

1. O que é a Vetria?

A Vetria Mineração é uma empresa criada através da associação de ALL – América Latina Logística, TPI - Triunfo Participações e Vetorial Mineração que visa desenvolver uma solução integrada para extração, logística e comercialização de minério de ferro proveniente do Maciço do Urucum, em Corumbá, no estado do Mato Grosso do Sul. A empresa terá um sistema integrado com mina própria em Corumbá, logística ferroviária através de contrato operacional de longo prazo com a ALL e terminal de uso privativo de uso misto em Santos, visando a produção e comercialização de minério de ferro.

2. Qual a participação de cada acionista na Vetria?

A Triunfo terá participação de 15,8%, a Vetorial de 33,8% e a ALL de 50,4% na Vetria.

3. Por que os acionistas decidiram criar a Vetria?

A região de Corumbá tem um potencial enorme de produção de minério de ferro ainda muito pouco explorada, devido à falta de alternativa logística para escoar sua produção. Hoje, a produção é escoada por barcaça e o aumento da capacidade da hidrovia esbarra em altos investimentos, na sazonalidade e variância do calado do rio em razão da estação de seca e nas restrições ambientais existentes.

Com a associação entre Vetorial, Triunfo e ALL criamos uma solução integrada com mina e logística (ferrovia e porto). Para isso, após as condições do negócio forem verificadas:

- (i) A Vetria possuirá uma mina operacional de minério de ferro localizada em Corumbá/MS, com recursos minerais estimadas em 1.000.000.000 (um bilhão) de toneladas de minério de ferro. A capacidade de produção atual da mina é de 1 milhão de toneladas por ano;
- (ii) A Vetria será proprietária de um imóvel de 1,9 km² no estuário de Santos/SP, onde será construído um complexo portuário para minério de ferro e derivados; e
- (iii) A Vetria investirá em vagões, locomotivas e na modernização completa da ferrovia que liga Corumbá a Santos. O material rodante será de propriedade da Vetria. A Vetria contratará a ALL para realizar a logística ferroviária, que garantirá uma capacidade de 27,5 milhões de toneladas por ano a uma tarifa de R\$45 por tonelada, em moeda de hoje. Esta tarifa contempla um desconto de frete em contrapartida aos investimentos que serão realizados pela Vetria na malha ferroviária da ALL.

A Associação possibilitará, além da produção e escoamento do minério de ferro da Vetria, uma logística eficiente para escoar o minério de outras empresas da região, como também uma ferrovia de classe internacional com capacidade disponível para outras cargas. Desta forma, além de criar valor para seus acionistas, a Vetria contribuirá para o desenvolvimento do potencial de toda a região de Corumbá e do estado do Mato Grosso do Sul.

4. Qual o negócio e qual a oportunidade da Vetria?

O Estado do Mato Grosso do Sul possui aproximadamente 20% das reservas de minério de ferro brasileiras, concentradas na região de Corumbá. O minério existente nestas reservas possui alta concentração de ferro e grande percentual deste é do tipo Lump. O mercado paga um prêmio por este tipo de minério, pois ele não necessita passar por nenhum beneficiamento antes do processo siderúrgico.

Apesar das grandes reservas de minério de ferro e de sua alta qualidade, a capacidade do Maciço do Urucum é subutilizada, pois não há uma solução eficiente de logística para larga escala.

Atualmente o escoamento da produção de minério é feito através da hidrovia Paraguai – Paraná. Porém a hidrovia possui capacidade bastante restrita em função de algumas razões: (i) períodos de secas de 3 meses com grande variabilidade; (ii) restrições de calado ao longo do rio e nos portos de destino; (iii) elevado transit time; (iv) capacidade limitada em aproximadamente 5 milhões de toneladas ao ano. Além disso, a hidrovia possui expansão de capacidade limitada em virtude da alta necessidade de investimentos, baixa confiabilidade devido à dependência de chuvas e restrições ambientais.

Criando a logística integrada de ferrovia e porto, a Vetria permite que haja capacidade de escoamento do minério de ferro da região em larga escala, não só da Vetria, mas também de outras mineradoras da região, que hoje não têm alternativa logística de larga escala.

5. A Vetria poderá utilizar a logística integrada ferrovia e porto para transportar minério de outras minas?

Sim, a Vetria poderá transportar e comercializar minério produzido em outras minas. A solução logística que a Vetria traz para a região pode ser utilizada também para a produção siderúrgica no futuro. A Vetria terá capacidade logística total de 27,5 milhões de toneladas por ano, que pode ser utilizada com minério próprio ou de outras minas.

