



Nota Informativa RETROSPECTIVA-FEROVIÁRIA-2020

Sumário

Introdução	2
1. Ferrovia EF-151-SP/MG/GO/TO Ferrovia Norte-Sul	2
a. Informações do projeto	2
b. Situação atual do projeto	4
c. Modelagem da Concessão	5
d. Licenciamento ambiental	5
e. Qualidade da Prestação dos Serviços	6
2. Concessão da EF-354-Ferrovia de Integração Centro-Oeste	6
a. Informações do projeto	6
b. Situação atual do projeto	7
3. EF-277-Estrada de Ferro Paraná Oeste-Ferroeste	8
a. Informações do projeto	8
b. Situação atual do projeto	9
4. Ferrovia EF-170-MT/PA-Ferrogrão	9
a. Informações do projeto	9
b. Situação atual do projeto	11
5. Ferrovia EF-334/BA-Ferrovia de Integração Oeste-Leste-Fiol (trecho entre Ilhéus/BA e Caetité/BA)	12
a. Informações do projeto	13
b. Situação atual do projeto	14

Introdução

Essa retrospectiva tem por finalidade de abordar os principais empreendimentos ferroviários em discursão no Brasil, que estão sobre a tutela do Governo Federal, no qual as informações foram extraídas dos sites oficiais.

Inicialmente será abordado Ferrovia Norte-Sul, projetada para se tornar a espinha dorsal do transporte ferroviário no Brasil. No segundo momento será abordado a Ferrovia de Integração Centro-Oeste Litoral, ligando o Norte Fluminense e terminando em Boqueirão da Esperança/AC, na fronteira Brasil-Peru, com cerca de 4.400 km de extensão, conhecida como Ferrovia Transcontinental.

No terceiro plano será apresentado a Estrada de Ferro Paraná Oeste-Ferroeste. A ferrovia Ferroeste, empresa do Estado do Paraná, detém a concessão para construir e operar estrada de ferro. No quarto plano será abordado a EF-170-MT/PA-Ferrogrão, projeto que visa consolidar o novo corredor ferroviário de exportação do Brasil pelo Arco Norte. A ferrovia conta com uma extensão de 933 km, conectando a região produtora de grãos do Centro-Oeste ao Estado do Pará, desembocando no Porto de Miritituba, e em último plano será abordado a Ferrovia Integração Oeste-Leste-Fiol (trecho entre Ilhéus/BA e Caetité/BA), com extensão de 1.527 quilômetros ligando Ilhéus/BA à Figueirópolis/TO.

1. Ferrovia EF-151-SP/MG/GO/TO Ferrovia Norte-Sul¹

a. Informações do projeto

A EF-151, também conhecida como Ferrovia Norte-Sul, foi projetada para se tornar a espinha dorsal do transporte ferroviário no Brasil, integrando de

¹ Material extraído: Secretária de Parcerias de Investimentos: <https://www.ppi.gov.br/ferrovia-ef-151-sp-mg-go-to-ferrovia-norte-sul>

maneira estratégica o território nacional e contribuindo para a redução do custo logístico do transporte de carga no país. A proposição qualificada no PPI pressupõe a concessão de trecho com extensão de 1.537 km, ligando Estrela d'Oeste, em São Paulo, a Porto Nacional, no Estado de Tocantins.

- **O trecho Porto Nacional/TO – Estrela D'Oeste/SP divide-se em dois tramos**
- O primeiro é o tramo compreendido entre Porto Nacional/TO – Anápolis/GO (Tramo Central), com 855 km de extensão, e que já se encontra em operação, com movimentação de pequenos volumes de carga pela VALEC.
- O segundo é o tramo compreendido entre os municípios de Ouro Verde de Goiás/GO e Estrela d'Oeste/SP (Tramo Sul), com 682 km, já com 95% das obras concluídas, também pela VALEC.

