



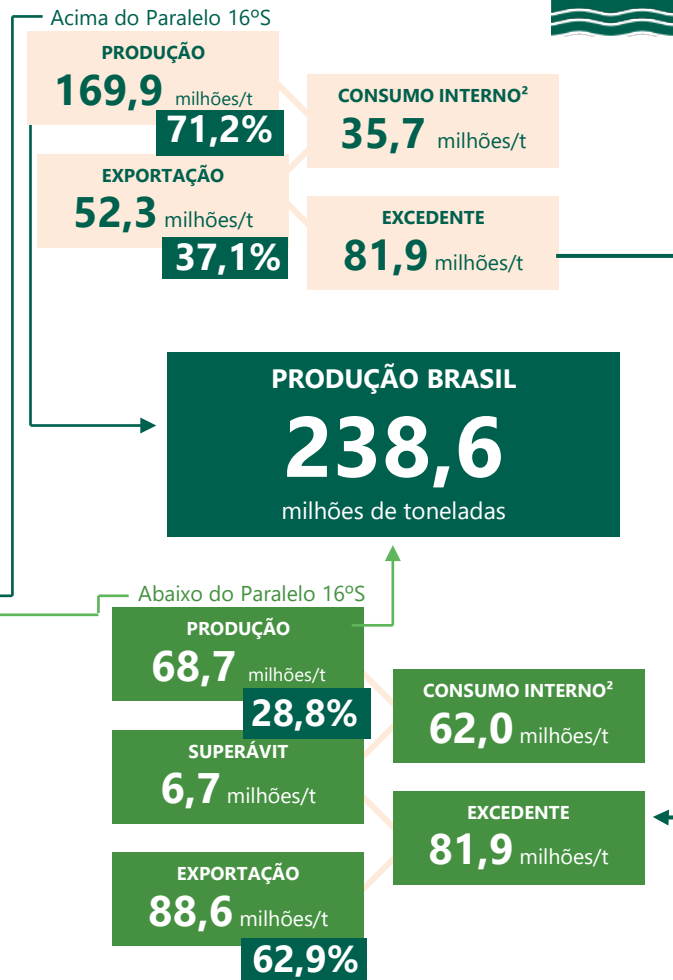
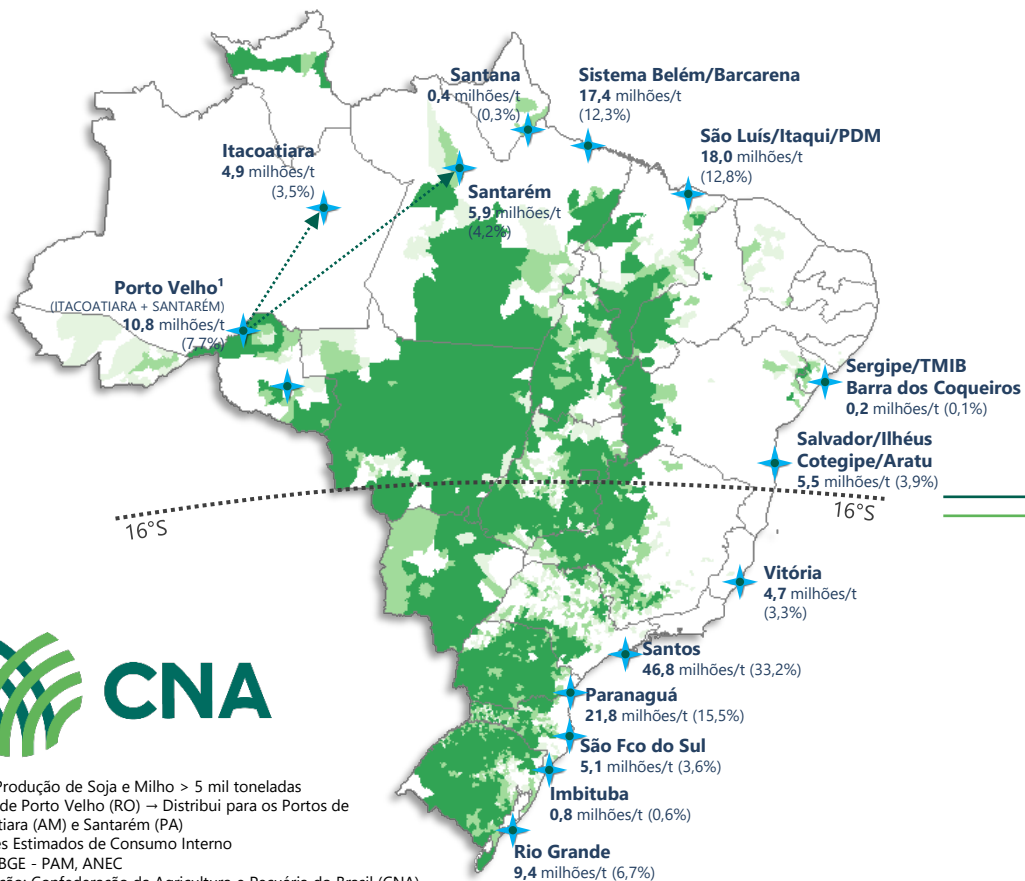
MOVIMENTO PRÓ-LOGÍSTICA