6. Quais são as vantagens estratégicas do projeto?

A Vetria é um projeto integrado de minério de ferro, possuindo ativos para a produção e escoamento eficiente do produto, o que gera uma grande vantagem em relação a projetos que não possuem logística integrada. Além disso, tanto a mina como a logística ferroviária já são operacionais, o que reduz o risco de execução do projeto e de obtenção das licenças ambientais e regulatórias necessárias.

O ativo minerário da Vetria é localizado em uma região com minério de excelente qualidade, com 1 bilhão de toneladas de recursos minerais estimados, com teor de ferro médio superior a 62% (benchmark) e predominantemente do tipo Lump. O mercado paga um prêmio para o minério com estas características, uma vez que ele reduz os custos totais do processo siderúrgico.

O Porto já possui licença ambiental prévia para operar graneis líquidos, sólidos e contêineres, o que demonstra a sua viabilidade operacional.

A ferrovia já liga a mina à área onde será construído o terminal de uso privativo e, portanto, não há necessidade da Vetria investir na construção de ramais ferroviários.

7. Como a Vetria irá criar esse sistema integrado mina-ferrovia-porto? Quais ativos a Vetria possui?

A Vetria possui os direitos minerários em Corumbá, a área em Santos onde será construído o terminal de uso privativo, as locomotivas e vagões adquiridos, e terá capacidade de transporte ferroviário garantida por contrato de transporte de longo prazo com a ALL, em uma ferrovia que já liga a mina, em Corumbá, ao Porto de Santos. O sistema integrado será criado através de investimentos estimados em R\$7,6 bilhões (i) na expansão da capacidade atual da mina, (ii) na reforma da ferrovia para transporte de minério em larga escala e na compra de vagões e locomotivas, e (iii) na construção de um terminal de uso privativo para minério de ferro em Santos.

A mina da Vetria tem recursos minerais estimados em 1 bilhão de toneladas e capacidade atual de extração de minério de 1 milhões de toneladas por ano. O plano de investimentos da Vetria prevê o aumento da capacidade de produção da mina em 20 milhões de toneladas por ano, podendo ser ampliada.

Nos 1.765 km ferrovia que ligam Corumbá a Santos serão realizados investimentos na via e em pátios de cruzamento, aumentando a capacidade atual de 3 milhões de toneladas por ano para 35 milhões de toneladas por ano, das quais 27,5 milhões serão disponibilizadas para transporte de minério de ferro da Vetria. A Vetria também comprará as locomotivas e os vagões necessários para realizar o transporte. Em contrapartida aos investimentos realizados, a ALL dará a Vetria um desconto de frete e garantirá uma tarifa de R\$45/tonelada transportada, corrigida por uma cesta de indexadores.

A Vetria também construirá um terminal portuário em um imóvel com área de 1,9 km² localizado na margem esquerda do Porto de Santos para minério, com capacidade estática de 1,3 milhões de minério de ferro. O projeto será estruturado com 2 Car Dumpers duplos, berço de 380 metros e calado para navios com capacidade de 125 mil toneladas. O Porto já possui licença ambiental prévia para graneis líquidos, sólidos e contêineres.

8. A Vetria já é operacional?

Os ativos de mineração da Vetria já têm capacidade de produzir aproximadamente 1 milhões de toneladas por ano de minério de ferro.

Além disso, a ferrovia operada pela ALL já liga a mina da Vetria, em Corumbá, à área onde será desenvolvido o terminal de uso privativo em Santos, mas essa ferrovia precisa ter sua capacidade ampliada para transportar minério de ferro em larga escala. O terminal de uso privativo ainda precisa ser desenvolvido, porém já possui licença ambiental prévia para instalação de um porto de graneis sólidos, líquidos e contêineres. Será necessária a obtenção da licença instalação para movimentação de minério de ferro.

9. Quais os investimentos que precisam ser realizados para criar esse sistema de mina – ferrovia-porto? Qual o volume que a Vetria pretende chegar quando o projeto estiver implementado?

A Vetria espera atingir uma capacidade de produção de minério de ferro de 20 milhões de toneladas por ano na sua mina atual, podendo chegar até a 27,5 milhões.

Para isso deverão ser realizados investimentos estimados em R\$7,6 bilhões:

