



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DLL

RELATORIA: DLL**TERMO:** VOTO À DIRETORIA COLEGIADA**NÚMERO:** 118/2024**OBJETO:** Pedido de revisão de Metas de Produção de 2025 e de Segurança para 2024 e 2025 - Ferrovia Centro Atlântica S.A.**ORIGEM:** SUFER**PROCESSO (S):** 50505.046961/2024-33**PROPOSIÇÃO PF-ANTT:** NÃO HÁ.

ENCAMINHAMENTO: a) não conhecer o pedido de revisão das metas de segurança de 2024 interposto; b) conhecer o pedido de revisão das metas de segurança de 2025 interposto, para, no mérito, negar-lhe provimento; e c) conhecer o pedido de revisão das metas de produção referente ao exercício de 2025 interposto, para, no mérito, julgar-lo parcialmente procedente.

1. DO OBJETO

1.1. Tratam os autos de pedido de revisão das metas de produção e de acidentes da concessionária Ferrovia Centro Atlântica S/A (FCA) estabelecida para o ano de 2025.

2. DOS FATOS

2.1. Por meio da Carta nº 580.VLIREG.24 (SEI 24407087), de 1º de julho de 2024, a FCA apresentou pleito para revisão para as metas de segurança para o ano de 2024 e de produção por trecho para o ano de 2025.

2.2. Por meio da Nota Técnica SEI nº 6093/2024/COAME/GEREF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 25150553), a Gerência de Regulação Ferroviária (GEREF), vinculada à Superintendência de Transporte Ferroviário (SUFER), analisou a proposta e opinou pelo conhecimento do pedido e por seu deferimento parcial.

2.3. Em seguida, a SUFER instruiu os autos com o Relatório à Diretoria nº 641/2024 (SEI 26481907) e a minuta de Deliberação COAME 26481749 e encaminhou à Diretoria Colegiada para análise e deliberação.

2.4. Mediante sorteio realizado em 05 de dezembro de 2024 (Certidão de Distribuição REDIR-SEGER 28137961), os autos vieram para esta Diretoria para análise e proposição ao Colegiado.

2.5. São os fatos. Passa-se, a seguir, à análise processual.

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 de segurança no âmbito das concessões ferroviárias. Segundo o referido normativo, as metas pactuadas terão vigência por 05 (cinco) anos e a sua revisão pode ser realizada de ofício pela Agência ou a pedido da concessionária.

3.2. O art. 15 da supramencionada Resolução estabelece os requisitos necessários para que a concessionária apresente proposta de revisão de suas metas, sendo eles: a) submeter o pedido à Agência até o primeiro dia útil do mês de julho do ano anterior ao das metas objeto de revisão; e b) comprovar a necessidade de alteração das metas estabelecidas.

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. (grifos nossos)

3.3. Os requerimentos da FCA foram protocolados na ANTT em 1º de julho de 2024 (SEI 24407087).

3.4. Como se afere do dispositivo acima transcrito, para a alteração das metas de segurança de 2024, a concessionária dispunha até o dia 03 de julho de 2023. Portanto, o requerimento para a revisão das metas de segurança para o ano de 2024 foi apresentado de forma intempestiva, motivo pelo qual entendo pelo seu não conhecimento.

3.5. Já para a revisão das metas de produção por trecho e de segurança para o ano de 2025, verifica-se que o requerimento foi apresentado de forma tempestiva, razão pela qual julgo pelo seu conhecimento.

Revisão das Metas de Produção de 2025

3.6. Como acima relatado, a revisão das metas está condicionada à comprovação da necessidade de sua alteração. Ademais, também devem ser observados os requisitos estabelecidos no art. 16 da Resolução nº 5.831/2018:

(...)

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. (grifos nossos)

3.7. A proposta realizada pela FCA resulta em redução 19,03% de TKU, conforme se afere da Tabela abaixo, extraída da Nota Técnica SEI nº 6093/2024/COAME/GEREF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 25150553):

Resumo da proposta de revisão das metas de produção da Concessionária.

Trechos	TKU Vigente 2025, segundo a Carta nº580.VLIREG.24	TKU Proposta na Carta nº 580.VLIREG.24	% Variação	TKU Proposta Carta nº 778.VLIREG.24	% Variação	TKU Proposta Carta nº 932.VLIREG.24	% Variação
Araguari - Pedreira Rio das Velhas	3.991.370.419	3.968.433.309	-0,57%	3.887.627.563	-2,60%	3.887.627.563	-2,60%
Araguari - Roncador Novo	449.976.596	189.763.340	-57,83%	189.763.340	-57,83%	189.763.340	-57,83%
Boa Vista Nova - Uberaba	6.885.163.887	6.239.206.675	-9,38%	5.917.512.105	-14,05%	5.917.512.105	-14,05%

Centro-Oeste	393.323.631	58.802.940	-85,05%	58.802.940	-85,05%	58.802.940	-85,05%
Ibiá - Uberaba	481.955.000	481.955.000	0,00%	481.955.000	0,00%	390.383.550	-19,00%
Minas - Bahia	1.741.418.266	755.355.423	-56,62%	741.548.696	-57,42%	741.548.696	-57,42%
Minas - Rio	1.161.960.738	1.132.316.328	-2,55%	1.132.316.328	-2,55%	1.132.316.328	-2,55%
Uberaba - Araguari	1.484.536.597	1.190.359.140	-19,82%	1.114.533.772	-24,92%	1.114.533.772	-24,92%
Total	16.589.705.134	14.016.192.155	-15,51%	13.524.059.744	-18,48%	13.432.488.294	-19,03%

3.8. Na Nota Técnica acima mencionada, a área técnica realizou a análise, por mercadoria, do pedido de revisão formulado pela concessionária, sugerindo, ao fim, o seu deferimento ou não.

