

AUDIÊNCIA PÚBLICA

Nº 14/2024

Anel Ferroviário do Sudeste EF-118

Local: Brasília/DF, Vitória/ES e Rio de Janeiro/RJ

Data: 27, 29 e 31/01/2025



Sumário

1. Objetivos
2. Contextualização
3. Estudos Técnicos
4. Modelo Regulatório – Edital e Contrato
5. Próximas etapas

1

OBJETIVOS

1. Objetivos

Objetivos da Audiência Pública nº 14/2024:

- ▲ Colher sugestões e contribuições às minutas de Edital e Contrato, com o intuito de subsidiar a **implantação da infraestrutura ferroviária** no trecho da EF-118, entre São João da Barra/RJ e Anchieta/ES, e a **prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas** associado à exploração da infraestrutura ferroviária da EF-118, no trecho compreendido entre o município de Santa Leopoldina/ES e Nova Iguaçu/RJ
- ▲ Aprimorar os trabalhos, com transparência e controle social

2

CONTEXTUALIZAÇÃO



2.1 CONTEXTO DO ANEL FERROVIÁRIO DO SUDESTE

- ▲ Cria uma ligação ferroviária que **conecta capitais, ferrovias e portos do Sudeste**, além de regiões agrícolas, mineradoras e polos industriais
- ▲ Amplia a **capacidade portuária das ferrovias existentes**, sendo ferramenta para solução de gargalos portuários
- ▲ Possui perfil de cargas fortemente orientado ao mercado interno, fortalecendo o seu **conceito logístico integrador**
- ▲ Potencializa **projetos estratégicos**, como:
 - Clusters Industriais (COMPERJ, Açu)
 - Logística para distribuição de combustíveis (conexão com refinarias PETROBRAS)
 - Remineralização do Oeste de Minas Gerais
 - Amplia a logística do agronegócio da região Centro-Oeste

2.2 VISÃO GERAL DO PROJETO

Estruturará uma Concessão Ferroviária para prestação de serviços de transporte na Região Sudeste

Com 475 Km, a ferrovia atravessará 23 municípios dos estados do Rio de Janeiro e Espírito Santo

Prevê a construção da ligação entre Nova Iguaçu (RJ) e Anchieta (ES)

Promoverá a conexão entre duas importantes ferrovias nacionais: ao norte com a Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM) e ao sul com a MRS.

A partir da EF-118 será possível acessar os estados de São Paulo e Minas Gerais, além de estados das demais regiões do país

Considerando o cenário de máxima captação de cargas, os estudos apontam potencial de operação de ≈40MM Ton no longo prazo



2.3 FASEAMENTO DO PROJETO – TRECHOS CENTRAL E SUL

TRECHO CENTRAL (extensão 170 km):

Compreendido entre o município de **São João da Barra/RJ** e o município de **Anchieta/ES**. Investimento obrigatório dentro da concessão, objeto desta Audiência Pública.

TRECHO SUL (extensão 325 km):

Compreendido entre os municípios de **São João da Barra/RJ** e **Nova Iguaçu/RJ**. Investimento contingente com implementação associada ao reequilíbrio econômico do contrato, conforme diretrizes constantes da modelagem jurídica proposta.

Ramal de Anchieta:

Compreendido entre o município de Anchieta/ES e o município de Santa Leopoldina/ES, com extensão prevista de 80 km.

Trecho ferroviário a ser inserido na EFVM. Será prevista reserva de capacidade de transporte no contrato de concessão da EFVM para atender o Direito de Passagem da EF-118.



3

ESTUDOS TÉCNICOS

3.1 ESTUDOS TÉCNICOS: DEMANDA

INÍCIO DAS OPERAÇÕES EM 2033

Os anos iniciais da concessão são destinados à obtenção das licenças necessárias e obras de implementação.

2033 é o primeiro ano para captura de volumes e receitas.