- (i) Expansão da capacidade atual de lavra da mina em 20 milhões de toneladas por ano, podendo ser ampliada, e construção de terminal próprio para carregamento de vagões a menos de 10 km da frente (área) de lavra. Será necessário aproximadamente R\$1,1 bilhão para o desenvolvimento da mina.
- (ii) Recuperação e substituição completa de trilhos e dormentes do trecho de 1.765 km de via permanente ligando a mina em Corumbá/MS ao Porto de Santos/SP, com reparo/troca de 250 mil tons de trilho, 3 milhões de dormentes e reforma de obras de arte. A capacidade final da via permanente será de 35 milhões de toneladas por ano, sendo 27,5 milhões dedicados a minério de ferro e 7,5 milhões a benefício da ALL para o transporte de carga geral. O capex necessário para a reforma da via é estimado em R\$2,2 bilhões.
- (iii) Compra de mais de 5.600 vagões e 180 locomotivas em um total de R\$2,3 bilhões. Os ativos serão de propriedade da Vetria.
- (iv) Construção de terminal portuário de uso privativo dedicado a minério de ferro no Porto de Santos, com capacidade estática de 1,3 milhões de toneladas. O terminal possuirá tecnologia operacional capaz de tornar o processo de descarga de vagões ágil e muito produtivo, com quatro linhas para vagões carregados e dois viradores duplos de vagão (Car Dumpers). Para a construção do terminal portuário será necessário aproximadamente R\$2,0 bilhões.

10. Por que o projeto será realizado em bitola estreita?

Para definição do projeto da ferrovia foi considerada a alteração da bitola métrica (atual) para larga, entretanto a bitola métrica se mostrou a melhor opção no momento devido:

- (i) Facilidade no licenciamento ambiental. A manutenção de bitola métrica não exige licenciamento para reforma da via, apenas para ampliação de pátios de cruzamento;
- (ii) Menor necessidade de CAPEX e melhor viabilidade econômica.

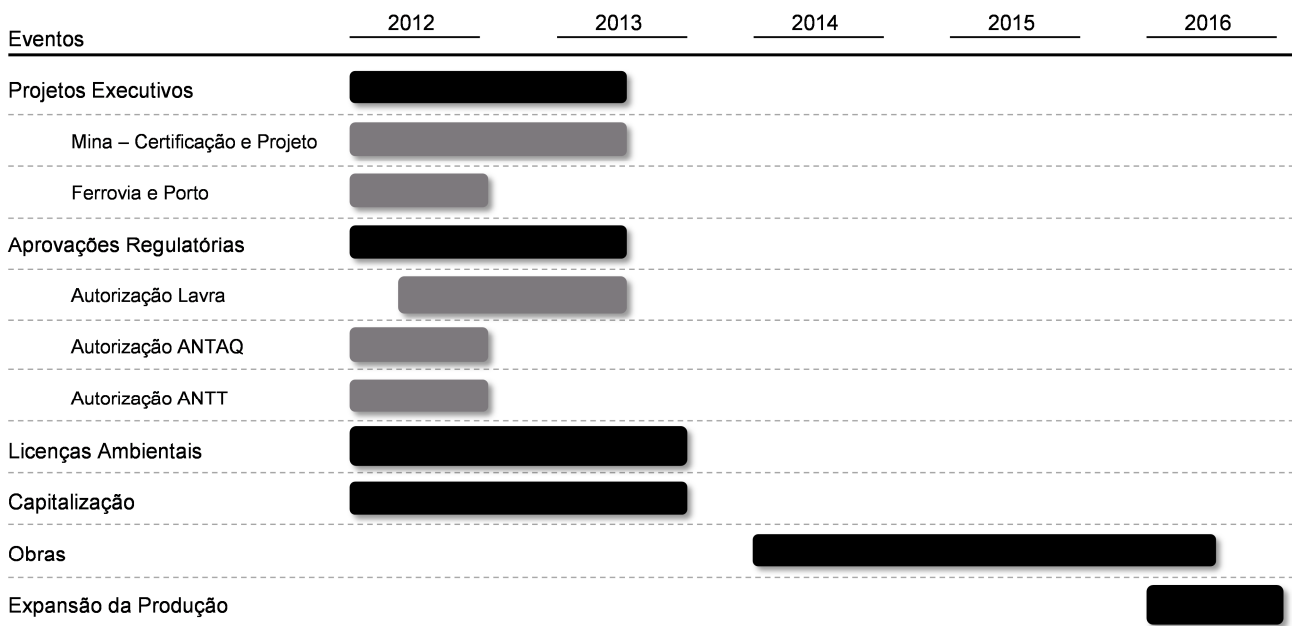
11. Com esses investimentos, que nível de Opex é esperado aberto por mina, ferrovia e porto?

O projeto e os investimentos que serão realizados pela Vetria devem permitir um Opex total estimado por tonelada de minério de R\$70,7 aproximadamente, a valores de hoje, dos quais R\$3,7 no porto, R\$45,0 na ferrovia e R\$22,0 na mina.

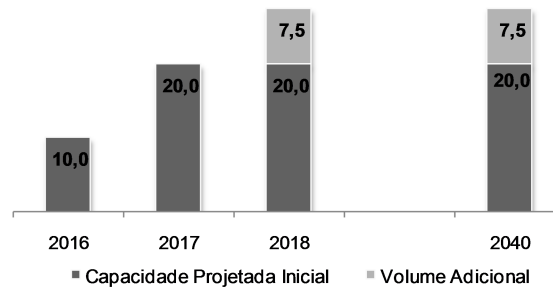
12. Em que estágio estão as licenças necessárias para a construção do porto, para o aumento da capacidade na ferrovia e para a expansão da produção da mina?