Bauxita:

3.9. O pleito de redução do volume previsto para combustíveis se oriunda do fato de a CBA - Companhia Brasileira de Alumínio, ter formalizado à concessionária de que iria interromper o fluxo de Brasília (EBZ) para Alumínio (ZAL). A concessionária apresentou prints e carta da CBA comprovando o pedido de interrupção.

3.10. Ao analisar as argumentações e documentos encaminhados pela concessionária, a área técnica assim se manifestou:

(...)

47. Conforme explicitado na Nota Técnica - ANTT 7570 (14365268), processo nº 50500.106158/2022-43, a CBA era o único usuário atendido pela FCA para transporte de Bauxita. Assim, em face das regras já mencionadas constantes do contrato de transporte firmado entre a FCA e a CBA, sugeriu-se no processo de estabelecimento de metas que o valor a ser regulamentado a título de meta de produção considerasse os exatos volumes expostos em contrato para o transporte de Bauxita em atendimento à CBA para todos os anos do quadriênio 2023-2026 e, caso o usuário solicitasse o encerramento do fluxo originado em Brasília, a FCA poderia requerer revisão de suas metas de produção conforme prevê a Resolução ANTT nº 5.831, de 2018, Capítulo III, o que veio a ocorrer conforme análise da presente nota.

48. Em consulta ao SAFF, em seu módulo SIADE / Consulta / Produção > Produção de Transporte (Avançado), observa-se que todo o fluxo de Bauxita nos trechos em questão vem, de fato, da CBA - Cia Brasileira de Alumínio.

49. Assim, considerando o exposto na Nota Técnica - ANTT 7570 (14365268) e tendo em vista que o encerramento do contrato se apresenta como fato alheio à vontade e fora do controle da Concessionária; que a TU constante do Plano de Negócios que deu suporte ao estabelecimento das metas para 2025 corresponde à redução de volume requerida; e que a Concessionária indicou o evento cuja ocorrência ensejou a alteração das metas estabelecidas, **a alteração proposta merece acolhimento.**

50. Dessa forma, **sugere-se acatar a redução proposta de bauxita de 1.000.000 TU, ou 1.085.743.000 TKU.** (Nota Técnica SEI nº 6093/2024/COAME/GEREF/SUFER/DIR/ANTT - SEI 25150553)

3.11. Portanto, verifica-se que, considerando os argumentos trazidos pela concessionária, merece acolhimento a sua proposta.

Óleo Diesel:

3.12. A concessionária alega que não houve renovação do contrato com o cliente, motivo pelo qual solicita a exclusão da demanda.

3.13. A SUFER analisou o pleito da FCA e se manifestou no seguinte sentido:

52. Assim, até que seja possível fechamento de acordos comerciais para atendimento aos fluxos DCS/EMC, ZZZ/EBZ e ZZZ/E00, a Concessionária sugere uma redução de 525.672 TU, ou 557.810.594 TKU, conforme a Figura 2.

(...)

53. Entretanto, a Concessionária:

- não apresentou o contrato ou os contratos para confirmação da data de encerramento e dos volumes pactuados;
- não demonstrou em que medida os contratos não renovados contribuíram para a pactuação das metas de 2025; e
- não encaminhou elementos para comprovar que a previsão da demanda de transporte precisa ser alterada por situações alheias à vontade e fora do seu controle e para as quais não tenha contribuído direta ou indiretamente, ou seja, evidências que comprovem que os contratos não foram renovados por decisão dos clientes e não por ação da Concessionária.

54. Pelo exposto, **a alteração proposta não merece acolhimento.** (Nota Técnica SEI nº 6093/2024/COAME/GEREF/SUFER/DIR/ANTT - SEI 25150553)

3.14. Diante do exposto, não merece acolhimento a alteração proposta pela FCA neste ponto.

Farelo de Soja, Milho e Soja:

3.15. Com relação ao farelo de soja, ao milho e à soja, a concessionária alega que possui compartilhamento da frota de ativos, motivo pelo qual a análise de demanda e aceite dessas mercadorias deve ser analisada de forma conjunta. Por conta disso, a FCA entende ser necessário ajuste nos volumes propostos de grãos, o que ocasionaria uma redução da TU e da TKU da meta de produção vigente.

3.16. Diante dos argumentos da concessionária, que estão melhor detalhados na Nota Técnica SEI nº 6093/2024/COAME/GEREF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 25150553), a área técnica assim se manifestou:

64. No que concerne ao pedido em discussão, cabe destacar quanto à demanda de farelo de soja no trecho **Brejo Alegre (EBJ)/Tubarão (VTU)**, que, de acordo com dados extraídos do SAFF (módulo SIADE>consulta>produção>produção de transporte (avançado)), desde jan/2021 até out/2024 apenas uma empresa teve transporte do produto no trecho em questão, a LOUIS DREYFUS COMMODITIES BRASIL S/A. A movimentação da carga para a empresa mencionada ocorreu entre jan/2022 e dez/2022 (cerca de 234.749 TU). Nesse sentido, parece ter suporte o argumento da FCA de que não teria captado novos clientes para o fluxo em análise. Todavia, não foram anexados aos autos elementos para comprovar que o contrato com a LOUIS DREYFUS COMMODITIES BRASIL S/A não foi considerado no estabelecimento das metas de 2025 e também não teve continuidade por iniciativa do próprio cliente (e não da Concessionária). Caso o referido contrato tenha contribuído para a meta estabelecida, não pode a ANTT acolher ajuste que considere a exclusão dessa carga sem que se tenha a indicação de que o transporte foi descontinuado por iniciativa do cliente e não por ação da Concessionária.

