

**DIRETORIA LEGISLATIVA
CONSULTORIA LEGISLATIVA**

ORIGEM: COMISSÃO EXTERNA DA CONSTRUÇÃO DA FERROVIA NOVA TRANSNORDESTINA (CEXTRANS)

TIPO DE TRABALHO: INFORMAÇÃO TÉCNICA

ASSUNTO: Audiência pública realizada em 31/10/2018, com representantes do Ministério de Integração Nacional, do Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão, do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil e da concessionária Transnordestina Logística S.A., para debater sobre as soluções propostas para a retomada das obras da ferrovia Transnordestina.

CONSULTOR: Frederico de Moura Carneiro

DATA: 10/12/2018

Tema: Debate com representantes do Ministério de Integração Nacional, do Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão, do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil e da concessionária Transnordestina Logística S.A., para debater sobre as soluções propostas para a retomada das obras da ferrovia Transnordestina.

Palestrantes:

1) Sra. Cilene Dórea - Secretária de Fundos Regionais e Incentivos Fiscais do Ministério da Integração Nacional.

A expositora ressalta a relevância do projeto da Transnordestina para o desenvolvimento da região Nordeste, sobretudo por fomentar o transporte ferroviário. Coloca o Ministério à disposição na tentativa de solucionar a questão.

Com relação a liberação de recursos para a obra, salienta que permanece suspensa, em razão de determinação do TCU (Acórdão 67/2017), e que o Ministério cumprirá até determinação em sentido contrário.

2) Sr. Otto Luiz Burlier - Diretor da Secretaria de Desenvolvimento da Infraestrutura do Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão.

O palestrante inicia a fala frisando sobre a importância da obra e sobre o empenho e interesse do Ministério em viabilizar a retomada do empreendimento.

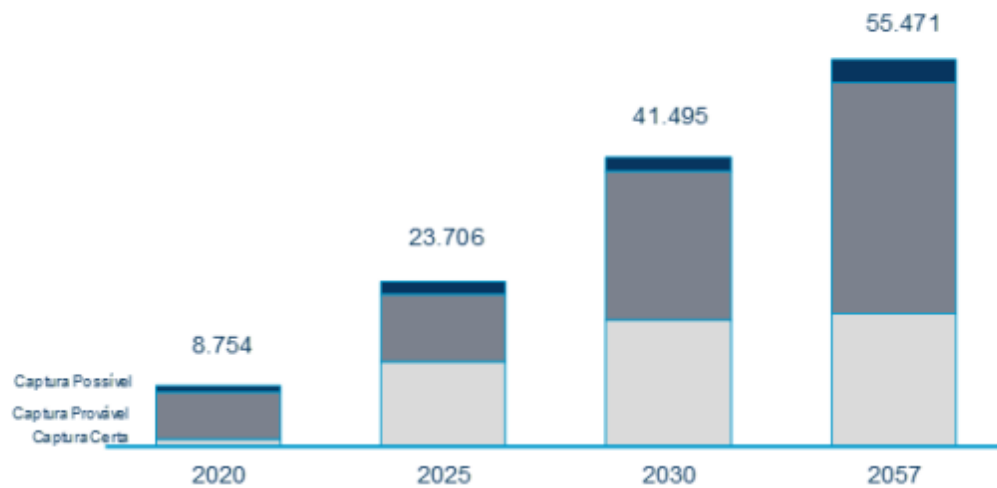
Discorre acerca do Grupo de Trabalho (GT) criado para elaborar propostas no sentido de solucionar os entraves que paralisavam a obra. Relembra os objetivos e premissas adotadas pelo GT, com destaque para a análise da viabilidade do empreendimento. Adianta que a obra “vale a pena” e que se pretende garantir o equilíbrio no investimento público e privado.

Em seguida, o expositor palestrante apresenta o relatório elaborado pelo GT, desenvolvido de fevereiro a julho de 2017. A partir da dúvida levantada pelo TCU quanto à viabilidade do empreendimento, o GT se debruçou sobre a demanda pela ferrovia. O estudo promovido por grupo de consultoria

revelou movimentação de cargas crescente, sobretudo o minério de ferro, como se observa na figura abaixo. Ou seja, há carga a ser transportada pela ferrovia.

