



TLSA

TRANSNORDESTINA LOGÍSTICA S.A.

Um caminho para a Ferrovia Transnordestina

TLSA

Dezembro, 2018



Contextualização



Grupo de Trabalho



Estratégia



***Road Map* e Fatores Críticos de Sucesso**



Impactos Socioeconômicos



Contextualização



Grupo de Trabalho



Estratégia



Road Map e Fatores Críticos de Sucesso



Impactos Socioeconômicos

O Projeto

Extensão

1.753 km

Linha Principal

+

109 km

Linhas Secundárias

608 km

Ceará

750 km

Pernambuco

395 km

Piauí

Municípios

81

Ceará - 28
Pernambuco-35
Piauí - 18

Portos

2

Pecém (CE)
Suape (PE)

TLSA em números: (Base junho de 2018)

52% de avanço físico global

55% de infraestrutura já executada
50% das obras de arte especiais realizadas
41% da superestrutura já realizada
97% de imissão de posse

Status da Obra

Avanço
Financeiro

R\$ 6,4 Bi
Já aplicados

Construção
de Superestrutura

Aprox.
600 km
(já executada)

Base junho de 2018

Construção
de Infraestrutura

Aprox.
600 km
(iniciada e
não concluída)

Base junho de 2018



TS - 100%

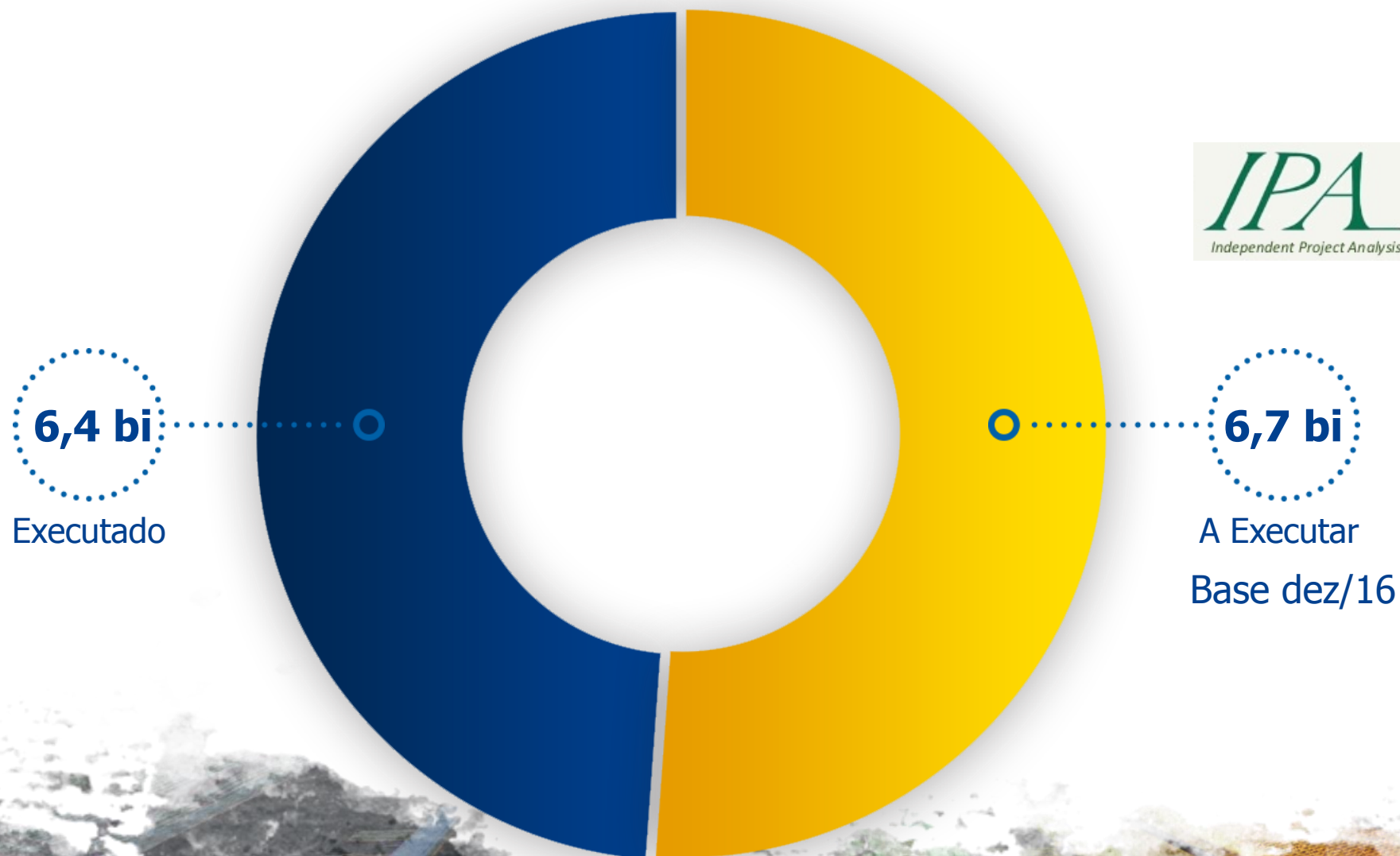
EMT - 64%

SPS - 41%

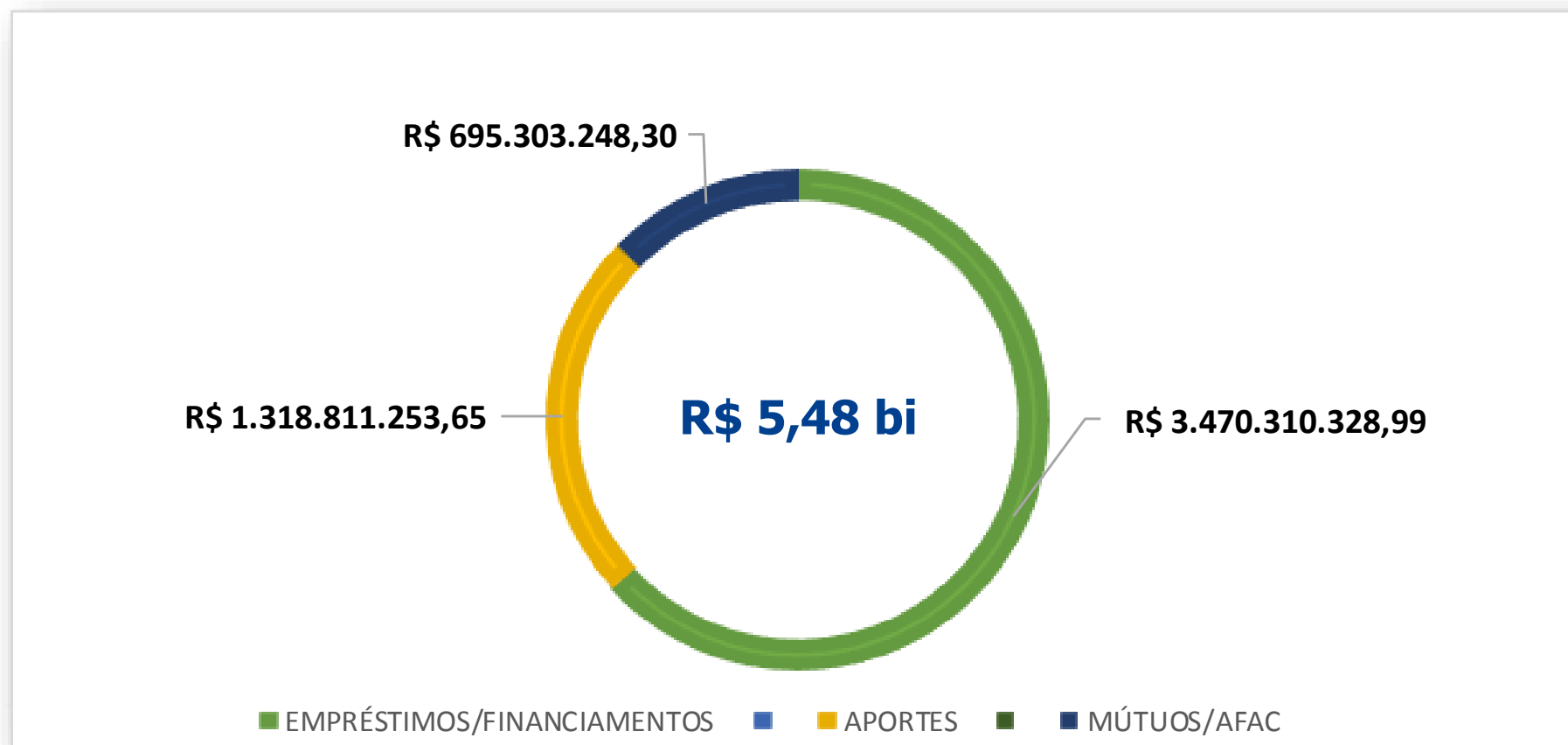
MVP - 15%



Visão Geral do Orçamento (R\$)



Recursos aportados pela CSN (R\$)





Contextualização



Grupo de Trabalho



Estratégia



Road Map e Fatores Críticos de Sucesso



Impactos Sócioeconômicos

Grupo de Trabalho Interministerial - GT

Em virtude da relevância do projeto, o Governo Federal **constituiu um Grupo de Trabalho**, formado por Ministérios relacionados e ANTT, para avaliar a situação da concessão da ferrovia:

Objetivo

Elaborar propostas aos Ministros de Estado que contemplem soluções e alternativas relacionadas a:

