AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DCG

RELATORIA: DCG

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 27/2022

OBJETO: ESTABELECIMENTO DAS METAS DE PRODUÇÃO E SEGURANÇA DA FERROVIA CENTRO-ATLÂNTICA PARA O QUADRIÊNIO 2023-2026

ORIGEM: SUFER

PROCESSO (S): 50500.106158/2022-43

PROPOSIÇÃO PRG: NÃO HÁ

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

---

1. 1. DO OBJETO

1.1. Trata-se de proposta de metas de produção e segurança para o quadriênio 2023-2026, encaminhada pela concessionária Ferrovia Centro-Atlântica (FCA).

2. 2. DOS FATOS

2.1. O processo nº 50500.106158/2022-43, em análise, tem origem com a Carta nº 344.VLIREG.22 (SEI12161080), de 1º de julho de 2022, complementada pela Carta nº 394.VLIREG.22 (SEI 12377046), de 18 de julho de 2022. Por meio dos referidos expedientes, as propostas de pactuação das metas de produção e segurança para FCA, relativas ao quadriênio 2023 a 2026, foram encaminhadas à Superintendência de Transporte Ferroviário - SUFER desta Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.

2.2. A SUFER, diante de suas atribuições regimentais, em análise das propostas de pactuação das metas de produção e segurança, confeccionou a NOTA TÉCNICA SEI Nº 4803/2022/COAME/GEREF/SUFER/DIR (SEI 12560156).

2.3. Em resposta, a FCA apresentou a Carta nº 704.VLIREG.22 (SEI14331493), de 11 de novembro de 2022.

2.4. Em sequência à análise, a área técnica emitiu a NOTA TÉCNICA SEI Nº 7570/2022/COAME/GEREF/SUFER/DIR/ANTT (SEI14365268) e o RELATÓRIO À DIRETORIA SEI Nº 423/2022 (SEI14435511), acompanhado das minutas de deliberação (SEI14437818 e 14438485), todos de 23 de novembro de 2022, assim como o despacho de instrução (SEI14466193), de 24 de novembro de 2022, em atendimento ao disposto no art. 39 do Regimento Interno da ANTT.

2.5. No dia 24 de novembro de 2022, o processo foi distribuído a esta Diretoria, mediante sorteio, conforme a Certidão de Distribuição REDIR-SEGER (SEI 14472610).

2.6. É a síntese.

3. 3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. A Resolução nº 5.831 de 23 de outubro de 2018, regulamenta o estabelecimento, a revisão e a apuração das metas de produção e das metas de segurança no âmbito das concessões ferroviárias. Cabe destacar, de início, os seguintes dispositivos do referido normativo:

> Art. 3º As metas de produção e as metas de segurança serão estabelecidas pela ANTT para cada concessão, com base em processo de pactuação com a concessionária, nos termos desta Resolução, e terão vigência para um período de 5 (cinco) anos.
>
> Art. 4º A concessionária apresentará à ANTT, até o primeiro dia útil do mês de julho do último ano com meta estabelecida, propostas de metas de produção e de segurança. *(Redação dada pela Resolução 5946/2021/DG/ANTT/MI) Redações Anteriores*
> (...)
>
> § 2º As propostas de metas de produção e segurança deverão estar devidamente fundamentadas e acompanhadas de documentos probatórios.
>
> (...)
>
> Art. 6º As metas de produção e as metas de segurança serão estabelecidas com base nas informações apresentadas pela concessionária, em fontes internas da ANTT ou em fontes externas, inclusive valores referenciais internacionais. *(Redação dada pela Resolução 5946/2021/DG/ANTT/MI)*
>
> (...)
>
> Art. 11. O processo de estabelecimento de metas de produção inicia-se com a apresentação à ANTT, pela concessionária, de proposta contendo os seguintes documentos: *(Redação dada pela Resolução 5946/2021/DG/ANTT/MI) Redações Anteriores*
> I - Estudo de Mercado com estimativas de demanda por transporte ferroviário de cargas na área de influência da concessionária nos próximos 5 (cinco) anos; e *(Redação dada pela Resolução 5946/2021/DG/ANTT/MI) Redações Anteriores*
> II - Plano de Negócios que indique os fluxos de transporte ferroviário, considerando:
>
> a) os contratos de transporte ferroviário de carga celebrados;
>
> b) o transporte ferroviário de carga própria;

c) os Contratos Operacionais Específicos celebrados para transporte ferroviário de carga;

d) as projeções de demanda por transporte ferroviário de carga.

§ 1º Os volumes contratados deverão ser discriminados no Plano de Negócios.

§ 2º Os casos com volumes apresentados no Plano de Negócios divergentes dos volumes contratados deverão estar devidamente fundamentados e acompanhados de documentos probatórios.