Movimentação de cargas da TLSA diante dos potenciais de captura identificados

mil tons

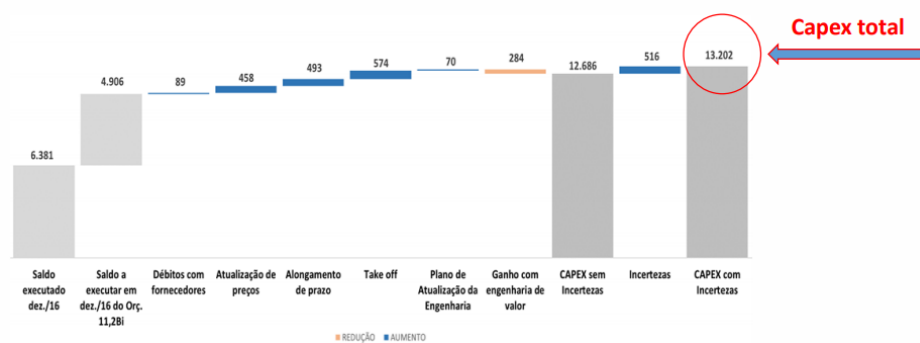


Reforça que o empreendimento está inserido no radar do Governo Federal para impulsionar a malha ferroviária brasileira.

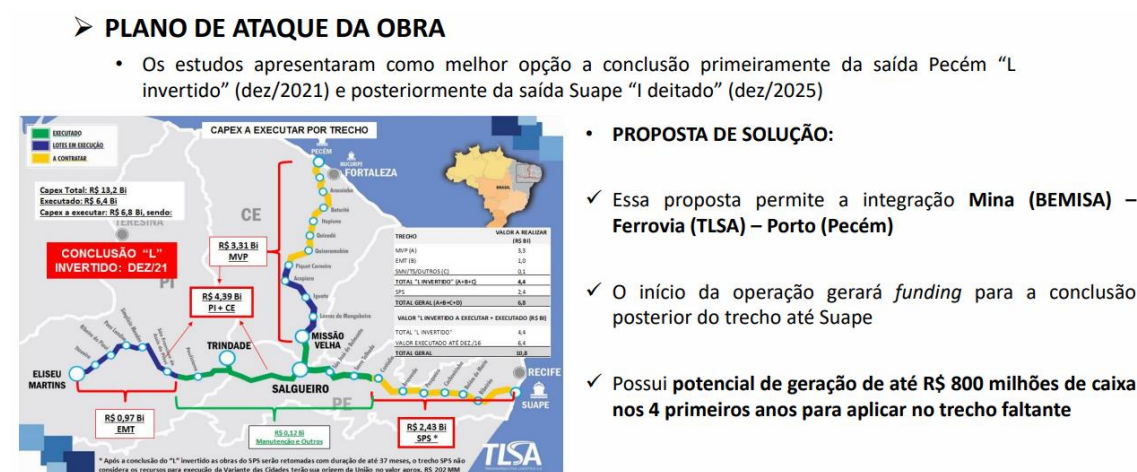
Com relação ao custo da obra, considerando os projetos executivos que estão sendo elaborados, a concessionária apresenta o novo valor do Capex, conforme se observa abaixo:

➤ CAPEX

- Investimento realizado até dez/2016 – R\$ 6,4 bilhões
- **CAPEX a executar – R\$ 6,8 bilhões** – sendo R\$ 0,5 bi de incertezas devido à falta de todos os projetos concluídos
- As sondagens e os projetos serão entregues até julho/2018



Na sequência, aborda a questão do plano de ataque à obra. Frisou a necessidade de se concluir um trecho e, então, possibilitar a operação desse trecho e conseqüentemente a geração de receitas. Desse modo, a proposta é priorizar o trecho Eliseu Martins/PI – Pecém/CE (“L” invertido), permitindo a ligação entre a mina e o porto. Com a operação do trecho, a concessionária obterá recursos para concluir o trecho restante (até Suape/PE) – valor estimado de R\$ 800 milhões em quatro anos de operação.

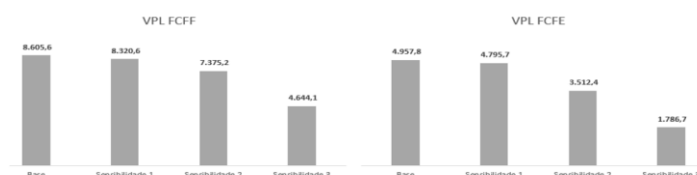


Foi levantada uma nova lógica de negócio. Além da mina que produzirá a carga, há que se garantir o meio de escoamento dessa carga – no caso a ferrovia – e, por fim, os terminais para permitir a exportação do minério. Assim, para a efetiva operação do eixo logístico, os três elementos da cadeia devem estar prontos.

Em termos financeiros e econômicos, o GT chega à conclusão de que vale a pena investir recursos públicos na obra. Os estudos de viabilidade revelaram:

➤ **VPL**

- Para a tomada de decisão foi considerado os investimentos efetuados como afundados – *sunk costs*.
- VPL calculado de R\$ 8,6 bi, todavia quando se leva em consideração o serviço da dívida, esse montante é R\$ 4,9 bi.
- Foram realizadas quatro análises de sensibilidade, onde o cenário base considera a demanda “full” e a sensibilidade 3 desconsidera principalmente a carga de minério.



