

Earth datadas entre 2000 a 2011 e informações cadastrais provenientes de cartas topográficas em escala 1:100.000 elaboradas pelo IBGE.

Considerando que a proposta da REQUERENTE é o desenvolvimento de um sistema logístico integrado, a premissa dos estudos é que seja possível conectar com outras ferrovias, rodovias e, conforme exposto, com o Porto de Vila do Conde em Barcarena/PA. Por esta razão, as especificações técnicas necessariamente deverão ser compatíveis com esta premissa.

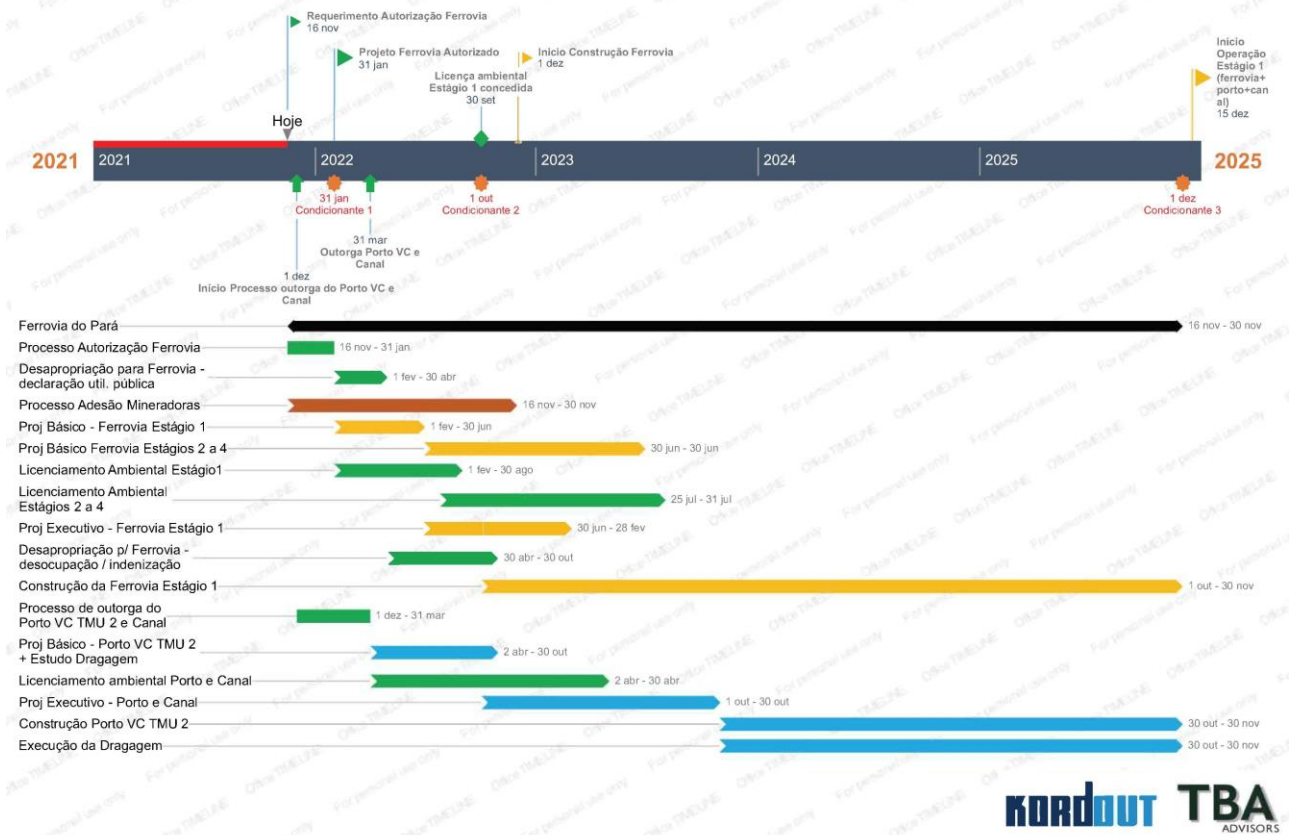
4.3 Em resumo, segue a ficha técnica da ferrovia (também anexada ao final deste estudo):

