



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DG

RELATORIA: Diretor-geral

TERMO: Voto à Diretoria Colegiada

NÚMERO: 105/2020

OBJETO: Ajuste de Metas de Produção

ORIGEM: SUROD

PROCESSO (S): 50500.077004/2020-75

PROPOSIÇÃO DG: Pelo deferimento parcial do pedido

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

1. DAS PRELIMINARES

1.1. Trata-se de pedido de revisão das metas de produção para o ano de 2021, protocolado pela Ferrovia Transnordestina Logística S/A (FTL), em 30 de julho de 2020, por meio da Carta CEX-DIRCOFT-226-2020, conforme preconiza o art. 15 da Resolução ANTT nº 5.831/2018.

2. DOS FATOS

2.1. Por meio da Deliberação ANTT nº 305, de 7 de junho de 2018, foram estabelecidas para a FTL as metas anuais de produção vigentes durante o Quinquênio 2018-2022.

2.2. O Art. 15 da Resolução ANTT nº 5.831, de 23 de outubro de 2018 estabelece:

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.

2.3. Cabe destacar que, para o presente ano, em razão da emergência de saúde pública, houve flexibilização dos prazos para cumprimentos de obrigações contratuais, conforme traz a Resolução ANTT nº 5.879, de 26 de março de 2020, posteriormente alterada pela Resolução ANTT nº 5.900, de 21 de julho de 2020. Ficou definido, então, como prazo para apresentação do pedido de revisão de metas para o exercício de 2021, o dia 30 de setembro de 2020.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. Em sua manifestação, a FTL indica que sua proposta de revisão baseia-se nas seguintes razões, que serão aqui pormenorizadamente analisadas:

- a) Redução da meta de Direito de Passagem em **13,86%** em relação aos números registrados atualmente como meta;
- b) Redução da meta individual para o fluxo de derivados (combustíveis) em **3,87%** em relação aos números registrados atualmente como meta;
- c) Redução da meta individual para o fluxo de cimentos para o cliente APODI em **6,91%** em relação aos números registrados atualmente como meta; e
- d) Redução da média global em **3,94%** em relação aos números registrados atualmente como meta.

3.2. Direito de Passagem

3.2.1. A Concessionária aponta uma previsão de redução média de 13,86% (-5.683.131 TKUs), conforme Tabela 01, no segmento de direito de passagem no Ramal de Itaqui. Segundo a FTL, essa alteração é necessária em virtude do que fora pactuado contratualmente com os clientes que a ferrovia atende. Nos meses de novembro e dezembro de 2020, a FTL recebeu 02 e-mails da VALE e FNSTN, respectivamente, informando as estimativas dos volumes de produção para os anos de 2020 até 2024.

Tabela 01

METAS POR TRECHO	META OFICIAL	META PROPOSTA FTL	DIFERENÇA
R. de Itaqui	60.636.237	54.463.093	-6.173.144

Tráfego FTL	19.642.789	19.152.775	-490.013
D. de Passagem	40.993.449	35.310.318	-5.683.131

3.2.2. Quanto aos contratos de direito de passagem e tráfego mútuo (DP/TM), a Resolução 5.831/2018 estabelece:

Art. 9º 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.

Art. 17. A apuração do cumprimento das metas de produção será realizada de acordo com as seguintes disposições:

(...)

III - a produção de transporte ferroviário de carga, realizada em regime de direito de passagem ou tráfego mútuo, será computada e atribuída integralmente à concessionária detentora dos direitos de exploração da infraestrutura ferroviária.

3.2.3. Deste modo, os fluxos em DP/TM deverão ser computados integralmente nos montantes de produção da concessionária detentora do trecho. Ainda que os fluxos estejam formalmente contratados, 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 compõem o objeto de processo de justificativas por eventual não atingimento de metas de produção.

3.2.4. Assim, devem ser utilizados como referência para as metas de produção da FTL os mesmos valores que fundamentaram as metas de produção da Ferrovia Norte-Sul (FNS) e Estrada de Ferro Carajás (EFC) para fluxos em regime de compartilhamento, sendo impropriedades as considerações da Concessionária.

3.2.5. Quanto aos e-mails juntados ao processo (3971728), em que as concessionárias EFC e FNS apresentarem suas projeções de transporte para período de 2020 a 2024, cabe esclarecer que a revisão das metas de produção se dá em âmbito de processo específico, conforme previsto no art. 15 da Resolução ANTT nº 5.831/2018.

