



1809

Chamamento Minas Rio e EF 118 “Prioridades para o RJ na Renovação da Concessão da FCA”



Delmo Pinho
CELT, 18 06 26



Plano Estratégico de Logística e Cargas do Estado do RJ - PELC RJ 2045

Ações decorrentes

Atuação junto à EPL/PNL

Acompanhamento e interveniência sobre o Plano Nacional de Logística, a favor de projetos que venham ao encontro a carteira do PELC RJ 2045

Acompanhamento de Estudos da EMBRAPA Territorial

Com vistas a avaliação do potencial escoamento de cargas agrícolas pelo Estado do Rio.

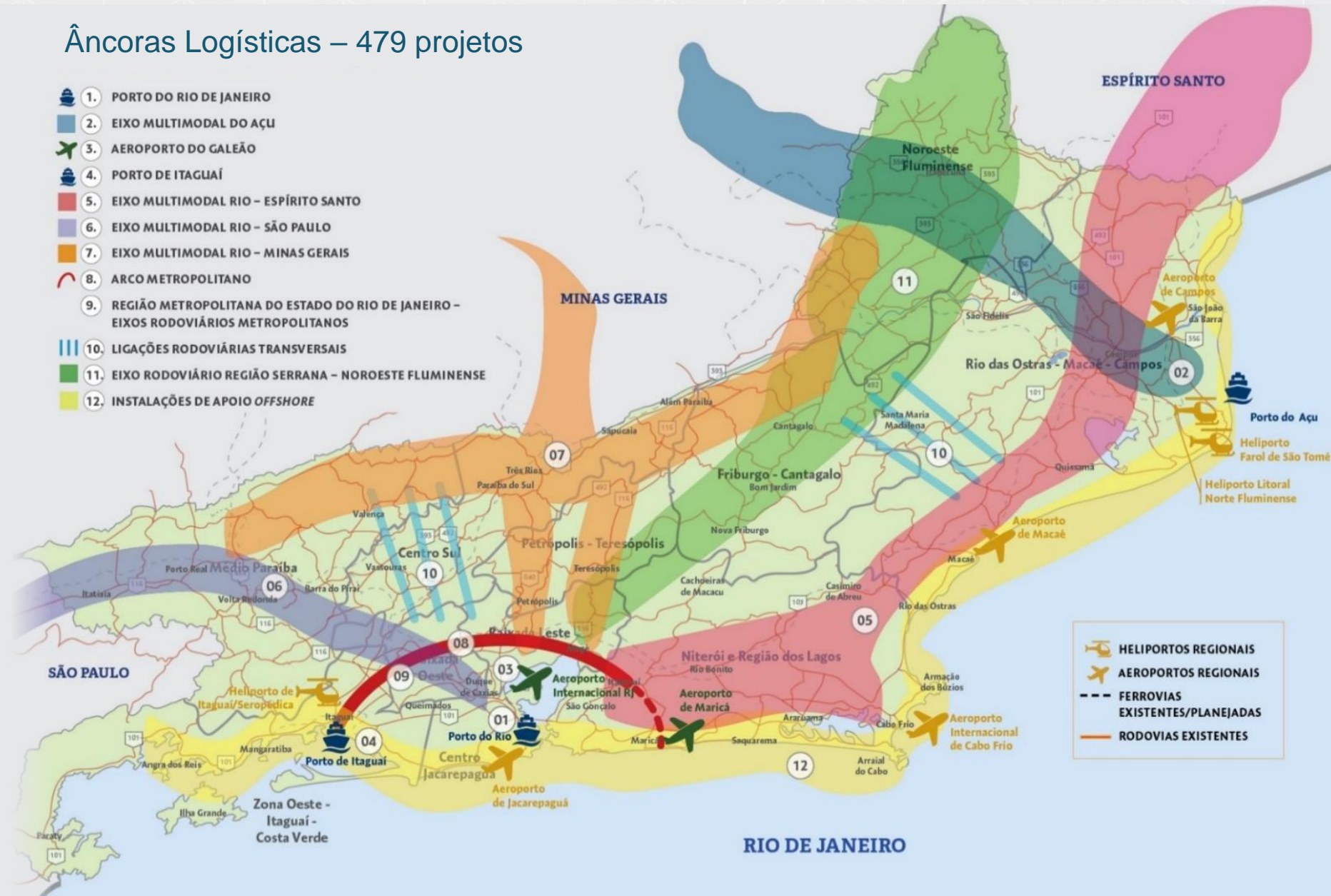
Base para o PMI Rodoviária Estadual

Inclusão da EF-118 na carteira do PPI