65. Ocorre que, para o referido trecho, além da exclusão do fluxo de farelo de soja, a FCA pleiteia o aumento do volume de soja e milho, propondo movimentação de 514.546 TU no ano de 2025. Sob a ótica da captação de novos clientes, não se vislumbra problemas em relação à alteração no tipo de carga, uma vez que o objetivo central das metas é incentivar um uso mais intenso e eficiente da malha ferroviária, resultando em um melhor aproveitamento da infraestrutura existente. No entanto, considerando os clientes com contrato, a alteração não é trivial, uma vez que, para fins de ajuste de meta, mudanças no transporte acordado deve se dar por iniciativa do cliente e não por ação da Concessionária. Como já mencionado, existia cliente de farelo de soja com transporte ativo no trecho durante o período de estabelecimento das metas e não está claro no processo como essa demanda foi considerado. Contudo, o referido transporte não é realizado desde dez/2022, nesse sentido, com relação ao trecho **Brejo Alegre (EBJ)/Tubarão (VTU)**, **entende-se pela aceitação da proposta** referente ao volume de farelo de soja, soja e milho, qual seja:

a) redução de 320.918 TU de farelo de soja (ou 244.678.153 TKU);

b) aumento de 315.004 TU de soja (ou 240.169.130 TKU); e

c) aumento de 199.542 Tu de milho (ou 152.137.206 TKU).

66. **Todavia, devem ser garantidos ativos para o transporte de farelo de soja caso o cliente mencionado no parágrafo 64 tenha interesse em transportar sua carga, não podendo a FCA escusar-se de prestar serviço sob o argumento de autorização da ANTT para o ajuste da meta do trecho.**

67. Quanto ao trecho **Ipameri (EPO)/Tubarão (VTU)**, dados constantes do plano de negócios da FCA apontam que a previsão de transporte de 240.000 TU de farelo de soja somente foi considerada a partir do ano de 2024, mesmo tendo o quadriênio iniciado em 2023. Os dados do SAFF também apontam que, desde nov/2018, período anterior ao estabelecimento das metas do quadriênio, não havia registro de transporte de farelo de soja no referido trecho. Esses dados conferem suporte ao argumento da FCA em relação à captação da carga da empresa Caramuru. Assim, considerando a localização da planta da Caramuru (que coincide com o trecho em análise - Ipameri); a postergação da finalização das obras de ampliação da planta da referida empresa de 2024 para 2025 ([link para a matéria "Caramuru amplia fábrica](#)

[e eleva a aposta em biodiesel](#)"); a inexistência de volume de farelo de soja previsto no plano de negócios da FCA para **Ipameri (EPO)/Tubarão (VTU)** em 2023; e a inexistência de clientes com transporte de farelo de soja no trecho em análise desde nov/2018, a proposta de redução para o trecho **merece acolhimento**. O impacto no trecho segundo a Concessionária seria de uma **redução de 214.235.760 TKU**.

68. No entanto, ao implementar os dados da revisão no Plano de Negócios, foi identificada uma incoerência nos valores solicitados pela Concessionária relacionados à redução do fluxo de farelo de soja. A FCA solicitou uma diminuição de 214.235.760 TKU, referentes ao transporte de 240.000 TU farelo de soja, com **Ipameri (EPO)** e destino em **Tubarão (VTU)**, pelos trechos Araguari - Pedreira Rio das Velhas (773,329 km) e Araguari - Roncador Novo (119,32 km). No entanto, conforme ilustrado na Figura 8, o fluxo mencionado, por algum equívoco, não foi incluído quando da pactuação das metas do trecho Araguari - Pedreira Rio das Velhas. Dessa forma, conclui-se que como o volume de farelo de soja com origem em **Ipameri (EPO)** e destino em **Tubarão (VTU)** não foi incluído no cálculo da meta do trecho em comento, não há que se fazer qualquer redução de volume nesse trecho. Assim, a alteração solicitada deve levar em conta apenas o impacto dos 240.000 TU no trecho Araguari - Roncador Novo (119,32 km), o que resulta na diminuição de 28.636.800 TKU da referida mercadoria

(...)

69. Na figura 9, é apresentado o exemplo da bauxita, no qual fica claro a forma de apresentação de fluxos que passam por vários trechos diferentes. Para o fluxo que vai da Estação Brasília (EBZ) EBZ até a Estação Alumínio (ZAL), há repetição de linhas com mesma estação de origem e destino nos diferentes corredores/trechos diferentes.

70. Considerado o exposto, o impacto total referente ao farelo de soja será de uma redução de 244.678.153 TKU em Araguari - Pedreira Rio das Velhas, referente ao fluxo **Brejo Alegre (EBJ)/Tubarão (VTU)**; e uma redução de 28.636.800 TKU em Araguari - Roncador Novo, referente ao fluxo **Ipameri (EPO)/Tubarão (VTU)**, totalizando uma diminuição de 273.314.953 TKU. Para o milho será realizado acréscimo de 152.137.206 TKU e para a Soja, acréscimo de 240.169.130 TKU.

71. No que concerne ao trecho **Terminal Integrador Uberaba (ZZB)/ Estação TUF (IUF)**, o print apresentado pela Concessionária informa que as locomotivas seriam entregues a partir de junho de 2025, e não no ano de 2024. No entanto, o contrato encaminhado foi apresentado de forma parcial (apenas o print), o que impossibilitou uma análise mais completa do objeto e do acordo entre as partes. Ainda, no print trazido pela Concessionária, é apresentada a data de entrega a partir de junho de 2025, sem referências à data anterior que vincularia a entrega ao ano de 2024. Também não foram anexados aos autos outros elementos de prova que vinculassem o evento indicado (atraso nas locomotivas) com a dificuldade de alcance das metas originalmente estabelecidas. A ausência desse nexo de causalidade e a inexistência de dados que permitam qualquer quantificação de impacto nas metas terminam por **inviabilizar o acolhimento da justificativa apresentada**.

