



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DAP

RELATORIA: DAP

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 78/2020

OBJETO: Pedido de revisão de metas de produção - 2021 - FCA

ORIGEM: SUFER

PROCESSO (S): 50500.101194/2020-59

PROPOSIÇÃO PRG: NÃO HÁ MANIFESTAÇÃO

PROPOSIÇÃO DAP: PELO DEFERIMENTO PARCIAL DO PEDIDO

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

1. DO OBJETO

1.1. Trata-se de pedido de revisão de metas de produção para o ano de 2021 realizado pela concessionária Ferrovia Centro-Atlântica - FCA, com fulcro no art. 15 da Resolução nº 5.831/2018.

2. DOS FATOS

2.1. Por meio da Deliberação nº 1.039/2018, foram estabelecidas as metas de produção e segurança para a concessionária FCA durante o quinquênio 2018-2022.

2.2. A Resolução 5.831/2018 permite que as metas sejam revisadas anualmente, de ofício ou mediante pedido da concessionária. Caso a concessionária entenda pela necessidade de revisão das metas de produção, ela deve submeter pedido à ANTT até o primeiro dia útil do mês de julho do ano anterior ao das metas objeto de revisão, devendo comprovar a sua necessidade de alteração.

2.3. Em virtude da emergência de saúde pública decorrente da pandemia do COVID-19, o prazo para apresentação do pedido de revisão de metas foi alterado, de forma excepcional, pelas Resoluções 5.879/2020 e 5.900/2020. Assim, o prazo para a apresentação foi postergado até 30 de setembro.

2.4. A FCA apresentou o seu pedido de revisão das metas de produção para 2021 em 30 de setembro de 2020, por meio da Carta nº 497/GEARC-GACAC/2020.

2.5. A SUFER analisou o pedido por meio da Nota Técnica SEI nº 4571/2020/COAME/GEREF/SUFER/DIR (SEI 4201644), tendo encaminhado o pedido para deliberação da Diretoria Colegiada por meio do Relatório à Diretoria (SEI 4228039).

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

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

Do pedido de revisão de metas:

Siderurgia:

3.1. A FCA alega que a pandemia produziu sensível queda na demanda de aço do Brasil em 2020 e os efeitos dessa queda impactarão ainda os próximos anos. Diante disso, projeta redução nos fluxos de produto siderúrgico, minério de ferro, carvão, coque e calcário.

3.2. Já com relação ao mercado doméstico, projeta recuperação no setor de construção civil e o mercado automotivo, sendo que o a construção civil consome principalmente aços longos, enquanto o setor automotivo consome aços planos.

3.3. Por conta disso, a concessionária projeta redução do transporte em atendimento à Gerdau para exportação através do Porto de Vitória, já que o usuário produz principalmente aços longos e, por conta das projeções a respeito da construção civil, é provável que foque em atender esse mercado, sendo que o transporte é realizado pela concessionária MRS.

3.4. Ademais, segundo a concessionária, houve indicação de que o grupo AcelorMittal decidiu adiar o projeto que duplicaria a capacidade de produção da usina de João Monlevade/MG, o que impactaria vários fluxos no ano de 2021, uma vez que foi projetado um crescimento do transporte em atendimento à AcelorMittal.

3.5. Neste ponto, a SUFER assim analisou:

19. Quanto aos fluxos de produtos siderúrgicos operados pela FCA, à despeito da argumentação apresentada pela Concessionária, esta além de não trazer a fonte que fundamentou seus argumentos, não conseguiu demonstrar a relação de causa e efeito entre o que foi apresentado como justificativa para a redução na quantidade de carga a ser transportada e a quantidade efetivamente frustrada.

20. Ademais, cabe destacar que não foi considerado crescimento do transporte de produtos siderúrgicos entre os anos de 2020 e 2021 em atendimento à ArcelorMittal no Plano de Negócios que fundamentou o estabelecimento das metas de produção. A saber, nos Planos de Negócio que fundamentaram as metas de produção dos anos de 2020 e 2021 foi considerado o transporte de 60 mil toneladas de sucata entre Intendente Câmara e Parque Industrial em atendimento à ArcelorMittal.

21. Dessa forma, a alteração proposta não merece acolhimento. (grifos nossos)

3.6. Portanto, verifica-se que a concessionária não logrou êxito em estabelecer uma relação de causa e efeito para a revisão da meta de produção neste ponto, motivo pelo qual entendo não merecer acolhimento.

Açúcar:

3.7. A concessionária indica que houve uma migração da produção brasileira para o etanol, o que, juntamente com os altos estoques de açúcar e a superprodução na Índia, impactou os preços. Tal migração produziu efeitos nas exportações de açúcar pelo Porto de Santos e teve o condão de prejudicar os volumes de transporte projetados pela FCA. As mudanças nas políticas de meio ambiente também incentivariam a migração para a produção de biocombustível de cana-de-açúcar.

