



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DDB

RELATORIA: DDB

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 84/2021

OBJETO: REVISÃO DAS METAS DE PRODUÇÃO DA ESTRADA DE FERRO VITÓRIA A MINAS PARA O ANO DE 2022.

ORIGEM: SUFER

PROCESSO (S): 50500.060996/2021-82

PROPOSIÇÃO PRG: NÃO HÁ

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO - DIRETORIA COLEGIADA

1. DAS PRELIMINARES

1.1. Trata-se de requerimento protocolado pela Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM), em que pleiteia a revisão das metas de produção para o ano de 2022.

2. DOS FATOS

2.1. No dia 1/7/2021, a EFVM protocolou o requerimento de nº7093299, em que solicita à Agência ajustes nas metas de produção para o ano de 2022. Constatam como anexo ao pedido, dois arquivos, a saber: estudo de mercado - 2022 (SEI7093300) e planilha com o plano de negócio 2022 (SEI 7093300).

2.2. Em seu pleito, a EFVM afirma que e a pactuação quinquenal para o período de 2018 à 2022 foi elaborada com expectativas de transporte de cargas na EFVM que refletiam alguns elementos que não fazem mais parte da atual realidade da concessão. Diante dessa mudança de cenário, solicita a redução das metas para transporte de produtos agrícola, cimento, escória e siderurgia.

2.3. No dia 22/7/2021, a Coordenação de Acompanhamento de Mercado - Coame, vinculada à Gerência de Regulação Ferroviária - Geref da Superintendência de Transporte Ferroviário - Sufer, emitiu a Nota Técnica SEI N° 3823/2021/COAME/GEREF/SUFER/DIR (SEI10898), por meio da qual analisou o pedido da concessionária e entendeu procedente a solicitação de redução da perspectiva de transporte prevista para fluxo de produtos siderúrgicos em atendimento ao usuário ArcelorMittal com origem em João Monlevade. Todavia, quanto aos demais pedidos, propôs (i) o não acolhimento; (ii) manutenção dos valores previstos em fluxos operados pela EFVM no Plano de Negócios que fundamentou os valores de meta estabelecidos para o ano de 2021; e (iii) utilizar como referência para as metas de produção os mesmos valores que fundamentaram as metas de produção da FCA para fluxos operados em regime de compartilhamento.

2.4. Em cumprimento à Portaria do Diretor-Geral nº 342, de 5/7/2017, o Superintendente emitiu o Relatório à Diretoria nº 371/2021 (SEI7358019), ratificando o posicionamento da Gefer e sugerindo à Diretoria Colegiada da ANTT alterar os valores de meta de produção estabelecidos para a Vale na Estrada de Ferro Vitória a Minas, referentes ao exercício de 2022, conforme a tabela abaixo:

Trecho	Meta TKU 2022
Linha Tronco	12.282.809.106
Ramal BH	1.467.532.304
Ramal de Fábrica	2.531.395.742
Total	16.281.737.153

2.5. No dia 5/8/2021, o processo foi distribuído a esta Diretoria para análise e proposição em reunião da Diretoria Colegiada.

2.6. É o relatório.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. A Resolução nº 5.831/2018, regulamenta o estabelecimento, a revisão e a apuração das metas de produção e das metas de segurança das concessionárias que exploram Infraestrutura Ferroviária Federal e serviço público de transporte ferroviário de cargas. Ela veio para modificar as regras previstas na Resolução nº 3.696/2011, que permaneceu em vigor apenas para os processos administrativos instaurados durante a sua vigência que tinham como objetivo o ajuste de metas:

[...]

Art. 28. Revogam-se as Resoluções ANTT nº 288, de 2003 e nº 3.696, de 2011 após o exaurimento dos efeitos a que se referem os incisos do art. 29 desta Resolução.

Art. 29. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação, sendo aplicada imediatamente a todos os processos administrativos instaurados no âmbito da ANTT, excetuados os seguintes casos:

I - os processos administrativos que tenham por objeto o ajuste de metas de produção por trecho ferroviário ou de metas de segurança, instaurados durante a vigência da Resolução ANTT nº 3.696, de 2011, continuarão a ser regidos por aquela Resolução até as suas respectivas conclusões; e

II - a aplicação de penalidade por descumprimento das metas de produção e de segurança até o exercício de 2018 ocorrerá nos termos das Resoluções ANTT nº 288, de 2003 e 3.696, de 2011.