72. Pelo exposto, a **alteração proposta merece acolhimento parcial**.

3.17. Portanto, pelo que se depreende do acima transcrito, a concessionária mudou a estratégia para as mercadorias ora em análise, optando pela captação do aumento da demanda de soja e milho em detrimento da prospecção de novos clientes para o farelo de soja. Pelos motivos acima indicados, entendo que a proposta da concessionária merece ser acolhida de forma parcial, excetuando o pleito referente ao Terminal Integrador Uberaba (ZZB)/Estação TUF (IUF).

Sínter/Minério de Ferro:

3.18. Para o sínter, a FCA informou que os volumes da mercadoria nos fluxos Catiboaba (DKZ)/Parque Industrial (EPI) eu Catiboaba (DKZ)/Porto de Aratu (DPA) foram ajustados conforme o contrato vigente, ao passo em que as metas de minério de ferro foram ajustadas em função de que os contratos não teriam sido renovados no fluxo Licínio de Almeida (DLL)/Petim (DVE) e Licínio de Almeida (DLL)/Prudente de Morais (EPM), conforme sinalização da BAMIN.

3.19. Já com relação ao minério de ferro, a concessionária alega que os contratos não foram renovados no fluxo Licínio de Almeida (DLL)/Petim (DVE) e Licínio de Almeida (DLL)/Prudente de Morais (EPM). Além disso, a FCA afirmou que as metas foram estabelecidas considerando, para 2025, uma projeção do volume de minério de ferro levando em conta a extração, pela BAMIN, de material da Mina Pedra de Ferro em Caetité/BA e, por decisão do cliente, o contrato não teria sido renovado.

3.20. Sobre o assunto, a SUFER assim se manifestou:

(...)

79. Em relação ao **sínter**, a FCA não apresentou justificativa mais consistente para reduzir os volumes previstos. O contrato apresentado com a Magnesita Mineração S/A e Magnesita Refratários S/A, veio dentro da pasta "Sínter" e trata-se de contrato para o transporte de Minério de Ferro. Não há nenhuma documentação comprovando pedido de redução de carga. Dessa forma, não há, nas evidências apresentadas, quaisquer elementos que comprovem a necessidade de alteração das metas estabelecidas. A mera indicação que se pretende adotar os volumes do contrato vigente não se configura como motivo para a alteração, mas sim como a ação que se pretende adotar. O problema que gerou a necessidade de se adotar os valores do contrato apresentado não foi informado nos autos, motivo pelo qual não é possível avaliar a solicitação. **Assim, a proposta não merece acolhimento**.

80. No que concerne ao **Minério de Ferro**, relevante destacar que uma avaliação do processo 50500.106158/2022-43, o qual estabeleceu as metas de produção para o período de 2023-2027, apontou, com suporte na proposta da Concessionária, que o transporte de minério da FCA teria por objetivo atender a demanda da Usiminas em Itatiaiuçu, Minas Gerais. Assim, a pactuação das metas teria considerado, essencialmente, o minério transportado para a Usiminas nos fluxos com origem em Silva Oliveira e Terminal Integrador de Santa Luzia - TISL (ver Proposta de Pactuação de Metas de Produção 2023 a 2026 - Anexo carta 344.VLIREG.22 (SEI nº 12161081)).

81. No entanto, avaliando-se o plano de negócios constante do SAFF, verifica-se que a FCA propôs um volume de 132.000 TU ou 104.996.892 TKU de fluxo de minério de ferro a ser realizado entre Licínio de Almeida (DLL) e Prudente de Morais (EPM), e de 419.680 TU ou 243.890.737 TKU entre Licínio de Almeida (DLL) e Petim (DVE). Todavia, não foi identificado no processo qualquer registro de usuário atendido pelo referido transporte. Em verdade, a Concessionária sequer menciona esses fluxos em seu Estudo de Mercado, como mencionado.

82. Um levantamento no SAFF (módulo SIADE>Consulta>Produção>Produção de Transporte (avançado)) relativo ao transporte realizado de minério de ferro aponta que, entre jan/2017 e out/2024, somente a Mineração Corumbaense teve carga transportada (em outubro, novembro e dezembro de 2023) no trecho Licínio de Almeida (DLL) e Prudente de Morais (EPM). Em relação ao trecho Licínio de Almeida (DLL) e Petim (DVE), não existe qualquer registro no SAFF de movimentação de minério de ferro no período entre jan/2017 e out/2024, conforme apontam a Tabela 10 e a Figura 14, a seguir:

(...)

84. A partir dos dados acima apresentados, é possível verificar que não há registro de fluxos da BAMIN com destino em Prudente de Morais (EPM) ou Petim (DVE). Os fluxos da BAMIN têm origem em Licínio de Almeida (DLL) e destinos em Capitão Eduardo (ECE), localizada na conexão com a malha da Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM) em Minas Gerais, próximo a Prudente de Morais (EPM), e em Minério Bahia (DMB), localizada mais ao norte da Bahia, próximo a Petim (DVE) e operaram até novembro de 2023, período consistente com a validade do contrato. Com suporte nos dados do SAFF, também é possível verificar que não há outro cliente realizando transporte de minério de ferro nos trechos Licínio de Almeida (DLL)/Capitão Eduardo (ECE) e Licínio de Almeida (DLL)/Minério Bahia (DMB).