Outra conclusão do relatório do GT refere-se à necessidade de obtenção de parceiro estratégico, capaz de aportar R\$ 4,5 bilhões para o sucesso do projeto. De acordo com os estudos, o melhor arranjo seria uma combinação entre aporte via *equity* e venda de capacidade futura. Esses seriam as principais fontes de *funding* propostas pelo GT:

➤ **Funding – principais fontes**

- VALEC + FINOR: R\$ 1,4 bi
- Parceiro estratégico: R\$ 4,5 bi
- Geração de caixa: R\$ 0,8 bi
- BNDES para CSN: R\$ 0,5 bi – debate não resolvido no GT

Finaliza expondo a lista de condições necessárias para se que sejam retomados os aportes públicos à obra:

- Apresentação pela Transnordestina Logística S.A. (TLSA) de parceiro estratégico que aporte os R\$ 4,5 bilhões necessários à conclusão do investimento;
- Previsão no orçamento da Valec de 2018, 2019 e 2020 dos recursos necessários para aportar ao projeto;
- Solução do financiamento da CSN perante o BNDES, contando com o apoio dos Ministérios envolvidos;
- Validação pela ANTT do novo orçamento e o novo cronograma de obras, com previsão de término do “L” invertido até dezembro de 2021 e do trecho final (“I” deitado) até dezembro de 2025;
- Anuência do TCU a respeito das propostas do relatório do GT e cumprimento das exigências do Acórdão 67/2017.

3) Sr. Fábio de Lavor Teixeira - Diretor do Departamento de Parcerias da Secretaria de Fomento do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.

O palestrante inicia a fala, assim como os demais, mostrando a importância do empreendimento. Ressalta também que o Ministério entende que uma malha logística robusta permitirá a competitividade da produção nacional no mercado externo e, por isso, se empenha em resolver os entraves da Transnordestina. Cita alguns empreendimentos de infraestrutura de transporte de interesse.

Como integrante do GT, o Ministério vem acompanhando os esforços da concessionária no sentido de atender as exigências do Grupo e do TCU, entre os quais a obtenção de parcerias, detalhamento de projetos executivos e ratificação de valores.

Salienta a existência de um conjunto de negócios, sustentáveis econômica e financeiramente, que permitirá a conclusão da obra. Assim, acredita que as obras serão retomadas.

4) Sr. Jorge Luiz de Mello - Diretor Presidente da Transnordestina Logística S.A.

