



ASSOCIAÇÃO DE USUÁRIOS DOS PORTOS DA BAHIA

*First Shippers Association of Brazil*

## **AUDIÊNCIA PÚBLICA ANTT 012/2020**

### **OBJETO:**

*(...) colher sugestões com vistas ao aprimoramento dos estudos efetivados para a prorrogação do contrato da Concessionária Ferrovia Centro-Atlântica S/A, bem como da minuta do respectivo termo aditivo e anexos.*

Av. Tancredo Neves, 1222, sala 813  
41820-020 Salvador Bahia

[www.usuport.org.br](http://www.usuport.org.br)

[Whatsapp 71 99651-4958](https://www.whatsapp.com/business/profile/71996514958)  
[usuport@usuport.org.br](mailto:usuport@usuport.org.br)

## **A USUPORT**

Associação de Usuários dos Portos da Bahia – USUPORT, constituída em 2004 com a missão de zelar pela competitividade logística de produtos e insumos de empresas baianas, nos modais aquaviário, ferroviário e rodoviário, dedicando-se ao processo contínuo de geração de conhecimento técnico que produza resultados para todos os setores da economia do estado. Seu trabalho em regulação e infraestrutura é reconhecido como referência em todo o Brasil.

## **RESUMO**

Atenta aos processos que impactam na cadeia de transporte de cargas da Bahia e do Brasil, a USUPORT acompanha as discussões sobre a renovação ao contrato de concessão da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) desde o seu início, focada em garantir que as empresas associadas - e conseqüentemente todo o setor produtivo e econômico baiano – sejam positivamente impactadas.

Desta forma, este documento tem a intenção de contribuir com a União para o reconhecimento da necessidade de priorização do Corredor Minas-Bahia dentro da renovação da concessão FCA, prezando por sua recapacitação e modernização, atualizando sua infraestrutura para os padrões praticados nacionalmente, a fim de manter a Bahia integrada à logística dos outros estados brasileiros, oferecendo às empresas do estado condições de competitividade econômica e eficiência de transporte de cargas.

## **CENÁRIO**

A União é a responsável pelo sistema ferroviário brasileiro. Em 1996, ela promoveu a concessão da Malha Centro-Leste da Rede Ferroviária Nacional para a concessionária Ferrovia Centro Atlântica S/A – FCA, por 30 anos. O objeto do contrato de concessão é a prestação do serviço público do transporte ferroviário de cargas em 7.800 km de trilhos.

Com a proximidade do fim da concessão da Malha Centro-Leste, em agosto de 2026, a União propôs a renovação antecipada do atual contrato, abrindo audiência pública em dez/2020, concluída em fev/2021. Após hiato de 3,5 anos, a União reabre a audiência pública, com nova proposta de contrato, sugerindo a exclusão do Corredor Minas-Bahia.

Nesses 3,5 anos, a FCA e a União nada perderam, porém, ambas impuseram ao Estado da Bahia um atraso de tempo irrecuperável. A proposta da União, tendo parcela da Malha Centro-Leste excluída da renovação, o Corredor Minas-Bahia, tem por efeito imediato a insegurança econômica de investimentos, comprometendo o futuro. A parcela excluída deveria merecer o exato tratamento contrário e prioritário, uma vez que é localizado na Região Nordeste, onde há imperativa necessidade de infraestrutura para o desenvolvimento socioeconômico.

A proposta efetivada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), em nome da União, durante as sessões presenciais da Audiência Pública 012/2020 é um acinte aos baianos e nordestinos, como foi percebido nas manifestações do público em Salvador, no dia 18/10/2024. As propostas apresentadas aparentam possuir um viés de somente viabilizar a renovação do contrato de concessão da FCA, em vez de priorizar soluções para toda a Malha Centro-Leste, que é o dever da Agência.

Some-se ao fato de que o período de 3,5 anos em que a ANTT não apresentou o relatório da audiência pública realizada em fevereiro de 2021 impactou fortemente as empresas usuárias e outras que planejam utilizar a ferrovia, criando um ambiente de insegurança logística e operacional, atrasando decisões de investimentos, desistência de negócios, desemprego etc. e o mesmo não sucedeu com outros estados.

A construção da ferrovia da Malha Centro-leste ocorreu há 80 e 160 anos, portanto é antiquada, tendo conceitos e desenho geométrico obsoletos. Poucos trechos foram melhorados pela Concessionária. No caso do Corredor Minas-Bahia, não houve qualquer melhoramento, investimento e conservação, desde 1996. A concessão da FCA não agregou valor à logística do Estado da Bahia, senão o contrário, pela desativação de serviços, cargas, clientes e trechos.