Outro benefício esperado com o projeto é a interligação de outros trechos ferroviários que ele viabilizará, e que favorecerão a integração logística do país:

- O trecho Estrela d'Oeste – Três Lagoas/MS, por sua vez, atravessará região com grande vocação agrícola e industrial, atendendo ao transporte de grãos e celulose.
- O trecho Campinorte/GO – Água Boa/MT, por fim, permitirá o acesso das áreas produtoras agrícolas da Região Centro-Oeste do país à malha ferroviária existente, sendo mais uma alternativa logística para o fluxo de grãos

Os estudos indicam uma projeção de carga para 2050 de cerca de 22 milhões de toneladas para o trecho a ser concedido. Os investimentos previstos, nesse caso, giram em torno de R\$ 2,724 bilhões, tendo por base os serviços preliminares, terraplanagem, obras de arte corrente e drenagem, superestrutura ferroviária, obras complementares, compensações ambientais, sistemas ferroviários, custos indiretos de implantação, projeto executivo e equipamentos ferroviários.

O material rodante estimado é de R\$1,83 bilhões. Para a modelagem do projeto pressupõe-se a subconcessão do trecho pela VALEC, adotado o modelo vertical de exploração da ferrovia no qual uma única empresa é responsável pela gestão da infraestrutura e prestação do serviço de transporte.

A fim de possibilitar acesso aos portos do sudeste, norte e nordeste, previamente à realização da licitação, serão estabelecidas as condições de acesso, bem como as tarifas relacionadas ao direito de passagem das concessões adjacentes.

b. Situação atual do projeto

O Leilão foi realizado em 28/03/2019 na B3 e teve como vencedora a Rumo Multimodal, com outorga de R\$ 2,719 bilhões, ágio de 100,92%. A assinatura do contrato de concessão ocorreu em Anápolis/GO no dia 31/07/2019.

Escopo do projeto²



² Concessão da Ferrovia Norte-Sul trecho Porto Nacional/TO a Estrela d'Oeste/SP (EF-151/TO/GO/MG/SP) –Programa de Parcerias de Investimentos.

O Projeto brownfield, com extensão: 1.537 Km e investimentos estimados: R\$ 2,72 bilhões (R\$ 1,83 bilhões em material rodante e R\$ 890 milhões em obras complementares e sinalização) com prazo do contrato de 30 anos, tendo como responsável pelos estudos: VALEC e ANTT.

Pontos de interconexões em outras malhas: Norte (Ferrovia Norte-Sul Tramo Norte) e ao Sul (Rumo Malha Paulista).

O critério do leilão foi maior valor de outorga. Os estudos foram elaborados com a utilização da base de origem e destinos das cargas projetadas no PNLI – Plano Nacional de Logística Integrado, elaborado pela EPL. Estes indicam uma projeção de carga inicial de 1.700 mil Toneladas Úteis (TU) em 2020, crescente ao longo do contrato, alcançando 21.558 mil TU em 2050, sendo 6.036 mil TU de carga geral, 1.768 mil TU de granéis líquidos, 4.312 mil TU de granéis sólidos não agrícolas e 9.442 mil TU de granéis sólidos agrícolas. Os investimentos previstos são destinados à execução de obras complementares, sinalização do trecho e aquisição de material rodante.

c. Modelagem da Concessão

Para a modelagem do projeto pressupõe-se a Subconcessão do trecho pela VALEC, empresa pública que detém a concessão para construção e exploração da ferrovia, adotando o modelo vertical de exploração, no qual uma única empresa é responsável pela gestão da infraestrutura e prestação do serviço de transporte.

O risco de demanda será da Subconcessionária, que deverá realizar Investimentos Condicionados à Demanda que consistem em intervenções necessárias à expansão da capacidade da Ferrovia, de forma a manter o Indicador de Saturação da Ferrovia (ISF), a ser apurado anualmente, sempre abaixo de 90%. A fim de possibilitar acesso aos portos de Santos e Itaquí serão estabelecidas as condições de acesso, bem como as tarifas relacionadas ao direito de passagem nas concessões adjacentes.

d. Licenciamento ambiental

No trecho Porto Nacional/TO até Anápolis/GO a ferrovia tem Licença de Operação (LO). Do trecho Ouro Verde de Goiás/GO até Estrela d'Oeste/SP a ferrovia tem Licença de Instalação (LI). É obrigação da VALEC obter a LO do

trecho Ouro Verde de Goiás/GO até Estrela d'Oeste/SP. A subconcessionária será responsável por obter as demais licenças ambientais, além de renovar, em tempo hábil, e manter vigentes todas as licenças, permissões e autorizações necessárias ao pleno exercício das atividades objeto da subconcessão.

e. Qualidade da Prestação dos Serviços

A verificação da qualidade na prestação dos serviços de transporte ferroviário de cargas será feita por meio de indicadores de desempenho, que avaliarão as Especificações Mínimas, quais sejam: 1. Índice de Acidentes Ferroviários Graves (IAFG); 2. Velocidade Média de Percurso (VMP); e 3. Idade Média da Frota de Locomotivas (IML).