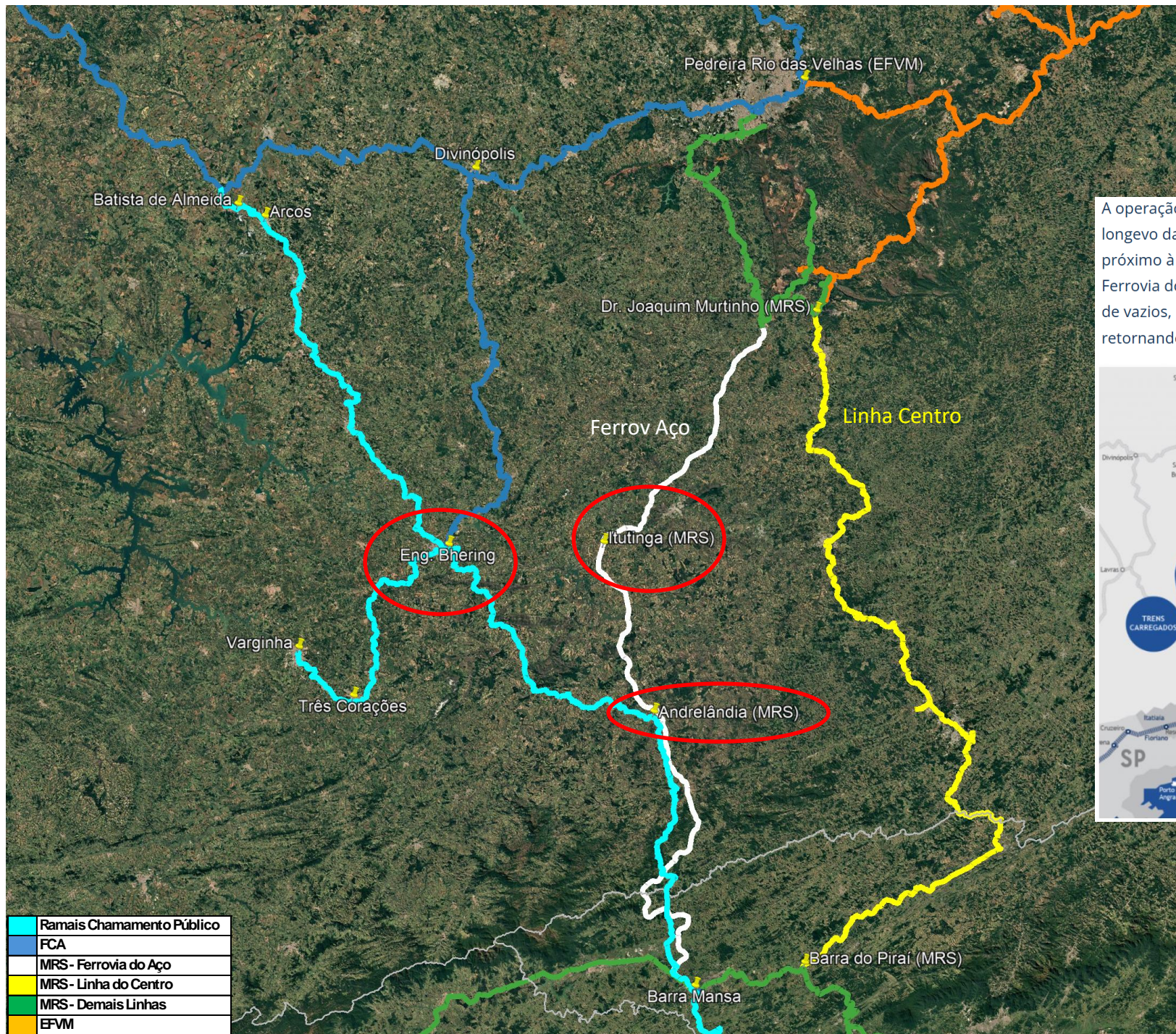
Atuação junto à EPL para inclusão de investimento no PPI de Rodovias

Âncoras Logísticas – 479 projetos

- 1. PORTO DO RIO DE JANEIRO
- 2. EIXO MULTIMODAL DO AÇU
- 3. AEROPORTO DO GALEÃO
- 4. PORTO DE ITAGUAÍ
- 5. EIXO MULTIMODAL RIO - ESPÍRITO SANTO
- 6. EIXO MULTIMODAL RIO - SÃO PAULO
- 7. EIXO MULTIMODAL RIO - MINAS GERAIS
- 8. ARCO METROPOLITANO
- 9. REGIÃO METROPOLITANA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO - EIXOS RODOVIÁRIOS METROPOLITANOS
- 10. LIGAÇÕES RODOVIÁRIAS TRANSVERSAIS
- 11. EIXO RODOVIÁRIO REGIÃO SERRANA - NOROESTE FLUMINENSE
- 12. INSTALAÇÕES DE APOIO OFFSHORE



