



“FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE-LESTE (FIOL)”

Nota técnica referente a Ferrovia de
Integração Oeste-Leste - FIOL.

Brasília - DF

2021



FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE-LESTE (FIOL)

I. Informações Gerais

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

Trecho I: Ilhéus/BA – Caetité/BA, com extensão de 537 km, com mais de 76% de execução física da obra. Trecho qualificado para subconcessão na primeira reunião do Conselho do PPI, em 13 de setembro de 2016.

Trecho II: Caetité/BA – Barreiras/BA, com extensão de 485 km, dos quais cerca de 29% das obras estão executadas.

Trecho III: Barreiras/BA – Figueirópolis/TO, com extensão aproximada de 505 km, em fase de estudos e projetos.

O trecho I, foi leiloado na subconcessão B3, em São Paulo pelo Ministério da Infraestrutura, por meio da Agência Nacional de Transportes Terrestres-ANTT, no dia 08 de abril do corrente ano. A Concessionária vencedora do pleito foi a Bahia Mineração S/A (Bamin).

A Estrada de Ferro, EF-334 trechos de Ilhéus à Caetité no Estado da Bahia, projeto brownfield, com extensão: 537 quilômetros. O empreendimento tem por finalidade escoar o minério de ferro produzido na região de Caetité/BA e a produção de grãos e minério do Oeste da Bahia, pelo Porto Sul, complexo portuário a ser construído nas imediações da cidade de Ilhéus/BA, podendo futuramente estabelecer conexão do referido Porto com a Ferrovia Norte Sul.

A concessionária será responsável pela finalização do empreendimento que terá duração de 35 anos. Ao todo serão investidos R\$ 3,3 bilhões, sendo que R\$ 1,6 bilhão será utilizado para a conclusão das obras, que estão com 80% de execução. A expectativa é que a execução do empreendimento gere entorno de 55 mil empregos diretos e indiretos ao longo da concessão.

De acordo com a Agência Nacional de Transportes Terrestres-ANTT, a expectativa é de que a Fiol 1, comece a operar em 2025, transportando mais de 18 milhões de toneladas de carga. A probabilidade é de que em 10 anos, esse volume deva dobrar, superando os 50 milhões de toneladas em 2035, segundo dados do Ministério da Infraestrutura.

Ferrovia de Integração Oeste-Leste – FIOLO



Fonte: Agência Nacional dos Transportes Terrestre-ANTT

II. Operação

O traçado da ferrovia percorrerá as cidades de Ilhéus, Uruçuca, Aureliano Leal, Ubaitaba, Gongogi, Itagibá, Itagi, Jequié, Manoel Vitorino, Mirante, Tanhaçu, Aracatu, Brumado, Livramento de Nossa Senhora, Lagoa Real, Rio do Antônio, Ibiassucê e Caetité, todas no estado da Bahia.

Segundo estudos desenvolvidos, os principais produtos a serem transportados serão minério de ferro, alimentos processados, cimento, combustíveis, soja em grão, farelo de soja, manufaturados, petroquímicos e outros minerais.

A operação prevista inicialmente para operar com 16 locomotivas e 1,4 mil vagões estarão em operação, dos quais pelo menos, 1,1 serão



destinados ao escoamento de minério de ferro. Segundo o Ministério da infraestrutura em 10 anos, a expectativa é chegar a 34 locomotivas e 2.600 vagões¹.

De acordo com a Valec, outros dois trechos da Fiol estão sendo estudos para serem concedidos. Primeiro a Fiol 2, entre Caetité e Barreiras/BA, com obras em andamento, e a Fiol 3, de Barreiras a Figueirópolis/TO, que aguarda a emissão da licença ambiental por parte do IBAMA.

Neste contexto, a Fiol será um corredor de escoamento com 1.527 quilômetros de trilhos ligando o porto de Ilhéus, no litoral baiano, ao município de Figueirópolis, ponto em que ela se conectará com a Ferrovia Norte-Sul e o restante do País.

III. Concessionaria Bamin

A Bamin, subsidiária do grupo Eurasian Resources Group (ERG), do Cazaquistão, venceu a concessão da Ferrovia de Integração Oeste Leste (Fiol), com o lance mínimo de R\$ 32,7 milhões. A companhia deverá operar por 35 anos o primeiro trecho da via, de 537 km entre Caetité (BA) e Ilhéus (BA).

Estão previstos R\$ 3,3 bilhões de novos investimentos ao longo da execução contratual. Desse total, R\$ 1,6 bilhão deverá ser empregado na conclusão da via, que começou a ser construída pela Valec.

A ferrovia começou a ser construída em 2010 e deveria ter sido entregue em 2014, mas o governo alegou falta de recursos. Hoje cerca de 75% da ferrovia já está construída e restam cerca de 25% das obras a serem executadas. Além dos investimentos, os custos operacionais do contrato são estimados em R\$ 2,55 bilhões.