[...] (grifo acrescentado)

3.2. Diante disso, sob a égide da antiga Resolução, a Diretoria Colegiada publicou a Deliberação ANTT nº 625/2018, que pactuou as metas da MRS para o quinquênio 2018/2022.

3.3. Concluído o processo de definição das metas para o referido quinquênio, passa-se a aplicar as novas regras da Resolução nº 5.831/2018, para apuração e revisão das metas. As regras que tratam de revisão das metas estão dispostas nos arts. 15 e 16, a saber:

[...]

CAPÍTULO III

DA REVISÃO DAS METAS

Art. 15. As metas de produção e de segurança poderão ser revisadas anualmente.

§ 1º O processo de revisão de metas poderá ser instaurado de ofício pela ANTT ou a pedido da concessionária.

§ 2º 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.

§ 3º As metas serão revisadas por decisão da Diretoria Colegiada da ANTT.

Art. 16. A concessionária poderá solicitar revisão das metas de produção estabelecidas quando a previsão da demanda de transporte tiver sido alterada por situações alheias a sua vontade e fora do seu controle, para as quais não tenha contribuído direta ou indiretamente.

§ 1º O pedido de revisão terá como referência a proposta que subsidiou o estabelecimento das metas e deverá ser acompanhado do Estudo de Mercado e Plano de Negócios ajustados.

§ 2º A concessionária deverá indicar os eventos cuja ocorrência ensejou alteração das metas estabelecidas, bem como a quantificação e extensão do impacto de cada um deles nos fluxos de transporte.

[...] (grifo acrescentado)

3.4. Como se verifica nos dispositivos acima, as metas poderão ser revistas anualmente pela Diretoria Colegiada, desde que o pedido seja protocolado na Agência até o primeiro dia útil do mês de julho do ano anterior ao das metas objeto da revisão e demonstre a necessidade de alteração das metas estabelecidas, devendo conter, no caso de alteração das metas de produção, estudo de mercado e plano de negócios ajustado.

3.5. Passando a análise do pleito, quanto a tempestividade do pedido, conforme consta nos autos (SEI7093299), o requerimento da EFVM foi protocolado tempestivamente, visto que foi apresentado à ANTT no dia 1/7/2021.

3.6. Quanto aos demais requisitos exigidos pela Resolução nº 5.831/2018, a concessionária apresentou estudo de mercado e planilha de revisão das metas de produção, os quais foram analisados por meio da Nota Técnica SEI Nº 3823/2021/COAME/GEREF/SUFER/DIR (SEI10898). Os principais argumentos trazidos pela concessionária para a redução das metas de produção são:

- a) **Agricultura:** a Concessionária vislumbra impacto em sua produção de transporte em decorrência do processo de licitação do Tramo Central da Ferrovia Norte Sul, em que a Rumo direcionaria parte de sua produção para o porto de Santos, resultando em maior competitividade das cargas e "redução na captura de carga dos fluxos dos grãos da VLI";
- b) **Cimento:** a Concessionária afirma que essa mercadoria não é transportada desde julho de 2016 e não possui previsão de demanda a longo prazo;
- c) **Escória:** de acordo com a EFVM, mudança na norma da ABNT que "cancelou diversas normas de cimento e publicou uma nova norma: ABNT NBR 16697-2018" que trata de Cimento Portland e seus requisitos. Encareceu o produto e os fabricantes passaram, então, a utilizar produtos de suas próprias minas, reduzindo o transporte de escória por ferrovia.
- d) **Siderurgia:** Quanto aos volumes relativos à produtos siderúrgicos indicados no Plano de Negócios, a Concessionária segmenta seu pedido em duas regiões: (I) Ouro Branco; e (II) João Monlevade.
 - I - **Ouro Branco:** a EFVM projeta redução no transporte de aço com origem em Ouro Branco devido a (i) aguda recessão econômica que estamos vivendo e (ii) priorização do mercado interno; e
 - II - **João Monlevade:** a EFVM indica que "uma importante siderúrgica localizada nesta cidade, por uma decisão estratégica dela decidiu colocar o projeto que duplicaria a capacidade de produção da usina de João Monlevade/MG em espera". Com isso, diversos fluxos serão impactados.

