



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO

RELATORIA: DIRETOR WEBER CILONI - DWE

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 243/2019

OBJETO: CONCESSIONÁRIA DE SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE CARGAS VALE S/A (Estrada de Ferro Vitória Minas). PEDIDO DE REVISÃO DAS METAS DE PRODUÇÃO PARA O ANO DE 2019 E 2020

ORIGEM: SUFER

PROCESSO (S): 50500.344255/2019-37

PROPOSIÇÃO PF-ANTT: PARECER N. 01311/2019/PF-ANTT/PGF/AGU

PROPOSIÇÃO DWE: NÃO ACOLHER O PEDIDO DE RECONSIDERAÇÃO E POR DEFERIR PARCIALMENTE OS PEDIDOS DE REVISÃO

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO - DIRETORIA COLEGIADA

1. DAS PRELIMINARES

O presente processo administrativo versa sobre pedido de revisão das metas de produção formulado pela concessionária de serviço público de transporte ferroviário de cargas Vale S/A (Estrada de Ferro Vitória Minas - EFVM), referentes aos exercícios 2019 e 2020, bem como Pedido de Reconsideração em face da Deliberação nº 119, de 22 de janeiro de 2019, que aprovou o Quinquênio 2018-2022.

2. DOS FATOS

A Diretoria Colegiada da ANTT estabeleceu metas anuais de produção para a concessionária de serviço público de transporte ferroviário de cargas Vale S/A, referentes ao Quinquênio 2018-2022, por meio da Deliberação ANTT nº 119, de 22 de janeiro de 2019.

Em 26 de fevereiro de 2019, a Vale S/A apresentou a Carta nº 092/GEARG/19 contendo Pedido de Reconsideração em face da Deliberação ANTT nº 119/2019, acostado aos autos do Processo nº 50500.274396/2017-13

Por sua vez, em 29 de março de 2019, em resposta ao Ofício Circular nº 002/2019/GEROF/SUFER — que facultou às concessionárias a possibilidade de, excepcionalmente, apresentarem proposta de ajuste de metas para o ano de 2019 —, a Vale S/A apresentou a Carta nº 128/GEARG/19 (0079035), contendo Pedido de Revisão das metas de produção referentes ao exercício de 2019, documento acostado aos autos do Processo nº 50500.307772/2019-25. Em 1º de julho de 2019, a Vale apresentou a Carta nº 235/GEARG/19 (0658325), contendo Pedido de Revisão da meta de produção referente ao exercício de 2020, documento acostado aos autos do presente Processo Administrativo.

Do Pedido de Reconsideração

Em seu Pedido de Reconsideração, a Vale manifesta que:

... a EFVM tem vocação para o transporte de minério de ferro do Quadrilátero Ferrífero de Minas Gerais, constituindo também um importante corredor ferroviário de carga geral com destino ao Porto de Tubarão. No tocante à carga geral, sustenta que grande parte dos volumes transportados provém da malha concedida à Ferrovia Centro-Atlântica S/A (FCA), de forma que a aderência aos volumes considerados para fins de estabelecimento das metas de produção para a EFVM não advém, em grande medida, de gestão comercial e volume captável pela Concessionária, mas da produção na região de influência da FCA, complementada na EFVM pela Vale em operação de tráfego mútuo.

Assim, a Concessionária sustenta a necessidade de reconsideração das quantidades de calcário consideradas no Plano de Negócios que subsidiou o estabelecimento das metas de produção para o exercício de 2019, que se trata de mercadoria adquirida e utilizada pela própria Vale em seu processo produtivo no complexo de Tubarão. Aduz tratar-se de demanda própria da Vale S/A que não deve ser considerada para fins de estabelecimento ou apuração do cumprimento de metas de produção na EFVM.

Para fundamentar os pedidos de revisão, a Vale argumenta e apresenta dados para cada produto objeto da meta de produção conforme consta na NOTA TÉCNICA - ANTT 2105 (0725687), in verbis:

Metas de Produção de 2019

Soja e Farelo de Soja (Grãos VTU)

A Concessionária afirma que o ano de 2019 apresenta-se desafiador para os produtores brasileiros

de farelo de soja tendo em vista que um grande exportador mundial, qual seja a Argentina, anunciou o retorno de diversas usinas de esmagamento de soja, restabelecendo sua produção, impactada por efeitos climáticos no ano de 2018, fazendo com que o Brasil perca parte de seu market share.

