



Audiência Pública

Concessões ferroviárias e a ampliação da participação do modal ferroviário na matriz de transportes brasileira.

Comissão de Serviços de Infraestrutura do  
Senado Federal

10 de outubro de 2024

# — Associadas da ABIOVE





# Fundação e missão

---

A Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais - ABIOVE foi fundada em junho de 1981 e tem entre suas atribuições:

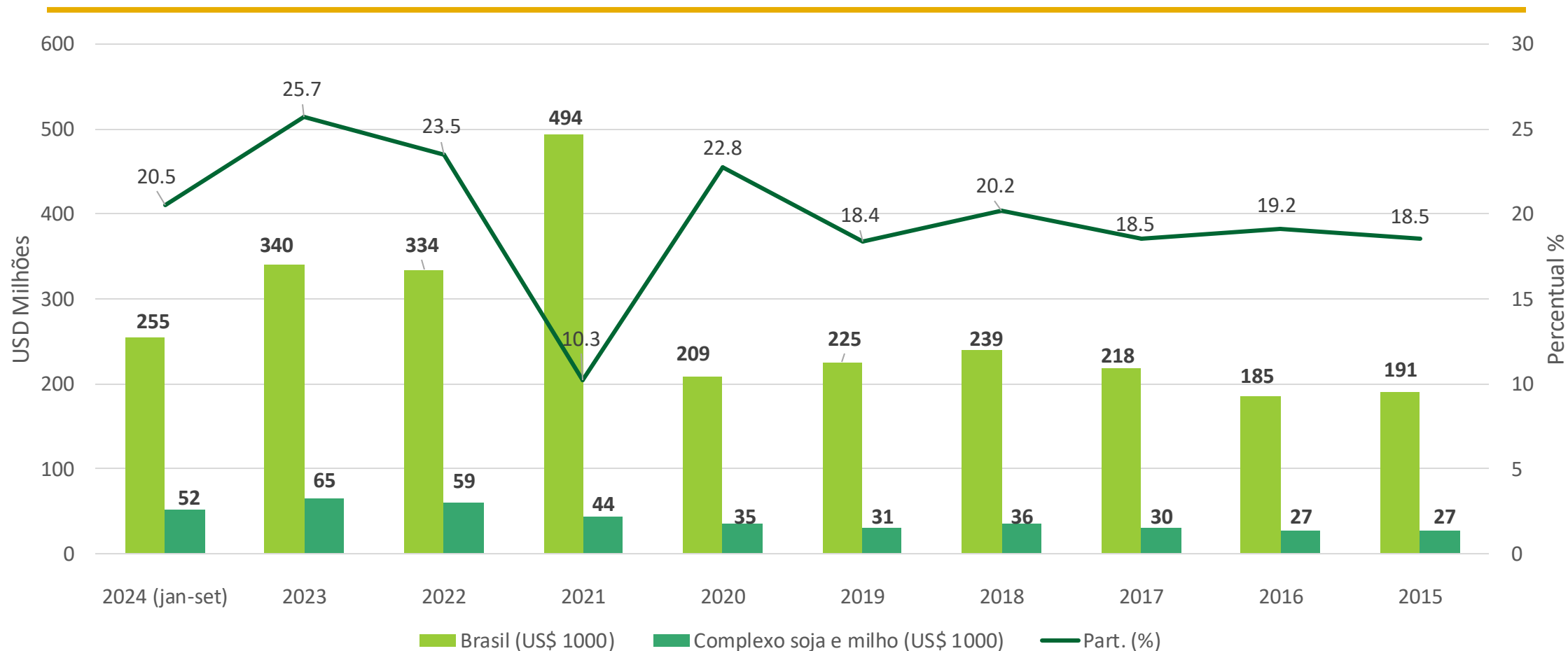
- Representar as indústrias de óleos vegetais e dar suporte aos seus associados;
- Cooperar com o governo brasileiro na execução das políticas que regem o setor;
- Promover programas de promoção da competitividade e da sustentabilidade da cadeia produtiva;
- Gerar estatísticas; e
- Preparar estudos setoriais.

A ABIOVE reúne 20 empresas associadas com características diversas relacionadas à origem do capital, escala e escopo.

O quadro de empresas responde por parte importante do volume comercializado de soja no Brasil e da produção de biodiesel.

Trabalham também com outros grãos vegetais e óleos, tais como girassol, canola, algodão, milho, palma etc., na comercialização interna e na exportação de milho, trigo e outros grãos vegetais e são ainda atores relevantes nos segmentos de energia, etanol e açúcar, fertilizantes e nutrição animal.