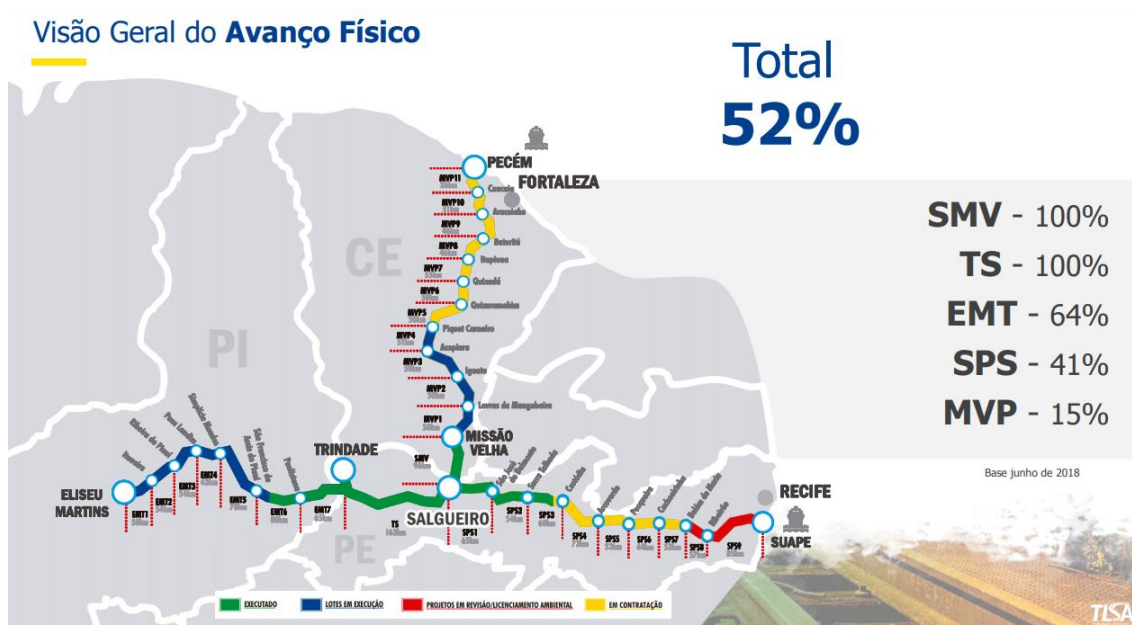
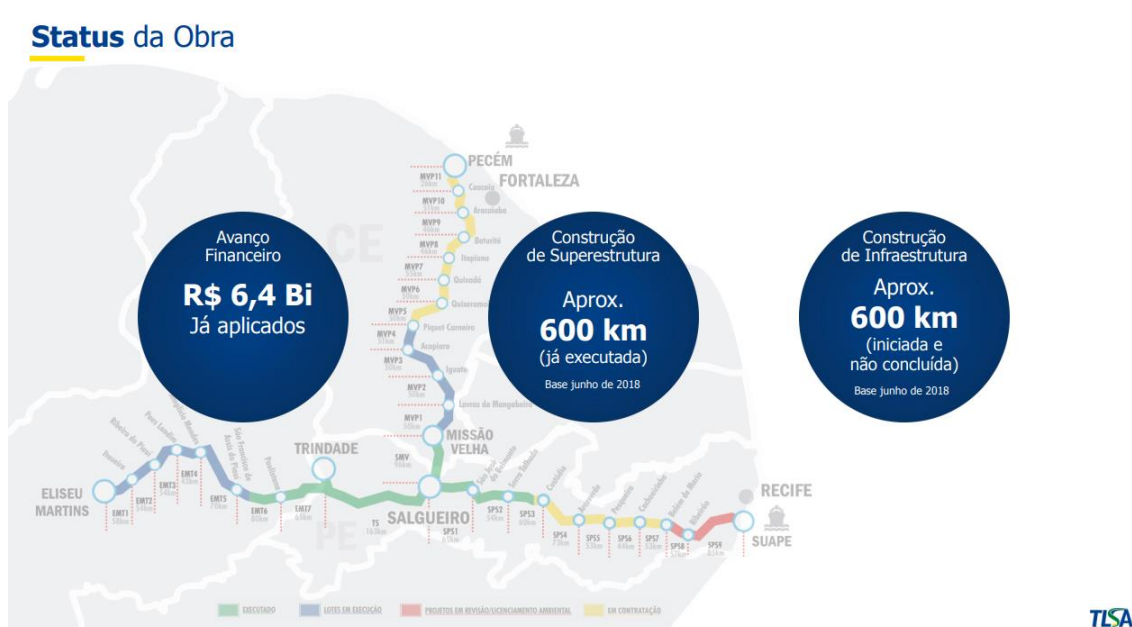
Em razão de ter assumido o cargo recentemente, o expositor concede a palavra ao Sr. André Macedo Facó, assessor da Presidência da TLISA, para que fizesse a apresentação.

Antes, porém, ressalta que a Transnordestina é a maior obra ferroviária em andamento no País, apesar de estar paralisada. Destaca que o impacto social, econômico e regional do empreendimento é favorável. Tão logo entre em operação, a ferrovia proporcionará a geração de receita da ordem de R\$ 7 bilhões (dados obtidos por consultores independentes).

Relembra as peculiaridades do contrato e dos termos e regramentos do passado, mas propõe o olhar para o futuro, com foco na solução dos problemas para viabilizar a retomada do empreendimento.

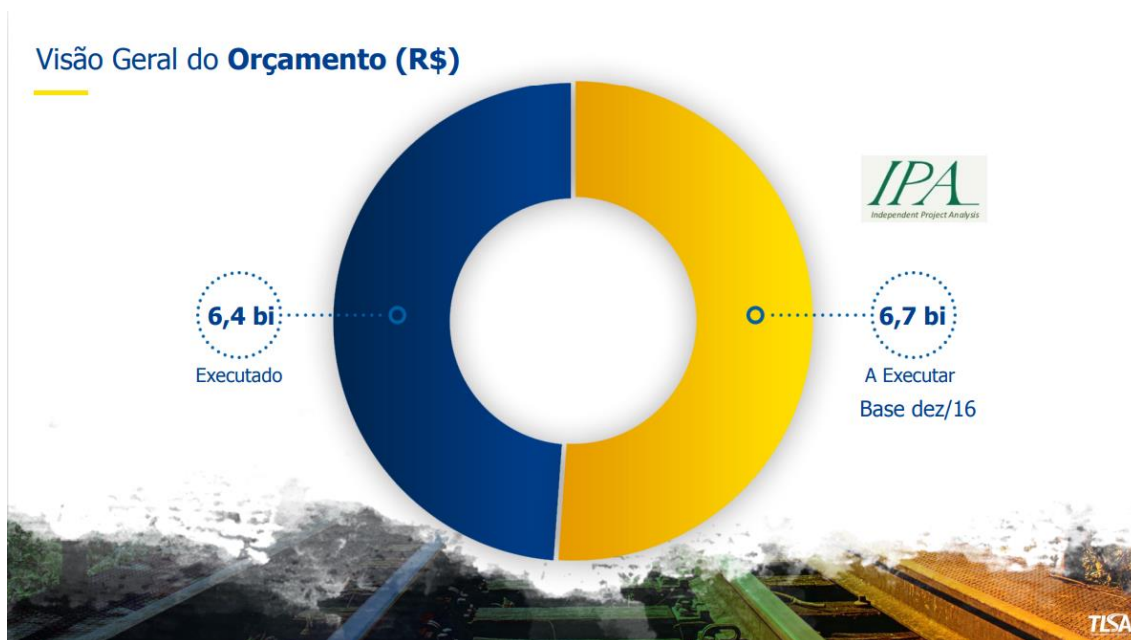
5) Sr. André Macedo Facó – Assessor da Presidência da Transnordestina Logística S.A.