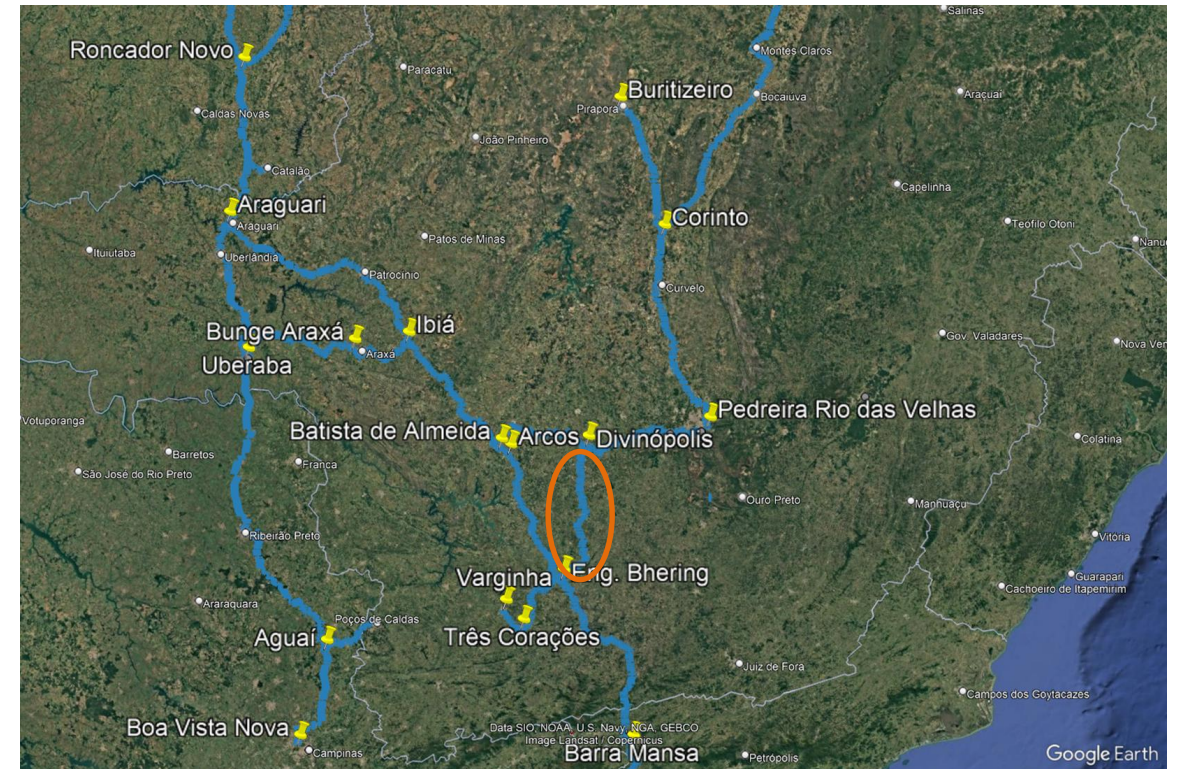
Linhas Ferroviárias e carrossel MRS



A operação conhecida como Carrossel do Minério é o ciclo de transporte mais comum e longo da MRS: os trens de minério de ferro são carregados no Quadrilátero Ferrífero, próximo à Região Metropolitana de Belo Horizonte, e, por meio do trecho conhecido como Ferrovia do Aço, chegam aos portos do estado do RJ que recebem esse tipo de carga. Depois de vazios, os trens, usualmente, sobem o trecho conhecido como Linha do Centro retornando às minas para que sejam, novamente, carregados e reiniciem o ciclo.