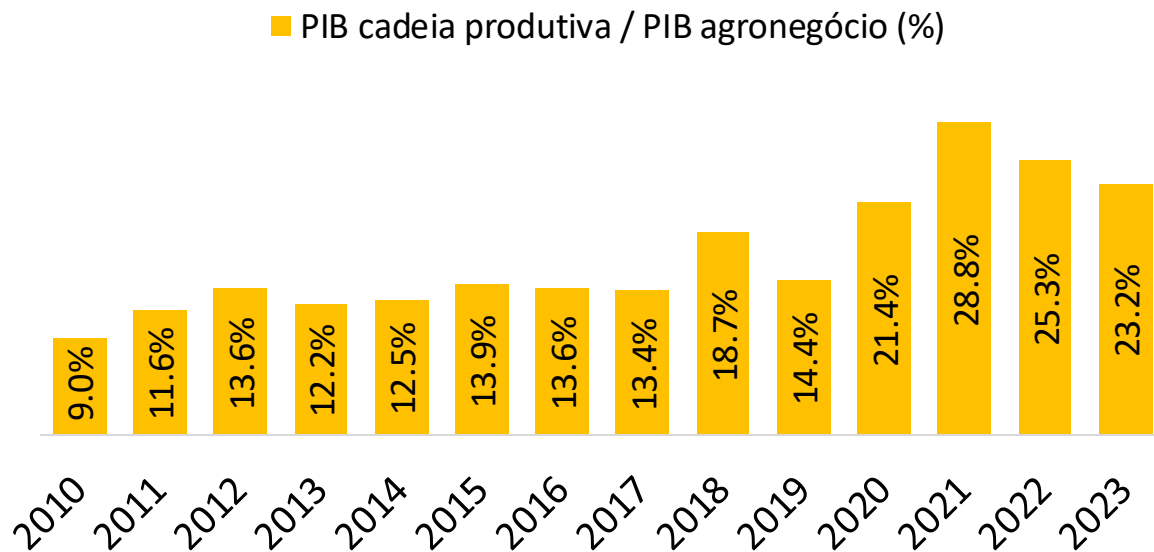
# Participação do complexo soja + milho nas exportações brasileira



Fonte: Comexstat.

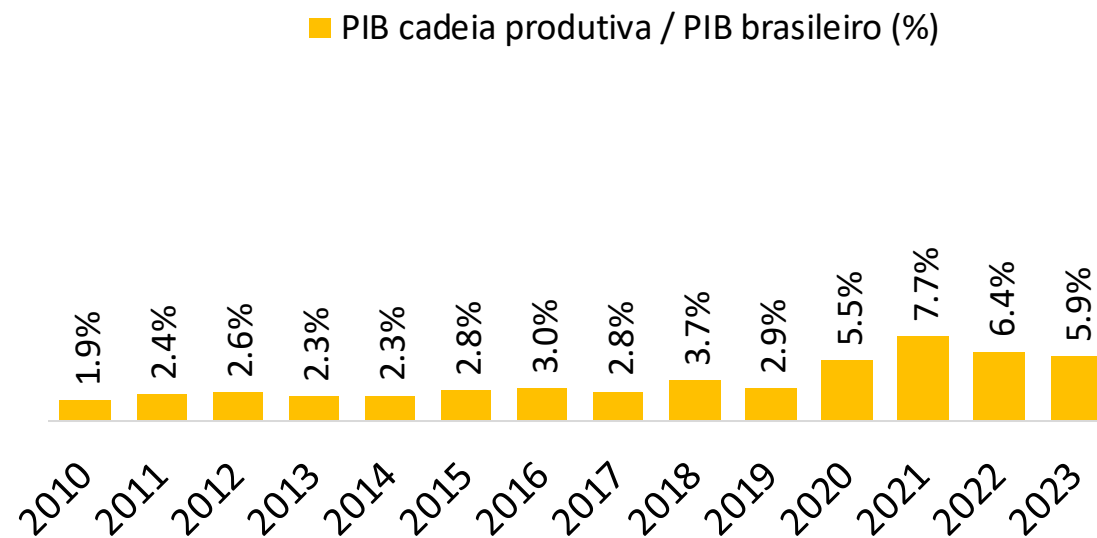
# Participação no PIB

Em 2023, o PIB total da cadeia da soja e do biodiesel alcançou expressivos **R\$ 636 bilhões**. De 2010 a 2023 a cadeia produtiva expandiu a participação de 9% para 23% do PIB do agronegócio e de 2% para **6% do PIB** brasileiro.