- Atualização do valor necessário para realização de obras;
- Revisão do cronograma por trecho;
- Intervenções no projeto.

Membros

Coordenação: Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão (MPDG).

- Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil;
- VALEC;
- Agência Nacional de Transportes Terrestres;
- Transnordestina Logística S.A. (TLSA);
- Companhia Siderúrgica Nacional (CSN).

14 reuniões

- Metodologia de valoração de custos/Abordagem TCU/ Avaliação Malha Antiga.
- Estudo de demanda/ Capex/ Custos Operacionais.
- Licenciamento Ambiental/ Jurídico/ Plano de Ataque/ Questões Fundiárias e FTL.
- Modelagem econômico-financeira/ *Funding*, Parceiro Estratégico.
- EVTEA (Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental).

Conclusões

- O projeto é viável
- Minério de ferro ~ 70% do volume
- Deve ter uma saída prioritária ao mar
- Identificação de Parceiro Estratégico
- Necessária renegociação

Conclusões e Encaminhamentos

Relatório Final do GT



Condições

- Necessidade de Parceiro Estratégico
- Validação do Orçamento e Cronograma pela ANTT
- Retomada de aportes Públicos (pacificação TCU)
- Previsão de recursos orçamentários
- Recursos BNDES ou similar

- Acima de R\$ 7,5 Bi responsabilidade do Controlador Privado (data base: 2013)
- Sem novas fontes de recursos de origem pública e limitação de financiamentos para infraestrutura
- Garantias do Controlador Privado
- Necessidade de atração de parceiro estratégico por meio de viabilização de negócio e com menor possibilidade de risco
- Saída prioritária para o mar
- Disponibilização de solução logística (Ferrovia e Porto) no máximo em 3 anos e mínimo de risco de entrega