EXTENSÃO	1370 KM - VILA DO CONDE- SANTANA DO ARAGUAIA + CONEXÃO RONDON-AÇAILANDIA
FASEAMENTO	4 ETAPAS
INICIO OPERAÇÃO PREVISTO	4 ANOS APÓS AUTORIZAÇÃO
BITOLA	1,60 m
RAMPAS MAX media	0,8 %
RAIO MINIMO medio	500 m
FAIXA DE DOMINIO	40 m A CADA LADO DA VIA
LARGURA PLATAFORMA	9,80 m CAIMENTO 3,0 %
TRILHOS	TR 68
VELOCIDADE MEDIA PROJETO	35 KM/HR
VELOCIDADE MÁXIMA	80 KM/HR
TLS	384 m
SINALIZAÇÃO	SATELITAL -CCO
LOCOMOTIVAS	DIESEL-BIO DIESEL-LNG
COMPOSIÇÃO	HEAVY HAUL- ETAPA 4 - 180 VAGÕES GDT -19.980 TON ÚTEIS
TRÁFICO CARGA	60 MM TON/ANO - MAX 170 MM TON/ANO FULL CAPACITY
REGULAMENTO	ANTT- ABNT

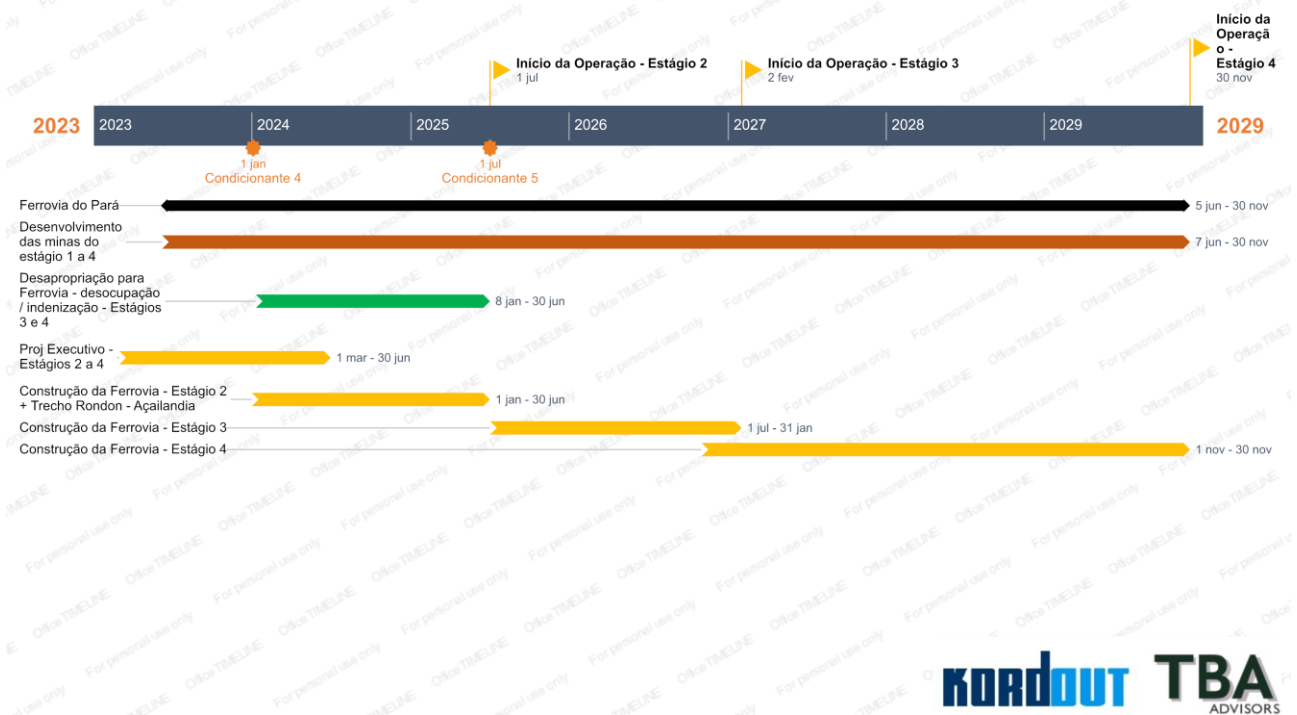
5. O CRONOGRAMA ESTIMADO

5.1 O cronograma estimado de implantação da ferrovia está descrito detalhadamente no **Anexo II do Doc. 3 – Contrato de Adesão**. As figuras abaixo trazem a ilustração, evidenciando a expectativa de implantação total em 8 (oito) anos, sendo que este prazo poderá ser impactado pelas condicionantes previstas em etapas predefinidas.

Projeto Ferrovia do Pará- Cronograma Estágio 1



Projeto Ferrovia do Pará - Cronograma Estágios 2 a 4



5.2 São condicionantes ao início da construção do Estágio 1 da ferrovia, além da celebração do Contrato de Adesão (“**condicionante 1**”) conforme minuta apresentada pelo Ministério da Infraestrutura, as seguintes condicionantes (“**condicionantes 2**”):

- 5.2.1 a disponibilidade das áreas necessárias para implantação do Estágio 1, com a conclusão dos processos de desapropriação viabilizados a partir de declarações de utilidade pública pelo governo e com a conclusão dos processos de transferência dos bens públicos, através de cessão, concessão do direito real de uso e/ou alienação;
- 5.2.2 a concessão das licenças ambientais prévia e de instalação necessárias para implantação do Estágio 1;
- 5.2.3 a outorga para a implantação do Terminal Multiuso 2 (TMU2) no Porto de Vila do Conde/PA; e
- 5.2.4 a outorga ou a contratação da dragagem do Canal do Quiriri com vistas ao aprofundamento que permita o tráfego de navios de porte *capesize* ou superior.