Art. 12. O processo de estabelecimento de metas de segurança inicia-se com a apresentação à ANTT, pela concessionária, de proposta contendo Estudo de Segurança Operacional, que contemple: *(Redação dada pela Resolução 5946/2021/DG/ANTT/MI) Redações Anteriores*
I - histórico e tendência dos acidentes e do índice de acidentes desde 2006; e

II - programas e ações que serão adotados com vistas à melhoria da segurança da operação ferroviária.

3.2. Após a análise da SUFER, o presente processo foi encaminhado à Diretoria da ANTT para decisão, em conformidade com as competências estabelecidas no Regimento Interno da ANTT e na própria Resolução nº 5.831/2018, que assim dispõe:

Art. 13. As metas serão estabelecidas por decisão da ANTT, a ser publicada no Diário Oficial da União.

Parágrafo único. A decisão será específica para cada concessão ferroviária e contemplará todo o quinquênio.

Art. 14. Caberá Pedido de Reconsideração no prazo improrrogável de até 30 (trinta) dias consecutivos, contados a partir da data de publicação da decisão que estabeleceu as metas.

Parágrafo único. A competência para julgamento do Pedido de Reconsideração será da Diretoria Colegiada da ANTT, cuja decisão será terminativa na esfera administrativa.

3.3. Para orientar o conteúdo obrigatório dos Estudos de Mercado a serem apresentados para estabelecimento de metas para o quinquênio 2023-2027, o Ofício Circular SEI nº 233/2022/COAME/GEREF/SUFER/DIR-ANTT 98(92907) foi encaminhado pela SUFER às concessionárias, em 23 de março de 2022.

3.4. Verifica-se, de início, que a FCA apresentou sua proposta tempestivamente. Não obstante, como informado pela área técnica, a complementação ao Estudo de Mercado apresentada pela concessionária em 18 de julho, por meio da Carta nº 394.VLIREG.22 (SEI12377046), contém o mesmo arquivo encaminhado na data limite indicada pela Resolução, mediante a Carta nº 344.VLIREG.22 (SEI 12161080), de 1º de julho de 2022.

3.5. Atendo-me às metas propostas, passo à análise.

Metas de Produção

3.6. De acordo com o Estudo de Mercado constante no presente processo, as informações apresentadas pela Concessionária relacionam-se aos principais programas que são constituídos pelos fluxos de maior relevância dentro da malha ferroviária. Para efeito de análise, conforme a FCA, tem-se o volume total dos fluxos, agrupado por mercadoria, sendo comparado com o volume ano base 2022. As informações apresentadas pela Concessionária tratam, mais especificamente, da infraestrutura da concessão e das seguintes cargas: Açúcar Corredor Centro Sudeste, Grãos, Fertilizantes Corredor Centro-Sudeste, Enxofre Corredor Centro-Sudeste, Fosfato Corredor Centro-Sudeste, Minério Patrocínio, Coque Verde de Petróleo, Minério de ferro, Produto Siderúrgico, Calcário Minas-Rio, Clínquer Minas-Rio, DVE Centro-Sudeste e DVC Centro-Leste.

3.7. Além dos fluxos trazidos no Estudo de Mercado, conforme constatado pela SUFER, a Concessionária trouxe, ainda, 81 (oitenta e um) fluxos, para quais não apresentou qualquer fundamentação.

3.8. Em sua análise, a SUFER considerou os dados do Sistema de Acompanhamento e Fiscalização do Transporte Ferroviário - SAFF, relacionados aos valores que compõem os históricos de quantidades transportadas, em tonelada útil (TU), e a produção de transporte, em toneladas quilômetro útil (TKU).

3.9. Apontou, a SUFER, na NOTA TÉCNICA SEI Nº 4803/2022/COAME/GEREF/SUFER/DIR (SEI 12560156), que os fluxos de transporte apresentados pela Concessionária em seu Plano de Negócios indicam um crescimento de 22,5% entre 2021 e 2023, mas uma redução total de 6,4% entre os anos de 2023 e 2026. Em uma análise específica dos fluxos apontados, a área técnica indicou a necessidade de adequações e fez as seguintes ponderações:

6.1. **Das adequações do Plano de Negócios**

101. Diante dos dados e considerações constantes do Plano de Negócios e do Estudo de Mercado propostos pela FCA para fins de estabelecimento de metas de produção para o quadriênio 2023-2026, bem como das observações consignadas na análise desta Nota, entende-se necessária a realização de adequações ao Plano de Negócios apresentado.

102. **Quanto às previsões referentes à mercadoria Enxofre**, considerando os apontamentos efetuados no Item 4.2.4 da presente Nota, sugere-se considerar, para o ano de 2023, o valor proposto pela Concessionária, com uma taxa anual de crescimento da ordem de 2,2%, taxa essa verificada no histórico de transporte da Concessionária entre os anos de 2006 e 2021.