Contextualização



Grupo de Trabalho Interministerial - GT



Estratégia



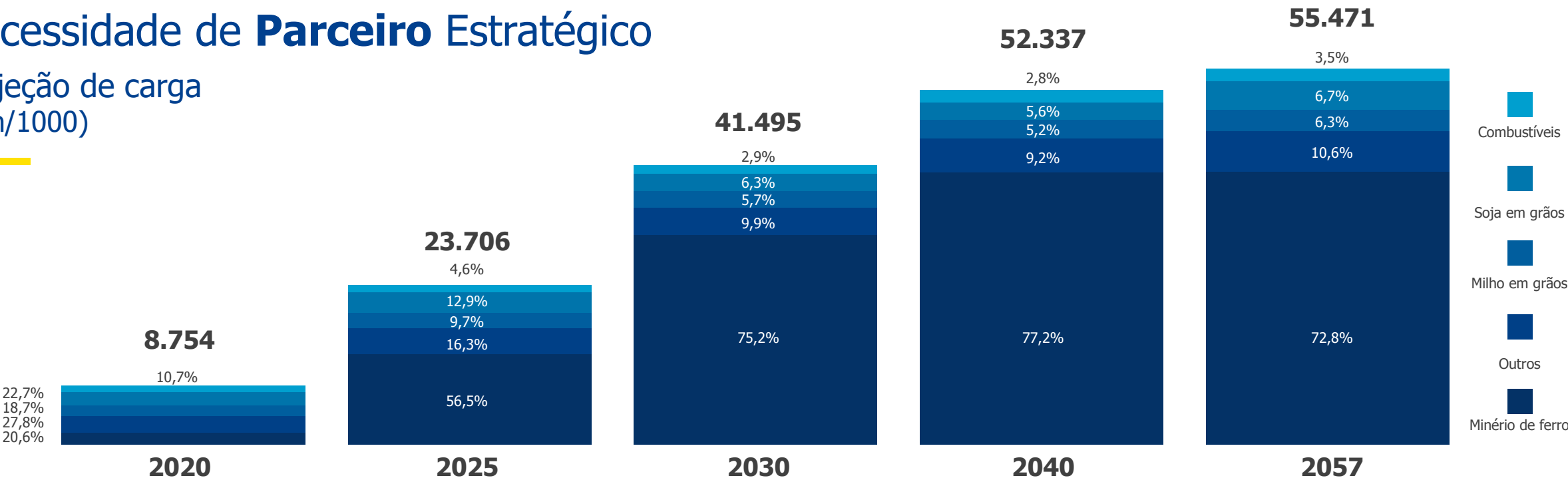
Road Map e Fatores Críticos de Sucesso



Impactos Socioeconômicos

Necessidade de Parceiro Estratégico

Projeção de carga
(Ton/1000)



Carga de Destaque

Cargas	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050	2057
Combustíveis	937	1.098	1.221	1.337	1.463	1.595	1.733	1.940
Fertilizantes	418	659	738	851	963	1.075	1.188	1.347
Gipsita/Gesso Agrícola	996	1.216	1.368	1.465	1.562	1.660	1.760	1.901
Grãos	3.967	5.945	5.293	5.652	6.091	6.555	7.064	7.860
Minério de Ferro	1.800	13.384	31.200	40.400	40.400	40.400	40.400	40.400
Outros	636	1.403	1.675	1.809	1.859	1.905	1.954	2.024
Total	8.754	23.706	41.495	51.514	52.337	53.191	54.099	55.471

Outros: Cimento, Gesso, Fertilizante, e outros.
Fonte: Estudo da Macrologística, 2017.

Levantamento Prévio Riscos

- Áreas Envolvidas:
- Engenharia
 - Construção
 - Meio Ambiente
 - Planejamento
 - Saúde e Segurança
 - Manutenção
 - Operação e Sinalização
 - RH
 - Suprimentos

Seminário de Riscos

- Classificação dos Riscos
- Consequências
 - Probabilidade
 - Severidade
 - Impactos:
 - Otimista
 - Pessimista
 - Mais Provável

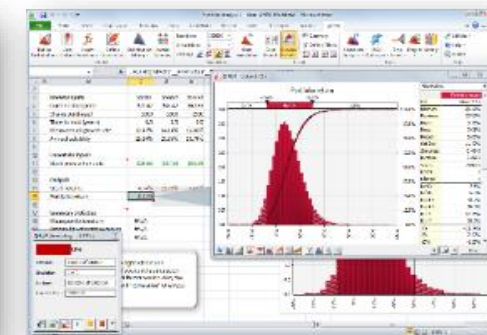
Refinamento de Riscos

- Revisão Geral
- 6 Reuniões por audioconferência e 1 presencial de Refinamento
- Compatibilização com prazo atual