Estas desativações ocorreram, unicamente, pelo fato de a via permanente não oferecer segurança às cargas e clientes, mas não pelo fato de não haver demanda. Obviamente, o Corredor é antieconômico com a velocidade comercial de 11 km/h, de baixa segurança, o que levou a concessionária, gradativamente, a abandonar serviços, cargas, clientes e trechos, durante o prazo da concessão.

## **PLANEJAMENTO**

Primeiramente, para haver qualquer solução consistente é essencial o planejamento amplo de toda a malha nacional, situando a Malha Centro-Leste. Quase 8.000 km de ferrovias são importantes em qualquer país do mundo e, aqui, não podem ser analisados isoladamente para sua viabilidade. Neste caso, a Malha Centro-Leste tem a função de integração entre as Regiões Nordeste e Sudeste pelo interior dos estados. Trata-se de uma função estratégica, de grande valor.

Os portos da Bahia até o Rio Grande do Norte movimentam 80 milhões de toneladas sem transporte ferroviário; os da Bahia, 42 milhões, com apenas 0,28% acessado por ferrovia; todos os portos terão fortes impactos de aumento da movimentação de cargas se tiverem acessos ferroviários.

O Corredor Minas-Bahia, contido na Malha Centro-Leste, foi construído entre 80 e 160 anos, tendo, portanto, uma concepção do século XIX. Toda sua dormentação é em madeira com trilhos antigos, assim como o desenho geométrico de curvas com raios pequenos, rampas acima de 1% e passagens nos centros das cidades, o que resultou em uma velocidade operacional de 11km/h, aquém da eficiente. Não seria exagero afirmar que o Corredor Minas-Bahia é quase inexistente, uma vez que possui apenas 4 empresas usuárias e volume reduzido.

No Brasil, estão em desenvolvimento: 1.206 km da ferrovia Transnordestina - TLSA, atendendo os estados de Piauí e Ceará; 530 km da ferrovia Transnordestina, no estado de Pernambuco, entre o município de Salgueiro e o Porto de Suape; 1.641 km da FICO – Ferrovia de Integração Centro-Oeste; e 1.527 km da FIOLE – Ferrovia de Integração Oeste-Leste; totalizando 4.904 km de ferrovias com bitola larga de 1,6 metros. Esses 4.904 km em construção somados a 4.155 km da Ferrovia Norte-Sul perfazem o total de 9.059 km de modernas ferrovias em bitola larga, sem contar 892 km da Estrada de Ferro de Carajás, que atende à Vale.

Existem 23.489 km de ferrovias com bitola métrica, tendendo a serem inoperantes, com raras exceções, em razão de traçados geométricos antigos, baixa conservação, menos produtivas em razão de utilizar trens com vagões menores e até situadas em zonas de baixa demanda, algumas incapazes de competir com o transporte rodoviário.



ASSOCIAÇÃO DE USUÁRIOS DOS PORTOS DA BAHIA

*First Shippers Association of Brazil*

Se o Brasil quiser se desenvolver, terá que adotar a padronização de bitola, para ter serviços modernos com velocidade adequada e atuais. A desejável é a bitola de 1,6 metros diante da realidade das Ferrovias Norte-Sul, Fico, Fiol e Transnordestina. Embora, seja um grande desafio a busca da unificação de bitola, em algum momento o Brasil deve encarar essa questão de eficiência e a oportunidade histórica é agora.

O Corredor Minas-Bahia possui vocação de carga geral containerizada do mercado interno, composta de bens de consumo não-duráveis, bens duráveis e semiduráveis etc., cuja concentração industrial é na Região Sudeste, comercializadas para a Região Nordeste. Portanto, o Corredor Minas-Bahia possui a função de integração logística eficiente no País para grandes distâncias, algo que não pode ser desprezado.

Ao norte do Corredor Minas-Bahia, cerca de 200 km de Petrolina, está em implantação a ferrovia Transnordestina, nos trechos entre Eliseu Martins (PI) e Pecém (CE), assim como, de Salgueiro ao Porto de Suape (PE). A oeste está a Ferrovia Norte-Sul, potencialmente interligada ao eixo FICO/FIOL. E ao sul a malha da MRS. Todas com bitola de 1,6 m. A integração inter-regiões é o principal argumento da busca pela padronização de bitola, uma vez que a bitola métrica ficaria restrita a conexão sul em Belo Horizonte (MG), excluindo as possibilidades com outras regiões do Brasil. Também não seria correto que duas ferrovias, a FCA, no Corredor Minas-Bahia, e o eixo FICO/FIOL, tenham cruzamento no Estado da Bahia e não haja a necessária interseção e a interoperabilidade.

