

Mobilidade Urbana

Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana



rumo

27 de junho de 2019

1 História da Rumo

rumo

Criação
da Rumo

2008

Contrato
Rumo & ALL

2009

Capitalização
da Rumo
TPG e Gávea

2010

Proposta
de fusão
Rumo & ALL

2014

Conclusão
da fusão
Rumo ALL

2015

Criação
Da ALL

1999

IPO da
ALL

2004

Projeto
Rondonópolis

2008

1999

Privatização do Sistema
Ferroviário Brasileiro

2006

Aquisição da
Brasil Ferrovias

2010

Entrada da ALL
no Novo Mercado

2013

Conclusão do projeto
Rondonópolis

A RUMO E A BOLSA DE VALORES

**NOVO
MERCADO**
BM&FBOVESPA

67,71%

rumo

2

Características Históricas

Gargalo malha Paulista

A construção de ferrovias em São Paulo iniciou-se após a primeira metade do século XIX, formando verdadeira rede de captação do café em direção ao Porto de Santos.



Ferrovia com
**traçado do
século XIX**
quando o café
era principal carga



Raios de curva
inadequados e rampas
muito acentuadas –
traçado muito antigo
e relevo desafiador



**Atravessa
o centro**
de grandes
municípios



Via permanente antiquada
– modelada para
trens curtos e de
pequena capacidade

2

Investimentos realizados pela Rumo

Rumo 2015 >> 2019

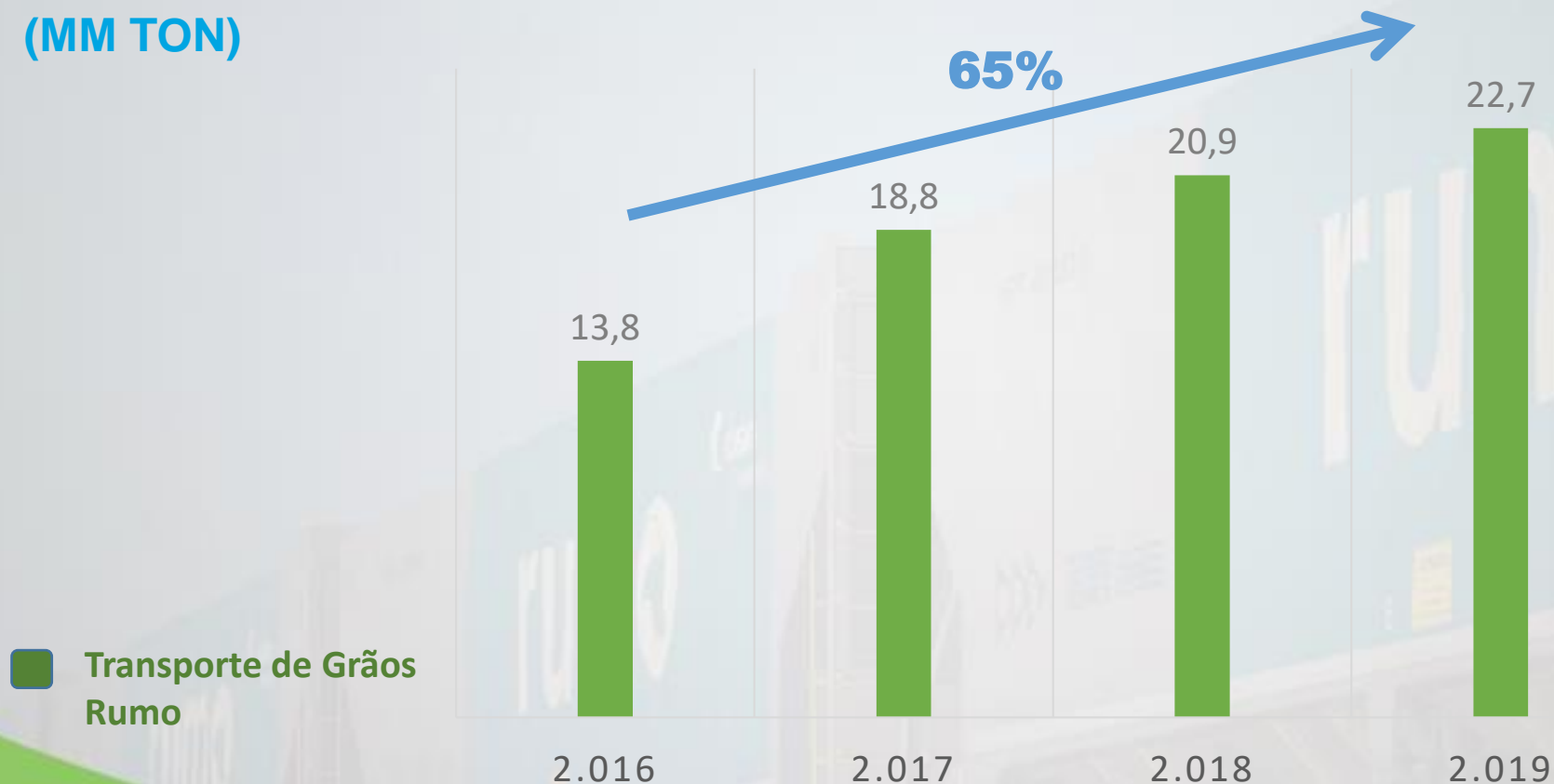


2

INDICADORES OPERACIONAIS:

Quantidade por produto

(MM TON)



