

## **Audiência Pública nº 1/2025**

**Órgão:** Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

**Objeto:** colher sugestões e contribuições às minutas de Edital e de Contrato e aprimoramento dos estudos, que visa a concessão para exploração dos Edital eletrônico nº 1/2025 empreendimentos ferroviários, Ferrovia Integração Centro Oeste (FICO) e Ferrovia Integração Leste Oeste (FIOL).

## **Plano Nacional de Desenvolvimento**

A infraestrutura ferroviária de um país, para seu adequado funcionamento logístico, deve seguir uma modelagem bem estruturada, com vistas a garantir a **unidade nacional**, a partir de um sistema que estabeleça pontos de conexões entre as diferentes regiões.

É nesse sentido que dispõe a Lei. 10.233/2021, no que toca 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) o que se segue:

*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;***

Temos acompanhado as discussões sobre ferrovias e cumprimos os representantes do Ministério dos Transportes e da ANTT pela evolução das discussões.

A própria concepção do eixo FICO-FIOL é uma prova desta evolução. Entretanto, esta discussão ficaria mais rica e objetiva se tivéssemos um **plano nacional ferroviário**, de modo abrangente e que fossem concedidas as ferrovias à medida do seu carregamento.

Se no passado fomos capazes de elaborar o sistema nacional de aviação, por que não podemos refazê-lo com a realidade atual, junto com nova política ferroviária?

A execução separada de cada projeto ferroviário tende, inevitavelmente, a se tornar verdadeira colcha de retalhos, sem a devida integração e eficiência esperada, em negligência a ideia de unidade nacional.

Entendemos, também, como ponto fundamental que a Agência melhor oportunize aos usuários de carga uma participação mais ativa, ouvindo-os e prestando plena transparência, sem limites de Audiências Públicas, de modo que o grau de acerto seja maior, afinal, são os usuários os grandes protagonistas deste processo, pagando as tarifas.

Necessário se faz mudar o viés de “atração de investimentos” para verdadeira “atração de cargas”, o que altera a lógica de governança, garantido maior presença dos usuários e total atenção ao atendimento de suas necessidades.

## **Ligação Fico-Fiol**

A proposta como está, consolida o subdesenvolvimento da região nordeste, e pior, irá drenar as principais cargas de grãos e minérios da Bahia para portos de outros estados. Isto não é correto.

É imperativo que se estabeleça uma ligação do eixo Fico-Fiol a todos os portos da Bahia.

Lamentamos que a instalação portuária de exportação de minério, no chamado “Porto Sul”, esteja atrasada. Todavia, o eixo Fico-Fiol deve ser conectado à realidade existente, qual seja, todo conjunto de portos e terminais da Bahia, muito mais robusto e importante, sobretudo porque detém de uma grande refinaria de petróleo, além de um conjunto de empresas de fertilizantes, o Pólo Industrial de Camaçari etc.

Não poderíamos, contudo, deixar de manifestar nossa preocupação com o Porto Sul que, caso não cumpra com o cronograma inicial, há o risco do corredor Fico-Fiol drenar os recursos dos produtores da Bahia para outros estados, situação essa totalmente indesejada e que compele à ANTT acompanhar, fiscalizar, autuar e cobrar pela conclusão das obras em tempo hábil.

## **Caderno de Engenharia**

### **Aumento da Velocidade média**

Constitui-se como um dos preceitos fundamentais do serviço público de infraestrutura e transporte, pela especial razão de sua longevidade, o dever de garantir que os usuários gozem de um

serviço **atualizado e moderno**, a partir do emprego de investimentos voltados para incorporar as melhores técnicas de engenharia alinhadas aos avanços tecnológicos alcançados, aprimorando a eficiência logística, exigência essa comum a todas as concessões.

É imprescindível que a ANTT, em cumprimento ao seu papel de elaborar, acompanhar e fiscalizar os contratos de concessão pública de transporte ferroviário, faça cumprir tal exigência, sobretudo porque a atualização dos serviços é um dos componentes essenciais daquilo que se entende por “serviço adequado”, nos termos do art. 6º, parágrafo 2º:

*Art. 6º Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato.*

*§ 1º Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, **atualidade**, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.*

*§ 2º **A atualidade compreende a modernidade das técnicas, do equipamento e das instalações e a sua conservação, bem como a melhoria e expansão do serviço.***

Nesse sentido, entendemos que a proposta de estabelecer a velocidade média de 60 km mostra-se totalmente antiquada dada as capacidades atuais.