85. Nesse sentido, considerando que:

- não há movimentação consistente de minério de ferro nos trechos DLL/EPM e DLL/DVE, que são os trechos indicados pela FCA em seu pedido;
- os trechos em que a BAMIN teve carga transportada são DLL/ECE e DLL/DMB;
- não há no plano de negócios previsão de transporte de cargas nos trechos DLL/ECE e DLL/DMB;
- desde jan/ 2017 não se registrou outros clientes com transporte de minério de ferro nos trechos DLL/ECE e DLL/DMB; e
- a não renovação do contrato em discussão se deu por iniciativa do cliente

86. verifica-se que:

- houve erro sanável na pactuação das metas em relação aos trechos para transporte de minério de ferro da BAMIN, sendo o correto DLL/ECE e DLL/DMB;
- o volume previsto para DLL/EPM e DLL/DVE considerou somente o contrato da BAMIN;
- apresenta-se **aceitável a proposta de ajuste de meta** apresentada pela FCA (**redução de 132.000 TU ou 104.996.892 TKU no trecho DLL/EPM e de 419.680 TU ou 243.890.737 TKU no trecho DLL/DVE**) para os trechos, a despeito na inexistência de documento com a quantificação do volume constante do contrato.

87. Quanto ao aumento do volume de minério de ferro no trecho **Silva Oliveira (ESQ) / Intendente Câmara (VIC)**, a proposta de **104.801 TU (10.375.194 TKU) merece acolhimento**, pois ela traz benefícios claros ao transporte ferroviário de cargas, uma vez que eleva a quantidade de carga com previsão de ser movimentada na ferrovia, ampliando os serviços aos usuários. Dessa forma, essa medida está alinhada com os interesses de ampliar a oferta de serviços ferroviários e de promover o desenvolvimento do setor de transporte. Além disso, o estímulo ao transporte ferroviário está em consonância com o próprio processo de estabelecimento de metas para o setor. A intenção por trás das metas é justamente incentivar um uso mais intenso e eficiente da malha ferroviária, resultando em um melhor aproveitamento da infraestrutura existente. Aceitar o aumento proposto para o trecho **Silva Oliveira (ESQ) / Intendente Câmara (VIC)** reforça esse compromisso, trazendo melhorias diretas ao serviço prestado e potencializando a capacidade de atendimento às demandas do mercado.

88. Pelo exposto, a alteração proposta merece acolhimento parcial, aceitando-se apenas a redução de 104.996.892 TKU de minério de ferro no trecho Licínio de Almeida (DLL)/Prudente de Moraes (EPM), a redução de 243.890.737 TKU de minério de ferro no trecho Licínio de Almeida (DLL)/Petim (DVE) e o aumento de 10.375.194 TKU de minério de ferro no trecho Silva Oliveira (ESQ)/Intendente Câmara (VIC). (Nota Técnica SEI nº 6093/2024/COAME/GEREF/SUFER/DIR/ANTT - SEI 25150553)

3.21. Diante disso, acompanho a área técnica e proponho o acolhimento parcial da proposta, a fim de se promover a redução de 104.996.892 TKU de minério de ferro no trecho Licínio de Almeida (DLL)/Prudente de Moraes (EPM), a redução de minério de ferro no trecho Licínio de Almeida (DLL)/Petim (DVE) e o aumento de 10.375.194 TKU de minério de ferro no trecho Silva Oliveira (ESQ)/Intendente Câmara (VIC).

Cal:

3.22. Sobre as metas de Cal, a concessionária afirma que o contrato do fluxo Nova Granja (ENG)/Porto de Aratu (DPA) não foi renovado.

3.23. Após consulta ao plano de negócios e ao SAFF, verificou-se que a Dow Brasil Ind. e Com. de Produção. Quim. Ltda. é a única cliente que transporta Cal no trecho em questão, sendo que em 14/06/2024, ela sinalizou que não renovaria o contrato vigente, que se encerrará em 31/12/2024.

3.24. Diante de tais argumentos, considerando que a previsão de demanda de transporte foi modificada por situações alheias à vontade e ao controle da FCA, entende-se pelo acolhimento da proposta de redução das metas.

Gasolina:

3.25. Com relação às metas de gasolina, a FCA indica que os contratos dos fluxos Campo Formoso (DCS)/Montes Claros (EMC) e Replan (ZZZ)/Brasília (EBZ) não foram renovados, motivo pelo qual solicita a exclusão da demanda.

3.26. Contudo, a concessionária não demonstrou em que medida os contratos não renovados impactaram as metas de 2025, tampouco encaminhou elementos para comprovar que a previsão de demanda de transporte necessitaria ser alterada por circunstâncias alheias à sua vontade e fora de seu controle. Diante disso, a proposta da concessionária não merece ser acatada.

Calcário e Coque:

3.27. Com relação ao calcário e ao coque, a FCA alega que houve redução de demanda para produção de aço bruto, o que impacta as produções de tais mercadorias.

3.28. A FCA informou que, de acordo com a divulgação da Usiminas, a produção de aço bruto na usina de Ipatinga caiu 54% entre 2021 e 2023, o que afeta o consumo de insumos como o coque e o calcário. A Usiminas estaria buscando alternativas ao seu abastecimento de matérias primas com outros fornecedores e rotas de menor custo para volumes menores do que aqueles previstos em 2022.

3.29. A área técnica, diante das alegações da concessionária e dos elementos que ela trouxe aos autos, assim se manifestou:

(...)

