ALEX AZEVEDO**TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA****NÚMERO: 19/2025****OBJETO:** Pedido de Revisão das Metas de Produção para o Exercício de 2026 apresentado pela Ferrovia Centro-Atlântica S/A (FCA), com base no art. 15 da Resolução ANTT nº 5.831/2018**ORIGEM:** Superintendência de Infraestrutura Ferroviária - (SUFER)**PROCESSO (S):** 50505.036883/2025-40**PROPOSIÇÃO PF/ANTT: NÃO HÁ****ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA****1. EMENTA**

1.1. Pedido de revisão das metas de produção da Ferrovia Centro-Atlântica S/A (FCA) para o exercício de 2026, com proposta de redução de 19,78% da TKU vigente. Análise de 15 pleitos individuais relativos a diferentes mercadorias e fluxos ferroviários. Fundamentação técnica nas Notas Técnicas nº 7745/2025 e nº 11721/2025 da COAME/GEREF/SUFER. Tempestividade do pedido inicial comprovada. Complementação intempestiva apresentada 136 dias após o prazo legal, sugerindo-se seu não conhecimento. Aplicação do art. 16 da Resolução ANTT nº 5.831/2018: acolhimento de pleitos quando comprovada alteração da previsão de demanda por situações alheias à vontade da concessionária, mediante verificação objetiva no SAFF. Dois pleitos integralmente acolhidos (Bauxita - CBA e Cal - DOW) por comprovação inequívoca de encerramento contratual por iniciativa exclusiva dos clientes únicos. Um pleito parcialmente acolhido (Farelo de Soja - fluxo EPO-VTU). Doze pleitos rejeitados por ausência de comprovação adequada: interrupção causada pela própria concessionária (combustíveis), falta de nexo causal (minério de ferro BAMIN, fertilizantes Mosaic), dados desatualizados (Usiminas), documentação insuficiente ou inconclusiva (CSN, Suzano, Deten, Kétron, Magnesita), e vedação normativa (fluxos RMN - art. 9º). Pelo deferimento parcial.

2. RELATÓRIO**2.1. DO OBJETO**

2.1.1. Trata o presente processo da análise e deliberação sobre o pedido de revisão das metas de produção estabelecidas para a Ferrovia Centro-Atlântica S/A (FCA), relativas ao exercício de 2026, nos termos do art. 15 da Resolução ANTT nº 5.831, de 23 de outubro de 2018, alterada pela Resolução ANTT nº 5.946, de 12 de agosto de 2021.

2.1.2. As metas vigentes foram estabelecidas pela Deliberação nº 378, de 9 de dezembro de 2022, que fixou metas quinquenais (2023-2026) de produção de transporte ferroviário (TKU - Tonelada Quilômetro Útil) para a Ferrovia Centro-Atlântica S/A (FCA), concessionária responsável pela malha ferroviária Centro-Leste da antiga Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA).

2.1.3. A FCA requer a redução de aproximadamente 19,78% da TKU prevista para 2026, o que corresponde à diminuição de 3.352.256.364 TKU, alegando alteração da previsão de demanda de transporte por situações alheias à sua vontade e fora do seu controle, conforme permite o art. 16 da Resolução ANTT nº 5.831/2018.

2.1.4. O pedido abrange 15 pleitos individuais, relativos a diferentes mercadorias (bauxita, cal, farelo de soja, combustíveis, minério de ferro, produtos siderúrgicos, fertilizantes, torete, produtos químicos e ferro gusa) e fluxos ferroviários, afetando 8 trechos de metas distintos.

2.2. DO HISTÓRICO PROCESSUAL

2.2.1. Em 09 de dezembro de 2022, a Diretoria Colegiada da ANTT publicou a Deliberação nº 378/2022, estabelecendo as metas de produção de transporte ferroviário para a FCA no quadriênio 2023-2026, com base em Plano de Negócios e Estudo de Mercado apresentados pela concessionária no processo de estabelecimento de metas (Processo SEI nº 50500.106158/2022-43).

2.2.2. Em 17 de abril de 2024, a Companhia Brasileira de Alumínio (CBA) formalizou à FCA, por meio de comunicação eletrônica, a interrupção definitiva do fluxo de transporte de bauxita entre as estações Brasília (EBZ) e Alumínio (ZAL), em decorrência de decisão empresarial relacionada ao encerramento de atividades industriais específicas. Este evento configura o principal fato gerador do pedido de revisão de metas ora em análise.

2.2.3. Em 01 de julho de 2025, a FCA protocolou, por meio da Carta 548.VLIREG.25 (SEI nº 33516587), pedido formal de revisão das metas de produção para o exercício de 2026, observando o prazo estabelecido no art. 15, § 2º, da Resolução ANTT nº 5.831/2018, que determina a submissão do pedido até o primeiro dia útil do mês de julho do ano anterior ao das metas objeto da revisão. Juntou aos autos, como anexos (SEI nº 33516590), documentação inicial comprobatória, incluindo contratos de transporte, termos aditivos e comunicações de clientes.

2.2.4. Em 10 de julho de 2025, a Superintendência de Infraestrutura Ferroviária (SUFER), por meio do Ofício nº 25664 (SEI nº 33705166), identificou ausência de justificativas técnicas detalhadas em alguns pleitos e solicitou à FCA complementação documental.

2.2.5. Ainda em 10 de julho de 2025, a FCA respondeu tempestivamente à diligência, apresentando a Carta 570.VLIREG.25 (SEI nº 33733257) e seu anexo (SEI nº 33733260), contendo o documento denominado "Revisão das Metas de Produção 2026", com detalhamento técnico-econômico dos pleitos.