103. **Quanto às previsões referentes à mercadoria Minério Patrocínio**, considerando os apontamentos efetuados no Item 4.2.6 da presente Nota, sugere-se acatar os valores propostos pela FCA para o período de 2023 a 2025 e estabelecer esse mesmo volume de transporte para o ano de 2026.

104. **Quanto às previsões referentes ao agrupamento de Produtos Siderúrgicos**, considerando os apontamentos efetuados no Item 4.2.9 da presente Nota, sugere-se considerar para o ano de 2023 o volume de transporte efetuado pela FCA no ano de 2021, aplicando-se para os demais anos do quadriênio 2023-2026, a taxa de crescimento anual observada entre os anos de 2015 e 2018, qual seja 18,6%.

105. **Quanto às previsões referentes à mercadoria Bauxita**, considerando os apontamentos efetuados no Item 4.2.13 da presente Nota, sugere-se acatar o valor proposto pela FCA para o ano de 2023 e estabelecer esse mesmo volume de transporte para os anos de 2024 a 2026.

106. **Quanto às previsões referentes à mercadoria Areia**, considerando os apontamentos efetuados no Item 4.2.13 da presente Nota, sugere-se considerar para o ano de 2023 o volume de transporte efetuado pela FCA no ano de 2021, e estabelecer esse mesmo volume de transporte para os anos de 2024 a 2026.

107. **Quanto às previsões referentes à mercadoria Ferro Gusa**, considerando os apontamentos efetuados no Item 4.2.13 da presente Nota, sugere-se considerar para o ano de 2023 o volume de transporte efetuado pela FCA no ano de 2021, aplicando-se para os demais anos do quadriênio 2023-2026, a taxa de crescimento anual observada entre os anos de 2008 e 2021, qual seja 8,23%.

3.10. Em razão das adequações indicadas pela SUFER, em sua manifestação, mediante a Carta nº 704.VLIREG.22 (SEI 14331493), a FCA propôs o seguinte:

1.1Enxofre

Quanto às previsões referentes à mercadoria Enxofre, o ajuste foi realizado conforme solicitado, considerando o valor proposto para 2023 e aplicando uma taxa anual de crescimento da ordem de 2,2%, taxa essa verificada no histórico de transporte da Concessionária entre os anos de 2006 e 2021.

	2023	**2024**	**2025**	**2026**
Proposta enviada	1.018.980	1.018.980	1.018.980	1.018.980
Proposta atualizada	1.018.980	1.041.214	1.064.120	1.087.531

1.2Minério Patrocínio

Quanto às previsões referentes à mercadoria Minério Patrocínio, o ajuste foi realizado conforme solicitado, estabelecendo para o ano de 2026, o mesmo volume de transporte proposto para o período de 2023 a 2025. Para o ano de 2026, dado que a Concessão se encerra no mês de agosto, o compromisso de produção deverá ser proporcional, ou seja, 8/12 (oito doze avos).

	2023	**2024**	**2025**	**2026**
Proposta enviada	5.000.000	5.000.000	5.000.000	-
Proposta atualizada	5.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000

1.3Produtos Siderúrgicos

Quanto às previsões referentes ao agrupamento de Produtos Siderúrgicos, o ajuste sugerido foi considerar para o ano de 2023 o volume de transporte efetuado pela FCA no ano de 2021, aplicando-se para os demais anos do quadriênio 2023-2026, a taxa de crescimento anual observada entre os anos de 2015 e 2018, qual seja 18,6%.

A agência pontuou na NOTA TÉCNICA SEI Nº4803/2022, no item 4.2.9, que *a "Concessionária propõe uma redução de 70% no transporte de produtos siderúrgicos quando comparado ao volume transportado em 2021 sem, entretanto, apresentar qualquer fundamentação em seu Estudo de Mercado"*. Porém, neste volume indicado de 2021, constam os operadores EFVM e MRS, que juntamente com a FCA somam um volume realizado de 1,02MMt. Entretanto, o volume realizado apenas pela operadora FCA em 2021 foi de 66.184 toneladas.

Na proposta enviada anteriormente, constava no fluxo ECE-VMR, na mercadoria "15" (Produtos Siderúrgicos Outros), um volume de 204k TU para 2023 e 120k TU para 2024 e 2025. Porém, este volume é para a mercadora Pelotas que não possui cadastro atualmente no SAFF/ANTT. A mercadoria será devidamente cadastrada e o volume será alocado corretamente.

Partindo da exclusão deste volume na categoria Produtos Siderúrgicos, o volume total ficará em 20.100 toneladas. Em relação ao realizado de 2021, a queda do fluxo EDV-VTU se justifica conforme projeções de mercado de enfraquecimento das exportações devido ao cenário de recessão global, com expectativas melhores para o mercado interno, portanto o volume do cliente deverá escoar pelo modal rodoviário.