O expositor inicia com breve contextualização do empreendimento, apresentando dados do projeto e do andamento da obra.



Desse mapa acima, o palestrante reforça a justificativa de alteração do plano de ataque da obra, priorizando o trecho do “L” invertido, por não haver pendências com licenciamento ambiental.

Com relação aos custos já executados e a executar, a concessionária utilizou metodologia rastreável, utilizada em empreendimentos privados, considerando matriz de riscos e incertezas. Embora esse não seja a metodologia utilizada para obras públicas regidas sob a Lei nº 8.666, 1993, os valores mostrados a seguir são consistentes.



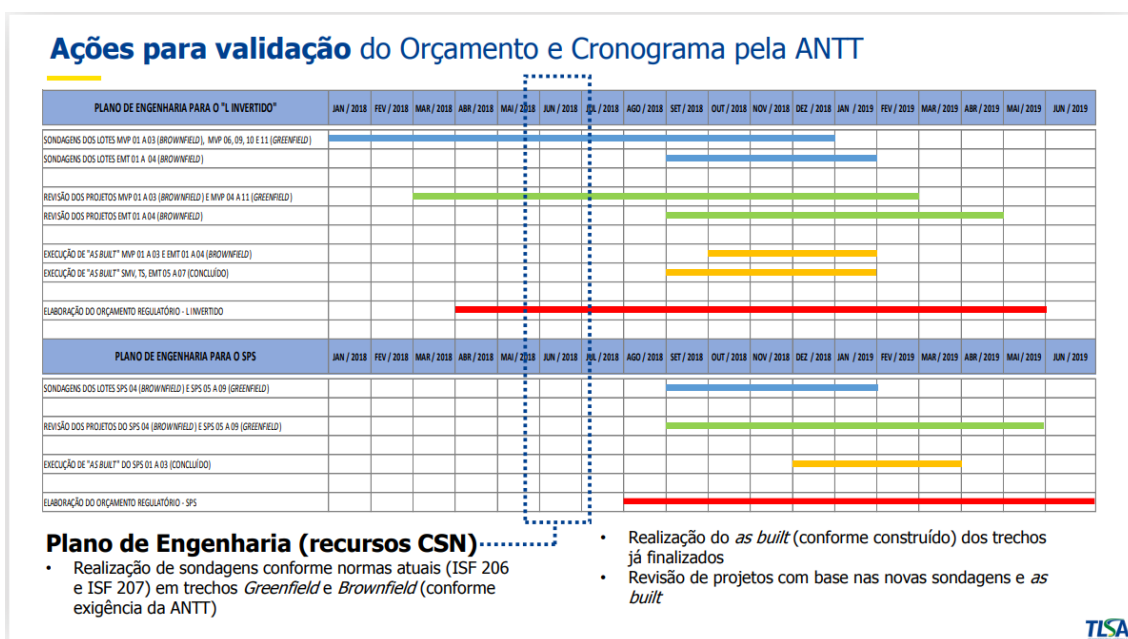
Como já havia sido exposto por aqueles que o antecederam, o palestrante ressalta a conclusão do GT quanto à viabilidade do empreendimento.



Com relação às condições impostas pelo GT para a retomada das obras, frisa a questão do atendimento às exigências do poder regulador e

dos órgãos de controle. Apesar de discordarem quanto a alguns dos pontos levantados (como por exemplo a maturidade e grau de detalhamento dos projetos), a concessionária se propôs a atender. Outra condição destacada refere-se à entrada do parceiro privado, condição fundamental e indispensável.

Em seguida, discorre sobre as ações da TLSA para sanar todas as pendências existentes. Em primeiro lugar, menciona sobre o plano de engenharia, por meio do qual estão sendo desenvolvidos os projetos exigidos pela ANTT, feitos por lotes. À medida em que a concessionária disponibiliza os projetos, a Agência procede à análise e vai validando o orçamento e o cronograma do respectivo trecho. Como se observa na figura a seguir, essa análise já vem ocorrendo e deve se estender até junho de 2019.