O porto, a ferrovia e a mina já se encontram em estágio avançado para obtenção de licenças. A área onde será construído o terminal de uso privativo já possui licença ambiental prévia para instalação de um terminal de granéis líquidos, granéis sólidos e contêineres, será necessário obter a licença de instalação considerando a movimentação de minério de ferro. A ferrovia já existe e é operacional e, desta forma, serão necessárias licenças para ampliação de pátios de cruzamento. A mina já é operacional e precisará de licença para aumentar a capacidade de extração de minério.

13. Qual o cronograma esperado para a realização de todos os investimentos, incluindo a obtenção das licenças?



14. Com a realização dos investimentos, qual o ramp up esperado de volume?



* Valores em milhões de toneladas ao ano.

O volume apresentado não considera os 1 milhões de toneladas por ano destinado ao abastecimento da Vetorial Siderurgia.

15. Vários projetos vêm atrasando por conta da demora nas aprovações governamentais e na obtenção de licenças. Qual o risco disso acontecer nesse projeto?

O risco de atraso nesse projeto é menor, dado que (i) já existe licença ambiental prévia para instalação de um terminal portuário e será preciso obter a licença de instalação para movimentação de minério de ferro, (ii) a ferrovia já existe e é operacional e, desta forma, serão necessárias licenças para ampliação dos pátios, (iii) a mina já é operacional e precisará de licença para aumentar a capacidade de produção.

Somos otimistas quanto as aprovações de órgãos reguladores e governamentais. Os investimentos realizados pela Vetria terão um papel importante para o desenvolvimento da região de Corumbá e da infraestrutura ferroviária do Estado do Mato Grosso do Sul (MS) e de São Paulo (SP). A Malha Oeste, que será completamente modernizada, atravessa todo o MS de oeste a leste e corta o estado de SP ao sul do rio Tietê, criando uma nova ferrovia eficiente ao sul do estado de São Paulo.

Do ponto de vista da ANTT a criação da Vetria representa uma mudança transformacional para o transporte ferroviário da ALL Malha Oeste, já que a capacidade da ferrovia passará de 3 milhões de toneladas por ano para 35 milhões de toneladas por ano, sendo que 27,5 milhões de toneladas por ano reservados para a Vetria e 7,5 milhões de toneladas por ano disponíveis para o transporte de carga geral.

Desta forma, a criação da Vetria e os investimentos realizados por esta na ferrovia irão criar uma solução para o transporte ferroviário do estado do Mato Grosso do Sul. Além disso, a Vetria atuará como "Usuário Investidor" da ferrovia, papel esse criado pela resolução da ANTT de julho, na qual a Agência estabelece condições que visam incentivar este tipo de parcerias entre as ferrovias e clientes / investidores.

16. Como funciona o contrato de investimento da Vetria com a ALL? De quem será a propriedade dos investimentos realizados pela Vetria na ferrovia?

A Vetria fará os investimentos necessários para ampliação da capacidade atual do corredor que liga Corumbá a Santos, incluindo via permanente e pátios, e a ALL garantirá, em contrapartida, uma capacidade de 27,5 milhões de toneladas por ano para a Vetria. Os investimentos em via permanente serão em bens de terceiro e revertidos para a concessão. Além disso, a Vetria também comprará os vagões e locomotivas necessários para realizar o transporte. Esse material rodante será de propriedade da Vetria. São estimadas investimentos de R\$2,2 bilhões em via permanente e R\$2,3 bilhões em vagões e locomotivas.

17. Como funciona o contrato de transportes com a ALL?

A ALL garantirá à Vetria uma capacidade de transporte de até 27,5 milhões de toneladas/ano a uma tarifa, a valores de hoje, de R\$45 por tonelada transportada de minério. Esta tarifa contempla um desconto de frete em contrapartida aos investimentos que serão realizados pela Vetria na ferrovia. A tarifa será ajustada com base em uma cesta de indicadores que reflete os custos da ferrovia.

18. Quem será responsável e arcará com os custos de manutenção da malha ferroviária e do material rodante?

A ALL será responsável por realizar toda a manutenção na malha ferroviária e no material rodante de propriedade da Vetria. Todo esse custo já está na tarifa que será cobrada da Vetria. Assim, o único custo operacional que a Vetria terá no transporte por ferrovia são os R\$45 por tonelada, além do CAPEX de via permanente e material rodante.