	2023	**2024**	**2025**	**2026**
Proposta enviada	224.100	139.488	139.488	19.488
Proposta atualizada	20.100	20.100	20.100	20.100

1.4Bauxita

Quanto às previsões referentes à mercadoria Bauxita, o ajuste foi realizado conforme o contrato FTR088/19 estabelecido com a Companhia Brasileira de Alumínio (CBA), cujo possui uma tolerância de 10% para menos ou para mais para a oferta de compromisso de transporte.

Além disso, há uma cláusula no aditivo contratual que permite o encerramento do fluxo originado em Brasília (EBZ), se manifestado o interesse até 30/04/2024, com encerramento da contratação em 31/12/2024. Dessa forma não há como garantir os volumes de 2025 e 2026.

	2023	**2024**	**2025**	**2026**
Proposta enviada	1.520.200	1.460.000	1.460.000	1.460.000
Proposta atualizada	1.332.000	1.332.000	-	-

1.5Areia

Quanto às previsões referentes à mercadoria Areia, o ajuste foi realizado conforme solicitado, considerando para o ano de 2023 o volume de transporte efetuado pela FCA no ano de 2021, e estabelecendo esse mesmo volume de transporte para os anos de 2024 a 2026.

	2023	**2024**	**2025**	**2026**
Proposta enviada	43.200	43.200	43.200	43.200
Proposta atualizada	52.771	52.771	52.771	52.771

1.6Ferro Gusa

Quanto às previsões referentes à mercadoria Ferro Gusa, a agência solicitou que fosse considerado para o ano de 2023 o volume de transporte efetuado pela FCA no ano de 2021, aplicando-se para os demais anos do quadriênio 2023-2026, a taxa de crescimento anual observada entre os anos de 2008 e 2021, qual seja 8,23%.

Contudo, as projeções atuais de mercado (em anexo – Fonte: Consultoria LCA) para a produção de aços planos e longos, indicam um CAGR de 3,3% para o intervalo dos anos 2023 a 2026.

A taxa de crescimento anual solicitada (8,23%), baseada no histórico de 2008 a 2021, não é factível atualmente. Visto que, o cenário atual é de aperto monetário no exterior, perspectiva de recessão global, enfraquecimento da atividade econômica dos principais *players* Estados Unidos e China, afetando a produção de ferro gusa no mundo e impactando negativamente as exportações brasileiras.

Além disso, o mercado de 2022 está apontando queda de -5,7% em relação a 2021, o que indica

uma base de produção inferior. Dessa forma, a proposta revisada tem ponto de partida na tendência do ano de 2022, com aplicação do CAGR supracitado de 3,3%.

	2023	2024	2025	2026
Proposta enviada	691.968	778.464	778.464	778.464
Proposta atualizada	750.000	774.750	800.317	826.727

3.11. A SUFER, em sua nova análise, mediante a NOTA TÉCNICA SEI Nº 7570/2022/COAME/GEREF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 14365268), fez as seguinte ponderações:

3.1.2. Para as mercadorias **Enxofre** e **Minério Patrocínio**, a Concessionária indicou concordar com os ajustes propostos pela Agência por meio da referida Nota.

3.1.3. Acerca da mercadoria **Areia**, a FCA indicou concordar com os ajustes propostos pela Agência, mas indicou a alteração da origem do fluxo para a estação de Roncador Novo (EPZ), por decisão do usuário.

3.1.4. No que se refere à mercadoria **Produtos Siderúrgicos**, esta Agência, por meio da referida nota, entendeu pertinente alterar o Plano de Negócios encaminhado pela FCA, indicando, para o ano de 2023, o volume de transporte efetuado pela FCA no ano de 2021, e aplicando-se para os demais anos do quadriênio 2023-2026, uma taxa de crescimento de 18,6%.

3.1.5. Entretanto, a FCA aponta que o volume indicado pela Agência como realizado em 2021 considera "os operadores EFVM e MRS, que juntamente com a FCA somam um volume realizado de 1,02MMt". O volume transportado pela FCA no ano de 2021 seria de apenas 66 mil toneladas.

3.1.6. Em análise do Plano de Negócios ajustado pela ANTT, fundamentado pela NOTA TÉCNICA SEI Nº 4803/2022/COAME/GEREF/SUFER/DIR, os fluxos de Produto Siderúrgico propostos para o ano de 2023 foram aqueles constantes na Tabela abaixo:

Tabela 1: Fluxos de Produtos Siderúrgicos

Ferrovia	Ano	MercadoriaANTT	TU	Origem	Destino
FCA	2023	Prd. Siderúrgico	52.974	Divinopolis (EDV)	Tubarão (VTU)
FCA	2023	Prd. Siderúrgico	13.153	Parque Industrial (EPI)	Tubarão (VTU)

3.1.7. Juntos, os referidos fluxos somam aquelas 66 mil toneladas apontadas pela FCA como efetivamente transportadas no ano de 2021. Ressalta-se ainda que a área técnica não considerou em seus ajustes os fluxos operados por outras concessionárias quando da análise da proposta da FCA para produtos siderúrgicos, conforme consta do Item 4.2.9. da NOTA TÉCNICA SEI Nº 4803/2022/COAME/GEREF/SUFER/DIR (12560156).