#### Bitola Larga, argumentos definitivos:

- a. Na hipótese de se manter a bitola de 1 metro no Corredor Minas-Bahia, o Estado da Bahia experimentará o isolamento ferroviário, à margem do



ASSOCIAÇÃO DE USUÁRIOS DOS PORTOS DA BAHIA

*First Shippers Association of Brazil*

- desenvolvimento nacional e tendendo a movimentar apenas parcela de suas próprias cargas, com limitada utilização, perdendo conexões importantes, escala em quantidade de cargas e possibilidade de negócios;
- b. A possibilidade da interconectividade com as regiões Sudeste, Nordeste e Oeste;
  - c. Além disso e principalmente, na Bahia aflora o Cráton São Francisco, estrutura geológica rica em minerais metálicos, o mesmo de Minas Gerais. Na Bahia, já estão sendo desenvolvidos os projetos das empresas Bamin, Brazil Iron, Colomi Iron, Companhia Vale do Paramirim e Tombador Iron, cuja logística ferroviária é dependente e impositiva em bitola larga. Não é à toa, que o Estado da Bahia é o 3º em exploração mineral no Brasil e, recentemente, tem sido o estado líder em pesquisas minerais, tendendo a se fortalecer na exploração de minério de ferro. Assim, a bitola de 1,6 metro torna-se extremamente estratégica para o Estado da Bahia.

A visão de planejamento amplo leva a avaliação que o Corredor Minas-Bahia é a verdadeira ferrovia de integração nacional, uma vez que reúne os estados servidos pela concessão da FCA à Região Nordeste, totalizando 60% do PIB, 74% da População e em apenas 1/3 do território brasileiro.

#### **QUESTÕES NECESSÁRIAS DE ESCLARECIMENTOS**

1. A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) deve apresentar e tornar transparente o Relatório de Inspeção do Corredor Minas-Bahia, compreendendo os trechos de Corinto (MG) a Petrolina (PE) e Propriá (SE), informando o estado físico da via permanente e confirmando a necessidade - total ou parcial, com a quilometragem - de troca de dormentes e trilhos,



ASSOCIAÇÃO DE USUÁRIOS DOS PORTOS DA BAHIA

*First Shippers Association of Brazil*

- devidamente assinado pelos técnicos, para que a União exija da concessionária a devolução da ferrovia nas condições entregues em 1996, conforme prevê o contrato de concessão.
2. A ANTT e/ou Ministério dos Transportes, por meio de seus entes competentes, DNIT e Infra S.A., apresentar e tornar transparente os cálculos do valor de orçamento para a devida recapacitação descrita no item anterior, devidamente assinados pelos técnicos, de modo a servir para compor a solução do Corredor Minas-Bahia.
  3. A ANTT tornar público os valores de indenização e multa por desativação ou devolução de cada trecho contido no Corredor Minas-Bahia.

### **SOLUÇÕES PROPOSTAS**

1. A ANTT apresentou, durante as audiências públicas presenciais, quatro opções de solução para o Corredor Minas- Bahia. Diante dos argumentos acima descritos, a USUPPORT entende como totalmente inapropriada a Opção 1. As demais Opções podem ser viáveis, escolhendo dentre elas, condicionada à (a) realização no menor prazo possível e (b) adoção da bitola larga.
2. Embora a FCA tenha imposto prejuízos incomensuráveis ao Estado da Bahia, pelo desserviço ao longo de 28 anos, a USUPPORT entende que a FCA possa fazer parte da solução do Corredor Minas-Bahia, se for do interesse de seus acionistas, com as condições explicitadas no item anterior.
3. Com referência à renovação do contrato de concessão, o entendimento da USUPPORT é que a União tem a obrigação de promover a solução completa da Malha Centro-Leste e, assim, as assinaturas de contratos devem ser simultâneas, a de renovação contratual e a do Corredor Minas-Bahia, uma





ASSOCIAÇÃO DE USUÁRIOS DOS PORTOS DA BAHIA

*First Shippers Association of Brazil*

vez que, postergar qualquer solução, pode-se perder a oportunidade de definições importantes e de ficar ao sabor de decisões de natureza política, sobretudo, no que concerne ao planejamento nacional.

4. É imperativo que o Corredor Minas- Bahia deva ser planejado de modo completo, de Corinto ou Belo Horizonte (MG) a Petrolina (PE) e Propriá (SE), com a reincorporação dos trechos desativados e em devolução (?) de Campo Formoso (BA) - Petrolina (PE) e Alagoinhas (BA) – Propriá (SE), de tal modo que venham a se conectar com a Transnordestina nestas cidades, em bitola larga.
5. Devem ser repetidas no 6º Aditivo do Contrato de Concessão da FCA, as mesmas obrigações originais da FCA manter as operações atuais até a entrega à nova concessionária e de entregar o Corredor Minas-Bahia nas mesmas condições recebidas de qualidade, capacitado da transportar cargas perigosas, como combustíveis e químicos, ou indenizar à União na modalidade de obras ou valores, para que sejam recursos aproveitáveis na recapacitação das vias permanentes.
6. O acesso ao Porto de Aratu, previsto na minuta do 6º Aditivo, deve ser planejado para integrar a parte maior da recapacitação e modernização da malha ferroviária do Corredor Minas-Bahia com bitola larga, em razão de haver a possibilidade de ser uma obra inútil, porque a demanda existente é o transporte de produtos químicos, fertilizantes, minérios e grãos, cargas em grandes volumes que exigem segurança, sobretudo, associados aos investimentos recentes superiores a R\$1 bilhão nos terminais de graneis sólidos e líquidos.
7. Para o Porto de Salvador, deve ser planejado o terminal, com pátio especializado incluindo tomadas *reefers*, que permita a conexão porto-ferrovia.