19. Qual a margem que a ALL terá no transporte de minério para a Vetria? Quais outros benefícios a ferrovia terá?

A tarifa que a ALL cobra da Vetria de R\$45/tonelada contempla um desconto, em contrapartida ao investimento que serão realizados pela Vetria na malha ferroviária. Este valor está próximo aos custos da operação, mas ainda assim garante uma pequena margem para a ALL.

Entretanto, os investimentos realizados na ferrovia pela Vetria levarão a um salto transformacional nos níveis de produtividade e na capacidade de transporte no corredor Corumbá a Santos, ampliando substancialmente o potencial de transporte de carga geral, de 2,5 bilhões de TKU por ano para 10,0 bilhões de TKU por ano. Além da ampliação da capacidade entre Corumbá e Santos, a ferrovia também será beneficiada com a redução de custos proveniente da reforma/troca dos ativos e pela maior segurança e produtividade do trecho. Estima-se que o consumo de diesel, por exemplo, será reduzido 30% e o índice de acidentes reduzirá 56%.

20. Como será o management da Companhia?

A Vetria já nasce com o DNA de mineração e logística uma vez que seus acionistas que contribuem com suas respectivas *expertises* para o sucesso e a geração de valor do projeto.

A diretoria da Vetria será composta por 3 diretores, sendo o Diretor Presidente (CEO), um Diretor Financeiro e de Relações com o Mercado e um Diretor de Operações. Para os primeiros dois mandatos, de 2 anos cada, o Diretor Presidente será indicado pela ALL, o Diretor Financeiro será indicado pela Triunfo e o Diretor de Operações será uma indicação da Vetorial. A partir do terceiro mandato, toda a diretoria passa a ser escolhida pelo conselho.

O CEO da Vetria, por indicação da ALL, será o Sr. Alexandre Santoro. O Sr. Alexandre Santoro entrou na ALL em 2002 como Gerente de Distribuição Intermodal, ocupou a Diretoria de Logística Intermodal entre os anos de 2004 e 2007, e a Presidência da ALL Argentina desde 2007. A partir de janeiro de 2011 acumulou a Diretoria de Serviços, Tecnologia e Infraestrutura da ALL Brasil. Antes de entrar na ALL, o Sr. Santoro ocupou os cargos de Gerente de Operações na Danone S/A entre 2001 e 2002, e de Gerente de Logística na AmBev entre 1996 e 2001. Formou-se em Ciência da Computação na Universidade Salvador (BA), cursou pós-graduação em Administração de Empresas na Fundação Getúlio Vargas, e concluiu em 2007 o curso AMP (Advanced Management Program) na Wharton School - University of Pennsylvania. A Vetria ainda continua trabalhando na escolha dos outros integrantes do management.

21. Como será a Governança da Vetria?

O Conselho da Vetria será composto por 8 membros, sendo 3 indicados pela ALL, 1 indicado pela Triunfo, 2 indicados pela Vetorial e 2 conselheiros independentes. O cargo de presidente do Conselho será rotativo, iniciando pela ALL. A Vetorial terá a presidência no segundo ano e a Triunfo elegerá o presidente no terceiro ano.

Os acionistas da Vetria têm direito de preferência e 100% de Tag Along em uma eventual venda de participação por parte de um dos acionistas. Além disso, haverá um período de 4 anos de Lock Up para a venda de participações de forma independente.

22. Quais são os tipos de minério existentes e quais as suas principais características?

Os três tipos de minério de ferro existentes são o Lump, o Sinter Feed e o Pellet Feed, classificados segundo sua granulometria, ou o tamanho das pedras. A granulometria é importante, pois os fornos das siderúrgicas necessitam que haja entrada e circulação de ar e gases. É necessário, portanto, que o minério seja grande o suficiente para haver lacunas entre as pedras.

O Lump é o minério de ferro com maior granulometria e bastante valorizado no mercado. É comercializado em seu estado natural, sem necessidade de nenhum beneficiamento antes de ser utilizado na siderurgia e, por isso, o mercado paga um prêmio pelo minério desse tipo.

O Sinter Feed e o Pellet Feed, por terem granulometria mais fina, precisam passar por beneficiamento antes de serem consumidos pela siderurgia. Esses processos são denominados sinterização e pelotização.

23. Como funciona o prêmio no preço do minério?

O mercado paga dois tipos distintos de prêmio pelo minério de ferro, em função de suas características:

- (i) O primeiro prêmio é pago pelo minério com teor de ferro maior do que o padrão internacional de 62%, uma vez que essa maior concentração permite produzir mais aço com o mesmo volume de minério;
- (ii) Outro prêmio pago pelo mercado refere-se à granulometria do minério. O minério do tipo Lump possui maior granulometria do que os do tipo Sinter e Pellet Feed e não precisa passar por nenhum beneficiamento antes de ser utilizado no processo siderúrgico, reduzindo o custo de produção do aço.