Cimento

A Proposta de Ajuste de Metas de Produção 2019 apresentada pela Vale afirma que essa mercadoria não é transportada desde julho de 2016 e não possui previsão de demanda a longo prazo. Assim, a Concessionária solicita a retirada dos fluxos de Cimento do Plano de Negócios considerado para fins de estabelecimento das metas, não enxergando perspectiva de transporte no ano de 2019 pelas incertezas sobre a política econômica do país que "atrasam novos investimentos".

Escória

A Concessionária apresenta que em 2018 a ABNT cancelou normas relativas ao cimento portland, publicando uma nova - ABNT NBR 16697-2018 / ABNT/CB-018 Cimento Portland Requisitos, alterando a composição das classes desse tipo de cimento. Dessa forma, a Concessionária afirma que "o que antes era um cimento tipo CP II passou a poder ser comercializado como CP V, classe essa mais cara que a CP II.

No entanto, segundo a Vale, "devido à crise no setor de construção civil, o mercado não estava apto a pagar esse prêmio pelo cimento CP V, com isso, o que as cimenteiras fizeram foi adequar a produção para o CP II com insumos mais baratos e graças as mudanças na norma passaram a utilizar mais calcário e escória ácida (...) em detrimento a escória básica que é um rejeito de aciaria". Assim, as cimenteiras passaram a utilizar produtos de suas próprias minas, reduzindo o transporte ferroviário do produto.

Nesse sentido, a Vale afirma que a Concessionária Ferrovia Centro Atlântica S/A (FCA) teria sido impactada nos fluxos de escória com destino à Lavras e à região de Pedro Leopoldo. Ainda, a Vale afirma ter havido quedas nas vendas de cimento, reduzindo também a demanda por escória. Conforme informações do Sindicato Nacional da Indústria de Cimento (SNIC), houve uma redução na ordem de 0,4% nas vendas de cimento nos últimos 12 meses.

Fertilizantes

O reduzido valor da soja e o aumento do custo do fertilizante fizeram com que "o produtor rural estendesse ao máximo o momento de compra de seus insumos para aplicação na lavoura", causando uma concentração na demanda, gerando um gargalo na cadeia de distribuição e impactando a programação de transporte da Concessionária. A Vale apresenta as tarifas mundiais de fertilizantes em dólares por tonelada.

Metas de Produção de 2020

Agricultura

Quanto a esse segmento, a Concessionária pondera que as exportações brasileiras foram impulsionadas, em 2018, pela demanda chinesa de soja, com a finalidade de alimentar o rebanho de suínos. Alega que atualmente a China passa por crise na produção de suínos, em decorrência de surto de gripe proveniente do continente africano, estimando-se a redução de cerca de 30% do número de porcos no país, em 2019, segundo dados do Rabobank. Estima-se, segundo informações desse banco, que a produção chinesa de suínos retorne ao patamar pré-epidemia em cerca de 3 a 5 anos.

Aduz ainda que, conforme previsão da Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (ANEC), estima-se uma previsão de exportação de soja, em 2019, de 70 milhões de toneladas, uma redução de mais de 15% em relação ao volume histórico de 2018.

Por fim, alega que, em virtude de quebra de safra de soja na Argentina, em 2018, as exportações brasileira para esse país foram alavancadas. Contudo, com a retomada da produção, os produtores argentinos voltam a ocupar espaço no mercado internacional e reduzem espaço para os agricultores brasileiros.

Dessa forma, propõe a redução dos volumes no Plano de Negócios considerado para fins de estabelecimento das metas de 2020 de 6,453 milhões para 6,177 milhões de toneladas, com uma redução no volume de 2020 de 5% em comparação com o previsto para 2019.

Cimento

Quanto ao cimento, a Vale reitera o afirmado na Carta nº 128, encaminhada em 29 de março de 2019 para esta Agência, no sentido de que a EFVM vem enfrentado grandes desafios no transporte desta carga, pois este produto é insumo principalmente da construção civil, setor que vem passando por uma crise sem precedentes nos últimos anos. Desta forma, segundo a Vale, os produtores não geram volumes que justifiquem o transporte ferroviário, tornando o modal rodoviário mais competitivo.