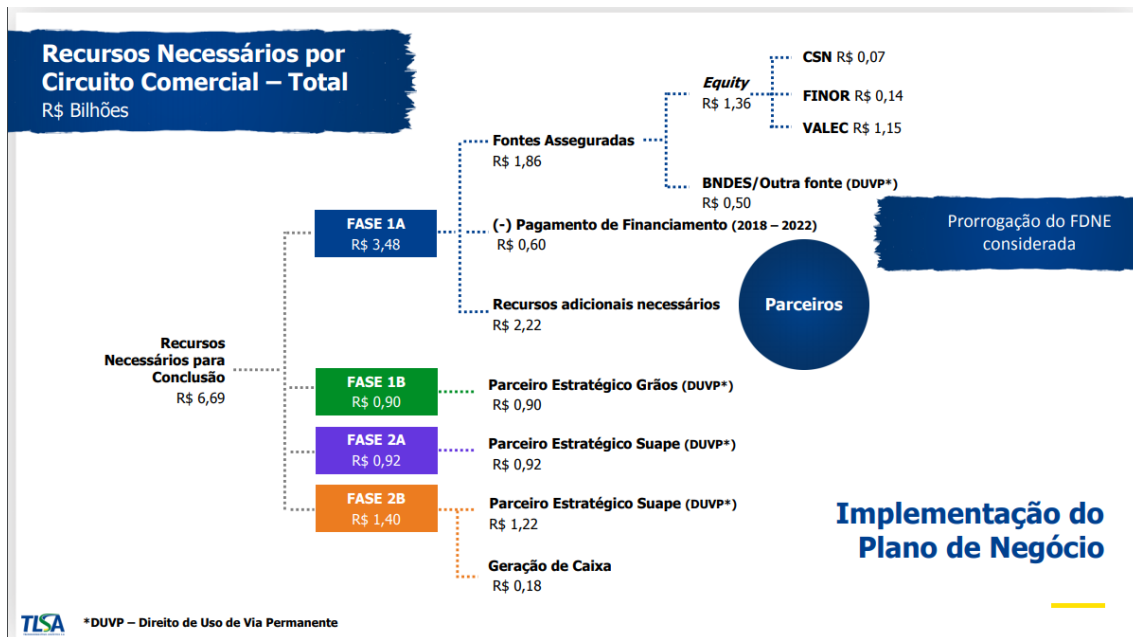




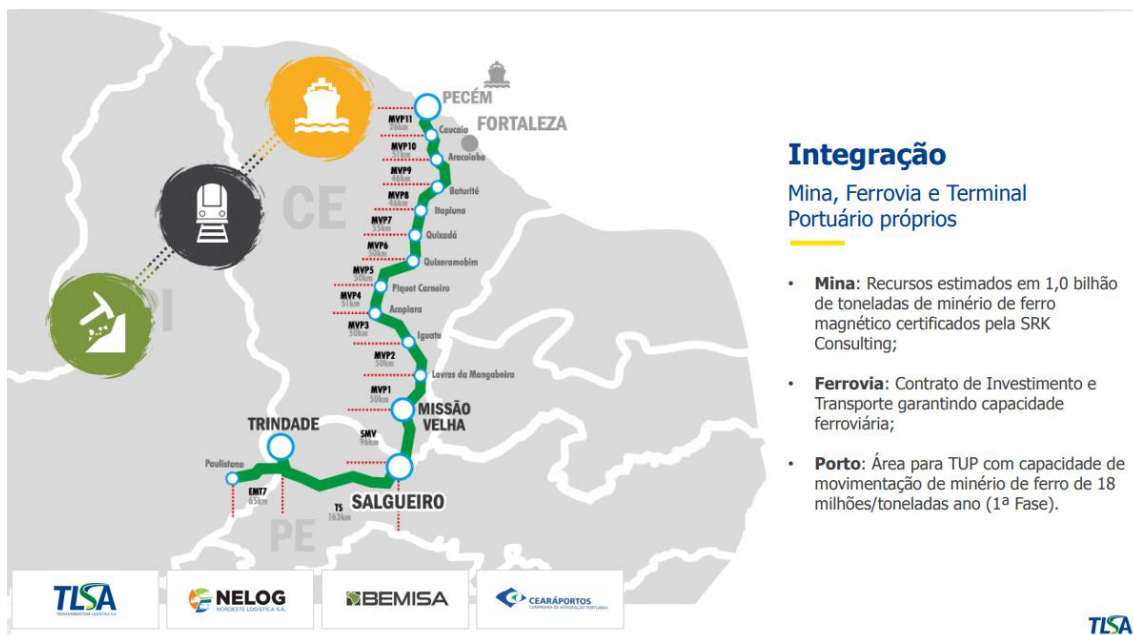
Nas tratativas para se obter o parceiro estratégico, a TLSA vem se utilizando da viabilidade de demanda projetada para o negócio. Ao invés de convidar investidor para a “obra”, adotaram o termo “negócio”, comprovadamente viável.