ASSOCIAÇÃO DE USUÁRIOS DOS PORTOS DA BAHIA

*First Shippers Association of Brazil*

8. O planejamento deve contemplar a acessibilidade ferroviária, além dos dois portos públicos, aos demais terminais da Baía de Todos os Santos, como TUP Cotegipe, TUP Dow, TUP Enseada, TUP Temadre, TUP TMG e TUP Terminal Miguel de Oliveira, que no total representam 42 milhões de toneladas, atualmente sem acessos ferroviários.
9. Os recursos oriundos de indenizações e multas devem ser aplicados em cada estado cujos trecho originou problemas.
10. A aplicação desses recursos deve ser empenhada em obras de recapacitação e modernização da via permanente na quilometragem possível e com a escolha do(s) trecho(s), pela maior demanda em tonelada.
11. A União deve buscar a parceria de estados e municípios para facilitar o equacionamento de recursos destinados à recapacitação e modernização da via permanente, com o atendimento de contornos urbanos, estações, obras de arte etc.

A USUPORT está à disposição para o necessário diálogo, objetivando as melhores soluções logísticas para a Bahia e o Brasil.

Salvador, 29 de outubro de 2024.

## ANEXO I

### INDICATIVOS DE DEMANDA DE CARGAS PARA O CORREDOR MINAS-BAHIA

Este estudo reúne dados consultados em diversas fontes para embasar os argumentos levantados na contribuição a essa Audiência Pública. Portanto, não se trata de um estudo de mercado.

**1. A Bahia:** Estado brasileiro com a 4º maior população, o 4º maior território e o 7º PIB (IBGE, 2021), além de fazer fronteira com 7 outros estados. Diante de um enorme potencial de crescimento, a Bahia no atual cenário, necessita de uma logística eficiente e moderna. A recapacitação da FCA, ligando: **Baía de Todos os Santos** - Belo Horizonte; BTS - Petrolina; BTS - Sergipe, conjuntamente com a interseção da FICO/FIOL, alavancaria a Economia Baiana, diminuindo os custos operacionais e trazendo mais eficiência para o setor logístico.

**2. Mineração:** Entre 2017 e 2022, 244 municípios baianos registraram atividades de produção mineral, tornando o estado líder de produção de 19 tipos de minério, de acordo com levantamento da Companhia Baiana de Pesquisas Minerais. No comparativo regional, o estado é o maior produtor mineral do Nordeste e consequentemente tem o maior PIB do setor. Portanto, o potencial mineral da Bahia é incontestável, igualmente a necessidade de uma logística eficiente e capaz de escoar toda essa produção.

Os principais empreendimentos beneficiados com a recapacitação da linha férrea FCA são: Sento Sé (cerca de 1 milhão ton.); Andorinha (cerca de 500mil ton.); Brumado (cerca de 2 milhões ton.); Jaguarari (cerca de 200mil ton.); além de

“projetos adormecidos” por falta de investimento em infraestrutura logística, a exemplo da Província Mineral de Paramirim.

**3. Agricultura:** Com o maior PIB Agrícola do Nordeste e o 7º maior do Brasil, a Bahia é líder de produção em vários produtos, ao exemplo de cacau, maracujá, manga, guaraná e melancia. Em números agrícolas o estado registra números acima da média nacional. Foram 25 milhões de toneladas produzidas no estado em 2023. 10 milhões do total se refere-se à produção de Soja + Milho, produto altamente aderente ao transporte ferroviário, sendo a maior parte dela direcionada à exportação.

Na produção de frutas, se destaca a região do Vale do São Francisco (Mesoregião de Juazeiro e Petrolina) onde são produzidos cerca de 4,5 milhões de toneladas de frutas, e que será afetada positivamente com a recapacitação da via permanente. Por variados motivos, somente 500mil ton. do total produzido é direcionado à exportação. No entanto, 3 milhões ton. são distribuídos pelo sul e sudeste do país, o que traz a necessidade de uma logística eficiente e, sobretudo, economicamente favorável, uma vez que são produtos negociados no mercado interno.