24. Qual a qualidade do minério a ser produzido pela Vetria?

A Vetria estima produzir inicialmente 20 milhões de toneladas por ano de minério de ferro de alta qualidade, predominantemente do tipo Lump, com teor de ferro médio superior a 62% (benchmark). Estas estimativas são feitas baseadas na produção atual de 1 milhão de toneladas por ano que já é realizada na mina da Vetria, e apresenta teor de ferro médio de 64%. A certificação das reservas, utilizando metodologias internacionalmente aceitas como a JORC, ainda serão realizadas.

25. Qual é o tamanho dos recursos minerais estimados da Vetria? Qual será a estratégia comercial?

Estima-se que os recursos minerais da Vetria sejam de 1 bilhão de toneladas. A concentração média estimada do minério é superior a 62% (benchmark). A certificação das reservas, utilizando metodologias internacionalmente aceitas como a JORC, ainda serão realizadas.

O plano de produção e de comercialização inicial da Vetria é de 20 milhões de toneladas por ano. As exportações terão foco em regiões que demandam um minério de melhor qualidade, como Europa, Japão e Coreia e, por isso, tendem a pagar um prêmio maior pelo minério do tipo Lump.

26. Quais mercados a Vetria pretende comercializar sua produção?

A produção da Vetria será majoritariamente composta por minério do tipo Lump, que possui qualidade superior e que, historicamente, recebe um prêmio em seu preço. Este produto é comercializado principalmente nos mercados da Europa e Japão, que demandam um minério de qualidade superior. O restante da produção da Vetria será comercializado prioritariamente no mercado internacional, principalmente com a China.

27. Qual a perspectiva para a demanda de longo prazo para o minério da Vetria?

A demanda por minério de ferro no mundo deve continuar forte, dado que consumidores importantes como China e Índia ainda se encontram em um processo de crescente urbanização de suas populações e de investimentos em infraestrutura, o que demandará volumes crescentes de aço. Este nível elevado de demanda também é importante para suportar os níveis de preço do minério.

Com a crescente demanda projetada por minério de ferro no mundo, *players* que detêm reservas minerais relevantes têm procurado aumentar sua capacidade instalada ou viabilizar projetos relacionados ao minério. No entanto, muitos projetos possuem desafios (políticos, regulatórios e ambientais) que podem atrasar seu desenvolvimento e o início de sua operação e, conseqüentemente, a disponibilização de oferta, o que exerce uma pressão para cima nos preços. Segundo a BHP Billiton, boa parte dos projetos planejados para entrar em operação entre 2008 e 2010 falhou, o que comprometeu cerca de 55% do crescimento esperado para oferta de minério de ferro no período.

Além disso, os novos projetos apresentam um investimento marginal muito acima dos níveis históricos, o que demandará preços mais elevados para viabilizá-los.

A produção da Vetria será majoritariamente composta por minério de ferro do tipo Lump, um material de qualidade superior e que, historicamente, recebe um prêmio em seu preço. Este prêmio se deve ao fato de o Lump não ter que passar por beneficiamento antes de ser utilizado na siderurgia.

28. O volume de recursos da Vetria foi estimado utilizando qual metodologia?

As estimativas de volume da Vetria foram baseadas na produção atual e conhecimento dos geólogos e engenheiros de mina envolvidos na operação. É condição resolutiva da criação da Vetria a certificação das reservas utilizando metodologias internacionalmente aceitas como a JORC. Estima-se que o processo de sondagem e certificação das reservas irá durar cerca de um ano.

29. Qual é a estrutura de capital considerada ideal para o projeto?

A estrutura considerada para a Vetria é de 70% dívida e 30% equity.

30. Como serão suportados / financiados os investimentos?

A Vetria espera financiar aproximadamente 70% dos seus investimentos com dívidas de longo prazo junto a bancos comerciais e de desenvolvimento. O financiamento será *non-recourse* para os acionistas da companhia, ou seja, a garantia destes financiamentos serão os próprios ativos do projeto, o que significa que os acionistas não terão responsabilidade pelos pagamentos dos empréstimos. A necessidade restante de caixa será suportada por equity de investidor.

31. Quais são as fontes de financiamento?

A Vetria se financiará de *equity* e dívida. Do ponto de vista de *equity*, a Companhia irá trabalhar em uma colocação de capital, que poderá ser pública ou privada.

O projeto será financiado também por dívidas, que serão prioritariamente linhas de longo prazo existentes no mercado brasileiro, como o BNDES e FCO (linha atrativa para investimentos na região centro-oeste). Alternativas de financiamento de bancos comerciais, títulos de dívida e linhas de *project finance* também poderão ser utilizadas.

32. Os acionistas irão aportar algum caixa no projeto?

ALL e Vetorial não aportam caixa no projeto, apenas a Triunfo aportará R\$15 milhões em caixa.