Simulação de Monte Carlo

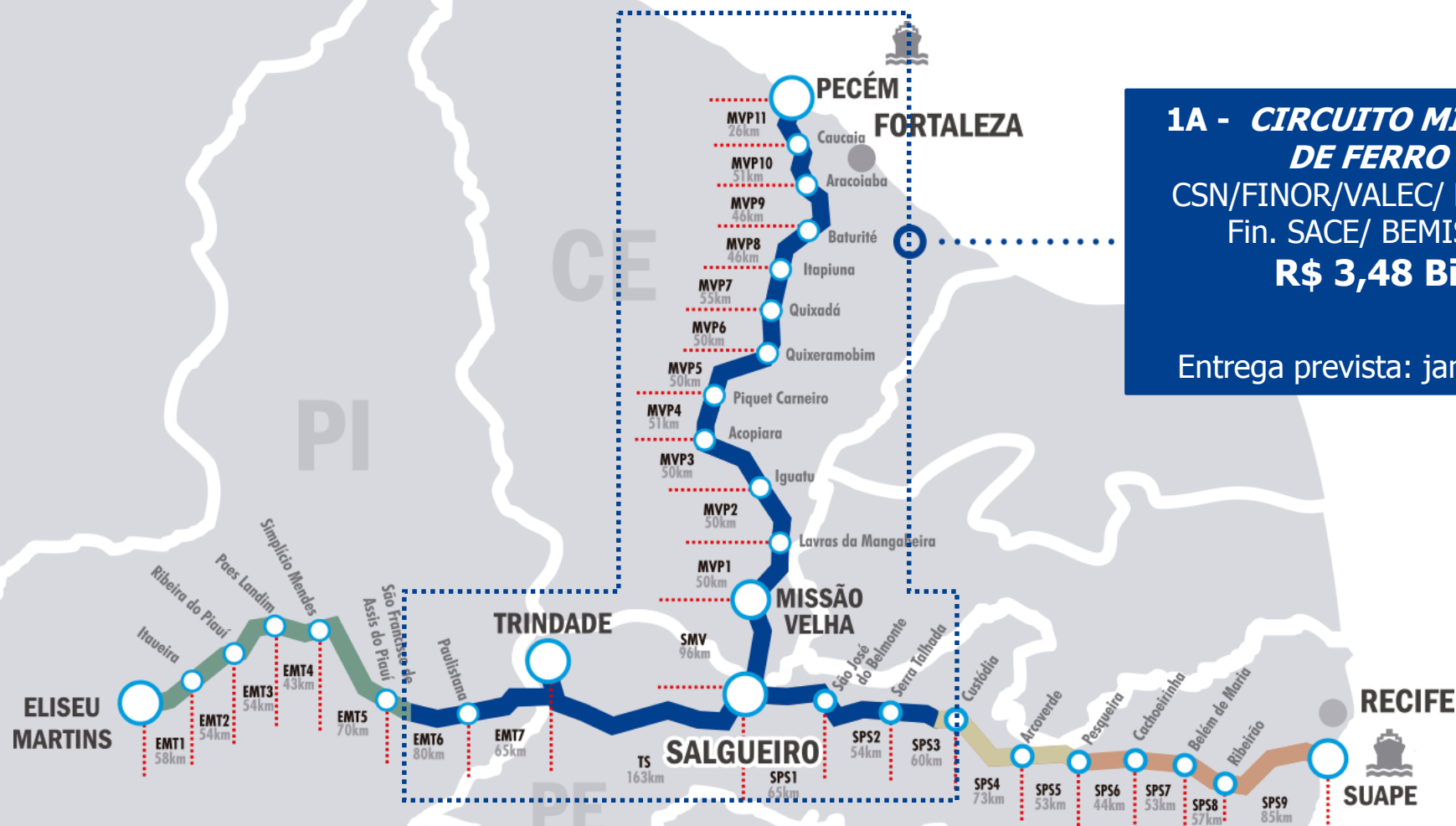
- Simulação de 3 pontos com 100.000 iterações
- Adoção da curva de probabilidade P80
- Definição do Impacto nos Riscos no CAPEX e Cronograma
- Definição da contingência para Riscos do Projeto não previstos no CAPEX e Cronograma

Plano de gerenciamento de riscos	1	Definir o contexto do projeto, o objetivo do plano de gerenciamento de riscos e o papel do comitê de gerenciamento de riscos.	1
Identificar os riscos	2	Identificar os riscos que podem afetar o projeto, considerando o contexto do projeto e o objetivo do plano de gerenciamento de riscos.	2
Analisar os riscos	3	Analisar os riscos identificados, considerando o contexto do projeto e o objetivo do plano de gerenciamento de riscos.	3
Planejar a resposta aos riscos	4	Planejar a resposta aos riscos identificados, considerando o contexto do projeto e o objetivo do plano de gerenciamento de riscos.	4
Monitorar e controlar os riscos	5	Monitorar e controlar os riscos identificados, considerando o contexto do projeto e o objetivo do plano de gerenciamento de riscos.	5
Comunicar e relatar os riscos	6	Comunicar e relatar os riscos identificados, considerando o contexto do projeto e o objetivo do plano de gerenciamento de riscos.	6
Revisar o plano de gerenciamento de riscos	7	Revisar o plano de gerenciamento de riscos identificados, considerando o contexto do projeto e o objetivo do plano de gerenciamento de riscos.	7



Analisando os riscos de implantação, a solução via Suape pode levar 35 meses a mais do que via Pecém (P80)

Circuitos Comerciais Relevantes



* Antecipação de frete
** Considera as datas do cronograma pactuado com o Governo na reunião de 07.05.2018
Fonte: Valores adotados na modelagem do Plano de Negócio

Circuitos Comerciais Relevantes

1B – CIRCUITO GRÃOS
CSN / Parceiro Estratégico
Grãos (DUVP*)