**4. Indústria:** Sendo a principal rota ferroviária entre o Nordeste e o Sudeste, o Corredor Minas-Bahia se destaca com um potencial de movimentação de cerca de 5 milhões de toneladas de carga geral entre as regiões, grande parte do Polo Industrial de Camaçari e da Região Metropolitana de Salvador, de acordo com estudos realizados pela Fundação Dom Cabral.

Mais que o sentido da Linha Sul do Corredor, em direção ao sudeste, a indústria também apresenta potencial de alimentação da Linha Centro, sentido Petrolina, com bens de consumo duráveis, linha branca, entre outros produtos que são comercializados entre as duas regiões.

No setor petroquímico, o potencial de movimentação da carga da FCA vem da Refinaria de Mataripe, 2º maior do Brasil, é responsável por 42% do abastecimento do Nordeste e 82% da Bahia, além do norte de Minas. Esses números devem crescer já que a Acelen, administradora da refinaria, estuda e projeta um aumento na sua produção.

A base de tanques ferroviários para combustíveis, em Juazeiro, e a produção de etanol no oeste baiano, são exemplos de “projetos adormecidos” que aguardam um ambiente mais propício para início das operações. A linha férrea é uma peça essencial para essa virada de chave.

**5. Portos:** A Baía de Todos os Santos movimentou 40 milhões de toneladas em 2023, sendo 88% de graneis, principalmente combustíveis, grãos e fertilizantes. A importância da ligação ferroviária do Porto de Aratu se dá principalmente pelos números de produção de grãos voltados para a exportação (10 milhões tons 2023) e da importação de fertilizantes (2 milhões tons 2023).

Olhando para a carga geral, estudos do Tecon Salvador apontam que o terminal tem a capacidade de absorver 35mil contêineres a mais para o Porto de Salvador, caso houvesse uma conexão ferroviária.

**6. Ferrovia de Integração Nacional:** Diferente do cenário apresentado pela União nas audiências públicas presenciais, o afastamento de cargas do Corredor Minas-Bahia não se deu em razão da diminuição de demanda, que na verdade aumentou ao longo dos anos e possui potencial de crescimento ainda maior com o reestabelecimento da integração com outros estados que representam quase 60% do PIB nacional, e quase 70% do PIB da Indústria de Transformação.



ASSOCIAÇÃO DE USUÁRIOS DOS PORTOS DA BAHIA

*First Shippers Association of Brazil*

Segundo estudo de demanda feito pela Fundação Dom Cabral a importância da integração entre o corredor Minas/Bahia com o os outros estados, se exemplificam nos números de mostrados pelo estudo, que mostra uma movimentação de 122mi de TU sentido Leste/Oeste; 132mi de TU no sentido contrário Oeste/Leste; Já na ligação Sudeste/Nordeste, temos uma projeção de 108mi de TU sentido Sudeste/Nordeste e 147mi de TU no sentido contrário Nordeste/Sudeste.

#	UF	População	Área
1	BA	14.141.626	564.760.429
2	SE	2.210.004	21.938.188
3	AL	3.127.683	27.830.661
4	PE	9.058.931	98.067.877
5	PB	3.974.687	56.467.242
6	RN	3.302.729	52.809.599
7	CE	8.794.957	148.894.447
8	PI	3.271.199	251.755.481
9	MA	6.776.699	329.651.496
10	MG	20.539.989	586.513.983
11	ES	3.833.712	46.074.448
12	RJ	16.055.174	43.750.425



## ASSOCIAÇÃO DE USUÁRIOS DOS PORTOS DA BAHIA

First Shippers Association of Brazil

13	SP	44.411.238	248.219.485
14	GO	7.056.495	340.242.859
15	DF	2.817.381	5.760.784
<b>FCA+NE</b>		<b>149.372.504</b>	<b>2.822.737.404</b>
BRASIL		203.080.756	8.510.417.771
		<b>74%</b>	<b>33%</b>

BRASIL	FCA - (BA+SE)	NORDESTE
PIB: R\$ 9.012bi	PIB: R\$ 4.151bi	PIB: R\$ 1.243bi
AGRO: R\$ 280bi	AGRO: R\$ 48,8bi	AGRO: R\$ 48,3bi
MIN: R\$ 201,3bi	MIN: R\$ 152,3bi	MIN: R\$ 6,8bi
IND: R\$ 508,3bi	IND: R\$ 298,4bi	IND: R\$ 53,9bi

---

BRASIL	FCA - (BA+SE)	NORDESTE
PIB: R\$ 9.012bi	PIB: 46%	PIB: 13,8%
AGRO: R\$ 280bi	AGRO: 17,4%	AGRO: 17,3%
MIN: R\$ 201,3bi	MIN: 75,6%	MIN: 3,4%
IND: R\$ 508,3bi	IND: 58,7%	IND: 10,6%

## **ANEXO II**

### **ASPECTOS JURÍDICOS REFERENTES À RENOVAÇÃO DE CONTRATO DE CONCESSÃO DA FCA**

Antes de mais nada, não se pode perder de vista o momento histórico da prorrogação da maior concessão ferroviária do país, a Ferrovia Centro-Atlântico, o qual representa oportunidade única de ressignificar e redesenhar toda dinâmica da logística de carga dentro do território nacional, sobretudo porque o modal ferroviário, pelas suas características intrínsecas de locomoção, permite conexões diretas entre pontos que separam municípios, divisas de estados e regiões, além do exterior (conexões com portos), sem os percalços do sobrecarregado modal rodoviário.