Evolução da participação do PIB da cadeia produtiva no PIB do Agronegócio brasileiro

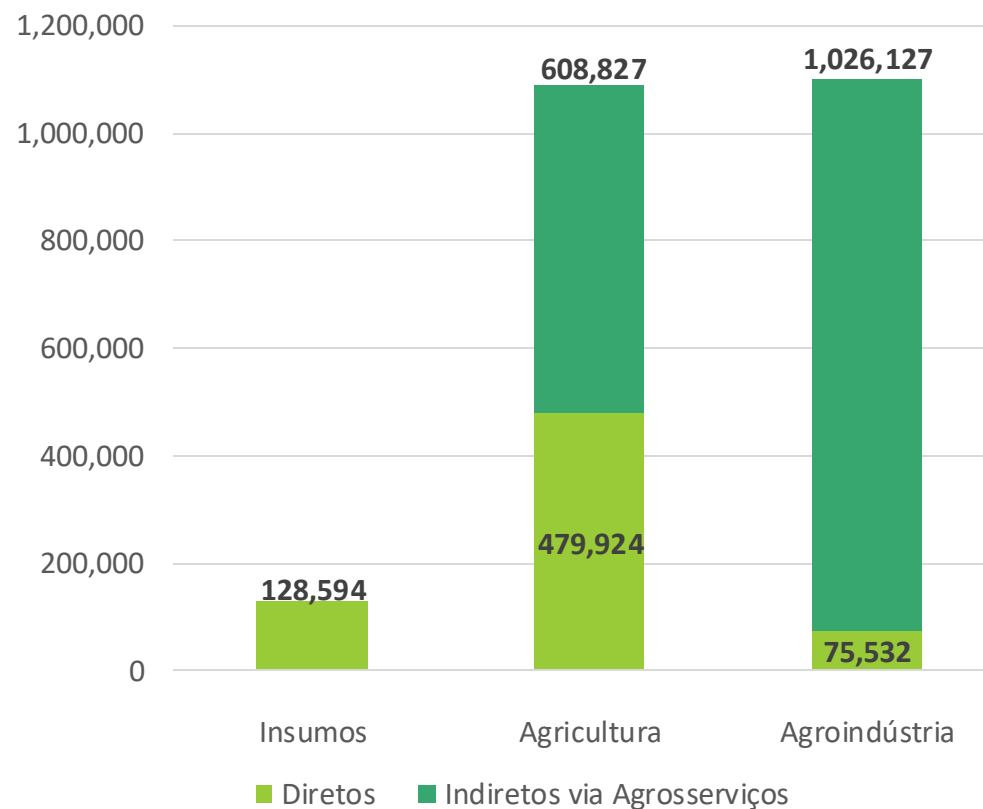
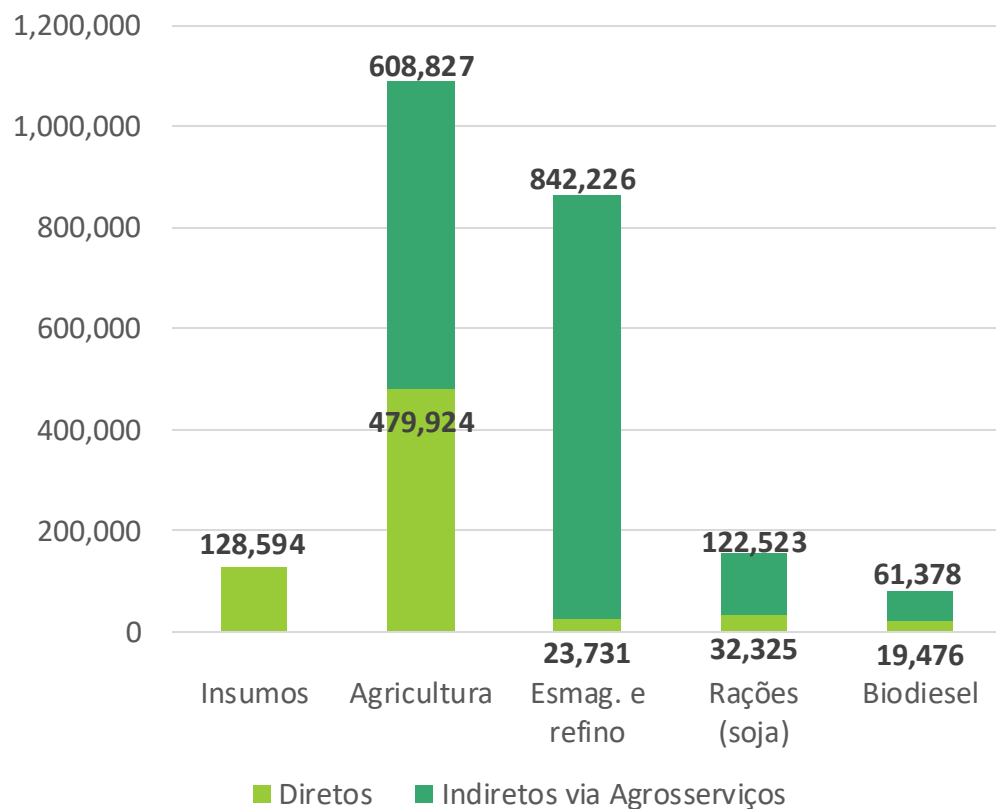
Fonte: CEPEA e ABIOVE.