R\$ 0,90 Bi

Entrega prevista: fev./23

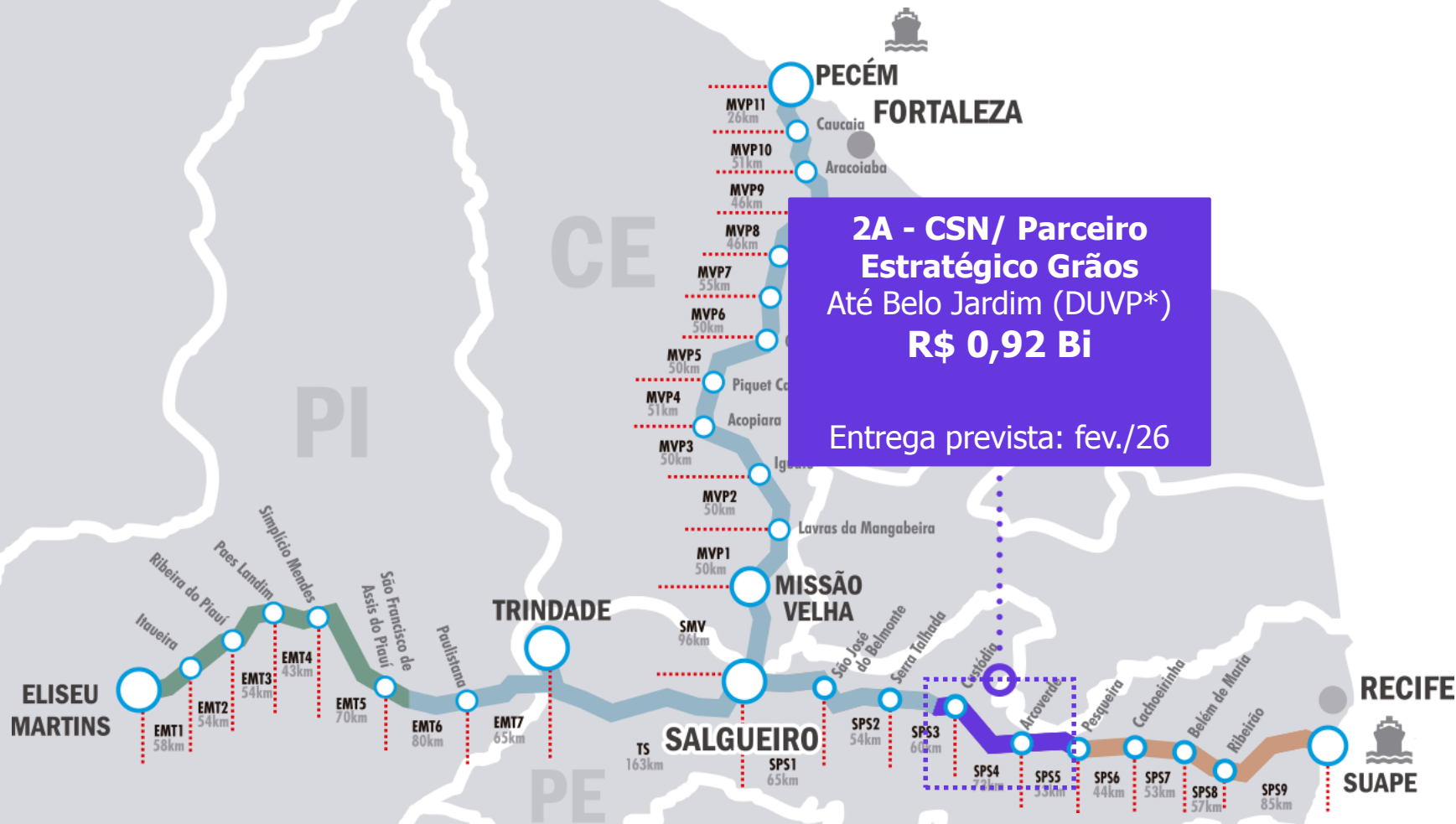


* Direito de Uso de Via Permanente
Fonte: Valores adotados na modelagem do Plano de Negócio

Circuitos Comerciais Relevantes

**2A - CSN/ Parceiro
Estratégico Grãos
Até Belo Jardim (DUVP*)
R\$ 0,92 Bi**

Entrega prevista: fev./26



* Direito de Uso de Via Permanente
Fonte: Valores adotados na modelagem do Plano de Negócio