ABRANGENTE REGIÃO DE INFLUÊNCIA (RI)

Vocação integradora amplifica a sua importância econômica. equilibra o sistema portuário do sudeste



Região de influência: análise de RI para granéis sólidos vegetais

MODELO QUATRO ETAPAS

Modelo quatro etapas multimodal de transporte, seguindo melhores práticas preconizadas para o planejamento de transportes



3.1 ESTUDOS TÉCNICOS: DEMANDA

PRINCIPAIS DRIVERS DA DEMANDA:

MINÉRIO DE FERRO PARA HBI & HBI:

Polo Industrial na região do Porto do Açu - plantas de produção de “Hot Briquetted Iron” (HBI) - se assenta sob o modal ferroviário. Fluxos “inbound” de min. de ferro p/ as plantas e “outbound” de HBI com destino às siderúrgicas do Sudeste.

FERRO GUSA:

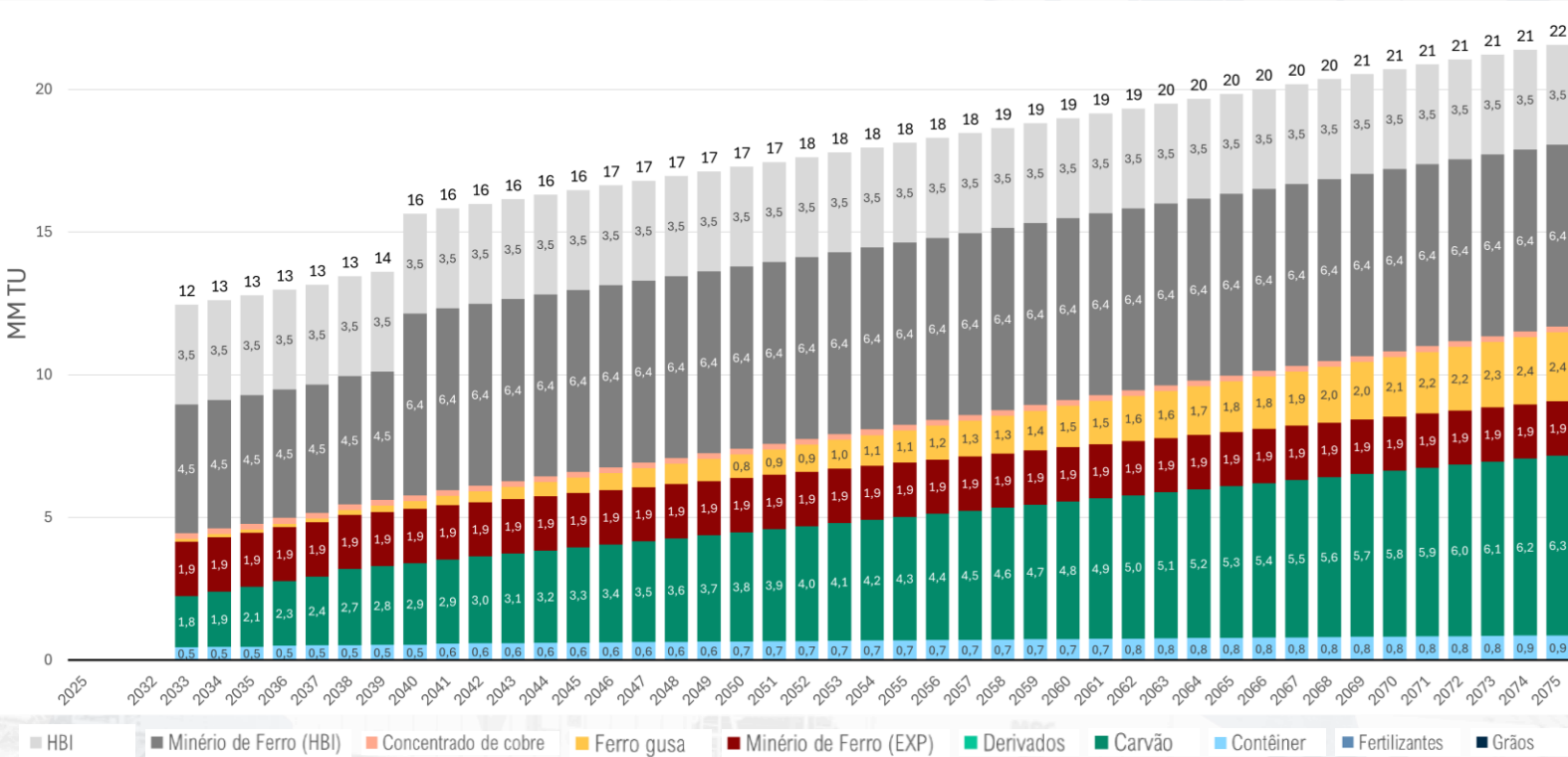
Principais terminais de exportação no Sudeste operam próximos de sua capacidade nominal. Novos terminais oferecem mais capacidade e menores custos aos exportadores.