A FCA, com seus 7.856,8 km de faixa vertical, é a ferrovia que mais abrange estados e regiões do país, desempenhando um papel fundamental de integração à logística nacional. Contudo, a minuta do aditivo nº 6 apresentada pela ANTT, a partir da exclusão do Corredor Minas-Bahia, acaba por romper essa importante integração regional entre estados do Sudeste e do Nordeste a partir da devolução do trecho Corinto-Campo Formoso, sem a garantia de aporte financeiro necessária a continuidade do serviço nos próximos 30 anos, quando do encerramento da concessão.

Aqui, faz-se oportuno pontuar que a União tem o dever, na condição de titular, de garantir a qualidade na prestação do serviço de transporte ferroviário ao longo de toda a concessão (uniformidade), promovendo, no contexto da FCA, equidade em toda a malha Centro-Leste, incluindo o Corredor Minas-Bahia, pouco importando qual seja o operador, o que, no atual cenário, significa dizer que os investimentos e sua materialização em obras de recapitação da via permanente devem acontecer



independentemente da malha e sua peculiar situação, esteja ela integrada a renovação ou sendo eventualmente outorgada a nova concessionária.

Fundamental aspecto do serviço de infraestrutura ferroviária no Brasil é o que preconiza o art. 5º, inciso I, da Lei nº 14.273/2021 (Lei das Ferrovias), o qual estabelece como uma das diretrizes da exploração econômica da estrutura ferroviária a:

*“I - promoção de desenvolvimento econômico e social por meio da **ampliação da logística e da mobilidade ferroviárias;**”*

O novo Marco Ferroviário, portanto, determina que a exploração econômica da infraestrutura ferroviária deve se dar sempre no sentido de conferir **“ampliação a logística”** (e não retração, corte de parte da malha), como fundamental à promoção do desenvolvimento econômico e social.

Não menos importante é a menção a Lei. 10.233/2021, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviários e terrestres, estabelecendo como um dos princípios gerais, em harmonia com o art. 4º, inciso V, da Lei das Ferrovias (Lei. 14.273/2021):

*Art. 11. O gerenciamento da infra-estrutura e a operação dos transportes aquaviário e terrestre serão regidos pelos seguintes princípios gerais:*

***I – preservar o interesse nacional e promover o desenvolvimento econômico e social;***

***II – assegurar a unidade nacional e a integração regional;***

Tem-se, assim, que a decisão sobre o futuro da Malha Centro-Leste e o desfecho da presente Audiência Pública deve, necessariamente, partir da premissa de que o serviço público de transporte ferroviário de cargas é parte integrante das políticas públicas de Estado voltadas para o **desenvolvimento econômico nacional**, e de vital importância, inclusive, à própria consecução do objetivo fundamental da República Federativa do Brasil na redução das desigualdades entre estados e regiões, conforme preceitua a Constituição Federal do Brasil de 1988 , em seu art. 3º, inciso III.

A União é responsável pelo planejamento nacional de *integração ferroviária*, elencado como um dos objetivos da exploração da estrutura ferroviária, da qual o **corredor Minas-Bahia** desempenha fundamental papel dada sua conexão regional, devendo, assim, **condicionar a renovação a uma solução adequada, e não maquiada, e que garanta a continuidade do serviço e sua recapacitação.**

É importante a avaliação dos números que demonstram a importância do Corredor Minas-Bahia para o país, conforme o Anexo I de dados econômicos. Os indicadores macroeconômicos dos estados e municípios abrangidos pelo corredor Minas Bahia ressaltam o enorme potencial econômico que pode e deve ser deslançado a partir de um adequado planejamento sob seus aspectos jurídico (do contrato), econômico (aporte de recursos públicos e privados), infraestrutura logística (modernização) e meio ambiente (desenvolvimento sustentável), cabalmente demonstrados no anexo de dados econômicos extraído de estudos publicados, inclusive, por instituições de respeitável e vasto conhecimento técnico, como os da Fundação Dom Cabral (anexo de dados).