Circuitos Comerciais Relevantes



2B - CSN/ Parceiro Estratégico (DUVP*)
R\$ R\$ 1,40 Bi

Entrega prevista: fev./27

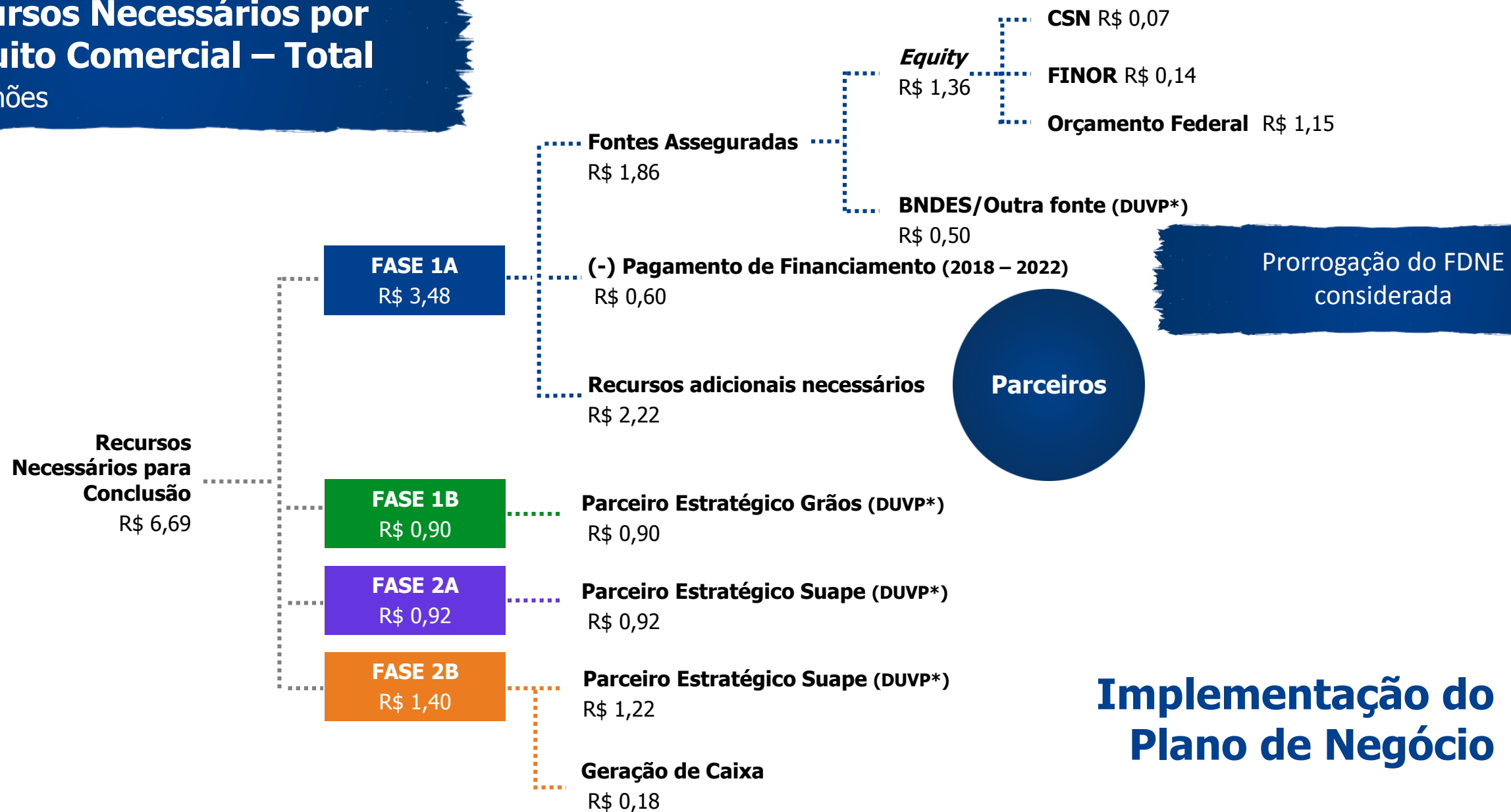
* Direito de Uso de Via Permanente
Fonte: Valores adotados na modelagem do Plano de Negócio

Entregas Orçamento Regulatório



Recursos Necessários por Circuito Comercial – Total

R\$ Bilhões



Implementação do Plano de Negócio

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.