MINÉRIO DE FERRO EXPORTAÇÃO:

A ferrovia oferta acesso ferroviário à terminais portuários de alta performance ampliando competitividade para volumes operados da Região de Influência.

CARVÃO/COQUE:

Volumes provenientes de importação para abastecimento do mercado interno, em especial plantas siderúrgicas e de produção de cimento em RJ, MG e GO.



3.2 ESTUDOS TÉCNICOS: ENGENHARIA



TRAÇADO DE 170 KM ENTRE RIO DE JANEIRO E ESPIRITO SANTO

O estado do Rio de Janeiro abriga 79,58 km (aprox. 47% da extensão total), enquanto o Espírito Santo abrigará 90,97 km (53% do total)



OBRAS DE ARTE ESPECIAIS

Entre Pontes, Viadutos e Pontilhões Ferroviários o projeto totaliza 117 obras de arte que somadas compreendem uma extensão total de 5.734m

Já Viadutos e Passagens Rodoviárias inferiores totalizam 53 obras (extensão total de 2.600m)



PÁTIOS DE CRUZAMENTO

O traçado prevê implementação de 5 pátios de cruzamento uniformemente distribuídos ao longo de sua extensão com distância média entre pátios de 25km



TRECHO GREENFIELD

Em termos construtivos, o projeto caracteriza-se como um *greenfield*

3.2 ESTUDOS TÉCNICOS: ENGENHARIA



1,00 m
bitola métrica



1,45%
rampa máxima
(compensadas)



30 cm
altura do lastro (sob os dormentes)



1,60 m
plataforma ferroviária
(viabiliza futura bit. mista)



404,48 m
raio mínimo
de curvatura



2.500 m
extensão dos pátios
de cruzamento
(+ 300m de desvio morto)

1:14 AMV
(1:10 para desvio morto)



60 km/h
Velocidade Máxima
Autorizada Carregado



TR UIC 60
tipo de trilho

5,50 m
gabarito mín. horizontal / larg. entrevias



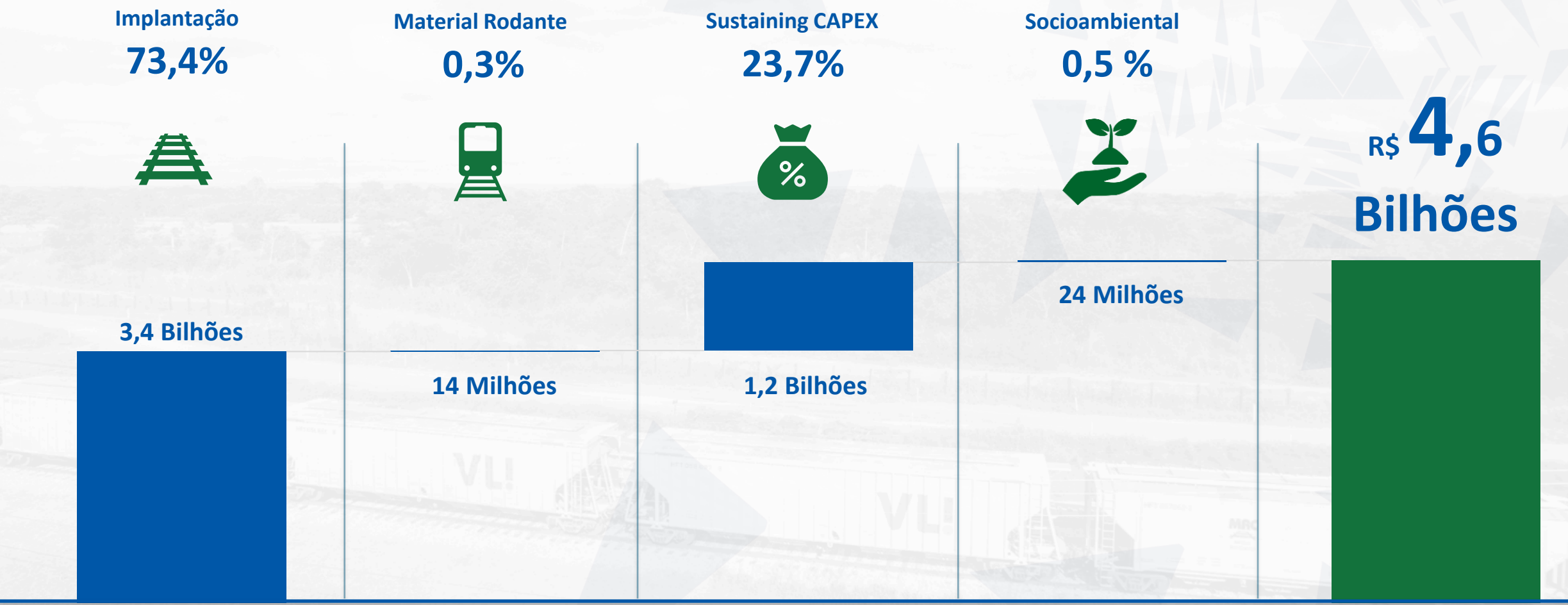
**Monobloco
de Concreto**
dormentação,
tx. de 1,666 unid/km