3.1.8. Permanece, portanto, aquilo que fora constatado na referida Nota. A FCA propõe uma redução de 70% no transporte de produtos siderúrgicos quando comparado ao volume transportado em 2021, sem apresentar qualquer fundamentação em seu Estudo de Mercado. A área técnica, nesse caso, reforça a proposta de se considerar para o ano de 2023 o volume de transporte efetuado pela FCA no ano de 2021, aplicando-se para os demais anos do quadriênio 2023-2026 a taxa de crescimento anual observada entre os anos de 2015 e 2018, qual seja 18,6%.

3.1.9. Quanto à mercadoria **Bauxita**, a FCA aponta que no contrato de transporte celebrado com o usuário CBA, há uma tolerância de 10%, além de cláusula que permitiria o encerramento do fluxo originado em Brasília (EBZ), no ano de 2024. A Concessionária afirma, então, que "não há como garantir os volumes de 2025 e 2026".

3.1.10. Em análise do referido contrato, verifica-se o seguinte compromisso de movimentação, conforme Anexo A, Cláusula Primeira:

ANEXO A - Compromisso de movimentação

CLÁUSULA PRIMEIRA – DESCRIÇÃO DE FLUXOS, PRODUTOS E QUANTIDADES

1Pelo fiel e integral cumprimento das obrigações contratuais referentes aos SERVIÇOS ora contratados e efetivamente prestados, as PARTES obedecerão às seguintes quantidades e fluxos de transporte a seguir definidas por ano:

PRODUTO/ FLUXO / VOLUME – Período: Ano 2019 a 2025

Volume (TU)

VOLUME HISTÓRICO	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Brasília (EBZ)	860.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.(
Poços de Caldas (ZBA)	480.000	480.000	480.000	480.000	480.000	480.000	480.00

3.1.11. Ademais, a CBA é o único usuário atualmente atendido pela FCA para transporte de Bauxita. No presente caso, em face do contrato de transporte, sugere-se que o valor a ser estabelecido a título de meta de produção considere os exatos valores expostos em contrato para o transporte de Bauxita em atendimento à CBA para todos os anos do quadriênio 2023-2026. Na ocasião do usuário solicitar o encerramento do fluxo originado em Brasília, a FCA pode solicitar revisão de suas metas de produção conforme prevê a Resolução ANTT nº 5.831/2018, Capítulo III.

3.1.12. Para a mercadoria **Ferro Gusa**, a Concessionária afirma que a taxa de crescimento de 8,23% proposta pela ANTT não é factível, visto que "o cenário atual é de aperto monetário no exterior, perspectiva de recessão global, enfraquecimento da atividade econômica dos principais players Estados Unidos e China, afetando a produção de ferro gusa no mundo e impactando negativamente as exportações brasileiras". Indica ainda que "as projeções atuais de mercado" apontam um crescimento anual de 3,3% para o período de 2023 a 2026.

3.1.13. Como fundamentação para o exposto, a FCA apresenta apenas uma planilha denominada "Monitor Mercado Siderurgia - nov22", sem qualquer documento que justifique os valores expostos ou que apresente o racional para o crescimento proposto. Ademais, a Concessionária também não apresenta qualquer fundamentação para sua afirmação de "aperto monetário" e enfraquecimento da atividade econômica dos Estados Unidos e China e em que medida esse cenário afetaria o transporte de Ferro Gusa.

3.12. Concluiu, a área técnica, pela necessidade de adequações, e propôs o seguinte:

4.1. **Das adequações do Plano de Negócios**

4.1.1. Diante das considerações apresentadas pela FCA em sua Carta nº 704.VLIREG.22, entende-se necessária a realização de adequações ao Plano de Negócios que fundamentará as metas de

produção para o quadriênio 2023-2026, em relação à proposta encaminhada à Concessionária por meio da NOTA TÉCNICA SEI Nº 4803/2022/COAME/GEREF/SUFER/DIR (12560156).

4.1.2. **Quanto às previsões referentes à mercadoria Areia**, sugere-se acatar a alteração da origem do fluxo para Roncador novo (EPZ)

4.1.3. **Quanto às previsões referentes à mercadoria Bauxita**, sugere-se que o valor a ser estabelecido a título de meta de produção considere os exatos volumes previstos no contrato de transporte de Bauxita em atendimento à CBA, para todos os anos do quadriênio 2023-2026.