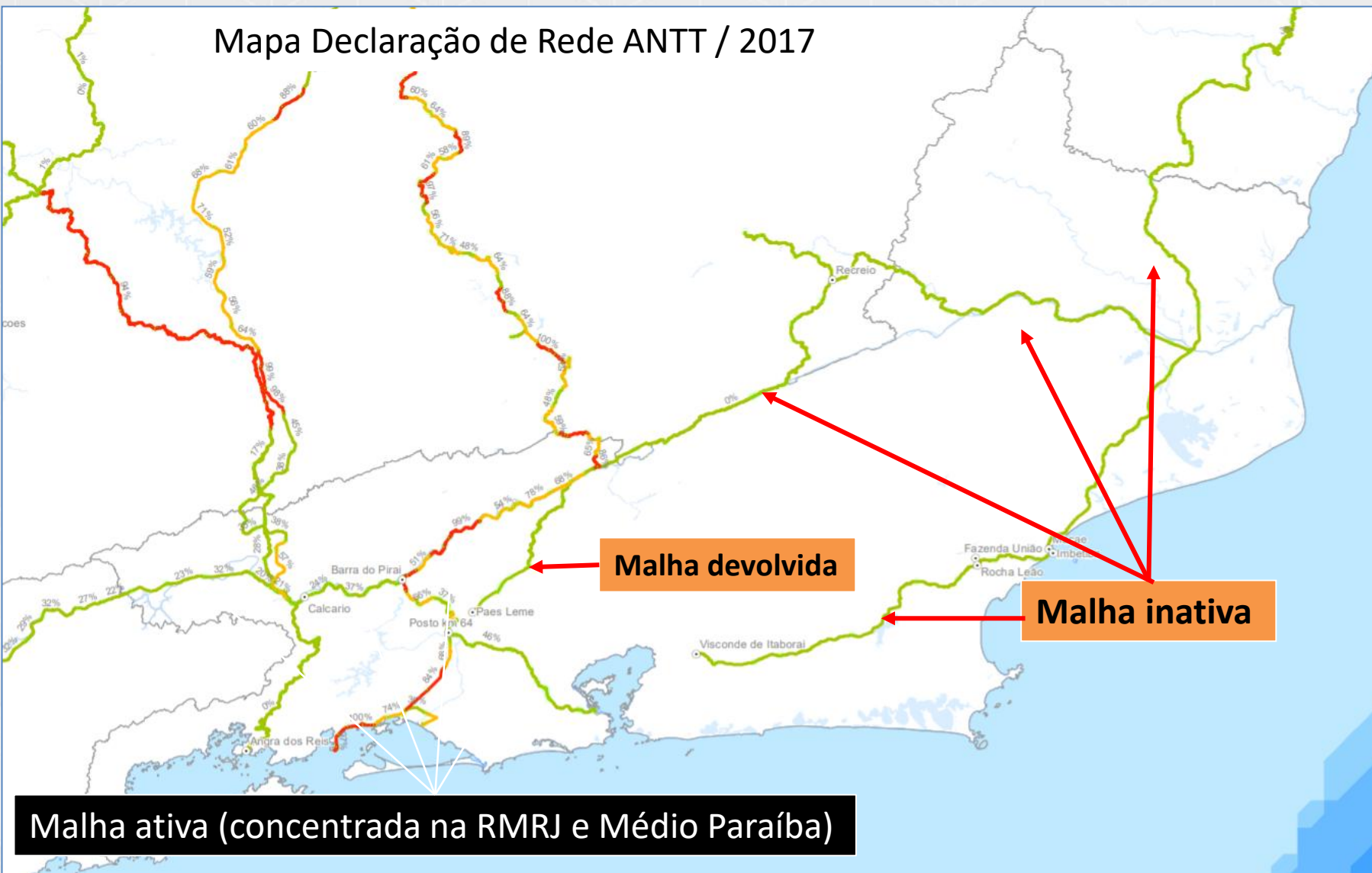


FCA - MAPA DE LINHAS e CONEXÕES



Situação da Malha Ferroviária de Carga no Rio de Janeiro

Mapa Declaração de Rede ANTT / 2017



ESTADO DO RIO DE JANEIRO (2020):

- PIB: R\$ 753,8 Bi (2º), sendo serviços 86,4% e ind. 13,5%

- Pop: 17,3 M hab. (3º)

- Área: 43,8 mil km²

- Litoral: 630 km (3º)

- Linha férreas de carga:

a) Ativas: 400 km

b) Inativas: 730 km

c) Devolvida anterior.: 153 km

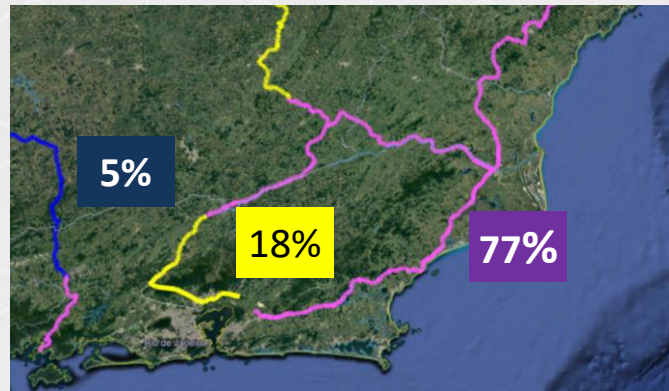
Mais de 60% da área do Estado é totalmente desprovida de acesso ferroviário

Concessão Ferroviária FCA

RJ está perdendo 95% da malha federal da FCA

SITUAÇÃO DA MALHA FERROVIÁRIA DA FCA NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

MALHA FCA NO RIO DE JANEIRO



Devolvida (out/2019)
153 km – 18%

Operacional (2021)
40 km – 5%

Em devolução (AP 2024)
640 km – 77%

MALHA DA FCA NO RIO DE JANEIRO - CONCEDIDA PELA UNIÃO EM 1996						834,622	100%
TRECHO OPERACIONAL						40,668	5%
Barra Mansa - Eng. Berring (pag. 76 da DR)	B. Mansa	107,917	Falcão	148,59	40,668		
MALHA DEVOLVIDA PELA RESOLUÇÃO Nº 4.131/2013 - EM OUT/2019						153,000	18%
Ligação entre Linha Auxiliar e Campos Elíseos	Ambaí	-	São Bento	21,500	21,500		
Linha Auxiliar	Ambaí	39,700	Cavarú	151,600	111,900		
Linha Auxiliar	Cavarú	151,600	Barão de Angra	171,200	19,600		
MALHA EM DEVOLUÇÃO NO PROCESSO DE PRORROGAÇÃO ANTECIPADA DO CONTRATO FCA - Aud. Púb. em 2024						640,954	77%
Angra dos Reis-Barra Mansa	Angra	1,430	B. Mansa	107,917	106,487		
Campos-Recreio	Campos	311,911	Paraquena	443,341	131,430		
Macaé-Imbetiba	Macaé	145,000	Imbetiba	147,000	2,000		
Ramal Rocha Leão-Fazenda União (pag.132)	R. Leão	116,000	Faz. União	119,000	3,000		
Visconde Itaboraí-Campos (Santo Eduardo)	V. Itaboraí	73,945	Sto. Eduardo	382,945	309,000		
Japeri-Três Rios	Barão de Angra	192,506	Três Rios	197,657	5,151		
Tres Rios - Recreio	T. Rios	179,563	Porto Novo	243,085	63,522		
+ 57 Pátios ociosos						20,364	

95%

O que foi incluído na renovação

ANTT aprova em reunião da diretoria da agência reguladora realizada na tarde desta quinta-feira (09/04/26). Agora, o processo segue para o Ministério dos Transportes e depois deverá ser encaminhado para análise do Tribunal de Contas da União (TCU). A FCA é responsável por cerca de 65,3% das 61,2 milhões de toneladas de cargas transportadas pela VLI em todas suas ferrovias.