33. Como a Vetria será contabilizada na ALL? Os resultados serão consolidados pela ALL?

No IFRS, empresas com controle compartilhado, como é o caso da Vetria, não são consolidadas. Seus resultados são contabilizados via equivalência patrimonial. Além disso, uma das condições suspensivas do projeto é um aporte de *equity* na Vetria de colocação pública ou privada, o que diluirá seus atuais acionistas e, portanto deixará a ALL com menos de 50% do capital da Companhia.

34. Como o plano de negócios da Vetria irá impactar a alavancagem e a geração de caixa da ALL?

Estamos criando a Vetria como uma empresa separada e que não receberá garantias dos sócios. Assim, a Vetria se financiará no seu próprio balanço, com aporte de recursos de terceiro e dívida *non-recourse* para os acionistas, portanto, economicamente não há mistura de caixa das empresas.

Contabilmente, o mais provável é que a ALL reconheça os resultados da Vetria por equivalência patrimonial (ver pergunta anterior) e, desta forma, a ALL não consolidaria eventual dívida líquida e fluxo de caixa da Vetria. A questão contábil ainda está em discussão e precisa ser definida com a auditoria. Mas mesmo no caso de consolidação, não se espera impactos materiais nos primeiros anos. Estimamos um período de um ano até que a Vetria consiga ter todas as licenças, aprovações e recursos necessários para iniciar os investimentos.

Além disso, a Vetria terá um caixa positivo logo após a captação, uma vez que o valor estimado da captação é em torno de R\$2,2 bilhões. O caixa positivo se transforma em dívida líquida ao longo do período de investimento (estimado em 2,5 anos), mas a Vetria já deveria se tornar fluxo de caixa positivo no segundo ano de operação.

35. Quais são as principais condições suspensivas e resolutivas do projeto?

- (i) Obtenção dos recursos financeiros necessários para os investimentos, incluindo o equity;
- (ii) Aprovação pelo Conselho de Defesa Nacional (CDN) para a transferência das ações de emissão da Vetorial para a Vetria;
- (iii) Certificação das reservas minerais (metodologia JORC);
- (iv) Obtenção das licenças ambientais necessárias junto às autoridades governamentais;
- (v) Aprovação pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) dos contratos operacionais entre ALL e Vetria; e
- (vi) Obtenção da autorização pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) para implantação e operação do porto.

36. Quais são os riscos das condições não serem atendidas?

Os riscos são os mesmos que em outros projetos do setor, porém temos convicção que as condições serão atendidas uma vez que todo o desenho do projeto da Vetria foi elaborado para atender todas as demandas ambientais e regulatórias. Além disso, o projeto já apresenta estágio operacional avançado.

No caso da mina, será necessária licença ambiental para expansão das atividades de lavra já existentes no local, haja vista que a mina já é operacional. A ferrovia também já é operacional, e será necessário obter licenças para a ampliação de alguns pátios de cruzamento. O porto, por sua vez, já possui licença prévia para operação de granéis líquidos, sólidos e de contêineres, será necessário obter a licença de instalação para movimentação de minério de ferro, o que torna o processo menos burocrático e demorado.

Somos otimistas quanto as aprovações de órgãos reguladores e governamentais. Os investimentos realizados pela Vetria terão um papel importante para o desenvolvimento da região de Corumbá e da infraestrutura ferroviária do Estado do Mato Grosso do Sul (MS) e de São Paulo (SP). A Malha Oeste, que será completamente modernizada, atravessa todo o MS de oeste a leste e corta o estado de SP ao sul do rio Tietê, criando uma nova ferrovia eficiente ao sul do estado de São Paulo.

Do ponto de vista da ANTT a criação da Vetria representa uma mudança transformacional para o transporte ferroviário da ALL Malha Oeste, já que a capacidade da ferrovia passará de 3 milhões de toneladas por ano para 35 milhões de toneladas por ano, sendo que 27,5 milhões de toneladas por ano reservados para a Vetria e 7,5 milhões de toneladas por ano disponíveis para o transporte de carga geral. Desta forma, a criação da Vetria e os investimentos realizados na ferrovia irão criar uma solução para o transporte ferroviário do estado do Mato Grosso do Sul, além de uma nova linha ao sul do estado de São Paulo. Além disso, a Vetria atuará como “Usuário Investidor” da ferrovia, papel esse criado pela resolução da ANTT de julho, na qual a Agência estabelece condições que visam incentivar este tipo de parcerias entre as ferrovias e clientes / investidores.