2. Concessão da EF-354-Ferrovia de Integração Centro-Oeste

a. Informações do projeto

Este empreendimento foi qualificado na 7ª Reunião do Conselho do PPI, por meio da Resolução nº 41, de 02/07/2018, que deu origem ao Decreto nº 10.392, de 09/06/2020.

A ferrovia EF-354 foi incluída no Plano Nacional de Viação por meio da Lei 11.772, de 17 de setembro de 2008, iniciando-se no Litoral Norte Fluminense e terminando em Boqueirão da Esperança/AC, na fronteira Brasil-Peru, com cerca de 4.400 km de extensão. Neste traçado, ficou conhecida como Ferrovia Transcontinental. Esta mesma Lei outorgou à Valec a construção, uso e gozo da ferrovia. Entre Mara Rosa/GO e Vilhena/RO, com estimados 1.641 km de extensão, esta ferrovia é denominada Ferrovia de Integração do Centro-Oeste – FICO.

A Ferrovia de Integração Centro-Oeste tem por objetivos: i) estabelecer alternativas mais econômicas para os fluxos de carga de longa distância; ii) favorecer a multimodalidade; iil) interligar a malha ferroviária brasileira; iv) propor nova alternativa logística para o escoamento da produção agrícola e de mineração para os sistemas portuários do Norte e Nordeste; e v)

incentivar investimentos, que irão incrementar a produção e induzir processos produtivos modernos.

Trará, ainda, os seguintes benefícios: i) proporcionará alternativa no direcionamento de cargas para os portos do Norte e Nordeste, principalmente aquelas produzidas em Goiás, Mato Grosso e Rondônia, e assim, reduzir o percurso e o custo do transporte marítimo de grãos e minérios exportados para os portos do Oceano Atlântico, Europa, Oriente Médio e Ásia; ii) aumentará a produção agroindustrial da região, motivada por melhores condições de acesso aos mercados nacional e internacional; e iii) possibilitará e estimulará a exploração de reservas minerais ainda pouco exploradas.

Com 383 km de extensão, o trecho da Ferrovia de Integração Centro-Oeste que começa na Ferrovia Norte-Sul em Mara Rosa/GO e vai até Água Boa/MT escoará a produção de grãos (soja e milho) daquela região, uma das maiores produtoras de soja do Brasil, em direção aos principais portos do país.

O EIA-RIMA e o Projeto Básico da extensão até Água Boa/MT, foram contratados pela VALEC e finalizados em dezembro de 2010. O trecho conta também com a Licença Prévia 493/2014, cuja prorrogação já foi requerida ao IBAMA.

A construção do trecho Mara Rosa/GO a Água Boa/MT da Ferrovia de Integração Centro-Oeste deverá ser colocada como contrapartida da VALE ao pagamento do Valor de Outorga pela prorrogação antecipada do contrato de concessão da Estrada de Ferro Vitória a Minas, nos termos da Lei 13.448 de 2017.

b.Situação atual do projeto

A construção da ferrovia foi colocada como contrapartida pelo valor de outorga na prorrogação antecipada da EFVM.



3. EF-277-Estrada de Ferro Paraná Oeste-Ferroeste

a. Informações do projeto

A ferrovia FERROESTE - Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A., empresa do Estado do Paraná, detém a concessão para construir e operar estrada de ferro, já existindo entre as cidades de Guarapuava e Cascavel, com a possibilidade de extensão até Dourados/MS. A outorga desta concessão foi efetivada pelo Decreto Presidencial n.º 96.913, de 03/10/1988.