3.7. A unidade técnica, antes de analisar os argumentos apresentados pela concessionária, ressaltou que os fluxos em direito de passagem e tráfego mútuo, operados sob a responsabilidade de outra Concessionária, devem ser considerados para efeito de quantificação dos volumes de transportes que comporão as metas, de forma que os volumes de produção decorrentes desses fluxos deverão ser computados integralmente nos montantes de produção da concessionária detentora do trecho, nos termos da Resolução ANTT nº 3.696/2011, que embasou todo o processo de

estabelecimento de metas para o Quinquênio 2018-2022

3.8. Após essa observação, a unidade técnica analisou os argumentos apresentados pela EFVM, no qual destaco:

- a) **Agricultura:** tendo em vista que existem fluxos do grupo Agricultura com origem na FCA que adentram a malha da EFVM em tráfego mútuo e direito de passagem, a unidade técnica concluiu que devem ser utilizados como referência para as metas de produção os mesmos valores que fundamentaram as metas de produção da FCA;
- b) **Cimento:** também existem fluxos de cimento com origem na FCA que adentram a malha da EFVM em tráfego mútuo, por isso devem ser utilizados como referência para as metas de produção os mesmos valores que fundamentaram as metas de produção da FCA;
- c) **Escória:** a unidade técnica ressaltou que esse pleito vem sendo apresentado pela concessionária de forma reiterada, na revisão de metas para os anos de 2019 e 2020, e pelos motivos expostos na NOTA TÉCNICA SEI N° 2105/2019/COSEF/GEROF/SUFER/DIR (0725687) não deve ser acatado;
- d) **Siderurgia:** a análise também foi feita de forma segregada, considerando as duas regiões: (I) Ouro Branco; e (II) João Monlevade.

I - **Ouro Branco:** a unidade técnica entende que a EFVM 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; e

II - **João Monlevade:** restou comprovada a postergação da expansão prevista e o fato tem o condão de impactar o referido fluxo. O que não restou claro nos documentos trazidos pela Concessionária foi a fundamentação para a proposição de apenas 264 mil toneladas em 2022. Devido a não fundamentação da Concessionária para sua proposta de 264 mil toneladas, a unidade técnica sugeriu para o ano de 2022, utilizar a mesma quantidade prevista no Plano de Negócios que fundamentou a meta de 2020, a saber: 695 mil toneladas, dado que o ano de 2020 não considerava o cenário de expansão da produção da ArcelorMittal.

3.9. Diante do exposto, manifesto concordância com a proposição da unidade técnica, cujos argumentos constantes na Nota Técnica SEI N° 3823/2021/COAME/GEREF/SUFER/DIR (SEI10898) e Relatório à Diretoria SEI N° 371/2021 (SEI7358019) passam a integrar este ato, conforme preconiza o art. 50, inciso II, § 1º, da Lei n° 9.784/1999. Nesse sentido proponho ao colegiado: (i) a redução da perspectiva de transporte prevista para fluxo de produtos siderúrgicos em atendimento ao usuário ArcelorMittal com origem em João Monlevade; e (ii) o não acolhimento das demais reduções.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Diante do exposto, Voto por alterar os valores de meta de produção estabelecidos para a Vale na Estrada de Ferro Vitória a Minas, referentes ao exercício de 2022, conforme a tabela abaixo:

Trecho	Meta TKU 2022
Linha Tronco	12.282.809.106
Ramal BH	1.467.532.304
Ramal de Fábrica	2.531.395.742
Total	16.281.737.153

Brasília, 23 de agosto de 2021.

DAVI BARRETO
Diretor



Documento assinado eletronicamente por **DAVI FERREIRA GOMES BARRETO, Diretor**, em 23/08/2021, às 09:26, 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 **7784763** e o código CRC **1CEC6CBD**.