O relatório, aprovado por unanimidade pela diretoria da ANTT na quinta-feira (09/04/26), dos 7,2 km de linhas sob sua responsabilidade, está prevista a devolução de 3,1 mil quilômetros (km) da malha ferroviária à União, permanecendo 4,1 mil km na concessão. Em contrapartida, a VLI pagará uma indenização de R\$ 4,2 bilhões.

Pelo novo acordo, a companhia vai administrar a FCA até 2056. A companhia deverá investir R\$ 28 bilhões ao longo da nova concessão, que deverá contar com outros R\$ 10 bilhões em investimentos adicionais por parte do governo federal.

Na renovação da FCA foi garantida a manutenção do trecho Minas-Bahia, que vai de Corinto, na região Central de Minas, até Campo Formoso (BA), continuará na concessão. Quanto ao trecho de Campo Formoso, passando por Alagoinhas, Camaçari, Simões Filho até o Porto de Aratu, a conhecida linha Centro, ele será mantido por mais 3 anos até novos estudos de viabilidade econômica.. Após o período, deverá ser apresentado um estudo de viabilidade para garantir novos aportes.

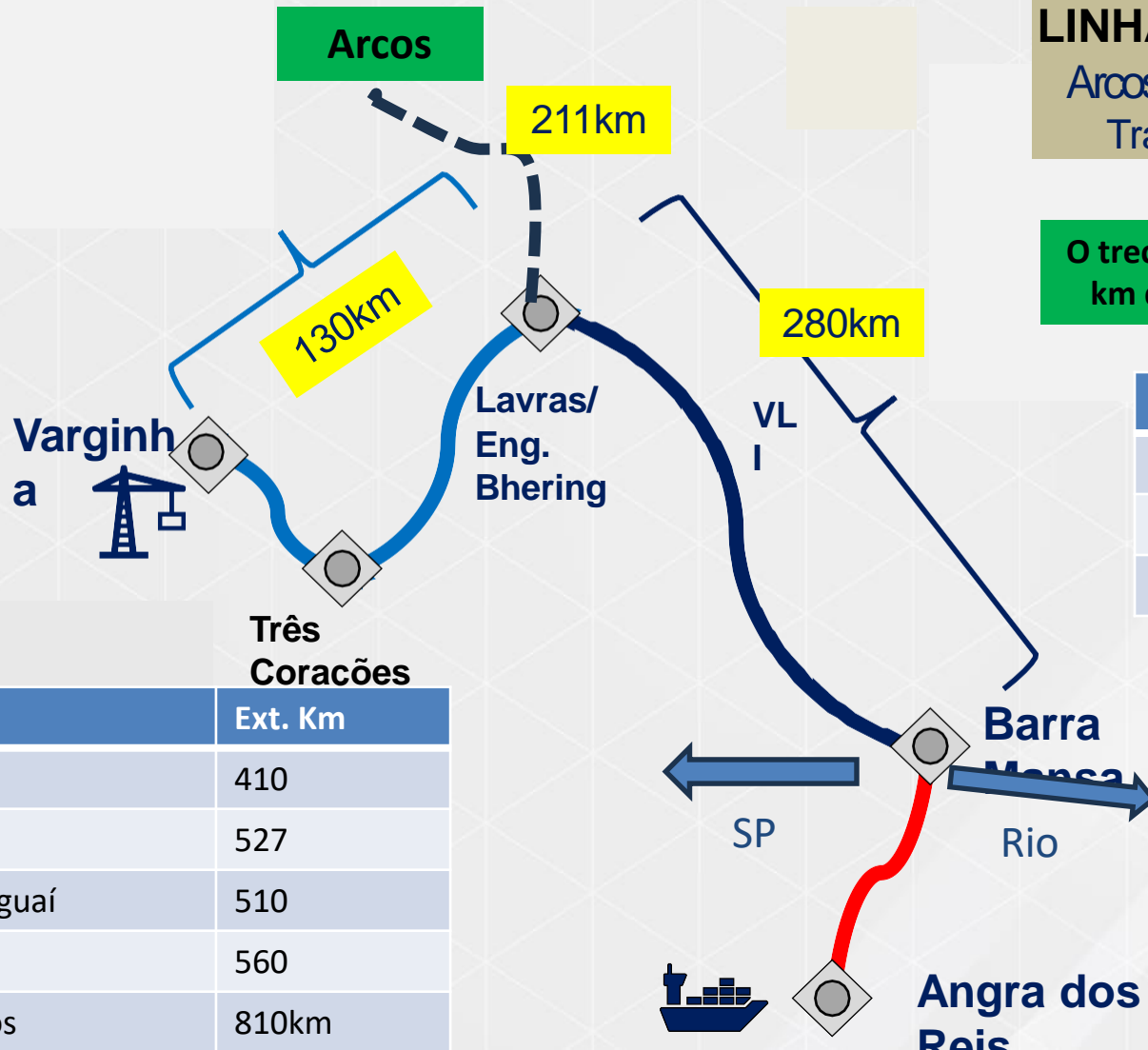
O Contorno Ferroviário de Belo Horizonte, que passará por Vespasiano, Santa Luzia e Itabira, foi aprovado no relatório da ANTT como investimento adicional - não é uma obrigação contratual, mas pode ter seu investimento incluído na concessão após estudo de viabilidade. O trecho é uma alternativa para o contorno ferroviário da Serra do Tigre, considerado inviável economicamente devido ao seu custo elevado.