O Projeto do Corredor Oeste de Exportação – Nova Ferroeste, com extensão estimada de 1.370 km, consiste em:

Construir uma nova ferrovia entre Maracaju – MS e Cascavel – PR, revitalizar o atual trecho ferroviário que vai de Cascavel - PR a Guarapuava – PR, construir uma nova ferrovia entre Guarapuava – PR e Paranaguá – PR e, construir um ramal entre Cascavel - PR e Foz do Iguaçu – PR.

Trata-se de auxiliar o Governo do Estado do Paraná com o objetivo de concretizar o projeto, como empreendimento atrativo para a iniciativa privada, por meio do apoio do Governo Federal ao processo de desestatização da empresa estadual Estrada de Ferro Paraná Oeste.

O apoio à desestatização foi solicitado pelo Governo do Estado do Paraná. O empreendimento foi qualificado na 13ª Reunião do Conselho do PPI, por meio da Resolução nº 133, de 10/06/2020, que deu origem ao Decreto nº 10.487, de 15/09/2020.

b. Situação atual do projeto

O EVTEAJ encontra-se em fase de contratação pelo Governo do Estado do Paraná.



4. Ferrovia EF-170-MT/PA-Ferrogrão

a. Informações do projeto

A EF-170, também chamada de Ferrogrão, foi qualificada no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) na 1ª Reunião do Conselho do PPI, por meio da Resolução nº 2, de 13/09/2016, convertida no Decreto 8.916, de 25/11/2016.

O projeto visa consolidar o novo corredor ferroviário de exportação do Brasil pelo Arco Norte. A ferrovia conta com uma extensão de 933 km, conectando a região produtora de grãos do Centro-Oeste ao Estado do Pará, desembocando no Porto de Miritituba. Estão previstos, também, o ramal de Santarenzinho, entre Itaituba e Santarenzinho, no município de Rurópolis/PA, com 32 km, e o ramal de Itapacurá, com 11 km.

Quando finalizada, a Ferrogrão terá alta capacidade de transporte e competitividade no escoamento da produção pelo Arco Norte, papel esse que, hoje, é desempenhado pela rodovia BR-163. O corredor a ser consolidado pela EF-170 e a rodovia BR-163 consolidará uma nova rota para a exportação da soja e do milho no Brasil. O empreendimento aliviará as condições de tráfego nessa rodovia, com o objetivo de diminuir o fluxo de caminhões pesados e os custos com a conservação e a manutenção.

Ao aliviar o tráfego de caminhões na BR-163, o transporte ferroviário de carga apresenta alto potencial de redução nas emissões de carbono pela queima de combustível fóssil. Este potencial de redução possibilita que o empreendimento atenda premissas orientadas pelo Climate Bonds Initiative - CBI para permitir futuras emissões de títulos verdes via instrumentos de crédito.

O projeto faz frente à expansão da fronteira agrícola brasileira e à demanda por uma infraestrutura integrada de transportes de carga.

O projeto é um importante fator de desenvolvimento da infraestrutura logística das áreas agricultáveis localizadas no Estado de Mato Grosso, possibilitando à região uma maior eficiência no escoamento da produção, a menor custo logístico, promovendo ganhos significativos de produtividade e reduzindo a necessidade de abertura de novas áreas.

O trecho cumprirá um papel estruturante para o escoamento da produção de milho, soja e farelo de soja do Estado do Mato Grosso, prevendo-se ainda o transporte de óleo de soja, fertilizantes, açúcar, etanol e derivados do petróleo.

Hoje, mais de 70% da safra mato-grossense é escoada pelos portos de Santos/SP e de Paranaguá/PR, a mais de dois mil quilômetros da origem. Esse cenário mostra a relevância do projeto dentro do sistema logístico de cargas do País, sendo um diferencial para a sua atratividade junto a potenciais investidores.

Para a modelagem da concessão, está sendo adotado o modelo vertical de exploração da ferrovia, no qual uma única empresa é responsável pela gestão da infraestrutura e prestação do serviço de transporte.

Por ser um projeto previsto para ser implantado paralelamente à BR-163, a ferrovia poderá cumprir importante fator inibidor ao desmatamento, uma

vez que bloqueia a abertura de ramais à BR (efeito espinha de peixe) nesta margem da rodovia, quando implantada.