2.2.6. Em 15 de setembro de 2025, a Coordenação de Acompanhamento de Mercado (COAME), unidade técnica da Gerência de Regulação Ferroviária (GEREF), vinculada à SUFER, concluiu a Nota Técnica ANTT nº 7745/2025 (SEI nº 34217594), após análise técnica de cada um dos 15 pleitos apresentados, confrontando as alegações da concessionária com os dados do Sistema de Acompanhamento e Fiscalização do Transporte Ferroviário (SAFF), contratos e documentação probatória juntados aos autos, histórico de produção de transporte por cliente e por fluxo, manifestações de clientes quando disponíveis, e Estudos de Mercado e Plano de Negócios atualizados.

2.2.7. A NT nº 7745/2025 verificou a tempestividade do pedido inicial, examinou o cumprimento dos requisitos do art. 16 da Resolução ANTT nº 5.831/2018, e concluiu pela recomendação de deferimento parcial, acolhendo integralmente 2 pleitos (bauxita e cal) e parcialmente 1 pleito (farelo de soja), rejeitando os demais 12 pleitos por ausência de comprovação adequada de situação alheia à vontade da concessionária.

2.2.8. Em 12 de setembro de 2025, o Superintendente de Infraestrutura Ferroviária assinou o Relatório à Diretoria nº 468 (SEI nº 35536606), consolidando a proposição técnica da SUFER e encaminhando o processo à deliberação da Diretoria Colegiada, com recomendação de deferimento parcial do pedido.

2.2.9. Em 14 de outubro de 2025, a FCA apresentou à ANTT, por meio da Carta 839.VLIREG.25 (SEI nº 36550913), documentação complementar adicional ao pedido de revisão, contendo novas justificativas e contratos referentes a pleitos específicos (CSN, Usiminas, e outros).

2.2.10. Em 18 de novembro de 2025, o Diretor Relator, por meio do Ofício nº 44115 (SEI nº 37380819), determinou à SUFER diligência complementar, solicitando histórico completo de cumprimento das metas de produção pela FCA (período 2002-2024), relação de penalidades aplicadas e pagas pela concessionária, análise da complementação apresentada pela FCA em 14/10/2025, e manifestação sobre a tempestividade da referida complementação.

2.2.11. Em resposta à diligência, a COAME/GEREF/SUFER elaborou a Nota Técnica ANTT nº 11721/2025 (SEI nº 37409300), que analisou individualmente os documentos apresentados na complementação intempestiva, constatou que a complementação foi protocolada 136 dias após o prazo legal (D+136), concluiu pela intempestividade da Carta 839.VLIREG.25, sugerindo seu não conhecimento com base no art. 15, § 2º, da Resolução ANTT nº 5.831/2018, apresentou histórico detalhado de cumprimento de metas pela FCA (descumprimento em 17 dos 23 anos avaliados, correspondendo a 73,9%, incluindo 6 anos consecutivos de descumprimento no período 2019-2024), e consolidou relação de penalidades aplicadas no valor de R\$ 60.000.000,00 em multas de primeira instância, com pagamento de R\$ 30.217.810,00 pela concessionária.

2.2.12. A NT nº 11721/2025 manteve a recomendação de deferimento parcial proposta na NT nº 7745/2025, não se alterando o mérito da análise técnica em razão dos documentos intempestivos, uma vez que estes não agregaram elementos probatórios suficientes para modificar as conclusões anteriormente fundamentadas.

2.2.13. Em 11/12/2025, por meio do Despacho SEI 37828541, o processo foi inserido na pauta da 1023ª Reunião da Diretoria – RDP, para julgamento, mediante o SEI JULGAR.

3. FUNDAMENTAÇÃO

3.1. DA ANÁLISE DA ADMISSIBILIDADE

3.1.1. A competência desta Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para deliberar sobre pedidos de revisão de metas de produção ferroviária encontra fundamento direto no art. 24 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que estabelece as atribuições gerais da Agência, cabendo à ANTT, em sua esfera de atuação, elaborar e editar normas e regulamentos relativos à exploração de vias e terminais, garantindo isonomia no seu acesso e uso, bem como à prestação de serviços de transporte, mantendo os itinerários outorgados ou autorizados.

3.1.2. A regulamentação específica do regime de metas de produção ferroviária foi estabelecida pela Resolução ANTT nº 5.831, de 23 de outubro de 2018, alterada pela Resolução ANTT nº 5.946, de 12 de agosto de 2021, que em seu art. 15, § 3º, atribui expressamente à Diretoria Colegiada a competência decisória, determinando que as metas serão revisadas por decisão da Diretoria Colegiada da ANTT.

3.1.3. A Superintendência de Infraestrutura Ferroviária (SUFER), por meio de suas unidades técnicas (GEREF/COAME), exerceu regularmente sua competência instrutória, nos termos do Regimento Interno da ANTT e da estrutura organizacional estabelecida pela Resolução ANTT nº 5.818/2018.

3.1.4. Conclui-se preliminarmente que a competência desta Agência é inconteste, plenamente configurada tanto na esfera legal (Lei nº 10.233/2001) quanto no plano infralegal (Resolução ANTT nº 5.831/2018).

3.1.5. DA TEMPESTIVIDADE

3.1.6. O art. 15, § 2º, da Resolução ANTT nº 5.831/2018 estabelece prazo peremptório para apresentação do pedido, determinando que o pedido da concessionária deverá ser submetido à ANTT até o primeiro dia útil do mês de julho do ano anterior ao das metas objeto da revisão, e caberá a ela o ônus de comprovar a necessidade de alteração das metas estabelecidas.