"FERROGRÃO - Entraves e Perspectivas"
Diálogos Hidroviáveis Belém 2023

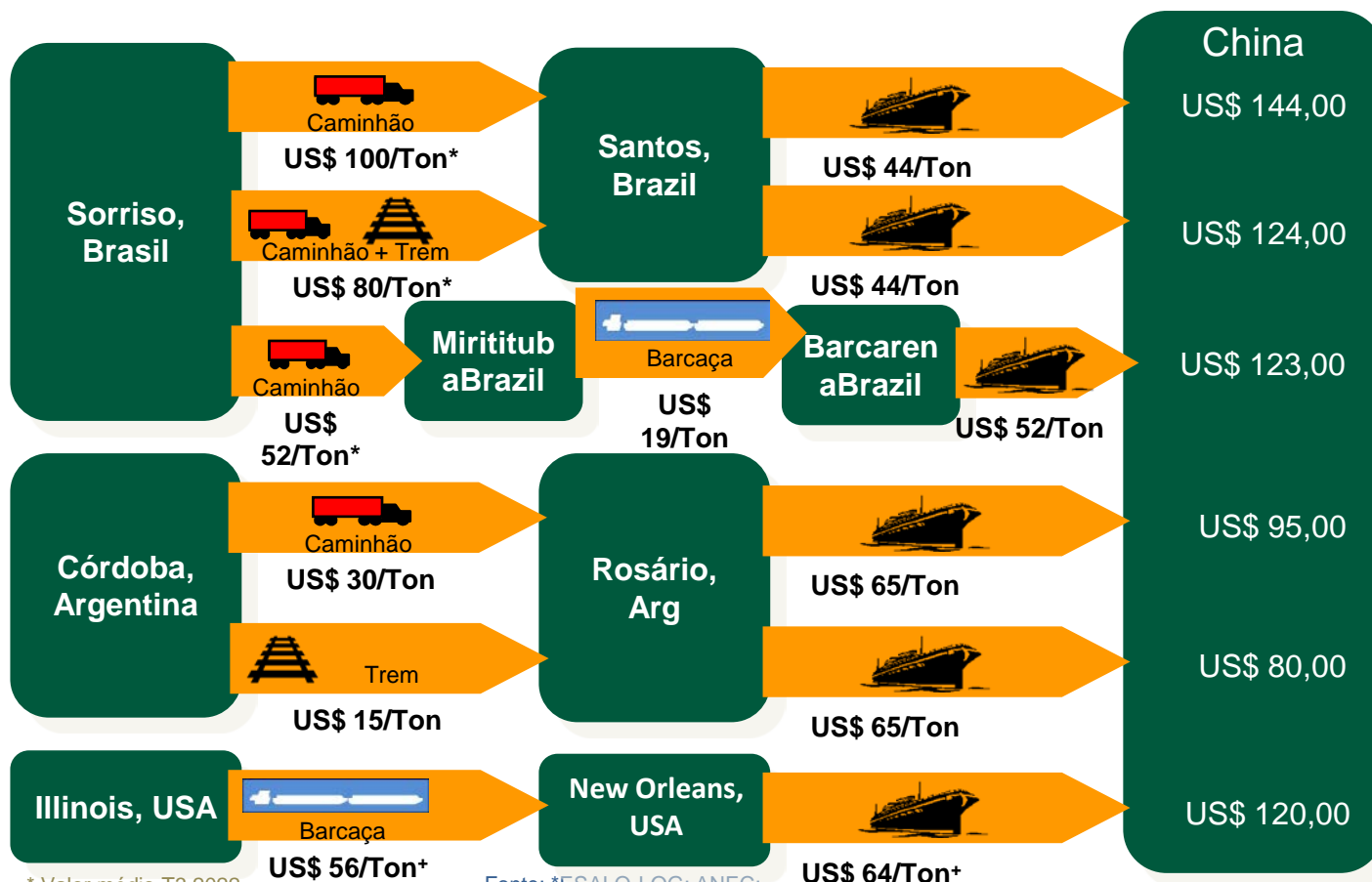


Mudança da Produção

Soja + Milho | Produção e Exportação

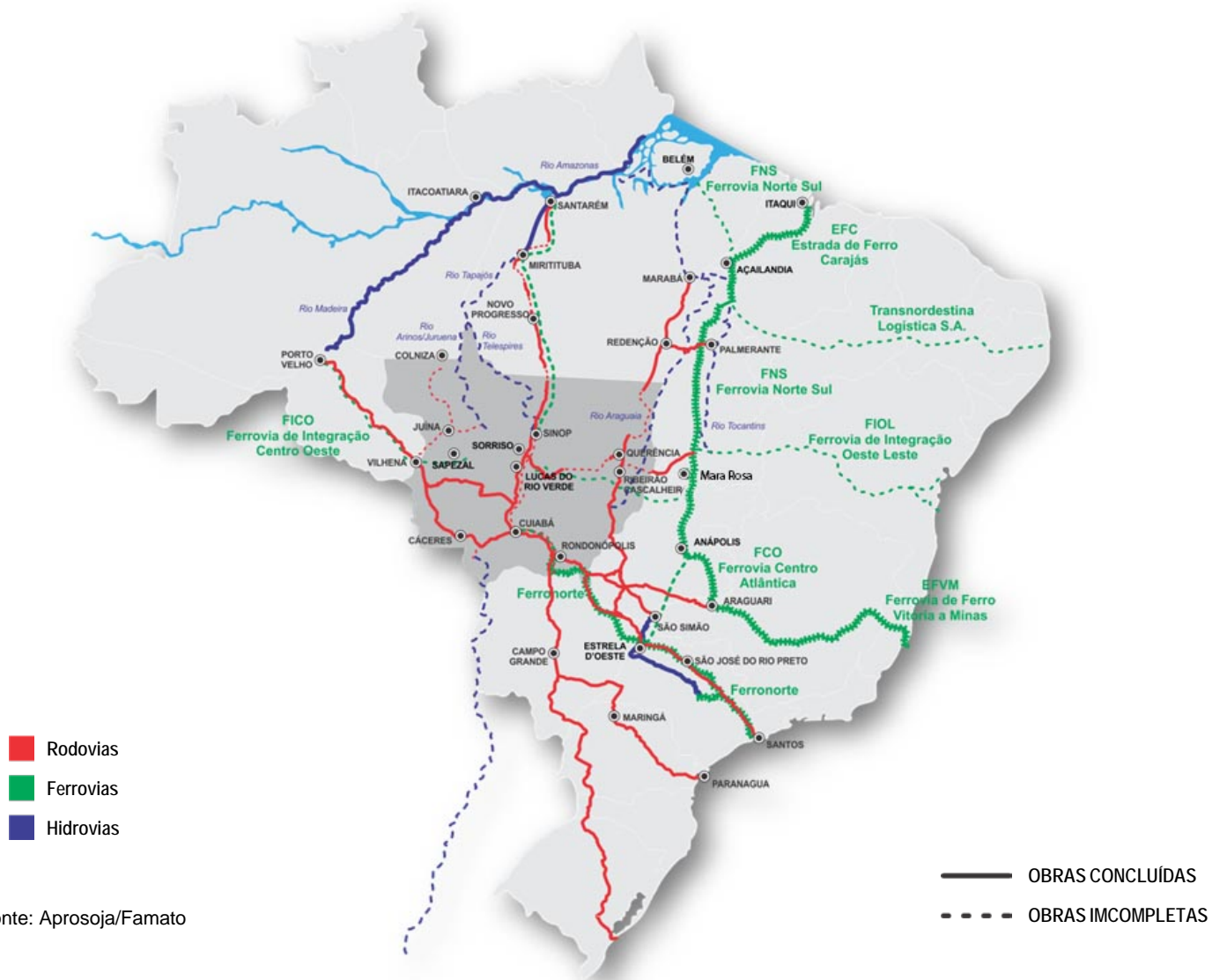