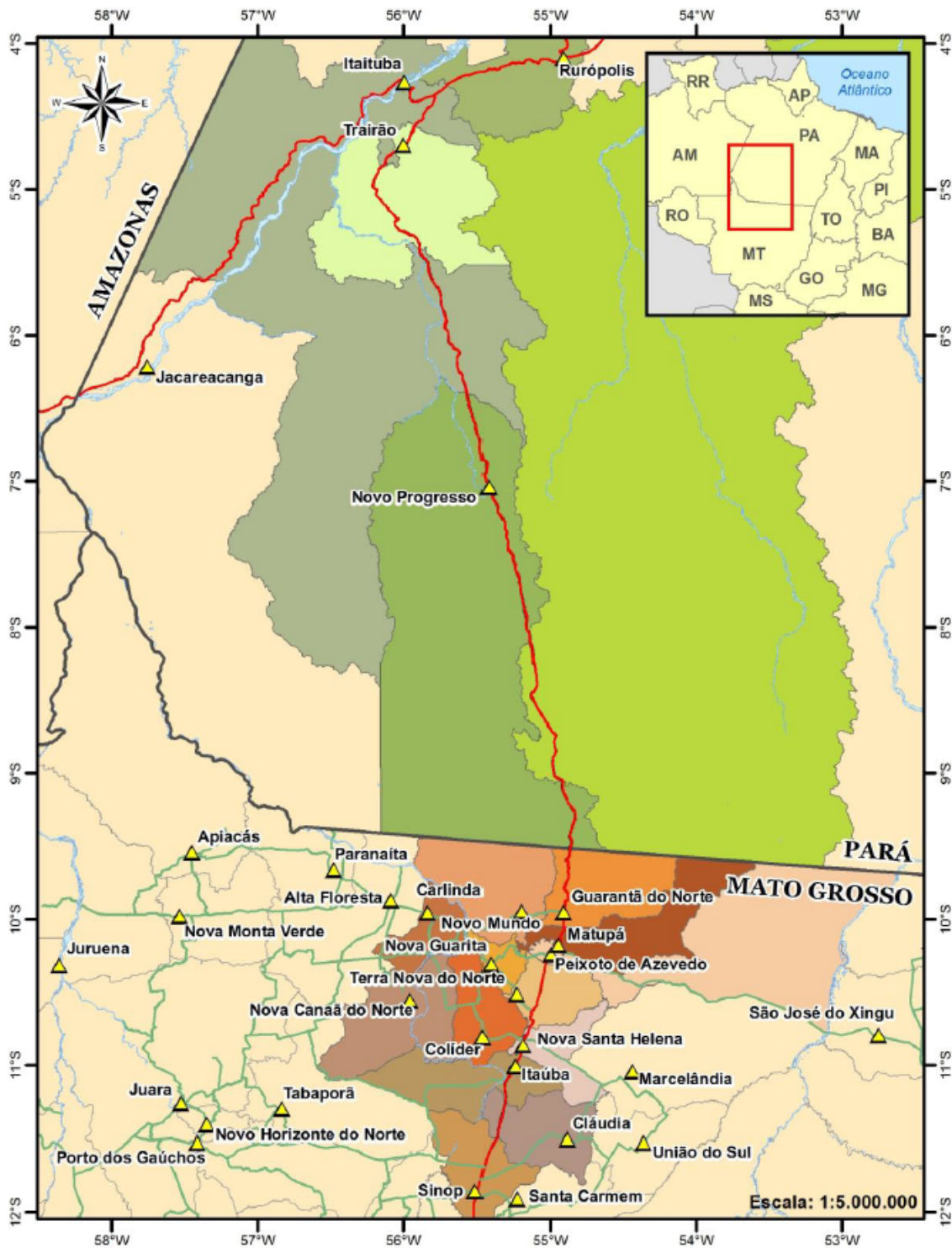
Ao longo de seu traçado proposto, a ferrovia não intercepta unidades de conservação ou terras indígenas. As terras indígenas mais próximas são as Terras Indígenas Praia do Meio e Praia do Índio, localizadas na porção final do traçado, nas proximidades da cidade de Itaituba (margem esquerda do rio Tapajós). Essas áreas legalmente protegidas distam, respectivamente, 4 e 7 km do ponto final do empreendimento, em Miritituba (margem direita do rio Tapajós).