3.1.7. No caso concreto, sendo as metas objeto da revisão relativas ao exercício de 2026, o prazo limite era 01 de julho de 2025 (primeiro dia útil de julho/2025). O protocolo do pedido inicial ocorreu em 01 de julho de 2025, por meio da Carta 548.VLIREG.25 (SEI nº 33516587).

3.1.8. A complementação solicitada pela ANTT por meio do Ofício nº 25664 (SEI nº 33705166), de 10/07/2025, foi tempestivamente atendida pela FCA em 10/07/2025 (Carta 570.VLIREG.25, SEI nº 33733257), demonstrando celeridade processual e observância ao contraditório.

3.1.9. Em 14 de outubro de 2025, a FCA apresentou documentação complementar adicional por meio da Carta 839.VLIREG.25 (SEI nº 36550913), contendo novas justificativas e documentos contratuais referentes a pleitos específicos.

3.1.10. A análise temporal demonstra que, sendo o prazo limite 01/07/2025 e a data da complementação 14/10/2025, o atraso foi de 136 dias (4 meses e 13 dias).

3.1.11. A Nota Técnica ANTT nº 11721/2025 (SEI nº 37409300) examinou detidamente a questão da intempestividade e concluiu, em seu parágrafo 259, que o pedido apresenta-se intempestivo, motivo pelo qual sugere-se seu não conhecimento. O fundamento técnico para o não conhecimento reside na natureza peremptória do prazo estabelecido no art. 15, § 2º, da Resolução 5.831/2018.

3.1.12. É importante ressaltar que a Resolução ANTT nº 5.831/2018, em seu art. 17, prevê mecanismo de salvaguarda que não prejudica a FCA. Conforme tal dispositivo, na apuração do cumprimento das metas de produção relativas a determinado exercício, a comprovação, por parte da interessada, de que um determinado evento que prejudicou a produção de transporte não poderia ser previsto e evitado ensejará, para fins de apuração do cumprimento das metas de produção, que a produção de transporte frustrada em razão da ocorrência desse evento seja acrescentada à produção efetivamente realizada.

3.1.13. Ou seja, após o exercício de 2026, na fase de apuração das metas, a FCA poderá demonstrar que determinados eventos alheios à sua vontade (ainda que não considerados nesta revisão por intempestividade) prejudicaram o cumprimento, obtendo ajuste no cálculo de verificação.

3.1.14. A verificação dos requisitos de admissibilidade demonstra que o pedido inicial é admissível e deve ter seu mérito analisado com base na documentação tempestiva (Cartas 548 e 570). A complementação intempestiva (Carta 839) não será conhecida.

3.2. DA ANÁLISE DE MÉRITO

3.2.1. Antes de adentrar a análise individual dos 15 pleitos, é essencial explicitar a metodologia de verificação adotada pela área técnica da ANTT, pois esta constitui o núcleo da fundamentação técnica.

3.2.2. O Sistema de Acompanhamento e Fiscalização do Transporte Ferroviário (SAFF) é a base de dados oficial da ANTT, alimentada pelas concessionárias mediante obrigação regulamentar, contendo informações sobre origem e destino de cargas (pares de estações O-D), mercadorias transportadas (classificação padronizada), Toneladas Úteis (TU) e Toneladas Quilômetro Útil (TKU), identificação dos clientes (usuários do transporte), e histórico temporal (séries históricas de produção).

3.2.3. A utilização do SAFF como critério objetivo de verificação decorre de três fundamentos. O primeiro fundamento é a confiabilidade, pois os dados são declarados pelas próprias concessionárias sob regime de responsabilidade administrativa, com possibilidade de sancionamento em caso de declarações falsas ou imprecisas.

3.2.4. O segundo fundamento é a rastreabilidade, pois cada alegação da concessionária pode ser confrontada com dados históricos, permitindo verificar se o fluxo alegado efetivamente existe, se o cliente alegado realmente utilizava aquele fluxo, se os volumes indicados correspondem à realidade histórica, e se o impacto da alteração é quantificável.

3.2.5. O terceiro fundamento é a isonomia, pois a aplicação uniforme do critério SAFF a todos os pleitos garante tratamento isonômico, evitando discricionariedade injustificada ou análise casuística.

3.2.6. Para ilustrar a aplicação do critério SAFF, cite-se o exemplo do pleito de Bauxita (CBA), no qual a FCA alegou que o cliente CBA encerrou contrato e o volume era de 1.000.000 TU. A verificação SAFF confirmou que 100% do fluxo EBZ-ZAL era da CBA, resultando no acolhimento do pleito. Em contraste, no pleito de Minério de Ferro (BAMIN), a FCA alegou que o cliente BAMIN não renovou contrato nos trechos DLL-DVE e DLL-EPM. Porém, a verificação SAFF não confirmou transporte da BAMIN nesses trechos, resultando na rejeição do pleito.

3.2.7. A metodologia SAFF, portanto, constitui aplicação de critério técnico objetivo, previsto implicitamente no dever de fundamentação (art. 50 da Lei nº 9.784/1999) e no princípio da motivação dos atos administrativos.

3.2.8. O núcleo normativo do art. 16 da Resolução ANTT nº 5.831/2018 reside no conceito de "situações alheias à vontade e fora do controle" da concessionária. A interpretação deste conceito é determinante para a análise de mérito de todos os pleitos.