Clique para editar o título mestre



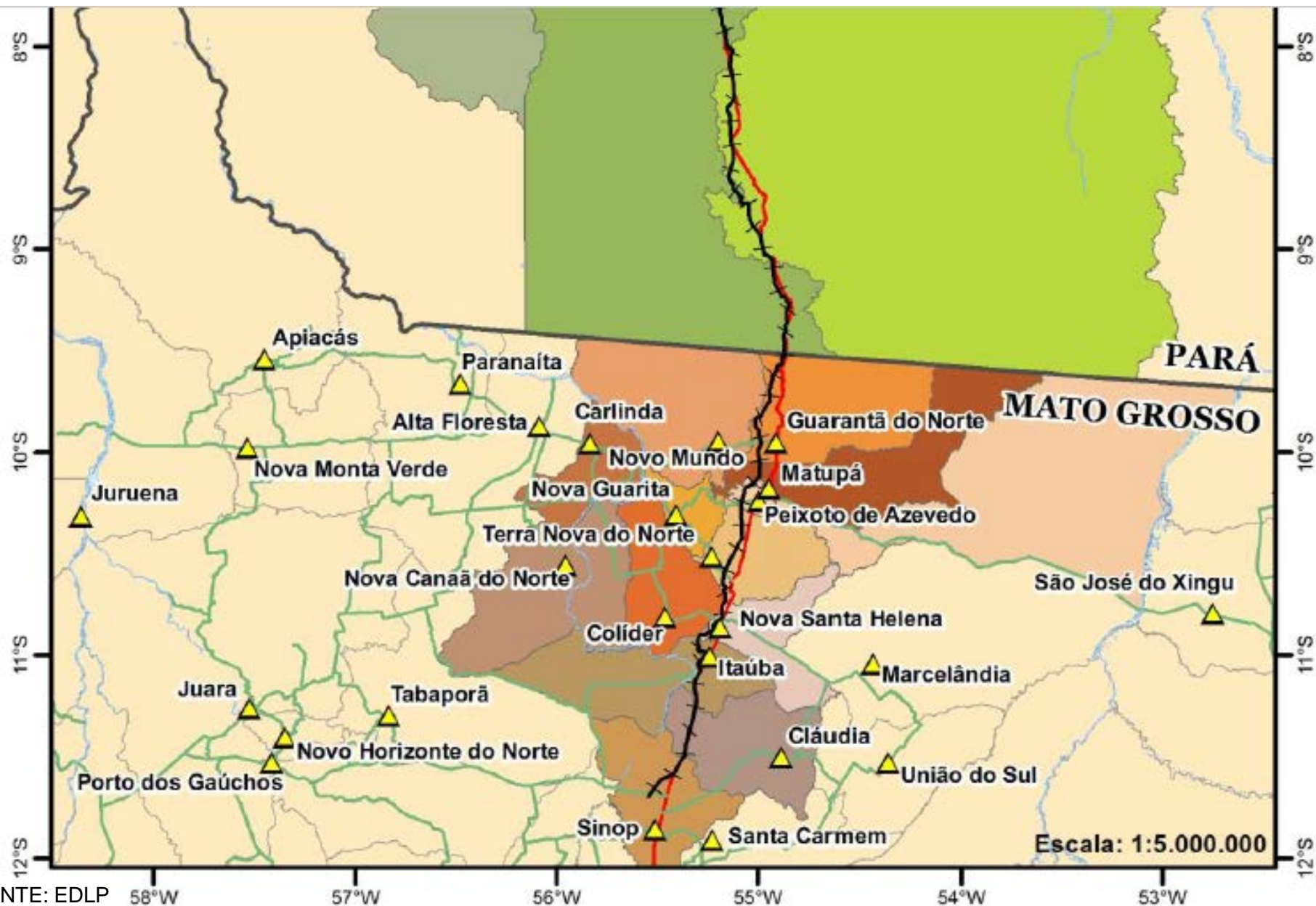
* Valor médio T3 2022
+ Valor Nov/2022

Fonte: *ESALQ-LOG; ANEC;
+USDA

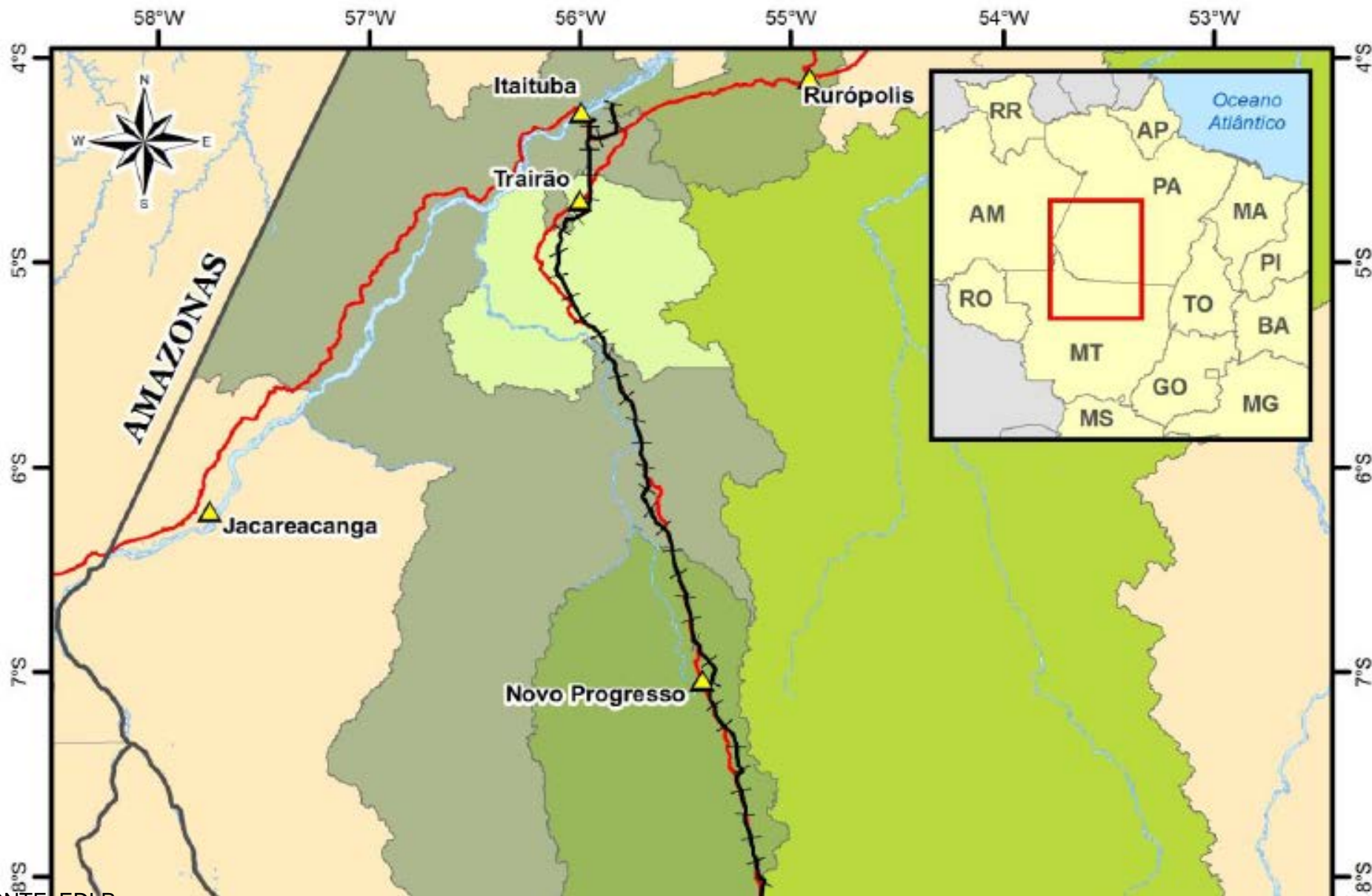


Fonte: Aprosoja/Famato

Traçado Escolhido – A1 e B1



Traçado Escolhido – A1 e B1



Extensão (km) por Município

Município	Estado	Extensão (km)	Porcentagem
Sinop	MT	31,5	3,3%
Cláudia	MT	27,1	2,8%
Itaúba	MT	45,7	4,7%
Nova Santa Helena	MT	22,8	2,4%
Colíder	MT	7,1	0,7%
Terra Nova do Norte	MT	52,7	5,5%
Peixoto de Azevedo	MT	15,4	1,6%
Matupá	MT	13,6	1,4%
Guarantã do Norte	MT	66,9	6,9%
Novo Progresso	PA	273,2	28,3%
Altamira	PA	109,7	11,4%
Itaituba	PA	189,2	19,6%
Trairão	PA	106,4	11,0%
Rurópolis	PA	4,1	0,4%
Total		965,4	100%

