



INFORME ESTRATÉGICO

COINFRA

08 de outubro
de 2025

A CONCESSÃO DA FERROVIA EF 118

INTRODUÇÃO: CONCEITOS E BASE LEGAL

- Prorrogação antecipada & investimentos cruzados

A Lei 13.448/2017 autoriza prorrogações antecipadas de concessões ferroviárias condicionadas a “novos investimentos” de interesse público, inclusive fora da malha da própria concessionária (“investimento cruzado”), desde que demonstrada a vantajosidade em estudo técnico e pactuadas obrigações verificáveis. O dispositivo central é o art. 25 e seu §1º (fundamento do investimento cruzado).

- Marco Legal das Ferrovias (Lei 14.273/2021)

Estabelece o regime de autorização ferroviária (contrato de adesão), convivendo com concessões; reforça mecanismos de interoperabilidade, direito de passagem e regras para compartilhamento de infraestrutura. A doutrina e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) reconhecem que o art. 66 da Lei 14.273 complementa a 13.448 quanto à destinação de receitas do setor para novos investimentos, inclusive via conta vinculada.

CONTEXTO & PREMISSAS (2025)



Recursos da prorrogação da MRS para obras da EF-118

Destinação de parte dos recursos da prorrogação da MRS via conta vinculada para obras da ferrovia EF-118.



Ramal Anchieta (Vale) indefinido no curto prazo

O ramal Anchieta da Vale ainda não está garantido no curto prazo, trazendo incertezas para o projeto.



Reduzir riscos com faseamento e gatilhos contratuais

Objetivo é reduzir o risco de implantação e a bancabilidade do projeto da EF-118 através de faseamento e gatilhos contratuais.

O contexto envolve a utilização de recursos da prorrogação da MRS, a indefinição do ramal Anchieta e a necessidade de reduzir riscos através de medidas como faseamento e gatilhos contratuais.



- Jurisprudência e controle

O Tribunal de Contas da União (TCU) vem avaliando e recentemente chancelou modelo de investimento cruzado com conta vinculada ligado à ferrovia Minas-Rio-São Paulo (MRS), malha sudeste, após embates internos, criando precedente operacional para aportar recursos em projetos como a ferrovia EF-118, sem trânsito pelo Orçamento. Há notícias e atos sobre a proposta de termo aditivo da MRS e voto no TCU em setembro/2025.

- Status público do projeto EF-118

O projeto consta no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) com faseamento que inclui o Ramal de Anchieta (Anchieta–Santa Leopoldina/ES) como conector relevante ao traçado. O Ministério dos Transportes (MT) sinalizou apoio e cronograma regulatório com maturação até 2025/26.

SITUAÇÃO INSTITUCIONAL E DE FINANCIAMENTO (2025)

- Recursos da MRS via investimento cruzado/conta vinculada

O Governo e o setor apontam lista de projetos-alvo (entre eles a EF-118) para receber cerca de R\$ 2,8 bilhões oriundos da repactuação da Malha Sudeste da MRS, já com aval positivo do TCU.

- Ramal Anchieta (Vale) — incerteza

A imprensa local e nacional reporta atrasos/impasse e pressões políticas para que a Vale cumpra compromissos vinculados à prorrogação da EFVM (p.ex., construção do trecho Santa Leopoldina–Anchieta). Não há garantia executória imediata; discute-se até estruturar a concessão do ramal com aporte/garantia e obra bancada pela Vale, mas com leilão possivelmente em 2026.

Implicação: a EF-118 pode avançar com recursos “MRS/conta vinculada”, mas sem o Ramal Anchieta perde parte do racional de demanda/porto (Ubu/Anchieta e integração capixaba), elevando risco de demanda e de bancabilidade.

ESTRUTURAS POSSÍVEIS PARA A EF-118

1. Concessão tradicional (tarifas + receitas acessórias + outorga variável; CAPEX público por investimento cruzado)

- Requer licitação (Lei 8.987/95 + Lei 14.273/21), contrato de concessão, matriz de riscos e mecanismo de revisão.
- Pró: governança ANTT madura; compatível com investimento cruzado.
- Contra: risco de demanda sem Ramal Anchieta pode exigir apoios de receita, pagamentos por disponibilidade ou triggers de reequilíbrio.

2. Autorização ferroviária (Lei 14.273/21)

- Contrato de adesão; maior liberdade negocial; menor tutela tarifária.
- Pró: agilidade; potencial de investimentos privados.
- Contra: difícil viabilizar apenas com tarifa se o ramal não sair; precisaria de serviços garantidos (industrial/minerais) ou mecanismos de mitigação.