109. No que concerne ao calcário, observa-se no processo de estabelecimento de metas, 50500.106158/2022-43, que a Concessionária indicou ser esse um fluxo cativo Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), com origem em Arcos e destino na Usina Presidente Vargas, em Volta Redonda. De forma a fundamentar os valores propostos para o período de 2023 a 2026, a FCA indica apenas que os volumes a serem transportados dependem do ritmo de produção de aço bruto da CSN. Assim, o fluxo de calcário da Usiminas não parece ter sido considerado no Estudo de Mercado da FCA.

110. A despeito do disposto em seu Estudo de Mercado, avaliando-se o plano de negócios constante do SAFF, verifica-se que a FCA propôs um volume de 201.600 TU ou 67.145.702 TKU de fluxo de calcário a ser realizado entre **Batista Almeida (EBI) e Intendente Câmara (VIC)**. Ocorre que não foi identificado no processo qualquer registro de usuário atendido pelo referido transporte. Em verdade, como mencionado, a Concessionária sequer menciona o transporte de calcário para a Usiminas em seu Estudo de Mercado, de forma que a partir do referido Plano, também não é possível confirmar que a demanda pactuada derivou do contrato em discussão.

111. Buscando aprofundar mais a análise, mesmo em face da ausência de encaminhamento de informações mais robustas pela FCA, foi feito um levantamento no SAFF (módulo SIADÉ>Consulta>Produção>Produção de Transporte (avançado)) relativo ao transporte de calcário efetivamente movimento no trecho **Batista Almeida (EBI)/Intendente Câmara (VIC)** entre os meses de jan/2021 e nov/2024. De acordo com os dados extraídos do referido Sistema, de fato a Usiminas foi a única cliente a transportar calcário no trecho indicado e a movimentação parece ter sido encerrada em set/2022, conforme se observa na Tabela 12.

(...)

112. Em face do exposto, considerando o desinteresse formalizado da Usiminas na manutenção do fluxo de calcário entre **Batista Almeida (EBI) e Intendente Câmara (VIC)**, entende-se pela possibilidade de acolhimento da redução de 201.600 TU requerida pela Concessionária. Entretanto, consoante pedido da FCA, a redução de 201.600 TU no fluxo **Batista Almeida (EBI)/Intendente Câmara (VIC)** ensejaria impacto de "- 62.995.766 TKU" no trecho Araguari-Pedreira Rio das Velhas e "- 4.149.936 TKU" no trecho Minas-Rio, totalizando impacto de "- 67.145.702 TKU. Ocorre que o fluxo de calcário entre **Batista Almeida (EBI) e Intendente Câmara (VIC)** não passa pelo trecho Minas-Rio. Desta feita, o impacto da redução pleiteada será considerado apenas no trecho pelo qual passa o fluxo alterado, a saber, **Araguari - Pedreira Rio das Velhas (impacto de "- 62.995.766 TKU")**.

113. Quanto ao aumento de 84.000 TU de calcário no trecho Matozinhos (EMS)/Intendente Câmara (VIC), a proposta também merece acolhimento, pois ela traz benefícios claros ao transporte ferroviário de cargas, uma vez que eleva a quantidade de carga com previsão de ser movimentada na ferrovia, ampliando os serviços aos usuários. Dessa forma, essa medida está alinhada com os interesses de ampliar a oferta de serviços ferroviários e de promover o desenvolvimento do setor de transporte. Além disso, o estímulo ao transporte ferroviário está em consonância com o próprio processo de estabelecimento de metas para o setor. Ademais, relevante destacar que com suporte dados do SAFF, é possível verificar que o fluxo EMS/VIC é atualmente operado com calcário da Usiminas, o que demonstra a consistência da proposta da FCA.

114. No que concerne à demanda de coque, também não foram anexados aos autos informações e evidências suficientes para uma adequada avaliação da proposta de revisão de metas da Concessionária. Todavia, assim como para o calcário, a ANTT procedeu o levantamento de informações adicionais.

115. No Estudo de Mercado utilizado para o estabelecimento das metas do quadriênio 2023-2026 (50500.106158/2022-43), a FCA informa que o coque considerado em sua proposta é "oriundo da refinaria de Paulínia (REPLAN) e transportado via modal rodoviário até o terminal da Multilift em Prudente de Moraes. A partir de onde é realizado o transbordo para a ferrovia (FCA) e transportado até a planta da Usiminas, em Ipatinga.". Ressalta ainda que "Atualmente a Usiminas é responsável por 100% do volume de coque verde de petróleo no corredor Centro-Leste." e prevê um volume de 384.000 TU de coque para compor a meta de produção do ano de 2025.

116. Com suporte nos dados extraídos do SAFF (módulo SIADÉ>Consulta>Produção>Produção de Transporte (avançado)), é possível verificar que a Usiminas foi efetivamente o único cliente com movimentação de coque entre **Prudente de Moraes (EPM) e Intendente Câmara (VIC)** e que o transporte foi encerrado em nov/2023. No entanto, não constam dos autos posicionamento da Usiminas acerca do desinteresse na manutenção dos fluxos, tal como registrado para o calcário.

(...)

117. Assim, considerando o cenário acima delineado, entende-se pela impossibilidade de acolhimento da redução de 384.000 TU de coque no trecho **Prudente de Moraes (EPM)/Intendente Câmara (VIC)**, uma vez que a Concessionária não demonstrou que a redução da demanda de transporte foi alterada por situações alheias à vontade e fora do seu controle e para as quais não tenha contribuído direta ou indiretamente.