Novo corredor ferroviário de exportação pelo Arco Norte



Extensão: 933+ 11(Itapacurá) + 32 Santarenzinho = 976 km

Importância: visa melhorar o escoamento da produção agrícola do Centro-Oeste, conectando-se no estado do Pará ao Porto de Miritituba.

Situação atual: empreendimento *greenfield*

Investimento Previsto: R\$ 21bilhões

Carga Prevista: 13,0 milhões de t (em 2028) e de 42,0 milhões de t (em 2035).

Geração de empregos: 116.000 (diretos).

Potenciais interessados:

- Grupos de Logística – 2 empresas
- Fundo Soberano da Arabia Saudita
- Fundo Internacional

Ponto de alerta: Processo no STF

Justificativa da Alternativa Selecionada

Ressalta-se que a alternativa selecionada, do ponto de vista **ambiental e social**, buscou aproximar, quando possível, o seu traçado da faixa de domínio da rodovia BR-163, priorizando áreas antropizadas consolidadas, na tentativa de diminuir ao máximo os impactos ao meio ambiente, já que a região é marcada pela presença de diversas áreas especiais, como projetos de assentamentos rurais, terras indígenas e unidades de conservação, dando destaque ao Parque Nacional do Jamanxim, localizado nos municípios de Trairão/PA e Itaituba/PA, com cerca de 860 mil hectares. **Importante destacar, que a Alternativa 1, quando comparada as demais alternativas foi a mais adequada em relação aos aspectos ambientais identificados.**

Justificativa da Alternativa Seleccionada

Sob os **aspectos físicos** na região, predominam relevos suaves e acidentados. Na porção central da Alternativa 1, a sudoeste do Estado do Pará, o traçado atravessa a Serra do Cachimbo, caracterizada por uma topografia acidentada, com cotas altimétricas de até 700 metros e declividades acentuadas. **Optou-se nesta etapa pela escolha do trecho A1, em função das características topográficas e físicas, com consequente diminuição na quantidade de obras de arte especiais e obras de contenção, quando comparado com o trecho A2.** Entretanto, levando em consideração a pouca precisão das bases topográficas existentes, tal região será objeto de análise aprofundada em etapas posteriores, com a realização de levantamentos de campo e cobertura aerofotogramétrica.

Justificativa da Alternativa Selecionada

A escolha da rampa máxima compensada no sentido exportação 0,6% da Alternativa 1, elemento fundamental a ser determinado num projeto ferroviário, influi na performance do trem e suas limitações técnicas/operacionais. **Salienta-se que o maior custo de investimento em infraestrutura da Alternativa 1, busca uma melhor performance operacional, sendo que, este investimento adicional será amortizado em função da economia nos custos operacionais**, sobretudo no consumo de combustível, que corresponde aproximadamente entre 60% e 70% do custo operacional total.

Novo corredor ferroviário de exportação pelo Arco Norte



Meio Ambiente:

- Parque Nacional do Jamanxim – trecho representa 0,05%
- Ganhos ambientais:
 - 1 comboio de 160 vagões transportam 16.000 toneladas o que substitui 400 caminhões com média de 40 toneladas cada.
 - São 12 motores (3 locomotivas) substituindo 400 motores.
 - Deixa de emitir 1 milhão de toneladas de CO² por ano.

Economia

- Redução do custo do frete em aproximadamente 40%
- Balisador dos fretes em Mato Grosso e por tabela no Brasil (exemplo da Pavimentação da BR 163 Sinop – Miritituba)

Social

- Geração de 116.000 empregos na fase de construção



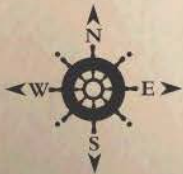
MOVIMENTO PRÓ-LOGÍSTICA

Edeon Vaz Ferreira

Diretor Executivo

Celular:(61) 9 8111-9889

edeon@mplmt.com.br



QL 10 Conjunto 8 casa 6 – Lago Sul - Cep: 71.630-085 - Brasília, DF - Brasil