3.2.9. Os elementos constitutivos do conceito são a externalidade (o evento deve ser externo à esfera de atuação da concessionária), a ausência de participação (a concessionária não pode ter contribuído direta ou indiretamente para o evento), a inexorabilidade (o evento deve ser inevitável dentro das condições normais de operação), e a imprevisibilidade quando aplicável (eventos supervenientes não previstos no Plano de Negócios).

3.2.10. A Nota Técnica ANTT nº 11721/2025 esclarece importante limitação ao conceito, consignando nos parágrafos 403 a 406 que a falta de competitividade não se apresenta como evento fora de controle da Concessionária, uma vez que decorre de decisões e condições inerentes à própria atividade econômica, e não de eventos externos, imprevisíveis ou inevitáveis, fazendo parte, portanto, do risco do empreendimento.

3.2.11. Para exemplificar a aplicação do conceito, quando um cliente único encerra contrato por decisão própria, trata-se de evento externo no qual a FCA não participou, caracterizando situação alheia à vontade. Por outro lado, quando a FCA interrompe serviço por falta de competitividade, trata-se de decisão interna e risco empresarial, não caracterizando situação alheia à vontade. Quando um cliente reduz demanda por queda de produção industrial, a caracterização depende da comprovação de inevitabilidade. Quando mudança tecnológica reduz o mercado, trata-se de risco setorial que é parte do empreendimento, não caracterizando situação alheia à vontade.

PLEITO 1: BAUXITA (CBA - Companhia Brasileira de Alumínio)

3.2.12. Trata-se de pleito relativo ao transporte de Bauxita, no fluxo Brasília (EBZ) para Alumínio (ZAL), com volume requerido de redução de 1.000.000 TU e TKU impactado de 1.085.743.000 TKU. O fundamento alegado é o encerramento contratual por decisão do cliente.

3.2.13. O encerramento do contrato de transporte se deu por decisão unilateral do cliente (CBA), conforme comunicação formal de 17/04/2024. A FCA não participou da decisão e não contribuiu para o evento, caracterizando situação inequivocamente alheia à sua vontade.

3.2.14. O fato de a CBA ser o cliente único do fluxo EBZ-ZAL elimina qualquer dúvida sobre o impacto: inexistindo outro usuário, a cessação da demanda implica automaticamente em impossibilidade de cumprimento da meta naquele segmento específico.

3.2.15. A documentação apresentada consiste em e-mail de 17/04/2024 em que a CBA comunica formalmente à FCA a interrupção definitiva do fluxo de bauxita EBZ-ZAL.

3.2.16. A verificação SAFF confirma que 100% do transporte de bauxita no fluxo EBZ-ZAL era realizado para a CBA, sendo a CBA o único cliente deste fluxo específico. O volume histórico corresponde à redução solicitada (1.000.000 TU).

3.2.17. O volume de 1.000.000 TU corresponde ao que foi considerado no Plano de Negócios que subsidiou o estabelecimento das metas pela Deliberação nº 378/2022, conforme verificado no processo originário (50500.106158/2022-43).

3.2.18. A aplicação do art. 16 demonstra que o requisito de situação alheia à vontade está atendido (cliente encerrou unilateralmente), o requisito de fora do controle está atendido (FCA não possui poder de compelir cliente a contratar), o requisito de sem contribuição direta/indireta está atendido (decisão empresarial do cliente), e o requisito de quantificação adequada está atendido (1.000.000 TU / 1.085.743.000 TKU).

3.2.19. **Conclui-se que o pleito relativo à bauxita merece acolhimento integral.**

PLEITO 2: CAL (DOW Brasil Ind. e Com. de Prod. Químicos Ltda)

3.2.20. Trata-se de pleito relativo ao transporte de Cal, com volume requerido de redução de 148.500 TU e TKU impactado de 232.422.102 TKU. O fundamento alegado é o encerramento contratual por decisão do cliente.

3.2.21. O encerramento foi formalizado mediante Termo de Encerramento subscrito pelas partes (VLI Multimodal, operadora do grupo FCA, e DOW Brasil), documento com força probatória superior a simples e-mail, pois constitui instrumento bilateral de extinção contratual.

3.2.22. A decisão de encerramento partiu do cliente (DOW), não da concessionária, conforme se depreende da natureza do documento (Termo de Encerramento, e não Notificação de Suspensão de Serviços por parte da FCA).

3.2.23. A DOW ser o cliente único no transporte de cal elimina qualquer margem de incerteza quanto ao impacto: cessada a demanda do único usuário, torna-se objetivamente impossível realizar a produção de transporte prevista para aquela mercadoria.

3.2.24. A documentação apresentada consiste em Termo de Encerramento ao Contrato de Serviços Ferroviários nº C_2022_57, celebrado entre VLI Multimodal S.A. e DOW Brasil.

3.2.25. A verificação SAFF confirma que a DOW é a única empresa que transportava cal no trecho objeto da análise. O volume de 148.500 TU corresponde ao que foi considerado no estabelecimento das metas.

3.2.26. A aplicação do art. 16 demonstra que o requisito de situação alheia à vontade está atendido (cliente encerrou formalmente), o requisito de fora do controle está atendido (encerramento por Termo bilateral), o requisito de sem contribuição direta/indireta está atendido (iniciativa do cliente), e o requisito de quantificação adequada está atendido (148.500 TU / 232.422.102 TKU).

3.2.27. **Conclui-se que o pleito relativo à cal merece acolhimento integral.**

PLEITO 3: FARELO DE SOJA (Caramuru Alimentos / Cargill)

3.2.28. Trata-se de pleito relativo ao transporte de Farelo de Soja, com proposta de migração de volumes entre fluxos: redução de 340.000 TU no fluxo EGA-VTU, redução de 240.000 TU no fluxo EPO-VTU, e aumento de 580.000 TU no fluxo EBJ-VTU (compensação).