118. Adicionalmente ao pedido acima descrito, a FCA informa que para os fluxos de Arcos (EAO)/Barra mansa (EBM) e Nova Granja(ENG)/Capitão Eduardo(ECE) está sendo corrigida a mercadoria para calcário britado. (Nota Técnica SEI nº 6093/2024/COAME/GEREF/SUFER/DIR/ANTT - SEI 25150553)

3.30. Assim, pelo acima exposto, verifica-se que merece acolhimento parcial a proposta da concessionária com relação ao calcário e ao coque, para os fluxos indicados.

Torete:

3.31. A FCA informa que a Suzano sinalizou, em 13/06/2024, um volume previsto para 2025 de 70.000 (TU), motivo pelo qual a concessionária pleiteia redução da meta de produção pactuada.

3.32. Em consulta ao SAFF e ao plano de negócios, verificou-se que a Suzano é a única cliente que transporta Toretos no fluxo Prudente de Moraes (EPM)/Araucruz (VAZ). Neste sentido, considerando que a alteração da demanda se deu por iniciativa do cliente e que foi indicado o evento que lhe deu ensejo, entendo por acolher a proposta da concessionária.

LAB - Sulfonato de Alquilbenzeno Linear:

3.33. A concessionária alega que o contrato para o fluxo Copec (DCP)/Vespasiano (EVP) não foi renovado. A Deten, cliente para o transporte de LAB, teve seu contrato encerrado em julho de 2024, sem previsão de renovação até o momento, motivo pelo qual solicita exclusão da demanda até que seja possível a formalização de acordos comerciais para atendimento a esses fluxos.

3.34. Pelo que se depreende dos autos, a concessionária não apresentou elementos comprobatório de que o contrato não teria sido renovado por decisão do cliente, e não por ação da FCA. No SAFF, verificou-se que as cargas do cliente continuaram a ser transportadas após julho de 2024.

3.35. Pelo exposto, entendo pelo não acolhimento da proposta.

Clínquer:

3.36. A FCA propõe redução da meta em função de redução no fluxo Arcos (EAO)/Barra Mansa (EBM) por conta de restrições operacionais no trecho Minas-Rio, sem apresentar, contudo, documentos comprobatório dos fatos alegados ou detalhar quais seriam as questões operacionais que impactaram o fluxo.

3.37. Também não foi demonstrada 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. Por essas razões, entendo que a proposta não deve ser acolhida.

Outros - Comb. e Derivado - Perigoso

3.38. A concessionária propõe alteração das metas de Outros - Combustíveis e Derivados - Perigoso em razão de não ter sido renovado o contrato para o fluxo Replan (ZZZ)/Estação Pool (E00). Entretanto, a FCA não apresentou documentos comprobatório dos fatos alegados e não foi demonstrada 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, ou que os contratos não foram renovados por decisão dos clientes e não por ação da concessionária.

3.39. Por tais motivos, entendo que a proposta não deve ser acolhida.

Ferro Gusa:

3.40. A concessionária apresentou pedido formal para a revisão da mercadoria ferro gusa a fim de se adequar à disponibilidade de ativos da frota de vagões. Ocorre que a FCA não apresentou documentos comprobatórios dos fatos alegados e como eles impactam a meta, tampouco comprovou que a previsão da demanda de transporte foi alterada por situações alheias à vontade e fora do seu controle e para as quais não tenha contribuído direta ou indiretamente; ou quantificou o impacto do evento nos fluxos de transporte.

3.41. Diante disso, verifica-se que a proposta não merece acolhimento.

Fertilizantes:

3.42. A FCA propõe a redução de demanda de 5.000 TU para 4.050 TU no fluxo de Terminal de Patrocínio (ETP)/Terminal de Fosfatados (ETF), trecho Ibiá - Uberaba, em função informação de demanda apresentada pela cliente Mosaic.

3.43. A área técnica realizou análise do pleito da concessionária, tendo se manifestado da seguinte forma:

(...)

145. Inicialmente, cumpre informar que apesar de a FCA ter informado que a alteração solicitada englobaria apenas o corredor Ibiá - Uberaba, o roteamento do fluxo de fertilizantes da Mosaic entre o **Terminal de Patrocínio (ETP)** e o **Terminal de Fosfatados (ETF)**, aponta que a carga passa não só pelo corredor **Ibiá - Uberaba, mas também pelo corredor Araguari - Pedreira Rio das Velhas**. Assim, caso sejam acolhidos os ajustes requeridos, eles devem considerar os dois trechos supramencionados.

146. Além da inconsistência acima mencionada, foram identificados algumas outras incongruências no pedido de ajustes de fertilizantes da FCA, a saber:

a) a FCA solicita redução da demanda de fertilizante de 5.000 TU para 4.050 TU no trecho **Terminal de Patrocínio (ETP)/terminal de Fosfatados (ETF)** consoante e-mail da Mosaic. No entanto, o e-mail da Mosaic indica um volume mínimo a ser transportado de 4.050k TU, ou seja, 4.050.000 TU e não 4.050 TU; e

b) o plano de negócios constante do SAFF quando do estabelecimento das metas do quadriênio considerou para o trecho **Terminal de Patrocínio (ETP)/terminal de Fosfatados (ETF)** um volume de 5.000.000 TU de fertilizantes e não de 5.000 TU, como informado pela FCA.

147. Adotar-se-á, para fins de análise, o valor constante do SAFF e do e-mail da Mosaic.

148. Dando prosseguimento à análise, verifica-se que a FCA apresentou os seguintes destaques em relação ao Minério de Patrocínio, no estudo de mercado encaminhado à ANTT no processo de estabelecimento das metas do período de 2023-2026 (processo nº 50500.106158/2022-43):

(...)