Evolução da participação do PIB da cadeia produtiva no PIB total brasileiro

Fonte: CEPEA e ABIOVE.

# Empregos por segmento em 2023



# Introdução

---

## Monopólio natural e papel do órgão regulador

- Há um monopólio natural na exploração de ferrovias;
- No Brasil, cabe à ANTT o papel de regulação e fiscalização das ferrovias (Lei 10.233/2001);
- Compete à União “regular, controlar, fiscalizar e penalizar as operadoras ferroviárias quanto a questões técnicas, operacionais, ambientais, econômicas, concorrenciais e de segurança” (Lei 14.273/2021).

# Desafios sobre a concentração nas ferrovias

---

## Percepção dos usuários

- A ABIOVE, como representante de grandes usuários de ferrovias para o transporte de cargas, recebe frequentemente relatos de recusa, pelas concessionárias de ferrovias, de atendimento a pedidos de transporte de carga sob a alegação de falta de capacidade de transporte;
- Tais relatos são levados pela Associação ao conhecimento da ANTT que, não observando seu papel regulatório e fiscalizatório, limita-se a responder que somente pode fazer as devidas verificações se o usuário específico se expuser, mesmo que isto reflita em deterioração no relacionamento desse usuário com a concessionária;
- A nosso ver, trata-se de uma falha na regulação e fiscalização pela Agência, que legalmente deveria proteger o usuário por um mecanismo confiável de denúncia anônima, seja de forma direta ou por meio de entidades representativas.



# Desafios sobre a concentração nas ferrovias

---

## Comissões tripartites de ferrovias

- As comissões tripartites, previstas no art. 30 da Lei 8.987/1995, foram somente regulamentadas pela ANTT somente em 2021.
- As comissões até o momento não produziram resultados práticos, apesar de a ABIOVE representar os usuários em 5 (cinco) concessões ferroviárias e ter insistido na necessidade de transparência de informações e indicadores com dados agregados que permitam aos integrantes das comissões avaliarem a evolução do serviço ferroviário no País.
- O papel dessas comissões, bem como os indicadores mínimos necessários, tem sido reiteradamente questionado pela ABIOVE desde 11/9/2023 por meio de ofícios e atas de reuniões, também sem sucesso.

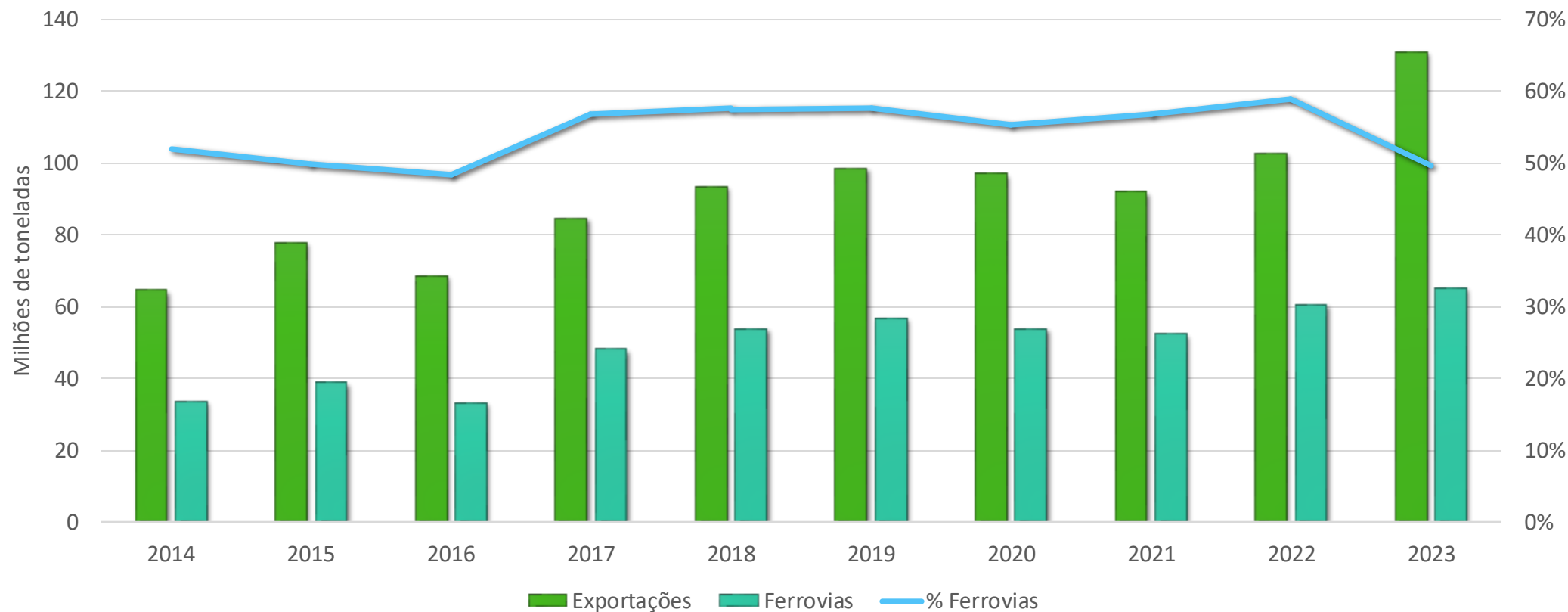
# Desafios sobre a concentração nas ferrovias