Especial ponto crítico da possível ausência de operador para o corredor Minas-Bahia a partir de 2026 e da ausência de previsão concreta de investimentos ao

corredor é o isolamento do estado da Bahia e Sergipe do plano nacional de infraestrutura ferroviária, nessa janela que se abre a partir da renovação da FCA.

Embora a Lei 13.448/2017, em seu art. 25, preveja a possibilidade de haver “prorrogações ou relições da totalidade ou de parte dos empreendimentos contratados”, o cenário que se desenha na presente proposta revela-se extremamente preocupante, uma vez que, sob a óptica dos usuários que dependem do corredor, a atual insegurança logística é ainda mais agravada diante da não garantia de que a União detenha recursos, inclusive com mão de obra especializada, para, ao final do termo do contrato (31 de agosto de 2026), dar continuidade a prestação de serviço de forma adequada, na forma estabelecida pelo art. 6º, inciso I, e art. 7º, inciso, da Lei de Concessões nº 8.987/1995.

Tampouco se vislumbra uma perspectiva concreta de quando haverá um novo operador, após novo e complexo processo licitatório, sendo dever da União garantir, desde já, que haja **viabilidade econômica do** Corredor Minas-Bahia para o futuro operador, estando em condições de plena operacionalização.

Tais razões justificam a necessidade de adequar o presente aditivo, a partir da inclusão de cláusula que estabeleça como sendo dever da atual operadora garantir a continuidade da operação não mais até que o Poder Concedente assuma, mas somente quando um novo operador possa assumir a operação, na hipótese de devolução do trecho em operação (Corinto-Campo Formoso), exigência essa que está em conformidade com o contrato em vigência (parágrafo 9.1, inciso XIV do Contrato de Concessão de 1996).

Na apresentação da Audiência Pública em Brasília-DF, do dia 07/10/2024, a ANTT, no entanto, cogitou como solução ao corredor Minas-Bahia a continuidade da operação para os próximos 30 anos, contados do termo final do contrato a partir do



ASSOCIAÇÃO DE USUÁRIOS DOS PORTOS DA BAHIA

*First Shippers Association of Brazil*

término do atual contrato assinado em 28 de agosto de 1996, seja nos moldes atuais (1ª opção) ou em nova modalidade de contrato (2ª opção).

Embora a Usuport não se oponha a renovação de toda malha Centro-Leste, entendemos, por outro lado, que sob hipótese alguma deve se optar pela continuidade nos moldes da atual concessão, razão pela qual a primeira opção deve ser descartada de plano.

Nunca é demais lembrar que, em verdade, acaso a ANTT verdadeiramente aplicasse à análise do pedido de renovação antecipada o inteiro rigor da Lei, a continuidade da FCA sob gestão da atual operadora estaria toda comprometida, tendo em vista o requisito básico indispensável ao mérito da renovação, *in verbis*:

***Art. 6º - A prorrogação antecipada ocorrerá por meio da inclusão de investimentos não previstos no instrumento contratual vigente, observado o disposto no art. 3º desta Lei.***

***§ 2º - A prorrogação antecipada estará, ainda, condicionada ao atendimento das seguintes exigências por parte do contratado:***

***II - quanto à concessão ferroviária, a prestação de serviço adequado, entendendo-se como tal o cumprimento, no período antecedente de 5 (cinco) anos, contado da data da proposta de antecipação da prorrogação, das metas de produção e de segurança definidas no contrato, por 3 (três) anos, ou das metas de segurança definidas no contrato, por 4 anos.***

Ora, é de conhecimento público e notório que a FCA prestou serviço defeituoso e que não cumpre com as metas de segurança e produção. Tampouco se pode dizer que, ao longo desses 28 anos de concessão, o serviço foi prestado na forma do Lei



ASSOCIAÇÃO DE USUÁRIOS DOS PORTOS DA BAHIA

*First Shippers Association of Brazil*

8.987/95, Art. 6º § 1º, atendendo aos princípios inerentes ao serviço público, quais sejam: **regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.**

Não obstante a esse cenário, em havendo continuidade da prestação do serviço de transporte de carga, é imperativo a obediência ao quanto estabelece o art. 6, *caput*, da Lei 13.448//2017, sobre a condicionante de inclusão de novos investimentos para a prorrogação do contrato, sendo necessário, para tanto, a **elaboração de novo anexo de caderno de obrigações, ou inclusão naquele já existente**, com a exigência de novos investimentos para obras de engenharia que garantam a recapacitação de todo o corredor Minas-Bahia, melhor detalhada no corpo do texto principal.

Já na hipótese de haver devolução do trecho em operação entre Corinto-MG e Campo Formoso-BA (3ª ou 4ª opção), entendemos que, independentemente do modelo de contrato, se por concessão ou autorização, deve se optar pela solução que melhor garanta rápida assunção da operação e transferência dos bens da concessão e seus ativos.