3.2.29. O fundamento alegado é o compartilhamento de frota e disponibilidade de vagões, bem como expansão da fábrica da Caramuru com direcionamento do excedente para Santos (ISN).

- 3.2.30. A documentação apresentada consiste em e-mails da Caramuru sobre expansão da planta industrial e interesse em aumento de volumes no fluxo EPO-ISN (Santos).
- 3.2.31. A análise deste pleito exige segmentação por fluxo, pois a comprovação é diferenciada.
- 3.2.32. Quanto ao fluxo EPO-VTU (redução de 240.000 TU), os e-mails da Caramuru efetivamente indicam que a expansão da planta industrial (originalmente prevista para 2024, postergada para 2025) resultou em direcionamento do excedente de produção para o Porto de Santos (EPO-ISN), e não para Tubarão (EPO-VTU).
- 3.2.33. A NT nº 7745 reconhece esta evidência, consignando que os documentos probatórios submetidos à ANTT apenas comprovam a migração do fluxo de Ipameri (EPO) - Tubarão (VTU) para Ipameri (EPO) - Santos (ISN). Esta migração configura situação alheia à vontade da FCA, pois decorreu de decisão logística do cliente (Caramuru) quanto ao destino da produção. A FCA não contribuiu para esta escolha.
- 3.2.34. Quanto ao fluxo EGA-VTU (redução de 340.000 TU), este volume não é mencionado nas comunicações da Caramuru. A FCA não demonstrou nexo causal entre a expansão da Caramuru (que se refere a Ipameri - EPO) e o fluxo de General Curado (EGA). Inexistindo comprovação, o requisito do art. 16, § 2º (indicação do evento e quantificação do impacto) não foi atendido.
- 3.2.35. Quanto ao fluxo EBJ-VTU (aumento de 580.000 TU), a proposta de aumento de meta no fluxo Brejo Alegre (EBJ) - Tubarão (VTU) como compensação não encontra respaldo documental suficiente. Os e-mails indicam direcionamento para Santos (ISN), não para Tubarão (VTU) via Brejo Alegre.
- 3.2.36. A aplicação do art. 16 demonstra que, para o fluxo EPO-VTU, o requisito está atendido parcialmente (comprovação documental adequada). Para o fluxo EGA-VTU, o requisito não está atendido (falta de nexo causal). Para o fluxo EBJ-VTU, o requisito não está atendido (falta de comprovação).
- 3.2.37. **Conclui-se que o pleito relativo ao farelo de soja merece acolhimento parcial, limitado ao fluxo EPO-VTU (redução de 240.000 TU), mantendo-se inalteradas as metas para os fluxos EGA-VTU e EBJ-VTU.**

PLEITOS 4 E 5: ÓLEO DIESEL E GASOLINA

- 3.2.38. Trata-se de pleitos relativos ao transporte de Óleo Diesel e Gasolina/Outros Combustíveis. Para o óleo diesel, o volume requerido é redução de 525.672 TU e o TKU impactado é 557.794.050. Para a gasolina, o volume requerido é redução de 67.133 TU e o TKU impactado é 71.951.715. Os fluxos afetados são DCS-EMC, ZZZ-EBZ e ZZZ-E00.
- 3.2.39. O fundamento alegado é o encerramento de contratos em 2023 devido à competitividade com outros modos de transporte (rodoviário e dutoviário).
- 3.2.40. A documentação apresentada consiste em alegação genérica de perda de competitividade, sem contratos formais que comprovem encerramento.
- 3.2.41. No Processo SEI nº 50500.122057/2024-81 (COFER-MG), que tramita na Coordenação de Fiscalização Operacional e Regulatória de Minas Gerais, consta manifestação formal do cliente indicando que a interrupção foi previamente informada à Companhia e, após negociação com a Concessionária, a Companhia anuiu com a interrupção dos serviços, e que, caso haja viabilidade para o restabelecimento das operações pela concessionária no referido trecho, a Companhia teria interesse em retomada.
- 3.2.42. A prova documental existente nos autos de processo administrativo conexo (50500.122057/2024-81) é contundente: a interrupção do serviço de transporte de combustíveis partiu da Concessionária (FCA), e não do cliente.
- 3.2.43. A manifestação do cliente expressa dois elementos críticos: a concessionária informou previamente a interrupção (iniciativa da FCA) e o cliente anuiu, mas mantém interesse em retomada (não

houve desinteresse do cliente).

3.2.44. Esta configuração é diametralmente oposta ao requisito do art. 16, caput: a situação não é alheia à vontade da FCA, pois decorreu de decisão da própria concessionária.

3.2.45. A alegação de "perda de competitividade" não configura situação alheia à vontade, conforme esclarecido pela NT 11721, que consigna nos parágrafos 403 a 406 que a falta de competitividade não se apresenta como evento fora de controle da Concessionária, uma vez que decorre de decisões e condições inerentes à própria atividade econômica, fazendo parte, portanto, do risco do empreendimento.

3.2.46. Competir com outros modais (rodoviário, dutoviário) é inerente ao setor de transportes. A decisão de interromper serviço por avaliação de viabilidade econômica constitui escolha empresarial, não evento externo inevitável.

3.2.47. A aplicação do art. 16 demonstra que o requisito de situação alheia à vontade não está atendido (FCA causou a interrupção), o requisito de fora do controle não está atendido (decisão interna da concessionária), e o requisito de sem contribuição direta/indireta não está atendido (FCA foi o agente da interrupção).