A velocidade máxima deve ser fixada em 100KM/H, com raio de curva mínimo de 700m, considerando o grau de segurança para velocidade de 120 km/h, respeitando os padrões internacionais.

## **Contrato**

### DIREITOS DOS USUÁRIOS

Inserir ao contrato (“direitos e obrigações dos usuários”) o seguinte texto sugestivo:

- Indicar membros representante a comporem a Comissão Tripartite, que funcionará em conformidade com as disposições constantes na Portaria Nº90/2022, sem prejuízos a participação ampla dos usuários durante a revisão quinquenal.

A constituição de uma Comissão Tripartite é necessária para toda concessão, por inteligência do art. 2º, assim previsto na aludida Portaria:

*Art. 2º Para cada contrato de concessão deverá ser constituída uma comissão tripartite da rodovia concedida, com atribuição consultiva e fiscalizatória, para acompanhamento da execução do contrato de concessão.*

## **Transparência e fiscalização:**

O contrato possui alto grau de higidez, controle e fiscalização no cumprimento das obrigações nele previstas.

Contudo, entendemos que falta inserir como cláusula o dever de prestar informações pertinentes aos indicadores de desempenho, com vistas a melhor embasar os pareceres sobre o cumprimento na oferta do serviço adequado, atendendo aos critérios de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

Nesse sentido, para melhor alinhar o contrato às disposições normativas da ANTT, importante que se estabeleça no modelo contratual proposto o dever da subconcessionária não só prestar informações periódicas, nos prazos definidos pela ANTT, mas também informações anuais de manutenção da infraestrutura, no prazo máximo de 60 (sessenta dias) após o término do ano concessão, nos termos assim previstos no art. 30, inciso I, da Resolução Normativa nº 6.053/2024, que embora diga respeito ao sistema rodoviário, deve aqui ser considerada por analogia.

O monitoramento e fiscalização na gestão da subconcessão será essencial para se evitar o descaso com a infraestrutura dos trechos ferroviários que se tornou uma triste realidade de outras concessões, como o caso da FCA.

**Mercado:**

Impacto Econômico da Conexão FICO-FIOL com a FCA e o Polo Logístico de Feira de Santana

A concessão do corredor ferroviário FICO-FIOL, conectando Mato Grosso à Bahia e passando por Goiás, representa uma oportunidade estratégica para impulsionar diversos segmentos econômicos. Esse

impacto será ainda mais significativo caso a ferrovia seja integrada ao corredor da FCA (Ferrovia Centro-Atlântica), permitindo o escoamento eficiente de cargas para o polo logístico de Feira de Santana e para os portos da Baía de Todos os Santos.

### **Segmentos Econômicos Beneficiados:**

Grãos do Oeste Baiano e Mato-Grossense:

A conexão ferroviária reduzirá custos logísticos para os produtores de soja, milho e outros grãos, aumentando a competitividade do agronegócio brasileiro nos mercados internos e externos.

Fertilizantes:

O fluxo de fertilizantes para o interior do país será otimizado, beneficiando diretamente a agricultura na região Centro-Oeste e no Oeste da Bahia.

Carga Geral e Produtos Industriais:

A indústria baiana e da Região Metropolitana de Salvador terá um canal ferroviário mais eficiente para a distribuição interna de bens manufaturados, promovendo maior competitividade para diversos setores.

Combustíveis:

A integração da malha ferroviária permitirá uma logística mais segura e eficiente para o transporte de combustíveis, reduzindo custos operacionais e aumentando a oferta para diversas regiões.

Frutas e Produtos Perecíveis:

A ferrovia criará uma alternativa competitiva para o transporte de frutas produzidas na Bahia e em estados vizinhos, facilitando o acesso aos mercados consumidores e incentivando a exportação via portos da Baía de Todos os Santos.

### Conclusão

A integração entre os corredores FICO-FIOL e FCA impulsionará a economia regional, ampliando a competitividade das cadeias produtivas e tornando Feira de Santana um hub logístico de referência no Nordeste. Além disso, essa infraestrutura fortalecerá a conectividade nacional, promovendo o desenvolvimento sustentável e equilibrado das regiões atendidas.