3.13. As metas propostas pela SUFER são as seguintes:

Trecho de Meta	2023	2024	2025	2026
Araguari - Pedreira Rio das Velhas	3.710.759.104	3.715.905.620	3.991.370.418	4.233.609.005
Araguari - Roncador Novo	426.995.179	448.573.306	449.976.596	451.381.006
Boa Vista Nova - Uberaba	6.482.636.286	6.783.792.048	6.883.499.529	6.957.710.313
Centro Oeste	396.627.319	393.323.631	393.323.631	393.323.631
Ibiá - Uberaba	481.955.000	481.955.000	481.955.000	481.955.000
Minas - Bahia	1.595.516.286	1.709.536.573	1.741.418.267	1.759.448.236
Minas - Rio	1.147.862.398	1.155.218.802	1.161.960.739	1.168.912.672
Uberaba - Araguari	1.412.715.696	1.464.355.587	1.484.536.598	1.504.397.215
Total	**15.655.067.268**	**16.152.660.567**	**16.588.040.778**	**16.950.737.078**

3.14. Os ajustes apontados pela SUFER, em grande parte, foram acolhidos pela FCA. Quando não foram, a SUFER justificou devidamente a manutenção de seus apontamentos, principalmente em razão da falta de documentos probatórios apresentados pela Concessionária e de conexão com a realidade dos fatos. A proposta da SUFER, portanto, mostra-se mais adequada à melhoria da prestação do serviço público concedido.

Metas de Segurança

3.15. A proposta de metas de segurança apresentada pela Concessionária foi composta de Estudo de Segurança Operacional, intitulado "Justificativa metas de segurança" (SEI12161081). Conforme a FCA, a proposta foi desenvolvida com base no histórico dos acidentes, considerando, ainda, variáveis como investimentos, volume transportado, frota de veículos rodoviários, população lindeira e registro interno de furtos estimados para o horizonte do novo período.

3.16. Verifica-se que a FCA, em sua proposta, apresentou metodologia própria para o estabelecimento das metas, nos seguintes moldes:

> O resultado proposto pela concessionária para o horizonte de 2023 a 2026, destacados na figura 2, foram formados com base na utilização de metodologia que leva em consideração o aprendizado de máquina não supervisionado, sendo utilizados os seguintes métodos/algoritmos:
>
> . Regressão linear (R^2 de 79%);
>
> . AdaBoost (R^2 de 70%);
>
> . Random Forest (R^2 de 67%).

3.17. Apresentou a FCA, por fim, algumas das propostas de programas e ações que serão adotadas com vistas à melhoria da segurança da operação ferroviária no horizonte de 2023 a 2026:

> . Aquisição de vagões graneleiros e gôndolas para atendimento aos volumes plurianuais e reforma de vagões gôndolas e plataformas visando viabilizar novos projetos na ferrovia.
>
> . Aquisição de locomotivas de pequeno e grande porte para atendimento aos volumes gerando maior confiabilidade e incremento nos índices de disponibilidade física.
>
> . Aquisição de *tags* para dar sequência no projeto de tagueamento dos ativos de determinadas frotas na FCA, dando maior confiabilidade no monitoramento das informações dos equipamentos preditivos.
>
> . Otimização no processo de investigação de acidentes, com o objetivo de executar um modelo de investigação de acidentes atual, buscando melhorias no processo.
>
> . Otimização dos exercícios simulados de acidentes ferroviários para cenários críticos e com envolvimento de terceiros, gerando ações concretas para a prevenção e redução destes acidentes (utilização de cenários virtuais e aplicação de práticas em campo).
>
> . Implantação de câmeras em trens e fixas nos municípios críticos (a serem mapeados de acordo com gestão de risco) ao longo da ferrovia, para identificação de anomalias de forma automatizada (reconhecimento de imagem), gerando indicadores e alertas para direcionamentos específicos de tratativas.
>
> . Implantação de projeto para mapeamento, análise, prognósticos e ações sustentáveis para as faixas de domínio da ferrovia, buscando diagnosticar e criar um método único para tratar as ocupações de risco.
>
> . Melhorias no monitoramento de Passagens em Nível (PN`s) nos municípios com maior índice de acidentes, com acompanhamentos para atuações de forma preventiva de acidentes.
>
> . Restauração de sinalizações passivas (placas) em PN´s e sinalizações de alerta/educativa (placas) para pátios com maior índice de acidentes.

3.18. Coube, então, à SUFER, no processo de pactuação, avaliar a proposta apresentada, considerando, além das informações apresentadas pela Concessionária, fontes internas da ANTT e valores referenciais internacionais.