■ Transporte de Grãos Rumo

* Dados referentes à Operação Norte

Market Share
Exportação – MT
2018

Soja 35%

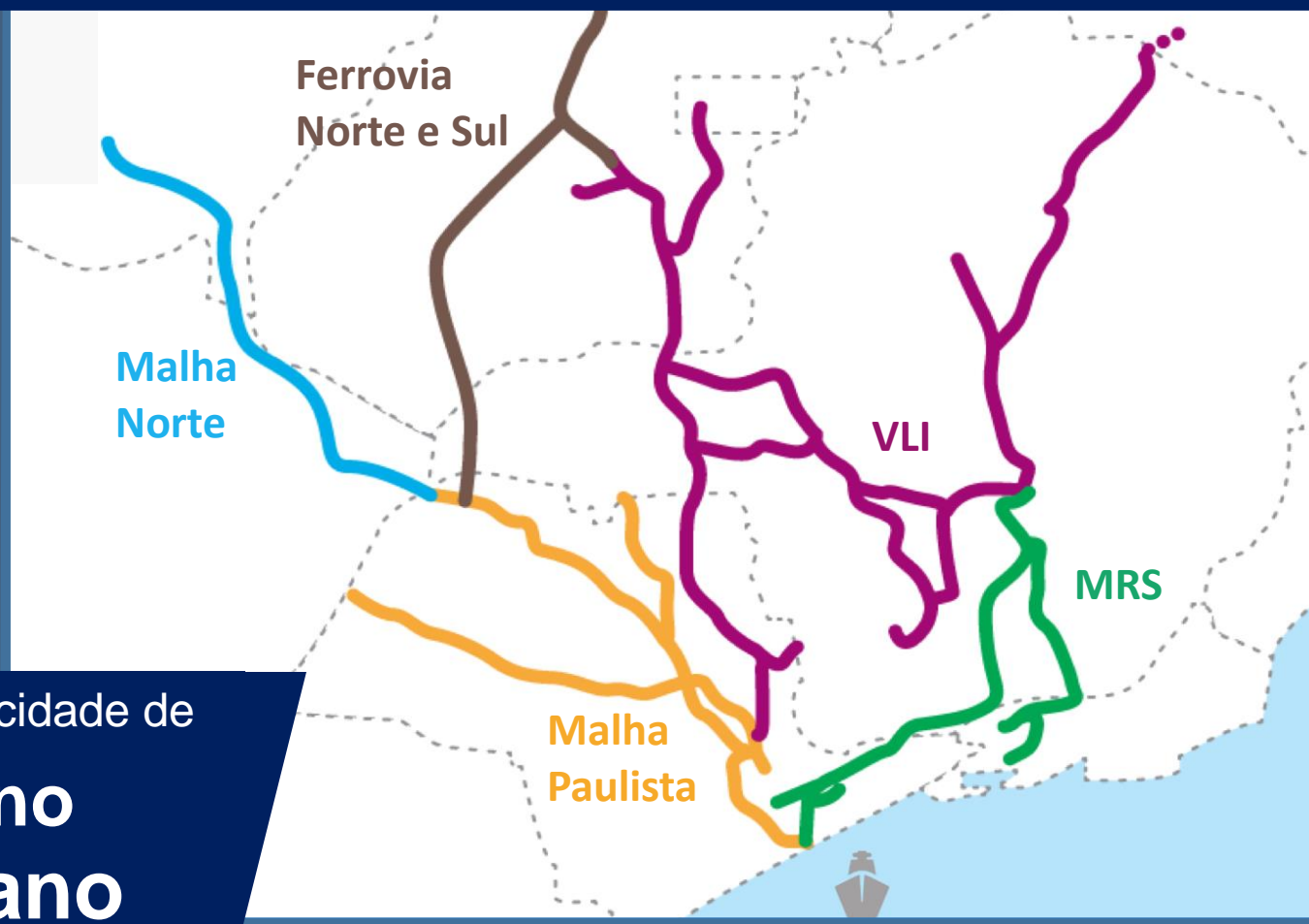
Milho 59%

Farelo 70%

Total Grãos 49%

rumo

Em vez de dividir a escassez, será permitido o acesso isonômico à Paulista, o principal corredor de exportação do Brasil



Aumento da capacidade de
30 Mt/ano
para **75 Mt/ano**

IMPULSIONA A VOCAÇÃO DE
MALHA DE PASSAGEM

LOGÍSTICA III TRANSPORTE

Brado inicia operação com contêineres empilhados

Método, conhecido como double-stack, deve trazer um ganho de 40% na capacidade de transporte dos trens

Daniel de Camargo
DA AGÊNCIA ANHANGUERA
daniel.camargo@rac.com.br

Com investimentos no projeto em torno de R\$ 30 milhões, a **Brado Logística**, subsidiária da **Rumo Logística**, iniciou uma operação inédita no Brasil no terminal que opera, em Sumaré: o transporte de contêineres empilhados em dois níveis. Ontem, foi realizada uma exibição do procedimento com a viagem de um trem com mais de 68 vagões, totalizando 136 contêineres, que partiu para Rondonópolis, no Mato Grosso.

O método, intitulado double-stack, deve trazer um ganho de 40% na capacidade de transporte dos trens. Os veículos são formados com vagões que podem carregar até três contêineres empilhados, sendo um de 40 pés (12 metros) e dois de 20 pés (seis metros).