3.2.48. **Conclui-se que os pleitos relativos a óleo diesel e gasolina não merecem acolhimento.**

PLEITO 6: MINÉRIO DE FERRO (BAMIN - Bahia Mineração S.A.)

3.2.49. Trata-se de pleito relativo ao transporte de Minério de Ferro, nos fluxos DLL-DVE e DLL-EPM, com volume requerido de redução de 694.547 TU e TKU impactado de 471.100.992. O fundamento alegado é a não renovação de contrato pela BAMIN.

3.2.50. A análise técnica identificou ausência total de nexo causal entre a alegação e os fluxos objeto do pedido.

3.2.51. A verificação SAFF demonstra que, no trecho DLL-EPM, o transporte de minério de ferro foi realizado apenas para a Mineração Corumbaense, nos meses de outubro, novembro e dezembro de 2023, não para a BAMIN. No trecho DLL-DVE, não existe qualquer registro de movimentação de minério de ferro no SAFF. Os fluxos realmente operados pela BAMIN ocorreram entre DLL-ECE e DLL-DMB, não nos trechos objeto do pedido.

3.2.52. A verificação SAFF demonstra inconsistência fatal no pleito: a FCA solicita redução de metas em trechos (DLL-DVE, DLL-EPM) onde não havia transporte para a BAMIN.

3.2.53. Este cenário caracteriza uma de duas possibilidades: erro material da FCA ao indicar os trechos afetados, ou ausência de correspondência entre o contrato alegado (com BAMIN) e as metas estabelecidas para aqueles trechos.

3.2.54. Em ambos os casos, o requisito do art. 16, § 2º não foi atendido: a FCA não demonstrou nexo causal entre o evento alegado (não renovação do contrato com BAMIN) e os fluxos objeto da revisão.

3.2.55. A NT nº 7745 é expressa, consignando que não há no processo de revisão das metas de 2026 evidências de transporte para a BAMIN nos trechos objeto do pedido de ajuste, de modo que não foi identificado vínculo/nexo de causalidade entre o encerramento do contrato da BAMIN e a necessidade de revisão das metas.

3.2.56. A aplicação do art. 16 demonstra que o requisito de indicação do evento está atendido (não renovação BAMIN), o requisito de quantificação do impacto está alegado (694.547 TU), porém o requisito de nexo causal comprovado não está atendido (SAFF não valida).

3.2.57. **Conclui-se que o pleito relativo ao minério de ferro (BAMIN) não merece acolhimento.**

PLEITOS 7 A 15: SÍNTESE DAS REJEIÇÕES

3.2.58. Os demais pleitos foram igualmente analisados e rejeitados, pelos fundamentos a seguir sintetizados.

3.2.59. Quanto ao pleito de Sínter (Magnesita), a análise demonstrou que o cliente expandiu produção em 2025, aumentando em 25% a capacidade, de modo que não houve redução de demanda. Ausente comprovação de situação alheia à vontade.

3.2.60. Quanto aos pleitos de Calcário e Coque (Usiminas), a análise demonstrou que os dados de 4T/2024 indicam recuperação da produção de aço, enquanto o pleito baseou-se em dados de 4T/2023 desatualizados. A complementação intempestiva (e-mail de 27/06/2025) não indica expressamente desinteresse nos fluxos.

3.2.61. Quanto aos pleitos de Calcário e Clínquer (CSN), a análise demonstrou que o Take or Pay prova eventos passados, não comportamento futuro. Há aparente incongruência, pois a FCA alegou encerramento, mas o cliente solicitou 1.458.000 TU para 2026. A complementação é intempestiva.

3.2.62. Quanto ao pleito de Fertilizantes (Mosaic), a análise demonstrou que o SAFF indica mercadoria diferente (minério de ferro, não fertilizante) no fluxo ETP-ETF. Ausente nexos causal entre os e-mails da Mosaic e o fluxo objeto do ajuste.

3.2.63. Quanto ao pleito de Torete (Suzano), a análise demonstrou que o e-mail do cliente refere-se a volumes de 2025, não 2026. O contrato nº C_2024_31 não abrange 2026, pois os volumes compromissados são para 2025 (cláusula 5.1).

3.2.64. Quanto ao pleito de LAB (Deten), a análise demonstrou que o e-mail não consigna posição final da negociação com o cliente. Impossível quantificar volume a ser reduzido sem posição definitiva.

3.2.65. Quanto ao pleito de Ferro Gusa (Kétron), a análise demonstrou que o cliente não está cadastrado no SAFF, não havendo dados históricos. O e-mail não menciona origem e destino do fluxo, impossibilitando vincular volumes aos fluxos EPM-VTU e EWD-VTU.

3.2.66. Quanto ao pleito de Areia (mudança de origem), a análise demonstrou que o SAFF indica que a produção de areia mantém origem e destino considerados no estabelecimento da meta (EPZ-EBZ), inclusive em 2025. Não foi apresentada solicitação do cliente para mudança de origem.

3.2.67. Quanto ao pleito de Fluxos RMN (exclusão), a análise demonstrou que o art. 9º da Resolução ANTT nº 5.831/2018 dispõe expressamente que o transporte ferroviário realizado em regime de compartilhamento por direito de passagem ou tráfego mútuo comporá as metas de produção da concessionária detentora dos direitos de exploração da infraestrutura ferroviária. Os fluxos da RMN devem permanecer compondo as metas da FCA.