Dessa forma, a Concessionária, considerando a ausência de transporte ferroviário de cimento desde o ano de 2016, e também o cenário alegado de baixa demanda, propõe a desconsideração dos fluxos de cimento constantes do Plano de Negócios considerado para fins de estabelecimento da meta de produção de 2020.

Escória

Em relação à escória, a Concessionária reitera os argumentos apresentados no Pedido de Revisão da meta de 2019, pleiteando a desconsideração dos fluxos desse produto constantes do Plano de Negócios utiliza para fins de estabelecimento da meta de produção de 2020, em virtude dos impactos da alteração normativa promovida pela ABNT e a crise no setor de construção civil, conforme constatado pelo SNIC.

Fertilizantes

Em relação aos fertilizantes, a Concessionária pondera que a agricultura brasileira depende em grande medida de fertilizantes estrangeiros, de modo que os produtores nacionais estariam sendo prejudicados em função do aumento do preço dos insumos e desvalorização do real ao longo dos anos.

Quanto ao primeiro aspecto, aduz a Concessionária que desde o último trimestre de 2018 tem

observado a ocorrência de pressão nos preços dos produtos que compõe o Fertilizante. Além disso, afirma que a cotação da soja em mercado internacional seguiu uma lógica inversa fazendo com que o produtor rural estendesse ao máximo o momento de compra de seus insumos para aplicação na lavoura. Este movimento dos principais players do agronegócio brasileiro teria causado uma concentração na demanda de abastecimento deste produto, gerando um gargalo na cadeia logística de abastecimento devido ao curto prazo para escoar o produto para o interior, impactando sobretudo a programação ferroviária.

Quanto ao segundo aspecto, afirma que a desvalorização do real frente à moeda americana vem ocorrendo desde o final de 2017, agravando-se e mantendo-se em função das incertezas associadas ao processo político recente do Brasil. Nesse sentido, alega que as condições que levaram a exportações recordes em 2018 foram uma particularidade daquele ano, devendo o volume exportado reduzir da mesma forma como as receitas dos agricultores, o que importará menor demanda por fertilizantes.

Por fim, constata que, pelos dados do Sistema de Acompanhamento e Fiscalização do Transporte Ferroviário (SAFF), o volume de fertilizantes na EFVM não ultrapassaria o montante de 980 mil toneladas, considerado pela agência para 2020, desde 2006.

Dessa forma, propõe a redução dos volumes no Plano de Negócios considerado para fins de estabelecimento das metas de 2020 de 980 mil para 885 mil de toneladas, representando ainda um aumento de 5% em relação ao ano anterior.

Combustíveis (Gasolina e Óleo Diesel)

Em relação aos combustíveis, a Concessionária afirma que, mesmo o preço da gasolina das refinarias da Petrobras tendo acumulado alta de 31% no presente ano, ele ainda permanece inferior ao preço no mercado internacional, desincentivando a importação. Segundo dados do Ministério da Economia, o Brasil importou no 1º trimestre de 2019 apenas 729 mil toneladas, um valor 13% menor que no mesmo período de 2018. Além disso, pondera que o real está desvalorizado frente ao dólar, mantendo os termos de troca desfavoráveis para a importação, o que deve ocasionar menor carregamento de gasolina pela EFVM.

Dessa forma, propõe a redução dos volumes no Plano de Negócios considerado para fins de estabelecimento das metas de 2020 de 541 mil para 410 mil de toneladas.

Siderurgia (Sucata, Produtos Siderúrgicos)

Em relação a esse segmento, a Concessionária aduz que a cadeia produtiva siderúrgica nacional vem sendo impactada por dois fatores de extrema relevância: (i) as barreiras comerciais impostas pelos Estados Unidos e (ii) a queda nos investimentos em infraestrutura.

Quanto ao primeiro aspecto, afirma que os EUA vem impondo restrições comerciais à importação do aço brasileiro, segunda maior fonte de suprimento daquele país, tendo o Brasil se comprometido a exportar um volume de aço equivalente à 70% da média dos últimos três anos, de forma a não incidir em tarifa sobre o aço. Nesse sentido, afirma que as importações estadunidenses de aço brasileiro em 2018 foram 11% inferiores ao ano anterior, de acordo com o Departamento de Comércio dos EUA, sendo que o volume exportado a partir do Porto de Vitória em 2018 (182 mil toneladas) foi 52% inferior ao volume de 2017.