32,5 ton
ton. bruta por eixo

20m / 40m para cada
lado da via
fx. domínio na via / fx. domínio pátios

3.2 ESTUDOS TÉCNICOS: ENGENHARIA

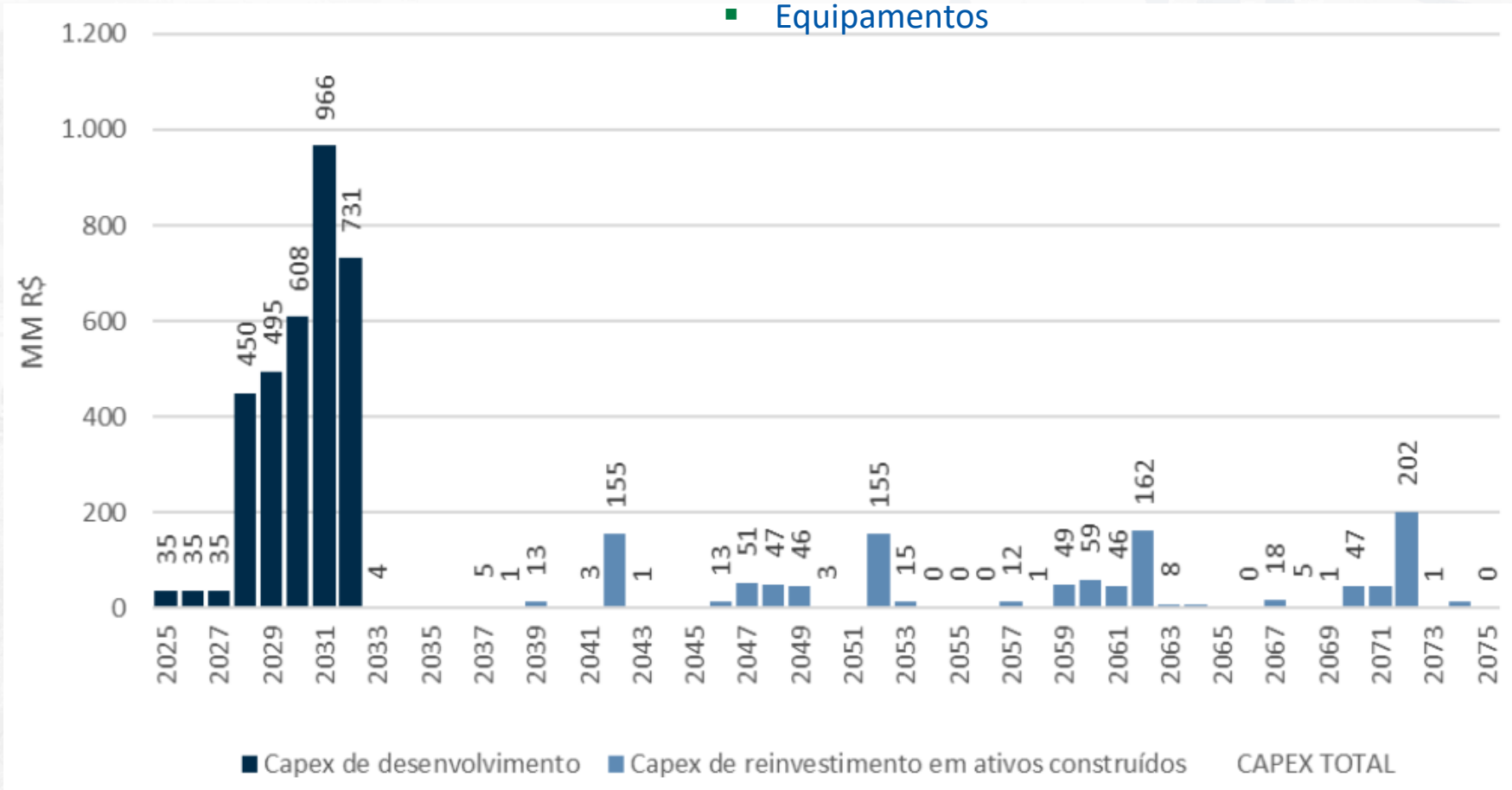


3.2 ESTUDOS TÉCNICOS: ENGENHARIA

CAPEX de Desenvolvimento
R\$ 3,4 Bi
Ciclo de 8 anos de desembolso
(Implantação)

Projeção do reinvestimento em ativos construídos terá início a partir do ano de 2037 (5º ano de operação da EF-118). Categorizam-se em 4 grupos:

- Trilhos
- Aparelhos de Mudança de Via - AMV
- Lastro e
- Equipamentos



3.3 ESTUDOS TÉCNICOS: OPERACIONAL



3.4 ESTUDOS TÉCNICOS: MODELAGEM ECONÔMICO-FINANCEIRA

50 ANOS

Prazo Total da Concessão

Julho/2024

Data Base do Estudo

14,47%

Custo de Capital (WACC)
(CR3)

56%

Margem EBITDA Média

R\$ 0

Outorga Inicial

R\$ 0

Outorga Fixa /
Outorga Variável

R\$ 3,28 Bi

Participação da União

3.5 PARTICIPAÇÃO DA UNIÃO

FERRAMENTA PARA MITIGAÇÃO DE RISCOS AO CONCESSIONÁRIO

Conforme diretriz governamental, o concessionário contará com auxílio financeiro do Poder Concedente para execução dos investimentos.

O valor de tal auxílio foi definido de modo a garantir a viabilidade econômica do projeto, resultando no valor de R\$3.278MM.

Para efeitos de modelagem, considerou-se que a transferência do auxílio se dará anualmente, proporcionalmente ao Capex de desenvolvimento realizado no ano, durante a fase pré-operacional.



4

MODELO REGULATÓRIO EDITAL E CONTRATO

4.1 MODELAGEM JURÍDICA

OBJETO

- ▲ Construção da infraestrutura ferroviária da EF-118, no trecho compreendido entre o município de Anchieta/ES e o Porto de Açu localizado no município de São João da Barra /RJ.
- ▲ Prestação do serviço público de transporte ferroviário de cargas associado à exploração da Infraestrutura da malha ferroviária da EF-118, no trecho compreendido entre o município de Anchieta/ES e Nova Iguaçu/RJ.
incluindo o trecho preexistente da EF-103, nos termos, prazos e condições estabelecidos neste Contrato e em seus Anexos, na Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, bem como na legislação e regulamentação aplicável.

INFRAESTRUTURA ESSENCIAL PARA VIABILIDADE

- ▲ Considera-se infraestrutura essencial para a viabilidade da Concessão o Trecho Norte, conectando os municípios de Santa Leopoldina/ES e Anchieta/ES, cuja implantação será obrigação atribuída à EFVM.