Também foi garantida a manutenção do trecho entre Poços de Caldas (MG) e Aguai (SP), que atende um pleito da Companhia Brasileira de Alumínio (CBA). A CBA utiliza o trecho para transportar cerca de 1,5 milhão de toneladas de minério de bauxita.

O Ministério dos Transportes estuda com a VLI uma extensão contratual da FCA por até dois anos ou até a assinatura da renovação, caso a análise do TCU não seja concluída antes de agosto. O objetivo é garantir a continuidade da operação ferroviária enquanto a prorrogação não é assinada. Apesar disso, o governo acredita que não será necessário chegar neste ponto.

Corredor Ferroviário do Café e do Calcário

Chamamento (distânc. de acordo com levant.): **130km + 491km + 117km = 738 Km**



LINHA TRONCO DA FCA “rota do calcário”

Arcos (MG)/ Barra Mansa/ CSN-Vota Redonda (RJ)
Trajeto: Arcos-Barra Mansa, extensão: 491km

O trecho Barra Mansa / CSN é de propriedade da CSN, tem 14 km de ext., e está incluído nos 491km Arcos/Barra Mansa)

Três Corações

Trecho Ferrov.	Ext. Km
Varginha-Barra Mansa	410
Varginha - Porto Angra	527
Varginha - Porto de Itaguaí	510
Varginha – Porto Rio	560
Varginha – Porto Santos	810km

Trecho Ferrov.	Ext. Km
Barra Mansa - Porto de Itaguaí	100
Barra Mansa – Porto Rio	150
Barra Mansa – Porto Santos	400

117km

PORTO SECO SUL DE MINAS (Varginha/MG)



TERMINAL PORTUÁRIO DE ANGRA DOS REIS /RJ- TPAR



Reimplantação do Trem Turístico da Mata Atlântica - Angra / Lídice



Trem Turístico da Mata Atlântica – vista interna dos carros de passageiros



Transporte de Varginha, situação real ferrov. atual

(fonte: eng Otavio PSSM 09 02 26 e MRS)

b) Ferroviário:

- ✓ Segundo informações obtidas no terminal de Itutinga (MRS) a carga chega nos Portos do Rio ou Santos entre 3 e 4 dias. Dependerá de disponibilidade de trem e formação de composição para os portos. Para ida e volta considerar de 7 a 8 dias.
- ✓ Distâncias considerando o carrossel MRS (descendo pela Ferrovia do Aço e subindo pela Linha do Centro):



Trecho Ferrov.	Ext. Km
Itutinga - Santos	475
Santos – Itutinga	903
Itutinga - Rio	350
Rio - Itutinga	676
Itutinga – Porto Itaguaí	327
Porto Itaguaí - Itutinga	652

Trecho Ferrov.	Ext. Km
Varginha-Barra Mansa	410
Varginha - Porto Angra	527
Varginha - Porto de Itaguaí	510
Varginha – Porto Rio	560
Varginha – Porto Santos	810km

Solicitações apresentadas durante as Audiências Públicas de renovação antecipada da FCA (continuação)

- ✓ **Resguardo dos recursos gerados na renovação.** Assunto de interesse geral - para que este e outros projetos caminhem, é preciso que o montante de recursos gerados na renovação da FCA (indenizações, multas e outorga) tenham destinação pré-definida e garantida pela criação de uma conta vinculada nominada por projeto, uma “scrow account”, depositada pela FCA em banco privado, cuja movimentação só ocorra após autorização da ANTT e exclusivamente no âmbito do projeto pretendido, tal como já implementado na concessão rodoviária Dutra e Rio/Santos, onde o concessionário depositou os Recursos de Outorga em banco privado, só podendo utilizá-los mediante autorização da diretoria da ANTT.
- ✓ **Memória Ferroviária de Trens Turísticos** - custeio da elaboração dos **Projetos Executivos de Engenharia** de duas pequenas e antigas linhas com potencial turístico, originalmente da malha da Leopoldina/FCA, seja através da verba do RPFM - Recurso de Preservação da Memória Ferroviária, seja pela própria FCA, respectivamente **1) restauração do trecho Governador Portela/Conrado (ampliando em 25km o serviço do trem turístico de Miguel Pereira), e 2) restauração do trecho Paraíba do Sul/Andrade Costa (17km)**