3.2.68. A fundamentação comum para todas as rejeições reside na ausência de comprovação adequada de situação alheia à vontade, por um ou mais dos seguintes motivos: falta de documentação formal do cliente (8 pleitos), dados desatualizados ou contraditórios (2 pleitos), ausência de nexos causal verificável no SAFF (3 pleitos), cliente expandiu operação ao invés de reduzir (1 pleito), e vedação normativa expressa (1 pleito).

3.3. DA ANÁLISE CONTEXTUAL

3.3.1. Embora o histórico de cumprimento de metas pela concessionária **não constitua fundamento jurídico** para acolhimento ou rejeição do pedido de revisão (que se rege exclusivamente pelo art. 16 da Resolução ANTT nº 5.831/2018), é relevante contextualizar o padrão comportamental da FCA para fins de **compreensão sistêmica** da política regulatória de metas ferroviárias.

3.3.2. A Nota Técnica ANTT nº 11721/2025, em atendimento à diligência do Relator, consolidou o histórico completo de cumprimento de metas pela FCA no período 2002-2024.

3.3.3. No período inicial de 2002 a 2010, totalizando 9 anos avaliados, a FCA registrou descumprimento de metas em 4 exercícios, configurando taxa de descumprimento de 44,4%.

3.3.4. No período intermediário de 2011 a 2017, abrangendo 7 anos avaliados, verifica-se significativa deterioração do desempenho, com descumprimento em 6 exercícios, elevando a taxa de descumprimento para 85,7%.

3.3.5. O exercício de 2018 representa exceção relevante, sendo o único ano recente de cumprimento integral das metas estabelecidas, com taxa de descumprimento de 0%.

3.3.6. No período mais recente de 2019 a 2024, correspondente aos 6 últimos exercícios avaliados, observa-se o padrão mais crítico: descumprimento em todos os anos, ou seja, 6 exercícios consecutivos de não atingimento das metas, perfazendo taxa de descumprimento de 100%.

3.3.7. Na consolidação global, considerando os 23 anos avaliados no período 2002-2024, a FCA apresentou descumprimento de metas em 17 exercícios, configurando taxa histórica de descumprimento de 73,9%.

3.3.8. O descumprimento de metas nos exercícios recentes resultou na instauração de processos sancionatórios específicos, com aplicação de multas nos termos da regulamentação vigente.

3.3.9. Quanto ao exercício de 2019, o processo SEI 50500.006213/2021-15 resultou na aplicação de multa de R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais) em primeira instância administrativa, tendo a concessionária efetivamente pago o valor de R\$ 4.290.055,00 (quatro milhões, duzentos e noventa mil e cinquenta e cinco reais) em 30/06/2025, após reduções em fase recursal.

3.3.10. Quanto ao exercício de 2020, o processo SEI 50500.058901/2021-61 resultou na aplicação de multa de R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais) em primeira instância administrativa, tendo a concessionária efetivamente pago o valor de R\$ 5.528.600,00 (cinco milhões, quinhentos e vinte e oito mil e seiscentos reais) em 30/06/2025.

3.3.11. Quanto ao exercício de 2021, o processo SEI 50500.044024/2023-11 resultou na aplicação de multa de R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais) em primeira instância administrativa, tendo a concessionária efetivamente pago o valor de R\$ 5.090.470,00 (cinco milhões, noventa mil e quatrocentos e setenta reais) em 30/06/2025.

3.3.12. Quanto ao exercício de 2022, o processo SEI 50500.122001/2024-27 resultou na aplicação de multa de R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais) em primeira instância administrativa, tendo a concessionária efetivamente pago o valor de R\$ 4.221.525,00 (quatro milhões, duzentos e vinte e um mil e quinhentos e vinte e cinco reais) em 30/06/2025.

3.3.13. Quanto ao exercício de 2023, o processo SEI 50500.161165/2024-70 resultou na aplicação de multa de R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais) em primeira instância administrativa, tendo a concessionária efetivamente pago o valor de R\$ 4.087.160,00 (quatro milhões, oitenta e sete mil e cento e sessenta reais) em 30/06/2025.

3.3.14. Quanto ao exercício de 2024, o processo SEI 50500.025193/2025-13 resultou na aplicação de multa de R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais) em primeira instância administrativa, tendo a concessionária efetivamente pago o valor de R\$ 7.000.000,00 (sete milhões de reais) em 12/08/2025.

3.3.15. Na consolidação do período 2019-2024, verifica-se que a ANTT aplicou multas totalizando R\$ 60.000.000,00 (sessenta milhões de reais), tendo a concessionária efetivamente recolhido o montante de R\$ 30.217.810,00 (trinta milhões, duzentos e dezessete mil e oitocentos e dez reais). A média de desconto obtida em segunda instância administrativa ou mediante parcelamento foi de aproximadamente 50% do valor originalmente aplicado, o que pode sinalizar que o regime sancionatório, embora aplicado, comporta significativas reduções em fase recursal.

3.3.16. O padrão de **descumprimento reiterado em 6 anos consecutivos** (2019-2024), com pagamento regular de multas (ainda que com descontos em segunda instância), sugere algumas

hipóteses que merecem reflexão regulatória, embora não afetem o mérito do presente pedido:

- **Hipótese 1 - Metas Superestimadas:** As metas estabelecidas podem não refletir adequadamente a realidade operacional e de mercado da malha Centro-Leste.
- **Hipótese 2 - Desincentivo Insuficiente:** O teto de R\$ 10.000.000,00/ano pode não ser dissuasório o suficiente para uma concessionária do porte da FCA (considerando que os descontos reduzem o valor efetivo para ~R\$ 5.000.000,00/ano em média).
- **Hipótese 3 - Mudança Estrutural de Mercado:** O setor ferroviário de cargas pode ter sofrido mudanças estruturais (competição intermodal, desindustrialização relativa, mudanças logísticas) que não foram adequadamente capturadas nas metas quinquenais.
- **Hipótese 4 - Arbitragem Regulatória:** A concessionária pode ter avaliado que é economicamente mais vantajoso pagar multas do que realizar investimentos para atingir metas.