O objeto da licitação para nova concessão ou autorização deve envolver todo o corredor, com a reintegração do trecho em devolução entre Alagoinhas-BA e Propiá-SE, sendo estipulado que o valor da outorga, calculada sobre toda extensão, bem como as indenizações, devem se destinar em menos 50% para o próprio objeto da concessão, na forma assim prescrita pelo art. 66, senão vejamos:

*Art. 66. Ressalvado o disposto em legislação específica, valores não tributários, multas, outorgas e indenizações que a União auferir junto a operadoras ferroviárias devem ser reinvestidos em infraestrutura logística ou de mobilidade de titularidade pública. (Promulgação partes vetadas)*

**§ 1º Pelo menos metade dos recursos provenientes das outorgas e indenizações referidas no caput deste artigo deverão ser aplicados em projetos de Estados ou do Distrito Federal, de forma proporcional à extensão da malha ferroviária que os originou, incluídos nesse cômputo os trechos devolvidos na forma do art. 15 desta Lei.**

É indispensável que o Poder Concedente, na condição de titular do serviço, garanta a viabilidade econômica do corredor mediante a exigibilidade das indenizações e multas em desfavor da atual operadora, conforme prescrito em lei e no contrato.

As **indenizações pelos trechos devolvidos**, objeto da relicitação ou chamamento público, devem ser alocadas para composição do montante necessário a modernização da via permanente, na forma detalhada no texto principal, fazendo-se constar no acordo entre União e atual Concessionária a **vedação** sua reversão em investimentos para expansão da capacitação ou ampliação da malha remanescente (parcela remanescente da malha Centro-Leste, a Centro-Sudeste e a Minas-Rio) ou em outra malha (Oeste-Leste/Fiol, Nova Transnordestiva e Ferrovia Norte-Sul), assim prevista – *ressalvada a obrigação prevista em contrato* – teor do art. 15º, 2º, inciso II, da Lei 14.273/2021.

Os investimentos mínimos aplicados pela nova operadora e estabelecidos em novo contrato, também devem adequar-se a garantia da prestação do serviço para os próximos 30 anos, a contar da sua assinatura, inclusive com inclusão de novas tecnologias e serviços, conforme vaticina no art. 3º, *caput*, da Lei 13.445/2017.

Nesse cenário de não renovação com a integração do corredor minas-Bahia, cumpre ressaltar, mais uma vez, que o acordo entre a União e a Concessionária deve estabelecer a obrigação de manter o serviço no trecho operável (Corinto-Campo à Formoso) até a assunção de **novo operador**, fazendo-se a mudança nas



ASSOCIAÇÃO DE USUÁRIOS DOS PORTOS DA BAHIA

*First Shippers Association of Brazil*

cláusulas 2.3.1 e 2.3.3 presentes à minuta, bem como condicionar, concomitantemente, que a atual operadora, às suas próprias expensas e sem compensações, entregue nas condições em que foram recebidas, no exato termo da cláusula 9.1, inciso XIV do contrato de 1986.

A péssima conservação do corredor e o evidente estado de abandono dos trechos, gerando ineficiência na prestação do serviço e risco aumentado de acidentes, principal razão da perda do interesse e opção pelo modal rodoviário, ressalvado os casos de usuários que não têm alternativa logística para a destinação adequada das cargas, não são reflexos apenas do descaso da Concessionária, mas também da omissão do agente regulador que, por lei, tem a responsabilidade de fiscalizar o cumprimento dos contratos, conforme previsto no art. 24, inciso VIII, da Lei 10.233/2001, que assim reza:

## **Seção II**

### ***Das Atribuições da Agência Nacional de Transportes Terrestres***

*Art. 24. Cabe à ANTT, em sua esfera de atuação, como atribuições gerais:*

*VIII – fiscalizar a prestação dos serviços e a manutenção dos bens arrendados, cumprindo e fazendo cumprir as cláusulas e condições avençadas nas outorgas e aplicando penalidades pelo seu descumprimento;*

A garantia da viabilidade econômica do corredor tem como imperativo mínimo a exigência de sua entrega nos modos em que recebeu, conforme disposto em contrato (cláusula 9.1, inciso XIV, do Contrato de Concessão de 1996), e a ANTT,



ASSOCIAÇÃO DE USUÁRIOS DOS PORTOS DA BAHIA

*First Shippers Association of Brazil*

representando os interesses da União e assegurando o interesse público, deve tomar as medidas constantes no texto principal e anexos desta contribuição.

Conclui-se, por fim, que esta é a grande oportunidade que a ANTT tem de redenção, considerando as deficiências na fiscalização do contrato de concessão ao longo dos últimos 28 anos, em dar à sociedade baiana e aos setores produtivos do estado a solução adequada para o corredor Minas-Bahia, garantindo sua viabilidade econômica para os próximos 30 anos a contar do encerramento do contrato em vigor.