EXPLORAÇÃO DA INFRAESTRUTURA

- ▲ A prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas associado à exploração da infraestrutura da malha ferroviária tem caráter de exclusividade, bem como os serviços de abastecimento e licenciamento de veículos.

4.2 OBRIGAÇÕES

INVESTIMENTOS COM PRAZO DETERMINADO

- ▲ As intervenções relacionadas aos Investimentos com Prazo Determinado são de natureza obrigatória e devem estar plenamente operacionais, providas de todos seus elementos funcionais, dentro do prazo estipulado no Caderno de Obrigações.

TRECHO FERROVIÁRIO

- ▲ A Concessionária deverá implantar o Trecho Ferroviário da EF - 118, de Porto do Açu a Anchieta, no prazo de 8 anos contados da Data de Assunção do Contrato

SISTEMAS FERROVIÁRIO

- ▲ Solução integrada a ser implantada para toda a extensão da Ferrovia, Pátios e seus Ramais. Por exemplo, os Sistemas Ferroviários deverão compreender CCO, Sistema de Licenciamento e etc.

INSTALAÇÕES OPERACIONAIS FIXAS & FROTA DE SERVIÇO

- ▲ Implantação de Posto de Abastecimento, Oficinas, Prédios Administrativos e Locomotivas e Vagões (necessários à manutenção de via).

AQUISIÇÃO DE EQUIPAMENTOS DE VIA

- ▲ Aquisição de Socadoras, Reguladora de Lastro, Veículos, Caminhões, dentre outros equipamentos.

4.2 OBRIGAÇÕES

INVESTIMENTO ADICIONAL | TRECHO SUL

- ▲ A partir da Data de Assunção, a Concessionária ficará obrigada a dar início à construção apenas do Trecho Central.
- ▲ O Trecho Sul poderá ter sua construção atribuída ao futuro concessionário mediante diretriz de Política Pública como Investimento Adicional.
- ▲ As obrigações relacionadas à operação e manutenção do Trecho Sul só se iniciarão após o término dos trâmites regulamentados pelo Regulamento de Transição.

TRECHO FERROVIÁRIO SUL – PRERROGATIVA

- ▲ O Poder Concedente, mediante diretriz de política pública, poderá determinar a avaliação da viabilidade econômico-financeira da implementação do Trecho Sul, podendo incluir outras localidades na área de influência da Ferrovia.

4.2 OBRIGAÇÕES

PARÂMETROS TÉCNICOS

- ▲ As Especificações Técnicas Mínimas são válidas a partir da conclusão dos investimentos que viabilizam a entrada em operação da Ferrovia ou de Trecho dela e se referem aos Parâmetros Técnicos de:
 - Infraestrutura ferroviária,
 - Superestrutura ferroviária,
 - Passagens em Nível (PNs),
 - Passagens em Nível de Pedestres (PNPs) e
 - Inspeções Ferroviárias.

INDICADORES DE DESEMPENHO

- Índice de Acidentes Ferroviários Graves (IAFG);
- Índice de Velocidade Média de Percurso (IVMP);
- Trem Hora Parado (THP).

4.3 MINUTAS DO EDITAL

PARTICIPANTES E PROPONENTES

- ▲ Poderão participar deste Leilão, isoladamente ou em forma de Consórcio, pessoas jurídicas brasileiras, estrangeiras, entidades de previdência complementar e fundos de investimento.

COMISSÃO DE OUTORGA

- ▲ Leilão será processado e julgado pela Comissão de Outorga, cabendo-lhe conduzir os trabalhos necessários à realização do Leilão.

PROPONENTE VENCEDORA

- ▲ Será declarada vencedora a Proposta Econômica que apresentar o maior Lance, atrelado ao **menor valor do auxílio pré-determinado licitado**, procedendo-se inicialmente à classificação preliminar das Proponentes de acordo com as suas respectivas ofertas, em ordem decrescente.

5

PRÓXIMAS ETAPAS

5. PRÓXIMAS ETAPAS



OBRIGADO!



SUCON - SUPERINTENDENCIA DE CONCESSÃO DA INFRAESTRUTURA