3.19. Concluiu a área técnica, em sua NOTA TÉCNICA SEI Nº 4803/2022/COAME/GEREF/SUFER/DIR (SEI12560156), que o Estudo de Segurança Operacional apresentado pela FCA não se mostrou suficiente enquanto justificativa para os índices propostos. Sustentou, a SUFER, *"que o processo de estabelecimento de metas de segurança não tem por objetivo "prever" os valores de índice de segurança das Concessionárias, mas estabelecer valores plausíveis de meta, ante a realidade operacional, cujo cumprimento possa se traduzir em efetiva melhoria da segurança operacional da Concessionária. Nesse sentido, o Estudo de Segurança Operacional não apresenta quaisquer razões para a elevação dos valores de meta de segurança anuais para o quadriênio 2023-2026."*.

3.20. Para explicar a sua conclusão, a SUFER voltou-se à metodologia usada para a definição das metas no quinquênio 2018-2022, senão vejamos:

> 93. Para fins de estabelecimento de metas de segurança para o quinquênio 2018-2022, a ANTT buscou consolidar e aplicar metodologia consistente na avaliação preditiva de adequação estatística dos índices de acidentes propostos pelas operadoras ferroviárias, tomando-se por referência (i) os dados históricos de segurança efetivamente desempenhados nessa malha, (ii) os valores históricos de metas de produção estabelecidos até o ano de 2018 para cada operadora e (iii) valores referenciais internacionais obtidos das ferrovias norte americanas, disponibilizados pela Federal Railroad Administration (FRA).
>
> 94. Consoante análise contida na Nota Técnica nº 015/2018/GEROF/SUFER/ANTT, propôs-se metodologia de estabelecimento de metas de segurança para o quinquênio 2018-2022, dividida em duas partes. A primeira refere-se a uma abordagem estatística para avaliar o valor proposto como meta por parte da FCA para o ano de 2018, sobretudo a razoabilidade deste frente ao histórico de acidentes da Concessionária. Em resumo, projetou-se o índice de acidentes em um intervalo de confiança de 95% para o ano de 2018 a partir de um Modelo de Componentes Não Observáveis (*Unobserved Components Model*- UCM), cuja estimação é realizada através do Filtro de Kalman. Com o intervalo de confiança projetado, avaliou-se se o valor proposto pela Concessionária para o ano de 2018 estava abaixo do limite superior.
>
> 95. Com isso, foi possível ajustar, como metas de segurança para o quinquênio 2018-2022, valores factíveis e adequados à realidade operacional da Concessionária. Diante da ausência de fundamentação plausível no Estudo de Segurança Operacional, entende-se adequado a continuidade da aplicação da metodologia adotada para o quinquênio 2018-2022, mediante análise da performance da Concessionária, sobretudo durante o quinquênio em curso (2018-2022).
>
> 96. Nesse sentido, a presente análise adotará as premissas estabelecidas pela referida Nota quando do estabelecimento de metas para o quinquênio 2018-2022, assim como os dados e informações lá apresentados. Ademais, para todas as análises que se seguem, os valores que compõem os históricos de índice de acidentes e de número total de acidentes, apresentados para o período 2006-2021, referem-se aos dados históricos obtidos através do Sistema de Acompanhamento e Fiscalização do Transporte Ferroviário de Cargas (SAFF). Os valores apresentados para o quadriênio 2023-2026 referem-se à proposta de metas de segurança apresentada pela FCA.
>
> .

3.21. Dando sequência à sua análise, em verificação da retrospectiva do índice de acidentes da FCA no período de 2018 a 2021, a SUFER identificou que os números ficaram abaixo da meta estabelecida em todos os anos, com uma diferença entre o valor efetivamente realizado e a meta estabelecida nunca maior que 20%. Ademais, verificou, a área técnica, que os percentuais de acidentes participação de terceiros e de natureza técnica encontram-se em proporções relativamente constantes ao longo do período 2013-2021.

3.22. Concluiu, portanto, a SUFER:

> Nesse sentido, conforme já exposto anteriormente, não se mostra razoável a elevação dos valores de meta de segurança para o quadriênio 2023-2026, uma vez demonstradas a adequação do patamar de metas estabelecido para o quinquênio 2018-2022 e a ausência de modificação da realidade operacional da ferrovia em termos da natureza dos acidentes observados.
>
> (...)
>
> Dando-se, então, continuidade à metodologia e valores de referência apresentados na Nota Técnica nº 015/2018/GEROF/SUFER/ANTT, denota-se adequado aplicar sobre o valor de meta de segurança estabelecido para o ano de 2022, a mesma taxa composta anual de redução estabelecida para o quinquênio 2018-2022, qual seja, 2,6%.