3. Modelo híbrido com conta vinculada

- Uso dos recursos MRS em obras-núcleo (pátios, túneis críticos) para reduzir CAPEX e alavancar concessão/PPP.



- Pró: reduz risco de engenharia e CAPEX do privado.
- Contra: condicionalidade à governança da conta, ao cronograma do TCU/ANTT e à priorização federal.

PRINCIPAIS RISCOS

(A) Riscos jurídico-regulatórios

- Interoperabilidade, direito de passagem e livre acesso nas conexões com as ferrovias Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM), Ferrovia Centro Atlântica (FCA) e MRS .

Mitigação: refletir obrigações de compartilhamento no edital e no contrato, conforme diretrizes das Leis 13.448/17 (direito de passagem/tráfego mútuo) e 14.273/21.

(B) Riscos político-institucionais

- Mudança de prioridades federais/estaduais e contestação sobre destinação dos recursos da renovação antecipada da MRS.

Mitigação: preservar a prioridade através de instrumentos oficiais (PPI, PAC, plano nacional de logística); reforçar a governança multissetorial (Ministério dos Transportes/ANTT/Infra S.A./Estados).

(C) Riscos de demanda e bancabilidade

- Não implantação (ou atraso) do Ramal Anchieta (Vale), reduzindo captação de cargas (mineral, cimento, celulose, siderurgia, contêiner).

Mitigação: estruturar cenários sem o ramal, incluindo flexibilidades contratuais (p.ex., pagamento por disponibilidade/EVTEA com “*shadow demand*”) e gatilhos de CAPEX vinculados à materialização de contratos de longo prazo.

(D) Riscos fundiários, socioambientais e de licenciamento

- Licenciamento ambiental multiestadual ou federal (ES/RJ), zonas costeiras, áreas de preservação permanente, cavernas, supressão vegetal Mata Atlântica; possível presença de terras quilombolas/indígenas e áreas sensíveis.

Mitigação: licenciamento faseado (LP/LI por lotes críticos), engajamento com órgãos ambientais, plano de recuperação de áreas degradadas e planos de reassentamento compatíveis com a Lei 14.273/21; uso de verificador independente (Infra S.A./ANTT) para milestones.

CENÁRIOS SEM (OU COM ATRASO DO) RAMAL ANCHIETA

Cenário 1 — “Sem Anchieta por 5–7 anos”

- Consequência: menor capilaridade no ES; dependência maior de cargas para Portos de Vitória/Vila Velha e Porto do Açú; TIR privada pressiona por apoios contratuais.
- Resposta contratual: leilão da EF-118 com apoio público escalonado (conta vinculada cobre obras-chave; *trigger* de CAPEX restante condicionado a *take-or-pay* firmes); cláusula de reequilíbrio se Ramal Anchieta entrar tardiamente.

**Cenário 2 — “Anchieta via concessão dedicada”**

- Consequência: Vale aporta CAPEX (garantia/obra) mas operação por terceiro; sinergias com EF-118 fortalecidas; risco cai.
- Resposta contratual: coordenar cronogramas de leilões (ramal 2025/26, EF-118 até 2026) e interfaces técnicas (bitola, pátios, sinalização).

Cenário 3 — “Acordo Vale retomado (obras por obrigação da EFVM)”

- Consequência: queda relevante dos riscos; conta vinculada foca trecho crítico da EF-118 no ES; melhora bancabilidade.
- Risco residual: governança e cumprimento de prazos; prever *step-in* e sanções administrativas.

CONCLUSÃO

O principal desafio para tirar a Ferrovia EF-118 do papel é que o projeto depende muito da construção do Ramal de Anchieta, que deve ser feito pela Vale. Sem esse ramal, a ferrovia perderia parte da sua utilidade — ela ligaria o Porto do Açú ao Espírito Santo, mas sem conexão direta com a Estrada de Ferro Vitória a Minas ficaria difícil garantir que haveria carga suficiente para justificar o investimento.

Por isso, se o governo e a Vale não chegarem a um acordo para a construção do Ramal Anchieta, será necessário atualizar os estudos técnicos e financeiros (EVTEA) para incluir esse trecho no próprio projeto da EF-118. Assim, o governo poderia recalcular os custos e receitas esperadas, definir novas formas de financiamento e garantir recursos para que o ramal seja realmente construído.

Em resumo, a EF-118 só faz sentido econômico e logístico se o trecho de Anchieta for incluído ou garantido por outro meio. O próximo passo é ajustar o projeto para que isso aconteça e evitar atrasos ou falta de viabilidade.

Romeu Rodrigues

Mestre em Engenharia de Produção, Consultor em Logística e Energia e Especialista do Coinfra

Gustavo Peters Barbosa

Presidente do Conselho Temático de Infraestrutura e Energia – Coinfra