3.4. DA CONCLUSÃO DA FUNDAMENTAÇÃO E ANÁLISE

3.4.1. Conclui-se da análise apresentada que, dos quinze pleitos apresentados pela FCA, a análise técnica revelou três categorias distintas, cada qual definida pela qualidade probatória.

3.4.2. Os casos de acolhimento total — Bauxita destinada à CBA e Cal para a DOW — compartilham um denominador comum: documentação formal e verificação objetiva. Não se tratou de alegações genéricas sobre "condições de mercado" ou "fatores externos não especificados". Havia cartas de encerramento contratual, originadas exclusivamente por decisão dos clientes únicos, e os registros do Sistema de Acompanhamento e Fiscalização do Transporte Ferroviário corroboravam a cessação dos fluxos. Quando a evidência documental alinha-se à verificação sistêmica, o acolhimento integral é consequência natural.

3.4.3. O acolhimento parcial do pleito referente ao Farelo de Soja ilustra as nuances da análise regulatória. Para o fluxo entre Expressão Paulista Oeste e Viana Terminal União, havia substrato probatório — especificamente, comunicações eletrônicas da Caramuru indicando redirecionamento da carga para Santos via Intermodal Santos Norte. A situação alheia à vontade estava demonstrada. Para os demais fluxos, contudo, essa cadeia de evidências simplesmente inexistia.

3.4.4. As doze rejeições formam um mosaico de insuficiências. Em alguns casos, como nos pleitos relacionados a combustíveis, a própria FCA figurava como agente causador da interrupção — invertendo a lógica do instituto. Em outros — BAMIN, Mosaic, Kéntron —, faltava o nexo causal verificável entre as alegações e a redução de produção. Os dados da Usiminas chegaram desatualizados. E os fluxos relacionados ao RMN esbarravam em vedação normativa expressa, inscrita no artigo 9º da regulamentação aplicável.

4. PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Diante do exposto, e considerando:

(i) A fundamentação técnica consistente apresentada pela Superintendência de Infraestrutura Ferroviária (SUFER) nas Notas Técnicas ANTT nº 7745/2025 (SEI nº 34217594) e nº 11721/2025 (SEI nº 37409300);

(ii) A tempestividade do pedido inicial apresentado pela Ferrovia Centro-Atlântica S/A (FCA) por meio da Carta 548.VLIREG.25 (SEI nº 33516587), protocolado em 01 de

julho de 2025, observando o prazo estabelecido no art. 15, § 2º, da Resolução ANTT nº 5.831/2018;

(iii) A intempestividade da complementação apresentada por meio da Carta 839.VLIREG.25 (SEI nº 36550913), protocolada em 14 de outubro de 2025, 136 dias após o prazo legal, recomendando-se expressamente seu **não conhecimento**, nos termos do art. 15, § 2º, da Resolução ANTT nº 5.831/2018, sem prejuízo da faculdade da concessionária de demonstrar fatos novos na fase de **apuração** das metas, conforme permite o art. 17 do mesmo normativo;

(iv) A comprovação inequívoca de situação alheia à vontade da concessionária nos pleitos de **Bauxita** (encerramento contratual por decisão unilateral da CBA, cliente único, verificado no SAFF) e **Cal** (encerramento formalizado por Termo com a DOW, cliente único, verificado no SAFF);

(v) A comprovação parcial no pleito de **Farelo de Soja**, limitada ao fluxo EPO-VTU, mediante e-mails da Caramuru indicando direcionamento da produção excedente para Santos (EPO-ISN) em vez de Tubarão (EPO-VTU);

(vi) A ausência de comprovação adequada de situação alheia à vontade nos demais **12 pleitos**, por razões específicas detalhadas na fundamentação: interrupção causada pela própria concessionária (combustíveis), ausência de nexo causal verificável no SAFF (BAMIN, Mosaic, Kéntron), dados desatualizados ou contraditórios (Usiminas, CSN), expansão da demanda do cliente (Magnesita), documentação insuficiente ou inconclusiva (Suzano, Deten), vedação normativa expressa (fluxos RMN);

4.2. **VOTO** pela **APROVAÇÃO PARCIAL** do pedido de revisão das metas de produção da Ferrovia Centro-Atlântica S/A (FCA) para o exercício de 2026, nos termos da Minuta de Deliberação (37915705).

4.3. **PROPONHO**, assim, que o presente Voto seja submetido à deliberação da Diretoria Colegiada desta Agência Nacional de Transportes Terrestres, para aprovação ou rejeição das conclusões e proposições nele contidas, nos termos do Regimento Interno da ANTT.

4.4. É o Voto.

Brasília, 15 de dezembro de 2025.

ALEX AZEVEDO

Diretor

Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT



Documento assinado eletronicamente por **ALEX ANTONIO DE AZEVEDO CRUZ, Diretor**, em 16/12/2025, às 13:03, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da [Instrução Normativa nº 22/2023](#) da ANTT.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site

[http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?](http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0)

[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 **37914045** e o código CRC **68E4A71E**.

Referência: Processo nº 50505.036883/2025-40

SEI nº 37914045

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

CEP 70200-003 Brasília/DF - www.antt.gov.br