3.8. Por conta do exposto, houve uma reestruturação no sistema de recebimento de açúcar a granel e concentração das operações no Terminal Integrador de Guará, em detrimento do Terminal Integrador de Uberaba.

3.9. A área técnica se debruçou sobre o alegado, tendo concluído o que se segue:

22. Novamente, a Concessionária deixa de apresentar a adequada fundamentação e os cálculos de como o cenário descrito impacta sua produção de transporte de açúcar e como afeta seus fluxos de transporte, deixando portanto de apresentar os motivos para a redução total ou parcial de certos fluxos e a criação de outros, não restando nexos causal entre seu Estudo de Mercado e o Plano de Negócios proposto.

23. Ademais, a Concessionária indica que restou prejudicada a exportação da mercadoria através do Porto de Santos. A esse respeito, recorre-se ao anuário estatístico da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ para obtenção dos dados de movimentação no complexo portuário de Santos. A Figura 3 contém o histórico de movimentação total de açúcar no Porto de Santos e a produção de transporte dessa mercadoria na malha concedida à FCA com destino ao Porto. Cabe destacar que na série histórica disponibilizada pela ANTAQ, a movimentação de açúcar no Porto de Santos encontra-se estagnada e, ainda que se tenha registrado uma redução dessa movimentação no ano de 2019 em comparação a anos anteriores, verifica-se já em julho de 2020 movimentação semelhante à registrada nos anos de 2016 e 2017. Já a FCA, ao longo dos anos, tem invariavelmente crescido sua produção de transporte de açúcar com destino a Santos, ainda que a quantidade de açúcar movimentada pelo Porto não tenha crescido desde 2010.

24. Com os dados disponíveis e a documentação trazida aos autos, a Concessionária não conseguiu demonstrar a relação de causa e efeito entre o que foi apresentado como justificativa para a redução na quantidade de carga a ser transportada e a quantidade efetivamente frustrada. Sugere-se o não acolhimento da alteração proposta. (grifos nossos)

3.10. Portanto, a concessionária não trouxe aos autos elementos comprobatórios de como o cenário por ela ventilado impacta a sua produção de transporte de açúcar e, por conseguinte, não merece acolhimento.

Combustíveis:

3.11. Com relação ao transporte de combustíveis, a FCA alega que este foi um dos setores mais impactados pela pandemia, por conta da adoção das medidas de distanciamento social e paralisação de atividades não essenciais. Indica, ainda, que o cenário para 2021 se revela ainda mais desafiador, por conta da incerteza política e da fragilidade fiscal.

3.12. A SUFER assim se posicionou com relação ao alegado pela concessionária:

25. Em avaliação dos dados históricos de transporte de combustíveis na FCA, destaca-se que houve sensível redução do volume transportado entre os anos de 2018 e 2019 e, inclusive, verifica-se redução do número de estações de destino dos fluxos de combustíveis, de 15 em 2018 para 8 em 2019 e 6 em 2020. Em outras palavras, além da redução na quantidade em toneladas, também houve redução das localidades atendidas pelo transporte ferroviário de combustíveis de responsabilidade da FCA.

26. Entretanto, a redução se dá em período anterior ao início da pandemia, não sendo possível traçar a relação de causa e efeito entre o que foi apresentado como justificativa para a redução na quantidade de carga a ser transportada e a quantidade efetivamente frustrada.

27. Sugere-se o não acolhimento da alteração proposta visto a justificativa apresentada não ter relação com o que de fato ocorreu. (grifos nossos)

3.13. Verifica-se, novamente, que a justificativa da concessionária não mostrou relação com o que, de fato, ocorreu. Portanto, não merece acolhimento a alteração proposta.

Fertilizantes:

3.14. A FCA apresentou documento da usuária Mosaic que indica a sua intenção de reduzir a quantidade a ser transportada.

3.15. Após análise do documento apresentado, a área técnica sugeriu alterar o volume previsto no Plano de Negócios para o transporte de fertilizantes, no fluxo "Minério Patrocínio", para o volume apresentado pela Mosaic, qual seja, 5,084 milhões.

Grãos:

3.16. A concessionária alega que a entrada de um novo competidor, com alternativas logísticas no Estado de Goiás, resultou em redução da captura de carga pela FCA.

3.17. Com relação a este ponto, a área técnica assim analisou:

29. Quanto às mercadorias do grupo "grãos", a Concessionária defende que a entrada de novo competidor no estado de Goiás tem o condão de reduzir a captura de carga pela FCA.