149. Frente ao exposto, tendo em vista que a demanda do trecho **Terminal de Patrocínio (ETP)/terminal de Fosfatados (ETF)** considerou unicamente o contrato da Mosaic, conforme excerto extraído no Estudo de Mercado apresentado à ANTT em 2022; que a alteração da demanda se deu por iniciativa do cliente; e que foi indicado o evento que ensejou a alteração requerida bem como a quantificação do impacto.

150. Assim, sugere-se acolher a proposta, considerando a redução de 5.000.000 TU para 4.050.000 TU. No entanto, tendo em vista o disposto no parágrafo 145, o impacto a ser considerado é de "- 91.571.450 TKU" no Trecho Ibiá - Uberaba e "- 83.068.000 TKU" no trecho Araguari - Pedreira Rio das Velhas, totalizando "-174.639.450 TKU". (Nota Técnica SEI nº 6093/2024/COAME/GEREF/SUFER/DIR/ANTT - SEI 25150553)

3.44. Pelos elementos trazidos aos autos, entende-se pelo acolhimento da proposta da FCA.

3.45. Assim, considerando as propostas acatadas, foi elaborada pela área técnica a Tabela abaixo com as metas de produção para o ano de 2025:

Proposta de nova meta de produção para 2025.

Trechos	TKU Vigente 2025, pela Deliberação nº 378, de 2022	Acréscimo/Redução (TKU)							
		Bauxita	Farelo de Soja	Milho	Soja	Minério de Ferro / Sínter	Cal	Torete	Calcá
Araguari - Pedreira Rio das Velhas	3.991.370.418		-244.678.153	152.137.206	240.169.130	10.375.194			-62.995
Araguari - Roncador Novo	449.976.596	-165.667.000	-28.636.800						
Boa Vista Nova - Uberaba	6.883.499.529	-465.058.000							
Centro-Oeste	393.323.631	-244.567.000							
Ibiá - Uberaba	481.955.000								
Minas - Bahia	1.741.418.267					-348.887.629	-232.422.102	-43.718.060	4.785
Minas - Rio	1.161.960.739								
Uberaba - Araguari	1.484.536.598	-210.451.000							
Total Geral	16.588.040.778	-1.085.743.000	-273.314.953	152.137.206	240.169.130	-338.512.435	-232.422.102	-43.718.060	-58.210

Revisão das Metas de Segurança para 2025

3.46. Com relação às metas de segurança, a concessionária, por meio das Cartas nº 580.VLIREG.24 (SEI 24407087), nº 778.VLIREG.24 (SEI 25854879) e nº 932.VLIREG.24 (SEI 27200335), alega que os acidentes de terceiros são recorrentes e significativos quando observado os registros feitos atualmente pela FCA. Por serem eventos de difícil controle, que envolvem fatores externos aos esforços de prevenção adotados pela ferrovia.

3.47. Assim, com fulcro no art. 49 da Lei 14273/2021, a concessionária solicita a exclusão de responsabilidade dos acidentes com interferência de terceiros para os quais não tenha parcela de contribuição e requer que não sejam computados nas metas de acidentes anuais, quando apresentados documentos de fé pública para desclassificação das ocorrências.

3.48. Sobre o assunto, a área técnica assim se manifestou:

(...)

156. Entretanto, ao analisar o pedido, é necessário esclarecer que a normativa vigente não permite a exclusão de tais acidentes das metas estabelecidas. A Resolução atual não contempla essa abordagem, uma vez que não há previsão de distinção entre acidentes causados por fatores internos ou externos à concessionária, como os ocasionados por terceiros. Dessa forma, a interpretação solicitada pela FCA não encontra respaldo na regulamentação em vigor.

157. Para que essa exclusão fosse possível, seria necessária uma alteração normativa, a qual não é objeto do presente processo. A implementação de novos conceitos e parâmetros de responsabilização dependeria de uma revisão regulatória, que está além do escopo desta análise.

158. Ademais, vale ressaltar que os valores de referência para as metas de segurança foram definidos com base no histórico de acidentes da Concessionária, incluindo os casos envolvendo interferência de terceiros. Assim, ainda que houvesse uma alteração normativa futura que contemplasse uma diferenciação desses acidentes para fins de metas, seria indispensável revisar os valores de referência atuais para adequá-los à nova realidade normativa, garantindo que as metas reflitam corretamente o cenário de segurança operacional da Concessionária.

159. Em conclusão, o pedido da FCA, tal como apresentado, não pode ser acolhido sob a normativa vigente, e qualquer mudança nesse sentido exigiria uma alteração legislativa ou regulatória que não está em discussão neste processo.

(...) (Nota Técnica SEI nº 6093/2024/COAME/GEREF/SUFER/DIR/ANTT - SEI 25150553)

3.49. Neste sentido, considerando o acima exposto, bem como o fato de que as metas de segurança são fundamentadas com esteio no histórico de acidentes das concessionárias, o pleito da FCA não deve ser acolhido.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Pelo exposto, considerando os elementos trazidos aos autos, **VOTO por:**

- a) não conhecer o pedido de revisão das metas de segurança de 2024 interposto pela FCA;
- b) conhecer o pedido de revisão das metas de segurança de 2025 interposto pela FCA, para, no mérito, negar-lhe provimento;
- c) conhecer o pedido de revisão das metas de produção referente ao exercício de 2025 interposto pela FCA, para, no mérito, julgar-lo parcialmente procedente.

Brasília, 16 de dezembro de 2024.

LUCIANO LOURENÇO DA SILVA
Diretor



Documento assinado eletronicamente por **LUCIANO LOURENÇO DA SILVA, Diretor**, em 16/12/2024, às 14:46, 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, informando o código verificador **28325126** e o código CRC **51CD0021**.