O projeto da Vetria apresenta claras vantagens competitivas em relação a outros projetos de mineração, uma vez que é um projeto integrado, possuindo ativos para a produção e escoamento eficiente do minério de ferro. Além disso, tanto a mina como a logística ferroviária já são operacionais, o que reduz o risco de execução do projeto. O ativo minerário da Vetria é localizado em uma região com minério de excelente qualidade e a ferrovia já liga a mina à área onde será construído o terminal portuário. Estas vantagens e características devem garantir o interesse de investidores estratégicos no projeto.

37. O que acontece com a Vetria e seus ativos caso as condições suspensivas e resolutivas não sejam atendidas?

Caso as condições não sejam atendidas a Vetria será dissolvida. Todos os contratos operacionais e transferências de ativos serão cancelados, logo cada um dos acionistas permanecerá com seus ativos atuais, sem qualquer penalidade para qualquer uma das partes.

38. Como é o projeto para construção do porto?

A área na qual a Vetria construirá seu terminal portuário está localizada na margem esquerda do Porto de Santos e possui área total de 1,9 km². A ferrovia já acessa esta área e, portanto, não há necessidade de construção de ramal ferroviário. O projeto prevê capacidade estática de 1,3 milhões de toneladas, além de uma estrutura com dois *Car Dumpers* duplos e berço de 380 metros.

O calado do terminal portuário será de 15,5 metros (após dragagem do canal do Porto de Santos, cuja obra está sendo executada pela Codesp), assim o projeto prevê que o terminal receba navios com capacidade de 125 mil toneladas. Porém existem estudos que preveem a ampliação do calado do Porto de Santos para até 18 metros, o que representaria um ganho para o projeto uma vez possibilitaria a operação com navios maiores, impactando no frete marítimo do minério de ferro.

39. Qual o calado do porto da Vetria?

O calado do terminal portuário será de 15,5 metros (após dragagem do canal do Porto de Santos, cuja obra está sendo executada pela Codesp), e o projeto prevê que o terminal receba navios com capacidade de 125 mil toneladas. Porém existem estudos que preveem a ampliação do calado do Porto de Santos para até 18 metros, o que representaria um ganho para o projeto uma vez possibilitaria a operação com navios maiores, impactando no frete marítimo do minério de ferro.

40. O porto irá operar apenas minério de ferro?

Sim, o terminal portuário será parte da solução logística da Vetria, e terá operação dedicada ao minério de ferro e produtos relacionados.

41. Qual a distância ferroviária e qual será a capacidade de transporte da ferrovia?

A ferrovia já conecta a mina à área onde será construído o terminal de uso privativo e a distância ferroviária entre eles é de 1.765 km. Após as reformas, a capacidade da ferrovia no trecho Corumbá – Santos será de 35 milhões de toneladas por ano, das quais 27,5 milhões de toneladas por ano estarão reservadas para a Vetria.

42. O que a Vetria representa nos resultados da ALL?

Para a ALL o projeto é transformacional, uma vez que o volume transportado será de até 27,5 milhões de toneladas anuais por uma distância de 1,8 mil quilômetros, o que irá gerar um volume estimado de 49 bilhões de TKU's. Em 2010, o volume da ALL no Brasil foi de 40 bilhões de TKU, ou seja, este projeto apenas irá mais que dobrar o volume transportado pela ALL no Brasil.

A capacidade final da ferrovia será de 35 milhões de toneladas por ano, sendo 27,5 milhões dedicados a minério de ferro e 7,5 milhões a benefício da ALL para o transporte de carga geral. Além disso, a ferrovia também será beneficiada com a redução de custos proveniente da reforma/troca dos ativos e

pela maior segurança do trecho. Estima-se que o consumo de diesel, por exemplo, será reduzido 30%, representando uma grande economia de custo para a ferrovia. Espera-se também que a melhor condição da via permanente e do material rodante permita reduzir 56% o índice de acidentes.

43. Quais serão os benefícios dos investimentos para a ferrovia e seus usuários?

Primeiramente, haverá uma ampliação significativa da capacidade da Malha Oeste para o transporte de cargas gerais (não minério). A Malha Oeste corta todo estado do Mato Grosso do Sul de Oeste a Leste, além do estado de São Paulo, ao sul do rio Tietê. O investimento irá ampliar a capacidade de 3 para 35 milhões de toneladas por ano, sendo apenas 27,5 milhões de toneladas por ano garantido à Vetria. Em TKU haverá um incremento de 4 vezes na capacidade de transporte de carga geral nesta ferrovia, dos atuais 2,5 bilhões de TKU ao ano para 10 bilhões de TKU ao ano.

Além disso, a ferrovia também será beneficiada com a redução do ciclo operacional e de custos provenientes da reforma/troca dos ativos, além da maior segurança do trecho. Estima-se que o consumo de diesel, por exemplo, será reduzido 30%, representando uma grande economia de custo para a ferrovia. Espera-se também que a melhor condição da via permanente e do material rodante permita reduzir 56% o índice de acidentes.