Quanto ao segundo aspecto, afirma que o consumo interno aparente de aço e outros derivados da siderurgia caíram nesse 1º trimestre de 2019 em comparação com 2018, em cerca de 5,5%, devido a uma retomada de crescimento econômico mais lenta do que o esperado. Além disso, aduz que a incerteza acerca dos rumos da política econômica adia os investimentos privados, principalmente daqueles projetos de longo prazo, tais como os de infraestrutura, os quais demandam grande quantidade de aço e demais produtos siderúrgicos. Nesse particular, pondera que os projetos de infraestrutura são contratados com seis meses a um ano de antecedência. Dessa forma, o investimento de infraestrutura em 2019 já teria sido preparado em 2018, o qual deve ficar entre 1,8% do PIB frente a 1,87% em 2018. Por conta das incertezas da eleição e quais seriam os rumos do futuro governo, a taxa de investimentos se manteve tímida. Persistindo as incertezas, alega que os impactos se alastrarão também para o ano de 2020.

Dessa forma, propõe a redução dos volumes no Plano de Negócios considerado para fins de estabelecimento das metas de 2020 de 4,522 milhões para 3,881 milhões de toneladas.

Coque

Em relação ao coque, pondera a Concessionária que esse produto serve de insumo para os setores siderúrgico e cimenteiro, os quais, conforme relatado anteriormente, passam por período de demanda reduzida. Dessa forma, propõe a redução dos volumes no Plano de Negócios considerado para fins de estabelecimento das metas de 2020 de 883 mil para 669 mil de toneladas.

Minério de Ferro

Em relação ao minério de ferro, alega que a demanda por aço caiu no 1º trimestre de 2019 em comparação com 2018, indicando fraqueza da siderurgia. Defende que as projeções de crescimento da produção de aço do Instituto Aço Brasil (IABR) para 2019/2020 são de 2%, com isso os níveis de produção ainda estariam em um patamar 12% abaixo dos volumes observados em 2013, no cenário pré-crise. Aduz que, no final de 2018, as projeções do IABR apontavam um crescimento na produção em 2019 superior a 5%, entretanto, essas previsões foram revisadas dada a deterioração das principais variáveis macroeconômicas, com destaque para redução nas projeções do PIB e da Produção Industrial.

Por último, apresentou um comparativo entre o que foi considerado pela ANTT no processo de estabelecimento das metas para os anos de 2018 a 2020 (Deliberação ANTT nº 119/2019) e o que foi transportado pela Concessionária em 2018 e as quantidades projetadas pela Concessionária para os anos de 2019 e 2020, conforme Figura 4.

Assim, considerando que o minério de ferro é o principal insumo utilizado na produção de aço, aduz a Concessionária que o volume total transportado seria fortemente impactado pelo fato do setor ainda estar em recuperação.

Calcário

Em relação ao calcário, a Concessionária ressalta o entendimento da ANTT exposto na nota técnica nº 077/2018/GEROF/SUFER/ANTT, no sentido de que tais fluxos constituem "carga própria", não devendo ser considerados para fins de estabelecimento e apuração do cumprimento de metas de produção na EFVM.

Dessa forma, propõe a redução dos volumes no Plano de Negócios considerado para fins de estabelecimento das metas de 2020 de 1,425 milhões para 523 mil de toneladas.

Toras de Madeira

Em relação às toras de madeira, a Concessionária afirma que, sendo esse produto matéria prima para a celulose, sua demanda está intrinsecamente relacionada à demanda pelo produto final. Nesse sentido, a Fibria, maior produtora de celulose do Brasil e do mundo, estaria desde 2017

reduzindo a capacidade em sua fábrica de Aracruz (ES), devido ao alto custo de madeira para essa unidade, transferindo parte da sua produção para Três Lagoas (MT). Em 2017, com a conclusão da construção da nova fábrica, a expectativa era de que até 2018 a empresa reduzisse a capacidade da fábrica de Aracruz em 200 mil toneladas anuais de celulose.