Em 2017, 474 contêineres foram movimentados de Sumaré para Rondonópolis. Em 2018, o número saltou para 3.375, ou seja, um crescimento de cerca de 600%. No trajeto inverso, a quantidade de contêineres movimentados foi de 3.392 para 8.961, resultando numa expansão de aproximadamente 164%. A meta, de acordo com o executivo, é chegar no final do

60 COLABORADORES

Trabalham no terminal de Sumaré, divididos em três turnos

ano com a marca de 4.828, entre Sumaré e Rondonópolis, e 10 mil no percurso contrário.

Marcelo Saraiva, diretor comercial e de operações da Brado, explica que a ação atende às necessidades de um mercado em expansão, percorrendo próximo de 1,4 mil quilômetros entre as regiões Sudeste e Centro-Oeste do País. Entre as vantagens do modelo, está ainda a redução no consumo de combustível.

Saraiva atribui os bons resultados à estratégia de longo prazo da Brado, que contempla uma série de clientes dos mais diversos segmentos industriais e agrícolas que podem utilizar a ferrovia para levar seus produtos por longas distâncias. Mais de 30 empresas são atendidas pela Brado em Sumaré, entre elas Procter & Gamble, Unilever e Ambev — as duas primeiras comercializam produtos de limpeza, e a última leva cerveja

pelos trilhos para atender o mercado nacional.