No estudo, revelaram-se alguns circuitos comerciais, que tendem a atrair esse investido externo. A figura a seguir ilustra a implementação do plano de negócio proposto pela concessionária.



Alguns parceiros já estão sendo sondados e as negociações se encontram em estágio avançado.



Características dos Negócios

Integração cria uma solução integrada mina, ferrovia e porto



Mina

- Mina localizada em Paulistana (PI);
- Alto teor de minério de ferro (@70% Fe) e contaminantes abaixo dos padrões de mercado;
- Produção anual de 15 MTPA de *Premium Pellet Feed*;
- Concessão pelo MME autorizada;
- Ramal ferroviário de 6km de extensão.



Ferrovia

- Ferrovia Classe Mundial com 1.753 km de trilhos e dormentes com bitola mista ou larga;
- Velocidade máxima de 80km/h e 32,5 toneladas por eixo;
- 30 milhões de toneladas na 1ª fase (Pátios a cada 40km);
- Trilhos UIC60 e trens de 10.000 toneladas, com 3 locomotivas e 104 vagões.



Porto

- TUP contíguo ao TUP PECÉM, com área total de 114 ha;
- Terminal para Granéis minerais, agrícolas, carga geral e contêineres;
- Capacidade de movimentação de 18,2 MTPA de minério de ferro, com área do terminal de 350 mil m²;
- Disponibilidade de estrutura offshore para navios tipo *Cape Size* de 150.000 tbp.



Ressalta o trabalho de avaliação desses potenciais de negócio por parte de empresa de consultoria financeira, externa e independente, que atesta a viabilidade desse negócio. O material decorrente desses estudos está sendo utilizado nas tratativas com os potenciais parceiros (geradores de demanda e investidores). Esse desenho de negócios é detalhado a seguir:

Um caminho para a ferrovia

Negócio Integrado: Mina (BEMISA) — Ferrovia (TISA) — Porto (NELOG)

Financeiro: Financial Advisor — Financiador (SACE)

Operacionais: Construtora (SALIMP/outras) — Technical Advisor (ITALFERR/FERROVIE DELLO STATO)



Destaca que a Salimp está entre as 20 maiores construtoras do mundo e a Ferrovie dello Stato é uma empresa estatal italiana responsável pela

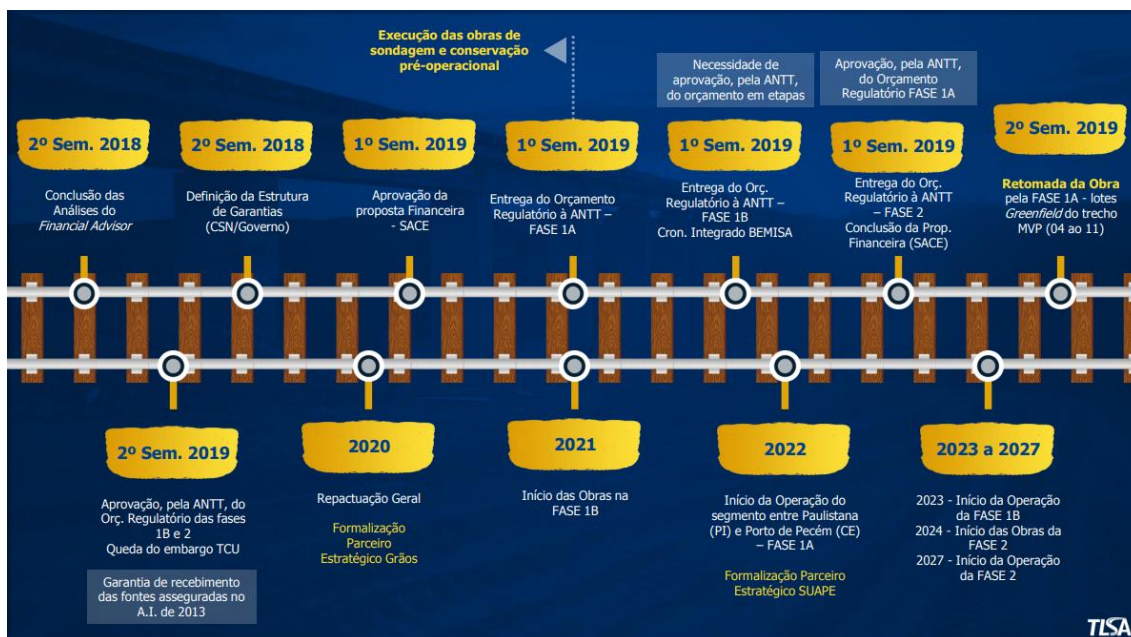
operação de mais de 50% dos trens da Itália. Ressalta que é a primeira vez que a concessionária divulga o nome desses parceiros, posto que já existem termos de compromisso firmados com esses parceiros.

