



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DGS

RELATORIA: DGS

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 19/2024

OBJETO: Proposta de Revisão das Metas de Produção e Segurança 2024 da Ferrovia Centro-Atlântica S/A

ORIGEM: SUFER

PROCESSO (S): 50500.194658/2023-13

PROPOSIÇÃO PF/ANTT: NÃO HÁ

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

**1. DO OBJETO**

Tratam-se os autos do pedido de revisão das metas de produção e das metas de segurança estabelecidas para o ano de 2024, protocolado pela Ferrovia Centro-Atlântica S/A (FCA), conforme preconiza o art. 15 da Resolução ANTT nº 5.831/2018.

**2. DOS FATOS**

A Deliberação ANTT nº 378, de 9 de dezembro de 2022, estabeleceu as Metas de Produção e de Segurança vigentes durante o Quinquênio 2023/2027 para a FCA.

O art. 15 da Resolução ANTT nº 5.831/2018 dispõe que "as metas de produção e de segurança poderão ser revisadas anualmente" a pedido da Concessionária ou de Ofício pela ANTT.

Dessa forma, caso a Concessionária entenda pela revisão das metas de produção, esta deve submeter pedido à Agência até o primeiro dia útil do mês de julho do ano anterior ao das metas objeto da revisão e caberá às concessionárias o ônus de comprovar a necessidade de alteração das metas estabelecidas.

Em apertada síntese, a FCA apresentou seu pedido de revisão de metas de produção para o ano de 2024, Por meio da Carta nº 415.VLIREG.23, protocolada no dia 03 de julho de 2023 (SEI 17639650), o qual foi objeto de análise da NOTA TÉCNICA SEI Nº 4958/2023/COAME/GEREF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 18053267), pela Superintendência de Transporte Ferroviário - SUFER.

Após restar acostado aos autos o RELATÓRIO À DIRETORIA Nº 91/2024 (SEI 21947593), pela SUFER, nos termos da exigência regimental, o presente processo foi distribuído para esta Diretoria em 01 de março de 2024, mediante regular sorteio, conforme registrado na Certidão de Distribuição REDIR-SEGER 22071304.

**3. DA ANÁLISE PROCESSUAL**

Os dados e considerações apresentados pela Concessionária em seu pedido de revisão de metas para o exercício de 2024 foram objeto de análise da NOTA TÉCNICA SEI Nº 4958/2023/COAME/GEREF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 18053267):

(...)

**Com relação à mercadoria Coque (Usiminas)**, a despeito da argumentação apresentada pela Concessionária e dos "Fatos Relevantes" anexados na peça, esta 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. Em que medida, por exemplo, se dará a alteração na matriz energética? Qual a documentação comprobatória para a referida alteração?

Nenhuma dessas questões foi respondida pela Concessionária e a alteração proposta não merece acolhimento.

**Com relação ao Calcário - Usiminas**, a despeito da fundamentação apresentada, verifica-se que a alegação com base na troca de e-mails é superficial, sequer menciona a mercadoria em questão e cita a estação de Arcos (EAO) como origem dos fluxos, enquanto o pedido de revisão de metas apresentado pela Concessionária menciona o fluxo com origem em Batista Almeida (EBI).

Pelo exposto, a alteração proposta não merece acolhimento.

**Quanto ao Calcário - ArceloMittal**, novamente verifica-se que a alegação com base na troca de e-mails é superficial e sequer menciona a mercadoria em questão.

Portanto, a alteração proposta não merece acolhimento.

**Com relação à Bauxita (CBA)**, a 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.

Pelo exposto, a alteração proposta não merece acolhimento.

**Em relação ao Farelo de Soja (Caramuru)**, a despeito da argumentação apresentada pela Concessionária e da notícia anexada à peça, não fica clara a relação entre a obra de expansão da planta e o impacto que a produção dessa planta teria no transporte de farelo de soja da rota Ipameri - Tubarão. Nesse sentido, 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 que efetivamente deixará de ser transportada.

Pelo exposto, a alteração proposta não merece acolhimento.

**Quanto ao Minério de Ferro (Bamin)**, a 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.

Destaca-se que, no processo de estabelecimento de metas, a própria FCA propôs a consideração do fluxo de minério de ferro a ser realizado entre Licínio de Almeida (DLL) e Prudente de Moraes (EPM) sem indicar, no entanto, o usuário atendido pelo referido transporte. Em verdade, a Concessionária sequer menciona o fluxo em seu Estudo de Mercado. Não fica clara, portanto, a relação entre a justificativa apresentada e a mudança de destino do minério de ferro transportado a partir de Licínio de Almeida (DLL).

Pelo exposto, a alteração proposta não merece acolhimento.

**Em relação ao Minério de Ferro / Sínter (RHI Magnesita)**, a 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.

Pelo exposto, a alteração proposta não merece acolhimento.

Em relação à proposta de ajuste de metas de segurança, a Concessionária fundamenta seu pedido no histórico dos acidentes, separando suas causas entre acidentes com terceiros e técnicos, considerando ainda variáveis como investimentos, volume transportado, frota de veículos rodoviários, população lindeira e registro interno de furtos estimados para os próximos anos. Apresenta, ainda, passo a passo da aplicação de "aprendizado de máquina não supervisionado", através dos seguintes métodos: Regressão Linear, AdaBoost e Random Forest.

Como resultado, a FCA apresenta somente o  $R^2$  dos modelos sem identificar, entretanto, as variáveis da regressão, como realizou o "treinamento" do modelo, se testou o modelo fora da amostra, o resultado da função de autocorrelação ou a distribuição dos resíduos para que se verifique a adequação do modelo aos dados reais.

A despeito da ausência de demonstração da adequabilidade da aplicação dos citados modelos e do  $R^2$  apresentado, deve-se ressaltar 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 pedido de revisão das metas de segurança não apresenta quaisquer razões para a elevação dos valores de meta de segurança de 2024.

(...)

Com isso, a SUFER concluiu pela impossibilidade de acolhimento do pedido da concessionária e manter os valores de metas de produção e segurança estabelecidos para o ano de 2024, conforme o supracitado RELATÓRIO À DIRETORIA Nº 91/2024. Tendo em vista tratar-se de matéria eminentemente técnica, a área técnica responsável entendeu que não há necessidade de consulta à Procuradoria Federal junto à ANTT - PF-ANTT.

Diante de todo o exposto, e considerando a manifestação técnica citada, cujos argumentos ora são adotados e passam a integrar este ato, nos termos do art. 50, inciso I, § 1º, da Lei nº 9.784, de 1999, proponho, à Diretoria Colegiada, conhecer o pedido de revisão das metas anuais de produção por trecho e de segurança estabelecidas para a FCA, mas, no mérito, negar-lhe provimento.

#### 4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

Com estas considerações, **VOTO** pelo conhecimento do pedido de revisão das metas anuais de produção por trecho e de segurança estabelecidas para a Ferrovia Centro-Atlântica S/A, para, no mérito, negar-lhe provimento, nos termos da minuta de Deliberação DGS (SEI 22280716).

Brasília, 25 de março de 2024.

(assinado eletronicamente)

**Guilherme Theo Sampaio**

DIRETOR



Documento assinado eletronicamente por **GUILHERME THEO RODRIGUES DA ROCHA SAMPAIO**, Diretor, em 25/03/2024, às 15:13, 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?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 **22280675** e o código CRC **E3277074**.