---

## Comissões tripartites de ferrovias (cont.)

- Infelizmente, como repostas aos questionamentos postos às comissões no âmbito da ANTT, as concessionárias têm se apoiado nos contratos de concessão para não fornecer as informações por nós solicitadas para o controle social, o que tem sido ilegitimamente empregado como suporte para a inação da ANTT, tornando o quadro de difícil acompanhamento pelos usuários.
- Por exemplo, citamos a ausência de indicadores sobre perdas de mercadorias ao longo do transporte, tempo de percurso ou mesmo taxa de saturação da via permanente. A ANTT não conhece tais informações para prestar contas aos usuários e justifica sua inação por não possuir mecanismos para sua coleta, o que nos parece resposta insuficiente.

# A participação das ferrovias não aumenta ao longo dos anos



**Fontes:** ANTT e ComexStat. **Elaboração:** ABIOVE. **Obs.:** exportações pelos portos de Santos, Paranaguá, São Francisco do Sul, Rio Grande e São Luís/Itaqui.

# Implementação do Centro Nacional de Supervisão Operacional (CNSO) e SAFF

---

- A implementação do CNSO é um projeto iniciado há cerca de 10 anos, e prevê em sua concepção abrigar um “espelho”, portanto sem risco à operação da ferrovia, dos centros de controle operacionais (CCOs) das concessionárias.
- Com essa funcionalidade, a ANTT poderá acompanhar em tempo real a movimentação das composições ferroviárias, formando uma base de dados de fonte primária que permitirá muito facilmente identificar problemas de não conformidade com a regulação.
- Não enxergamos motivos razoáveis para tamanha demora na implementação plena do CNSO.
- A ABIOVE também defende a abertura ao público interessado dos dados agregados disponíveis no Sistema de Acompanhamento e Fiscalização do Transporte Ferroviário – SAFF/ANTT.

# Conclusões

---

- A ABIOVE defende, como desafios de curto prazo relacionados à concentração em operações ferroviárias no Brasil:
  - transparência na informação, sobretudo aquelas que permitam avaliar a eficiência do serviço (perdas de mercadorias ao longo do transporte, tempo de percurso e taxa de saturação da via permanente, entre outras);
  - canal de denúncia confidencial para abrigar os relatos dos usuários, em especial, aqueles de negação de serviço por alegada falta de capacidade;
  - formas de aumentar, no curto prazo, o fluxo de transporte nas ferrovias sem a necessidade de investimentos vultosos, tal como obrigar a concessionária a permitir acesso de operadores independentes à via permanente quando fica evidenciada baixa taxa de saturação; e
  - fiscalização integrada online, com a implementação plena do Centro Nacional de Supervisão Operacional (CNSO).
- Os investimentos em material permanente ou rodante devem ser ajustados conforme o crescimento das projeções de carga. O gatilho de ampliação vinculado à saturação da malha muitas vezes falha, pois a empresa nega capacidade, o que não se reflete nos indicadores. É crucial modificar essa abordagem para alinhar o crescimento ferroviário ao aumento das projeções de safras agrícolas.



# OBRIGADO