3.2.6. Alterações com base em previsões encaminhadas por e-mail, não constituem pedido oficial de revisão de metas e, tampouco, são considerados elementos suficientes para alteração do valor indicado para fluxos em regime de compartilhamento no Plano de Negócios que fundamentou a meta de produção para o ano de 2021.

3.2.7. Por outro lado, vale destacar que, as metas de produção estabelecidas na Deliberação ANTT nº 305/2018 consideraram fluxos com origem no Tramo Central da Ferrovia Norte Sul, a serem operados pela Subconcessionária Rumo Malha Central (RMC).

3.2.8. No entanto, a RMC ainda não se encontra em plena operação e não possui Contrato Operacional Específico (COE) com as concessionárias EFC e FTL e a subconcessionária FNS.

3.2.9. Sendo assim, excluímos o referido fluxo das metas de produção para 2021 da FTL, até a assinatura de COE que formalize a operação em regime de compartilhamento para fluxos com origem na Malha Central.

3.3. Combustíveis

3.3.1. A Concessionária aponta uma redução da meta individual em 3,87%, visto que a ANTT estipulou um volume de carregamento mensal que equivale ao montante de 1.800 vagões tanques, enquanto o volume que fora acordado em forma de contrato com os clientes acumula um total de no máximo de 1.620 vagões tanques a serem carregados.

3.3.2. No entanto, conforme avaliação da área técnica, a Concessionária não trouxe aos autos informações conclusivas acerca da necessidade do ajuste das metas estabelecidas, tal como a cópia dos referidos contratos.

3.3.3. Ademais, as metas de produção para os fluxos de combustíveis foram definidas com base nos fluxos de transporte propostos pela própria Concessionária por meio da Carta CEX-DIRCOFT-213-17 (Protocolo 50525.004522/2017-96, fls. 11/20 do Processo Administrativo ANTT nº 50525.002496/2017-61).

3.3.4. A base de fluxos para o ano de 2018 foi exatamente aquela proposta pela Concessionária e a diferença prevista para os anos seguintes decorre tão somente da projeção de crescimento considerada pela ANTT.

3.3.5. Deste modo, concluímos que não há no pedido elementos que ensejem a alteração dos fluxos de combustíveis que compõem as metas de produção estabelecidas para a Concessionária o ano de 2021.

3.4. Cimento

3.4.1. A Concessionária aponta uma redução de 6,91% no segmento de cimento para o cliente APODI. A meta estipula um montante de 5.600 toneladas mensais, enquanto o volume em contrato acumula um total de 5.000 toneladas, considerando a variação positiva contratual máxima de 10%.

3.4.2. Novamente, a Concessionária não instruiu o processo com o Contrato de Transporte do usuário APODI, de forma a justificar a redução na quantidade de carga a ser transportada.

3.4.3. Soma-se o fato que a meta do fluxo de cimento em atendimento ao usuário Apodi está em linha com o que foi transportado em anos anteriores, não se justificando a redução do referido fluxo (Tabela 02).

Tabela 02. Produção de Transporte Histórica em Atendimento à Apodi e Produção Prevista no Plano de Negócios 2021

Ano	TU
2014	59.337
2015	67.693
2016	67.498
2017	62.962
2018	74.609
2019	59.253
Meta 2021	67.550

3.4.4. Deste modo, a alteração proposta não merece acolhimento.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Por todo o exposto, propõe-se ao Colegiado o provimento parcial do pedido da Concessionária, não acolhendo os pedidos referentes à redução das metas dos fluxos de combustíveis, cimento e direito de passagem. Porém, retirando das metas os fluxos a serem gerados pela Concessionária Rumo Malha Central até que seja assinado o Contrato Operacional Específico para direito de passagem e tráfego mútuo.

4.2. Deste modo, propõe-se os seguintes valores de meta por trecho para o exercício de 2021 (Tabela 03).

Tabela 03. Valores de Meta Ajustados para 2021

Trecho	Meta (TKU)
Ramal de Itaqui	52.632.237
Ramal de Mucuripe	15.630.133
Ramal de Pecem	2.372.565
Tronco Norte Fortaleza	203.101.486
Tronco São Luis	338.957.731
Total	612.694.152

Brasília, 26 de outubro de 2020.

MARCELO VINAUD PRADO
DIRETOR-GERAL, em exercício



Documento assinado eletronicamente por **MARCELO VINAUD PRADO, Diretor Geral em Exercício**, em 27/10/2020, às 17:51, 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 4342745 e o código CRC 498070A0.