30. A esse respeito, novamente, cabe destacar que além de não trazer fundamentação técnica para seus argumentos, a FCA não conseguiu demonstrar a relação de causa e efeito entre o que foi apresentado como justificativa para a redução na quantidade de carga a ser transportada e a quantidade efetivamente frustrada.

31. Sugere-se que a alteração proposta não seja acolhida. (grifos nossos)

3.18. Pelo acima exposto, verifica-se que não merece acolhimento a argumentação ventilada

pela concessionária.

Fluxos não Abordados pelo Estudo de Mercado:

3.19. Em anexo ao estudo de mercado, a FCA excluiu a previsão de transporte de três fluxos constantes do Plano de Negócios que fundamentou a meta para 2021, todos em direito de passagem, com origem na EFVM, conforme quadro abaixo:

Mercadoria	Origem	Destino	TU Ajustada	TU PN 2021
Coque	VTU	EVP	-	87.000
Escória	VJC	EEB	-	81.185
Escória	VIC	ELD	-	186.322

3.20. Sobre esses fluxos, a área técnica assim analisou:

33. A esse respeito, é necessário frisar que, nos termos das Resoluções ANTT nº 3.696/2011 e 5.831/2018, os contratos de direito de passagem e tráfego mútuo existentes à época do processo de estabelecimento de metas devem ser considerados para efeito de quantificação dos volumes de transportes que comporão as metas, de forma que os volumes de produção decorrentes do exercício de direito de passagem e tráfego mútuo deverão ser computados integralmente nos montantes de produção da concessionária detentora do trecho.

34. Dessa forma, não obstante os fluxos em direito de passagem e tráfego mútuo sejam contratados e, no caso do tráfego mútuo, em parte operados por outras ferrovias, recai sobre a concessionária visitada a responsabilidade pela não execução desses fluxos quando motivada por fatores sob controle da concessionária visitada, tais como, vedação de acesso da ferrovia visitante a sua malha e não disponibilização da capacidade prevista em Contrato Operacional Específico (COE), elementos que compõe o objeto de processo de justificativas por eventual não atingimento de metas de produção.

35. Assim, devem ser utilizados como referência para as metas de produção os mesmos valores que fundamentaram as metas de produção da EFVM, sendo improcedentes as alterações propostas pela Concessionária.

3.21. Pelo acima exposto, entende-se que as alterações propostas, neste ponto, pela concessionária são improcedentes.

Proposição:

3.22. Diante dos dados e considerações apresentadas pela Concessionária, que foram objeto de análise na seção anterior desta Nota Técnica, entende-se procedente a alteração dos volumes previstos para fluxo de fertilizante em atendimento ao usuário Mosaic, tendo em vista a documentação apresentada.

3.23. Quanto aos demais pedidos, entendo pelo seu não acolhimento e, por conseguinte, pela manutenção do Plano de Negócios que fundamentou os valores de meta estabelecidos para o ano de 2021.

3.24. Considerando a alteração do volume a ser transportado em atendimento à Mosaic, propõe-se os seguintes valores de meta por trecho para o exercício de 2021:

Tabela 1:Valores de Meta Ajustados para 2021	
Trecho	Meta (TKU)
Araguari - Pedreira Rio das Velhas	5.922.585.878
Araguari - Roncador Novo	420.904.832
Boa Vista Nova - Uberaba	6.349.144.520
Centro Oeste	361.702.025
Ibia - Uberaba	577.855.488
Minas - Bahia	1.223.503.520
Minas - Rio	1.071.580.474
Uberaba - Araguari	1.049.268.484
Total	16.976.545.222

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

3.25. Pelo acima exposto, **VOTO por alterar os valores da meta de produção estabelecidas para a FCA, referentes ao ano de 2021**, conforme tabela abaixo.

Trecho	Meta (TKU)
Araguari - Pedreira Rio das Velhas	5.922.585.878
Araguari - Roncador Novo	420.904.832
Boa Vista Nova - Uberaba	6.349.144.520
Centro Oeste	361.702.025
Ibia - Uberaba	577.855.488
Minas - Bahia	1.223.503.520
Minas - Rio	1.071.580.474
Uberaba - Araguari	1.049.268.484
Total	16.976.545.222

Brasília, 05 de novembro de 2020.

(assinado eletronicamente)

ALEXANDRE PORTO MENDES DE SOUZA
DIRETOR



Documento assinado eletronicamente por **ALEXANDRE PORTO MENDES DE SOUZA**, Diretor, em 23/11/2020, às 11:17, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do



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 4424133 e o código CRC 743201CF.

Referência: Processo nº 50500.101194/2020-59

SEI nº 4424133

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