Em relação às unidades de conservação, verifica-se que o Parque Nacional do Jamanxim é aquela em que o empreendimento mais se aproxima de seus limites, localizando-se na área excluída dos limites da UC quando de sua criação (decreto s/n de 12/02/2006) ou na alteração dos limites (lei nº 13.452/2016), que ampliou a faixa de domínio da BR-163 para estabelecimento do traçado da ferrovia. Outra unidade de proteção integral presente na área de influência direta do empreendimento é a Reserva Biológica Nascentes da Serra do Cachimbo, localizada a aproximadamente 2,3 km de distância da diretriz de traçado proposta.

b. Situação atual do projeto

Encontra-se em avaliação pelo Tribunal de Contas da União desde 10 de julho de 2020.

Link: Estudos: <https://participantt.antt.gov.br/Site/AudienciaPublica/VisualizarAvisoAudienciaPublica.aspx?CodigoAudiencia=176>



5. Ferrovia EF-334/BA-Ferrovia de Integração Oeste-Leste-Fiol (trecho entre Ilhéus/BA e Caetité/BA).

a. Informações do projeto

Este empreendimento foi qualificado na 1ª Reunião do Conselho do PPI, por meio da Resolução nº 2, de 13/09/2016, convertida no Decreto nº 8.916, de 25/11/2016.

A Ferrovia de Integração Oeste-Leste – FIOLE (EF-334) tem extensão de 1.527 quilômetros, entre Ilhéus/BA e Figueirópolis/TO. O empreendimento está dividido em três trechos:

- a. Trecho I: Ilhéus/BA – Caetité/BA, com extensão de 537 km, dos quais mais de 73,6% de execução física da obra (jul/2019). Este é o trecho que foi qualificado para subconcessão.
- b. Trecho II: Caetité/BA – Barreiras/BA, com extensão de 485 km, dos quais cerca de 36% das obras estão executadas (jul/2019).
- c. Trecho III: Barreiras/BA – Figueirópolis/TO, com extensão aproximada de 505 km, em fase de estudos e projetos.

O investimento total atual previsto para as obras dos trechos 1 e 2 da FIOLE (Ilhéus/BA – Caetité/BA e Caetité/BA – Barreiras/BA) é da ordem de R\$ 6,4 bilhões.

A FIOLE constitui-se em importante corredor de escoamento de minério do sul do estado da Bahia (Caetité e Tanhaçu) e de grãos do oeste baiano. Há ainda a possibilidade de integração futura com a Ferrovia Norte-Sul, indo ao encontro do objetivo de integração das malhas ferroviárias e melhora das condições logísticas do país.

O escoamento das cargas será feito por meio dos terminais do Complexo Portuário Porto Sul, localizado na região de Aritágua, município de Ilhéus, com retro área de 1.224 ha, ponte de acesso marítimo e píer com quebra-mar a 3.500 metros da costa.

O objetivo do empreendimento é o de viabilizar o escoamento da produção de minério de ferro produzido na região de Caetité, através do Porto Sul. Está previsto também o transporte de granéis agrícolas, granéis líquidos e carga geral.

As obras do empreendimento, atualmente a cargo da VALEC, apresentam avanço físico de mais de 73,6%. Estima-se que sejam necessários

R\$ 3,3 bilhões para a conclusão das obras remanescentes e demais investimentos necessários à operação do Trecho I;

Várias obras-de-arte encontram-se concluídas ou em execução, incluindo pontes, viadutos e o túnel de Jequié, destacando-se a ponte sobre o Rio São Francisco, no Trecho II, com 2,9 km de extensão, a maior ponte ferroviária da América Latina.

b.Situação atual do projeto

O processo de subconcessão foi aprovado no TCU por meio do Acórdão 3005/2020 – Plenário, de 11/11/2020 e o edital foi publicado pela ANTT em 16/12/2020 e o leilão está marcado para 08/04/2021, na B3, em São Paulo.

Link Estudos: <https://portal.antt.gov.br/edital-fiol>



Referencia

Material extraído do site da Secretária de Parcerias de Investimentos:
<https://www.ppi.gov.br/>

Assessoria Técnica, janeiro de 2021.