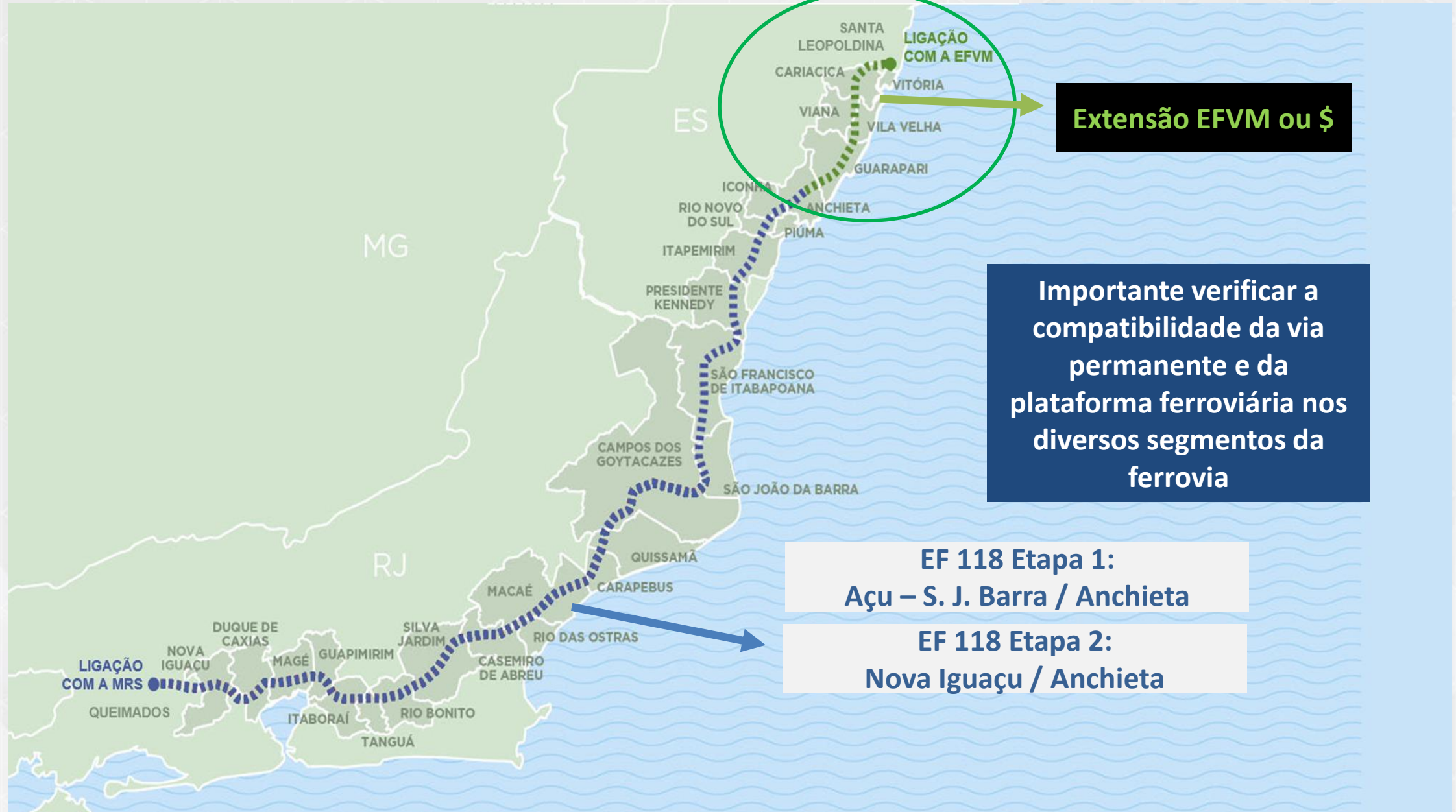
EF 118 e as Conexões Ferroviárias na Macro Região Sudeste



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, Açú)
 - Logística para distribuição de combustíveis (conexão com refinarias PETROBRAS)
 - Remineralização do Oeste de Minas Gerais
 - Amplia a logística do agronegócio da região Centro-Oeste

EF 118 – Traçado Integral da Concessão e eventual extensão EFVM



Extensão EFVM ou \$

Importante verificar a compatibilidade da via permanente e da plataforma ferroviária nos diversos segmentos da ferrovia

EF 118 Etapa 1:
Açú – S. J. Barra / Anchieta

EF 118 Etapa 2:
Nova Iguaçu / Anchieta

EF 118 e extensão EFVM

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 Investimento obrigatório dentro da concessão, objeto desta Audiência Pública.

Santa Leopoldina/ES

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.



Anchieta / S.
Leopoldina
EFVM

80km

SJ Barra Açu
/ Anchieta

170km

S J Barra Açu /
Nova Iguaçu
MRS

325km

• **Leilão de Concessão:** Remarcado para setembro de 2026 pelo Ministério dos Transportes.