Dessa forma, propõe a redução dos volumes no Plano de Negócios considerado para fins de estabelecimento das metas de 2020 de 1,858 milhões para 1,600 milhões de toneladas.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

Lançando mão da NOTA TÉCNICA - ANTT 2105 (0725687), no que tange ao Pedido de Reconsideração, a Superintendência de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas - SUFER apresenta sua análise:

44. Consoante a Nota Técnica nº 081/2018/GEROF/SUFER/ANTT (Processo Administrativo nº 50500.274396/2017-13), nos termos das Resoluções ANTT nº 3.696/2011 e 5.831/2018, os contratos de direito de passagem e tráfego mútuo existentes à época do processo de estabelecimento de metas devem ser considerados para efeito de quantificação dos volumes de transportes que comporão as metas, de forma que os volumes de produção decorrentes do exercício de direito de passagem e tráfego mútuo deverão ser computados integralmente nos montantes de produção da concessionária detentora do trecho.

45. Dessa forma, não obstante os fluxos em direito de passagem e tráfego mútuo sejam contratados e, no caso do tráfego mútuo, em parte operados por outras ferrovias, recai sobre a concessionária visitada a responsabilidade pela não execução desses fluxos quando motivada por fatores sob seu controle, tais como, vedação de acesso da ferrovia visitante à malha sob sua gestão e não disponibilização da capacidade prevista em Contrato Operacional Específico (COE).

46. Assim, vale salientar que as mercadorias e fluxos de transporte sob gestão de outras concessionárias indicados no Plano de Negócios considerado para fins de estabelecimento das metas têm caráter apenas referencial, de modo que a Concessionária visitada está de fato vinculada à disponibilização de capacidade para direito de passagem ou realização de tráfego mútuo no montante necessário à realização da respectiva produção de transporte, em TKU, consoante os fluxos que as demais concessionárias vierem efetivamente a demandar para fins de cumprimento de suas metas.

47. Com relação aos transportes de Calcário, embora esse produto possa ser utilizado como insumo para a produção de mercadorias comercializadas pela Vale, o fato é que os fluxos de transporte são contratados e operados pela FCA. Dessa forma, resta afastada a possibilidade desses fluxos poderem ser considerados como de carga própria, uma vez que a Resolução ANTT nº 5.832/2018, art. 2º, inc. VI, determina que os fluxos de carga própria são aqueles em que a concessionária realiza transporte de carga para consumo próprio ou por ela produzida. Neste caso, como o transporte é realizado pela FCA e o consumo é da Vale, não há na regulamentação nenhum dispositivo que ampare o pedido da Concessionária.

48. Dessa forma, a alteração proposta não merece acolhimento.

Quanto às razões apresentadas pela Concessionária por meio da Carta nº 128/GEARG/19 (0079035) com vistas à revisão da meta de produção estabelecida para o ano de 2019 e aquelas que foram trazidas aos autos por meio da Carta nº 235/GEARG/19 (0658325) com vistas à revisão da meta de produção estabelecida para o ano de 2020, a SUFER acolheu o pedido de alteração dos volumes globais de fertilizantes considerando a média histórica transportada pela EFVM, conforme abaixo:

Tabela 1: Transporte de Fertilizantes pela Vale na EFVM (TU)

Ano	EBJ	EDH	Total Geral
2014	448.910	156.398	605.308
2015	500.841	159.458	660.299
2016	732.640	112.490	845.130
2017	689.030	87.775	776.805
2018	726.764	14.173	740.937

Quanto aos demais itens alegados pela Concessionária, a área técnica não acolheu a alteração proposta, conforme expressado na NOTA TÉCNICA - ANTT 2105 (0725687).

Nesse sentido, considerando toda a fundamentação constante da Nota Técnica citada, a SUFER encaminha o RELATÓRIO À DIRETORIA 648 (0862951), bem como a MINUTA DE DELIBERAÇÃO (0863008), entendendo serem parcialmente procedentes os pedidos de revisão das metas de produção estabelecidas para a Estrada de Ferro Vitória a Minas por meio da Deliberação ANTT nº 119, de 15 de janeiro de 2019.

Aos 13 de agosto de 2019, o presente processo administrativo foi distribuído à esta Diretoria DWE, nos termos do DESPACHO SEGER (1021856), oriundo da Secretaria-Geral.