3.23. Em uma comparação entre as metas projetadas seguindo a taxa de redução anual média estabelecidas para o quinquênio anterior e as metas propostas pela FCA, tem-se o seguinte:

ANO	META PROJETADA	META PROJETADA FCA
2023	20,09	21,7
2024	19,57	20,5
2025	19,06	19,7
2026	18,56	20,5

3.24. Propõe, a SUFER, por fim, em sua NOTA TÉCNICA SEI Nº 7570/2022/COAME/GEREF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 14365268), o estabelecimento dos valores apresentados na NOTA TÉCNICA SEI Nº 4803/2022/COAME/GEREF/SUFER/DIR (12560156), conforme as seguintes razões:

> 3.2.1 No que se refere à meta de segurança, a FCA apresentou em sua Carta nº 704.VLIREG.22 os arquivos "Resposta NOTA TÉCNICA SEI nº4803.2022 - Segurança" e "Processo Terceiros ANTT 2022".
>
> 3.2.2. Em avaliação de ambos os arquivos, verifica-se que a Concessionária, em momento nenhum, abordou aquilo que fora apresentado no Item 5 da NOTA TÉCNICA SEI Nº 4803/2022/COAME/GEREF/SUFER/DIR. Esta se limitou a encaminhar apresentação interna acerca de acidentes com participação de terceiros, que hoje sequer representa a maior parte de suas ocorrências, conforme demonstra a Tabela 2 da referida Nota.
>
> 3.2.3. Portanto, a despeito do que fora apresentado pela FCA no arquivo "Processo Terceiros ANTT 2022", não é possível extrair de que forma ou em que medida os valores ajustados pela Agência, apresentados na NOTA TÉCNICA SEI Nº 4803/2022/COAME/GEREF/SUFER/DIR, seriam "sensibilizados" pelas informações encaminhadas pela FCA. Em verdade, os acidentes de natureza técnica, que representam a maioria das ocorrências de responsabilidade da FCA, sequer são mencionados e, conforme exposto pela própria FCA em sua proposta de metas de segurança, estariam "sob controle da concessionária".
>
> 3.2.4. Visto que o índice a ser estabelecido a título de meta de segurança é avaliado em seu todo, considerando tanto acidentes de natureza técnica quanto de participação de terceiros, reforça-se a metodologia e valores ajustados, apresentados na NOTA TÉCNICA SEI Nº 4803/2022/COAME/GEREF/SUFER/DIR (12560156), a qual indicou que "*Em retrospectiva do índice de acidentes da FCA no período de 2018 a 2021 e conforme ilustra a Figura 30, verifica-se que esses ficaram abaixo da meta estabelecida em todos os anos, com uma diferença entre o valor efetivamente realizado e a meta estabelecida nunca maior que 20%, o que demonstra a*

adequabilidade do índice estabelecido no processo referente ao quinquênio 2018-2022 e reforça a necessidade de manutenção da metodologia adotada no quinquênio anterior".

3.25. Em análise da proposta da SUFER, verifico o seguinte.

3.26. Deve-se salientar, de início, que o fator segurança é elemento de suma importância. Conforme a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, a segurança compõe o núcleo do serviço adequado, pressuposto de toda concessão. O referido fator está entre os objetivos da ANTT, como prevê a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001. A recente Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021, ressaltou ainda mais a segurança, prevendo um Capítulo de destaque para esse atributo.

3.27. A SUFER, ao analisar as informações fornecidas pela FCA, identificou que a metodologia proposta não se mostrou suficiente enquanto justificativa para os índices propostos. Verifica-se que as metas projetadas pela SUFER, quando comparadas com as metas propostas pela FCA, estão em conformidade com o objetivo da melhoria da segurança operacional. Dessa forma, sou favorável à aprovação da proposta da SUFER, por ser mais convergente ao interesse público.

3.28. Do exposto, verifico que a instrução do processo de pactuação seguiu os preceitos da Resolução nº 5.831/2018. Considerando as manifestações técnicas citadas, cujos argumentos ora são adotados e passam a integrar este ato, nos termos do § 1º do art. 50 da Lei 9.784/1999, entendo presentes os requisitos para o estabelecimento das metas anuais de produção e segurança para o quadriênio 2023-2026 da concessionária de serviço público de transporte ferroviário de cargas Ferrovia Centro-Atlântica (FCA).

4. 4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Ante o exposto, VOTO no sentido de que a Diretoria Colegiada da ANTT aprove a MINUTA DE DELIBERAÇÃO DCG (SEI 14490232), para estabelecer as metas anuais de produção e segurança para o quadriênio 2023-2026, para a concessionária de serviço público de transporte ferroviário de cargas Ferrovia Centro-Atlântica (FCA).

Brasília, 5 de dezembro de 2022.

(assinado eletronicamente)
CRISTIANO DELLA GIUSTINA
Diretor

Documento assinado eletronicamente por **CRISTIANO DELLA GIUSTINA**, **Diretor**, em 05/12/2022, às 12:01, 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, informando o código verificador **14490231** e o código CRC **F3509465**.

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