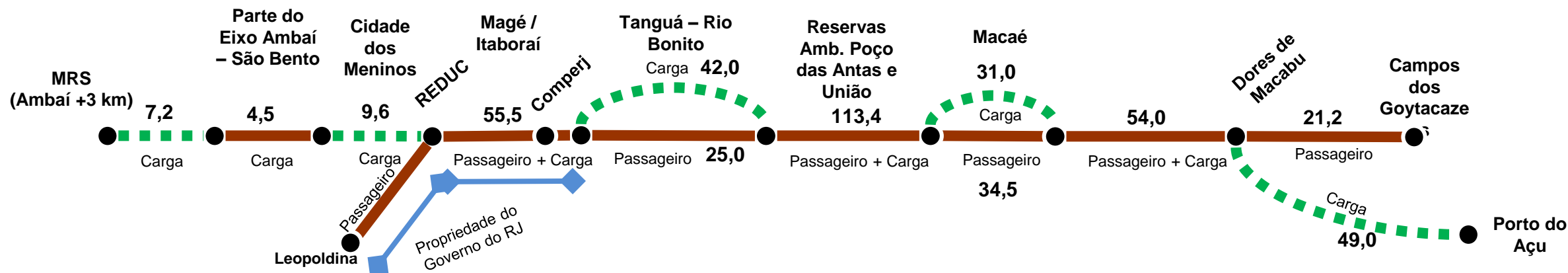
• **Trecho Obrigatório (Fase 1):** Prioridade de 246 km entre **Santa Leopoldina (ES)** e **São João da Barra (RJ)** a ser construído do zero pela concessionária.

• **Fase 2:** Integração do trecho completo de 575 km até o Rio de Janeiro (Nova Iguaçu), compondo o chamado Anel Ferroviário do Sudeste.

• **Modelo de Investimento:** Governo subsidia R\$ 4,1 bilhões oriundos de renovações/reconstruções contratadas ferroviárias já existentes (MRS)

Trecho Fluminense da Ferrovia EF-118 (Rio - Vitória) – Compartilhamento Cargas / Passageiros

Projeto Conceitual Detalhado entregue pela Setrans ao Minfra em nov 2019



- Legenda
- Greenfield: Trecho novo a construir (greenfield)
 - Brownfield: Utilização de trecho existente (brownfield)
 - XX: Extensão dos Trechos

<u>Carga (até Porto do Açu)</u>	
Extensão (km)	
Brownfield:	227,4
Greenfield:	138,8
Total:	366,2

<u>Passageiro (até Campos)</u>	
Extensão (km)	
Brownfield:	308,1
Greenfield:	16,8
Total:	324,9

- A Inclusão do Trem de Passageiros correspondeu a mais de 60% das manifestações nas audiências Públicas da EF-118 em 2015.
- Cerca de 2.634.768 habitantes dos municípios interceptados, além de visitante e trabalhadores da região poderão se beneficiar do trem de passageiros.

3.2 ESTUDOS TÉCNICOS: ENGENHARIA



1,00 m
bitola métrica



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



60 km/h
Velocidade Máxima
Autorizada Carregado



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



1,45%
rampa máxima
(compensadas)



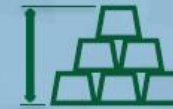
404,48 m
raio mínimo
de curvatura



TR UIC 60
tipo de trilho



32,5 ton
ton. bruta por eixo



30 cm
altura do lastro (sob os dormentes)



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

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

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

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

3.2 ESTUDOS TÉCNICOS: ENGENHARIA

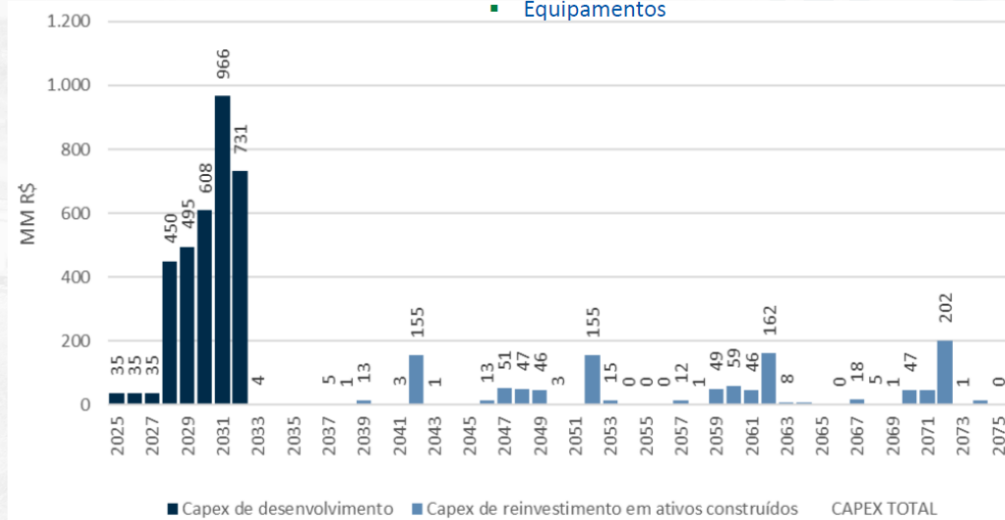
CAPEX de Desenvolvimento

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



3.4 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



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

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.