Um caminho para a ferrovia

Negócio Integrado



Um caminho para a ferrovia

Negócio Integrado

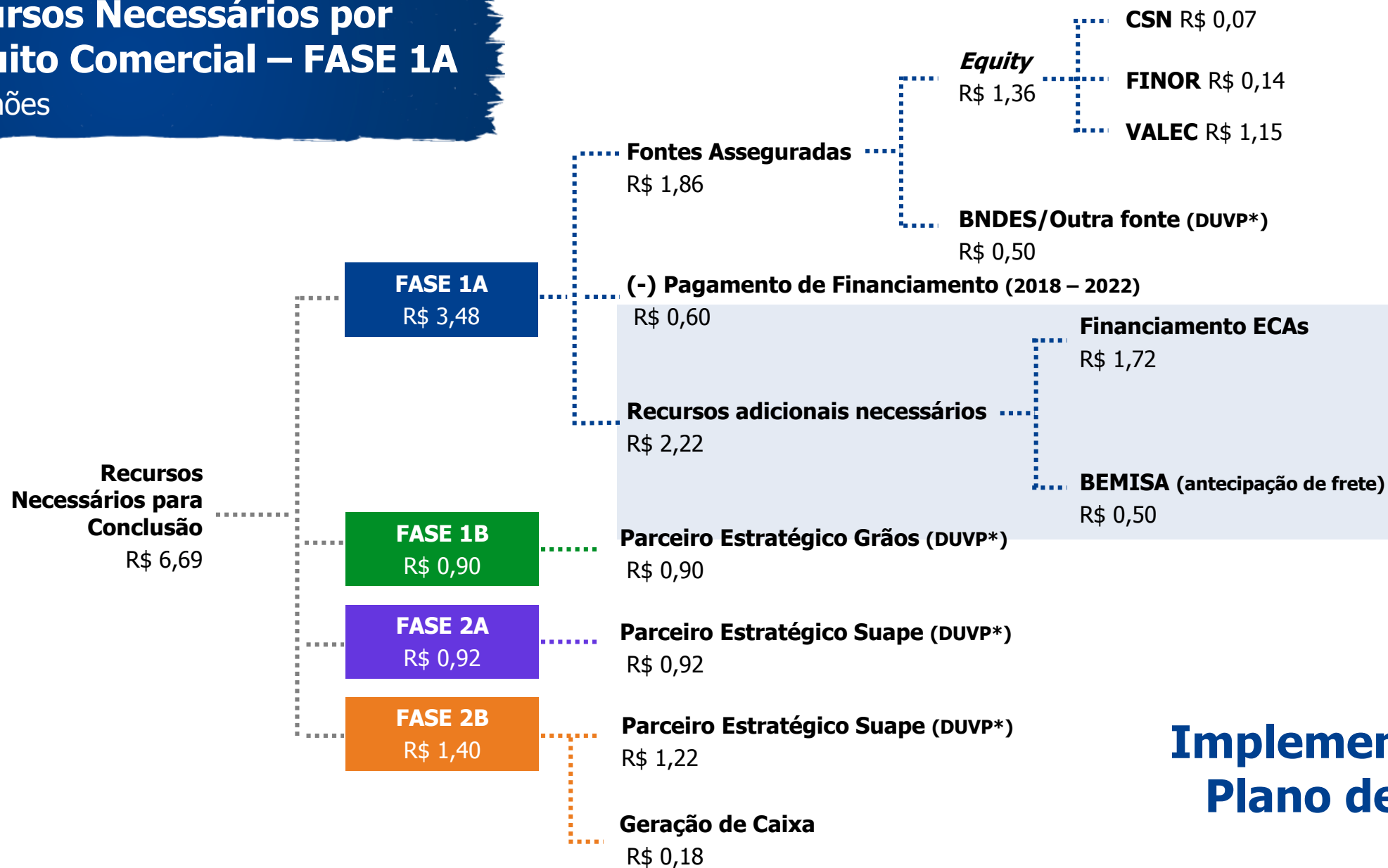


Financeiro



Recursos Necessários por Circuito Comercial – FASE 1A

R\$ Bilhões



Parceiros

Implementação do Plano de Negócio FASE 1A



Contextualização



Grupo de Trabalho



Estratégia



Road Map e Fatores Críticos de Sucesso



Impactos Socioeconômicos

2º Sem. 2018

Definição da Estrutura de Garantias (CSN/Governo)

Conclusão das Análises do *Financial Advisor*

1º Sem. 2019

Entrega do Orç. Regulatório à ANTT – FASE 2
Conclusão da Prop. Financeira (SACE)

2º Sem. 2019

Aprovação, pela ANTT, do Orç. Regulatório
Queda do embargo TCU

2020

Repactuação Geral

Formalização Parceiro Estratégico Grãos

2021

Início das Obras na FASE 1B

2023 a 2027

2023 - Início da Operação da FASE 1B
2024 - Início das Obras da FASE 2
2027 - Início da Operação da FASE 2

Entrega do Orçamento Regulatório à ANTT – FASE 1A

Entrega do Orç. Regulatório à ANTT – FASE 1B
Cron. Integrado BEMISA

1º Sem. 2019

Aprovação da proposta Financeira - ECAs

Garantia de recebimento das fontes asseguradas no A.I. de 2013

Retomada da Obra pela FASE 1A - lotes *Greenfield* do trecho MVP (04 ao 11)

2º Sem. 2019

2022

Início da Operação do segmento entre Paulistana (PI) e Porto de Pecém (CE) – FASE 1A