Framework Cooperation Agreement


Em 07/05/18 foi discutido entre Representantes do Governo Federal, TLSA e demais envolvidos, o cronograma com as atividades preliminares relacionadas à Implementação do Negócio Integrado (mina, ferrovia e porto).

Objetivo	Participantes	Ações a acompanhar
<p>Acompanhar atividades relacionadas à implementação Negócio Integrado</p> <ul style="list-style-type: none"> Retomada das Obras da Ferrovia - Fase 1A; Agenda Integrada com a BEMISA (mina); Atividades relacionadas à Implementação do Terminal Portuário. 	<ul style="list-style-type: none"> Embaixada da Itália; Salini Impregilo; Ferrovie dello Stato Italiane; Transnordestina Logística S.A. (TLSA); Companhia Siderúrgica Nacional (CSN); NELOG; SDI; Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - MTPA; Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão - MPDG; Casa Civil. 	<ul style="list-style-type: none"> Revisão e otimização dos projetos de engenharia da Ferrovia – Fase 1A. Contratação/ construção dos lotes <i>Greenfield</i> da Fase 1A. Modelagem financeira do Negócio. Agenda Integrada com a BEMISA (mina) Terminal Portuário no Ceará.

Quando indagado sobre os prazos para retomada das obras e conclusão da primeira fase (Paulistana – porto de Pecém), apresenta o seguinte cronograma. A previsão é de que a obra será retomada em agosto de 2019.



Salienta que apesar de os recursos virem de fora, o empreendimento fomentará a economia local, gerando diversos postos de emprego na região. Apresenta a previsão de impactos do empreendimento, destacando quatro pontos:



Impactos Sócio Econômicos Transnordestina

A Transnordestina contratou a empresa de Consultoria Matizes, especialista em estudos e levantamentos com foco nos impactos sócio econômicos de projetos de grande porte.

Iniciado em março de 2018 e com conclusão prevista para agosto desse mesmo ano, o trabalho tem como objetivo avaliar a situação atual da área de influência do Projeto Transnordestina e os impactos que o mesmo trará para essa área.

Conclusões:

Transnordestina

Potencializa o desenvolvimento econômico do nordeste

Interioriza o desenvolvimento (Capitais → Interiores)


Contribui para redução das vulnerabilidades sociais

Oferece Sinergias econômicas com outros projetos em desenvolvimento

- **R\$ 7 Bilhões** de adição ao PIB da região de influência do Projeto por ano.
- Aproximadamente **90 mil** novos empregos em média durante o período da concessão.
- Fortalecimento e consolidação das regiões de **Salgueiro, Juazeiro do Norte e Eliseu Martins** como centralidade urbana, polarizando oferta de serviços em suas regiões.
- Geração de emprego de melhor qualidade, renda e aumento de arrecadação em uma região com **IDH médio ponderado de 0,670**, um dos mais baixos do Brasil que possui média de 0,727.

Exemplos:

- Complementar a logística dos polos industriais do **Porto do Pecém e Suape**;
- Restituição do projeto da **usina de Biodiesel** em Quixadá viabilizando chegada de matéria prima com custos menores;



Estudo de **impactos sócio econômicos** para região de influência do Projeto

R\$ 52 mi/ano

Receitas Municipais Tributárias - média por ano a partir do primeiro ano em operação

R\$ 126 mi/ano

Quotas ICMS - média por ano a partir do primeiro ano em operação

R\$ 7 bi/ano

PIB Médio Adicionado por ano na região de influência da ferrovia a partir do primeiro ano de operação*

90 mil

Empregos diretos e indiretos em média serão gerados ao longo da concessão*

O estudo mostra que sem a conclusão da obra, o país **perde, ao ano**, aproximadamente **o valor necessário para a conclusão da ferrovia**





* Valoração através dos impactos (diretos e indiretos) sobre a atividade Econômica (PIB) e o Mercado de trabalho (empregos); MGE (modelo gerador de emprego) BNDES.

Por fim, apresenta a agenda percorrida pela concessionária para apresentar essa nova estratégia para retomada do empreendimento.



Ao final, o Deputado Raimundo Gomes de Matos afirma que, pela primeira vez perante a Comissão, a concessionária apresenta elementos consistentes que possam assegurar a efetiva retomada do empreendimento. Ante esse quadro, cria-se a expectativa de que os entraves poderão ser superados.

Consultoria Legislativa, em 10 de dezembro de 2018.

Frederico de Moura Carneiro
Consultor Legislativo