Além da outorga inicial, a empresa deverá fazer, até o fim do contrato, pagamentos trimestrais de outorga variável, equivalentes a 3,43% da receita operacional bruta da ferrovia em cada período.

¹ <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/noticias/bamin-ganha-leilao-da-fiol-e-vai-retomar-obra-com-investimento-de-r-3-3-bilhoes>



O Grupo Bamin já vinha sendo apontada como principal interessada na ferrovia desde a concepção do projeto, porque opera a Mina Pedra de Ferro, em Caetité. O desenvolvimento da mina de minério de ferro, porém, depende da conclusão da ferrovia, para que o minério possa ser escoado – da mesma forma, esse primeiro trecho da via depende da carga da Bamin para se tornar viável do ponto de vista econômico.

A expectativa da Bamin é que a mina produza até 18 milhões de toneladas por ano. Outro item essencial para a viabilidade da Fiol é o Porto Sul, em Ilhéus. Hoje, a Bamin já está construindo um Terminal de Uso Privado (TUP) no local, justamente para escoar sua produção. O traçado da Fiol e a construção da Mina Pedra de Ferro também enfrentam críticas de ambientalistas, que avaliam que o projeto poderá impactar a biodiversidade no Sul da Bahia e poluir a região da mina.

O executivo da Bamin afirmou que “hoje estamos encurtando a distância entre o presente e o futuro do desenvolvimento da Bahia e do País. Esse trecho consolida três pilares que são fundamentais para o crescimento do País: a mineração, o agronegócio e a logística. Isso só é possível pela persistência dos acionistas, que estão investindo no Brasil há mais de 16 anos”, reforçou ainda, que pretende fazer todos os investimentos com seu próprio caixa. “Todos os compromissos serão bancados por recursos próprios”, falou o executivo.

Em relação à comprovação técnica para a operação da via, ele afirma que a empresa tem profissionais capacitados para este primeiro momento e que a controladora da Bamin, a Eurasian Resources Group (ERG), do Cazaquistão, opera ferrovias globalmente.

O executivo assegurou ainda, “que a empresa tem se capacitado há muitos anos e que ao mesmo tempo tem acompanhado o desenvolvimento da Fiol. Temos profissionais na casa com competência comprovada. À medida que a demanda for crescendo, o mercado brasileiro é um celeiro de profissionais formados por Rumo, MRS, VII, acho que Brasil vai suprir essa demanda. Em adição, grupo ERG é o maior operador de ferrovias na Ásia Central”, afirmou.



A proposta do governo e a expectativa do mercado, é que a Fiol possa, no futuro, ser interligada com a Ferrovia de Integração Centro Oeste (Fico), que será construída do outro lado da Norte-Sul – a princípio, entre o Mato Grosso e Goiás.

Especialistas defendem que as duas ferrovias, Fico e Fiol, tenham uma interligação direta, o que criaria um novo corredor de escoamento de grãos, do Mato Grosso até a Bahia. Porém, essas perspectivas ainda são muito incertas e não há nada definido - pelo contrário, hoje o traçado previsto não formaria uma ligação direta das vias.

IV. Desafio ambiental

Para permitir a construção da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL), a vegetação existente na faixa de domínio precisa ser suprimida, de acordo com a Valec órgão, responsável pelos estudos ambientais. Toda a madeira resultante da supressão é cortada em toras de um metro, exceto as de boa qualidade, que podem ter até 6 metros de comprimento.

A licença ambiental exige que seja dada uma destinação a esse material, mas, por se tratar de bem público, pertencente à VALEC, eventual doação necessita de procedimentos específicos. Por essa razão, foi elaborada uma norma que traz previsões sobre o destino das toras, que podem ser úteis, principalmente, como lenha ou mourão de cerca.

A preocupação da VALEC com o meio ambiente se estende também aos animais que habitam os locais por onde passa a ferrovia. Quando é necessário abrir caminho pela mata para que seja construída a linha férrea, equipes formadas por biólogos e veterinários vão sempre à frente, afugentando os bichos capazes de se protegerem sozinhos e recolhendo outros para serem soltos em local seguro.

Durante a execução das obras, são implementados programas ambientais para minimização das intervenções sobre a fauna e a flora, a manutenção da qualidade do ar, da água e do solo. Além disso, são desenvolvidos programas voltados para as comunidades. A ideia é preservar o meio ambiente e garantir maior qualidade de vida para a população.



REFERÊNCIAS

- Agência Brasil. Disponível em:
<https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2021-04/empresa-de-mineracao-arremata-concessao-de-trecho-de-ferrovia-na-bahia>
- Ministério da Infraestrutura. Disponível em:
<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/noticias/bamin-ganha-leilao-da-fiol-e-vai-retomar-obra-com-investimento-de-r-3-3-bilhoes>
- Agência Nacional de Transportes Terrestre-ANTT
- Valec Engenharia Construções e Ferrovias

AUTORIA:

Farol Log – Soluções em Infraestrutura