Formalização Parceiro Estratégico SUAPE



Contextualização



Principais Entraves do Projeto



Grupo de Trabalho



Road Map e Fatores Críticos de Sucesso



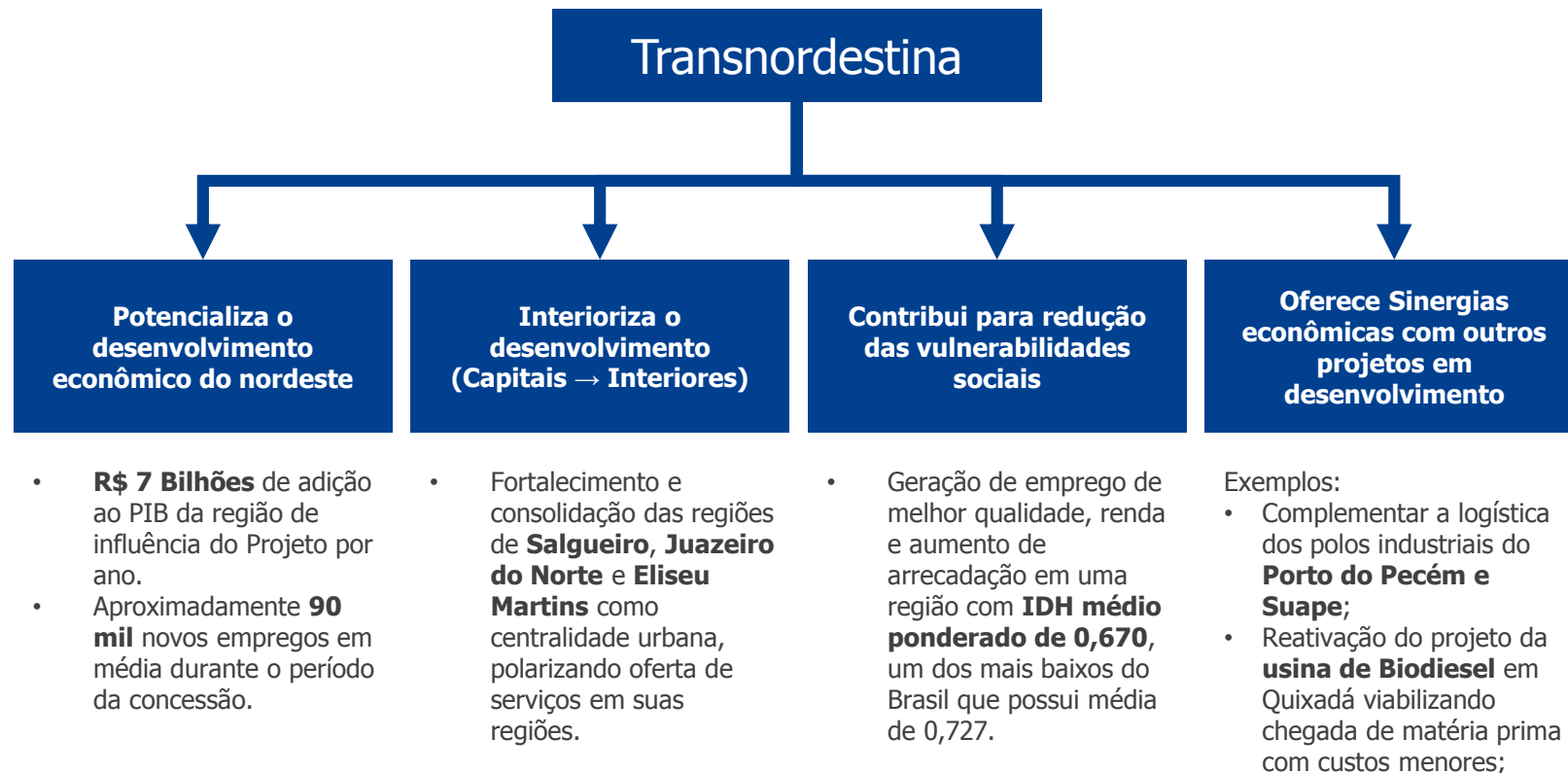
Impactos Socioeconômicos

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:



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\$ 7 bi/ano

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

R\$ 126 mi/ano

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

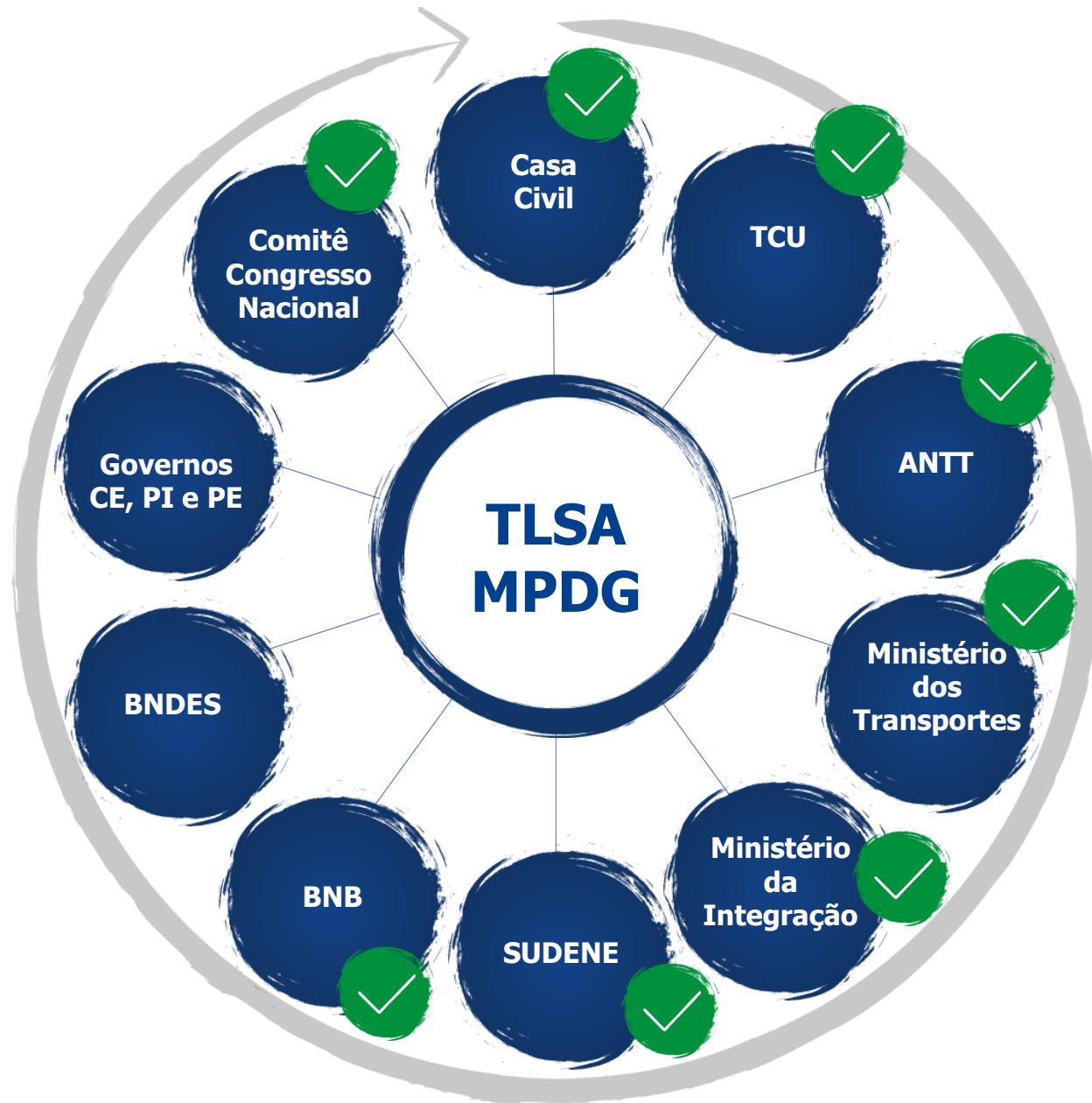
90 mil

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**



Road Show com ***Stakeholders***



The background image is a composite of two scenes related to railway construction. The left side shows a group of workers in yellow safety gear working on a newly laid track in a hilly, arid landscape. The right side shows a blue and yellow locomotive with 'TLA' markings on its front, positioned on a track. The entire image has a greenish-yellow tint.

TLSA

TRANSNORDESTINA LOGÍSTICA S.A.

MPDG e TLSA

Road Show | Agosto, 2018