Instada a se manifestar por meio do DESPACHO DWE (1028234), a Procuradoria Federal junto à ANTT - PF/ANTT, ao analisar juridicamente o pleito em tela, proferiu o Parecer Nº 01311/2019/PF-ANTT (1151863), de 15 de agosto de 2019, nos seguintes termos:

14. Assim, conforme análise técnica acima transcrita, concluiu-se pela improcedência do Pedido de Reconsideração em face da Deliberação n. 119/19 e pela procedência parcial dos Pedidos de Revisão das metas de produção estabelecidas para os exercícios de 2019 e 2020, observados os preceitos da Resolução ANTT n. 5.831/18.

15. Diante do exposto, s.m.j. conclui-se pela viabilidade jurídica da proposta da Nota Técnica SEI n. 2105/2019/COSEF/GROF/SUFER/DIR (0725687) e da minuta de Deliberação COSEF (0863008).

Pois bem. A matéria em cotejo é regulamentada pela Resolução ANTT nº 5.831, de 23 de outubro de 2018, que "Regulamenta o Estabelecimento, a Revisão e a Apuração das Metas de Produção e das Metas de Segurança das Concessionárias que exploram a Infraestrutura e o Serviço Público de Transporte Ferroviário de Cargas.", estabelecendo em seu art. 3º que as metas de produção e segurança terão vigência de cinco anos, podendo serem revisadas anualmente, conforme dispõe os arts. 15 e 16, in verbis:

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. 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.

Como anteriormente comentado, as metas de produção que pretende-se alterar foram aprovadas pela Deliberação ANTT nº 119/2019, com vigência para o quinquênio 2018-2022, tendo a Vale S/A solicitado a revisão das metas referentes aos exercícios 2019 e 2020. No entanto, diante das considerações apresentadas pela área técnica, esta Diretoria propõe não acolher o Pedido de Reconsideração e deferir parcialmente dos pedidos de revisão dos valores das metas de produção estabelecidos para a EFVM, referentes aos exercícios de 2019 e 2020, conforme.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

Considerando o exposto, com base nas manifestações da SUFER e da PF/ANTT, VOTO por:

- a) CONHECER do Pedido de Reconsideração e, no mérito, negar-lhe provimento; e
- b) DEFERIR parcialmente os pedidos de revisão e, nesse sentido, ALTERAR as metas anuais de produção por trecho relativas à Estrada de Ferro Vitória Minas, estabelecidas para a concessionária de serviço público de transporte ferroviário de cargas Vale S/A, referentes os exercícios de 2019 e 2020, conforme as tabelas anexas ao presente Voto.

Brasília, 29 de agosto de 2019.

(assinado eletronicamente)

WEBER CILONI

DIRETOR(A)

À **Secretaria Geral**, para prosseguimento.

(assinado eletronicamente)

LEVINA A MACHADO SILVA

Assessora

Anexo ao Voto DWE N° 243/2019

Trecho	TKU	
	2019	2020
Linha Tronco	11.720.138.803	12.034.889.021
Ramal BH	1.377.381.434	1.464.630.742
Ramal de Fábrica	2.459.910.440	2.514.179.521

Trecho	Segmentos	Extensão (km)
Linha Tronco	Tubarão (VTU) - Entroncamento Tubarão (V03)	12,411
	Piraqueaçu (VPA) - Aracruz (VAZ)	47,000
	Pedro Nolasco (VPN) - Desembargador Drumond (VDD)	507,234
	Desembargador Drumond (VDD) - Ent. km 540 (VBF)	6,650
	Ent. km 540 (VBF) - Conceição (VCE)	5,607
	Ent. km 540 (VBF) - João Paulo (VJP)	4,170
Ramal de Fábrica	Desembargador Drumond (VDD) - Ouro Branco (VOB)	181,555
Ramal BH	Eng. Costa Lacerda (VCS) - Capitão Eduardo (ECE)	83,032



Documento assinado eletronicamente por **WEBER CILONI, Diretor**, em 29/08/2019, às 16:38, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **LEVINA APARECIDA MACHADO SILVA, Assessor(a)**, em 29/08/2019, às 16:39, 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 **1185042** e o código CRC **5AA28818**.

Referência: Processo nº 50500.344255/2019-37

SEI nº 1185042

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