"Começamos a buscar clientes no mercado em 2017, demonstrando as vantagens do modal ferroviário, que são o frete mais competitivo (cerca de 10% mais barato que o modal rodoviário em longas distâncias), previsibilidade de entrega e garantia da integridade dos produtos transportados", disse.

Benefícios

Marcelo Saraiva, diretor comercial e de operações da Brado Logística, destaca que o transporte ferroviário também impacta de forma positiva no meio ambiente. "Um trem formado por 100 vagões é capaz de transportar o mesmo que 357 caminhões bitrem. O trem emite 14 kg de dióxido de carbono em 1km. Um caminhão emite 762 kg na mesma distância", afirma, detalhando que a análise considera quilos de dióxido de carbono por quilômetro útil transportado. Saraiva aponta ainda que o trem roda 374km com um galão de combustível, enquanto um caminhão percorre apenas 109km. "Além disso, a vida útil de um trem é de aproximadamente 30 anos. Já de um caminhão, em média, 10 anos", encerra.



O empilhamento de contêineres é resultado de um projeto em que foram investidos cerca de R\$ 30 milhões

cosan
logística

3

Reativação dos Ramais de Panorama e Colômbia

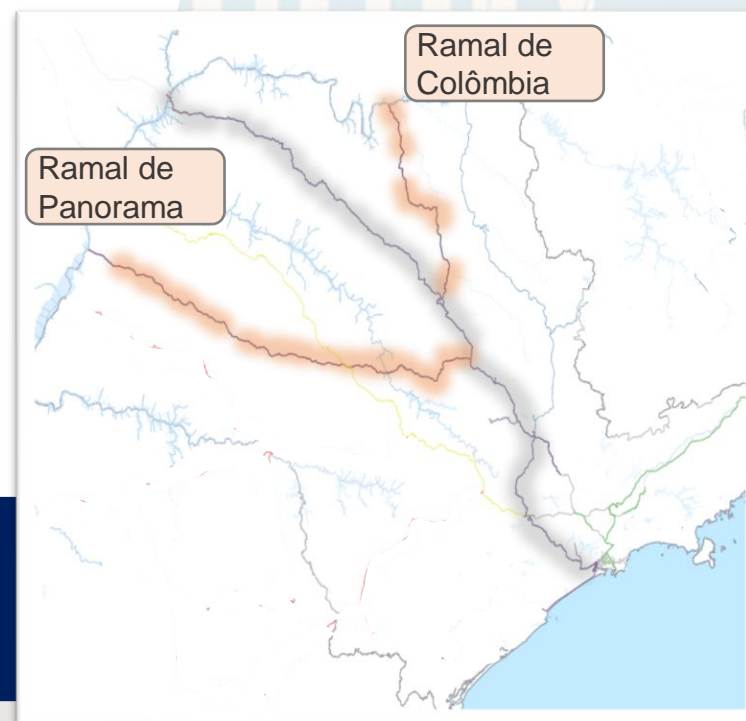
ESTUDOS CONFIRMARAM VIABILIDADE ECONÔMICA, E RAMAIS SERÃO REATIVADOS

RAMAL DE PANORAMA / RAMAL DE COLÔMBIA REATIVAÇÃO

Extensão total de
369 km

Extensão total de
300 km

Demanda reprimida nas regiões justifica
investimento nas vias, resultando na reativação
dos ramais de Panorama e Colômbia



cosan
logística

rumo

COMPARTILHAMENTO/RAMAIS/CONTORNOS



VLT



Trem turístico



Short lines



Trem intercity

4

Indicadores Operacionais

Segurança Ferroviária

REDUÇÃO DE
ACIDENTES*

A Rumo reduziu em

67%

o índice de acidente comparando

janeiro 2015/agosto 2015 com janeiro 2018/agosto 2018



** Ocorrências ferroviárias, envolvendo também terceiros, abalroamento e atropelamento*

rumo

OBRIGADO