Integralmente atendidas as “**condicionantes 1 e 2**”, estima-se concluir a implantação do Estágio 1 da ferrovia em 37 (trinta e sete) meses.

5.3 São condicionantes ao início da operação do Estágio 1 da ferrovia (“**condicionantes 3**”):

- 5.3.1 a concessão da licença ambiental de operação do Estágio 1 e demais autorizações administrativas necessárias à operação;
- 5.3.2 a concessão da licença ambiental de operação do TMU2 e demais autorizações administrativas necessárias à operação; e
- 5.3.3 o início da operação da concessão ou a conclusão das obras de dragagem do canal, com as autorizações ambientais e administrativas necessárias para sua operação.

5.4 São condicionantes ao início da construção do Estágio 2 da ferrovia (“**condicionantes 4**”):

- 5.4.1 a disponibilidade das áreas necessárias para implantação do Estágio 2, com a conclusão dos processos de desapropriação viabilizados a partir de declarações de utilidade pública pelo governo e com a conclusão dos processos de transferência dos bens públicos, através de cessão, concessão do direito real de uso e/ou alienação;
- 5.4.2 a concessão das licenças ambientais prévia e de instalação necessárias para implantação do Estágio 2; e
- 5.4.3 o início da operação do Estágio 1 da ferrovia (inclusive a operação do TMU2 e do canal dragado).

Integralmente atendidas as “**condicionantes 4**”, estima-se concluir a implantação do Estágio 2 da ferrovia em 18 (dezoito) meses.

5.5 Por fim, são condicionantes à construção dos Estágios 3 e 4 da ferrovia (“**condicionantes 5**”):

- 5.5.1 a disponibilidade das áreas necessárias para implantação dos Estágios 3 e 4, com a conclusão dos processos de desapropriação viabilizados a partir de declarações de utilidade pública pelo governo e com a conclusão dos processos de transferência dos bens públicos, através de cessão, concessão do direito real de uso e/ou alienação;
- 5.5.2 a concessão das licenças ambientais prévia e de instalação necessárias para implantação dos Estágios 3 e 4; e
- 5.5.3 o início da operação do Estágio 2 da ferrovia.

Integralmente atendidas as “**condicionantes 5**”, estima-se concluir a implantação dos Estágios 3 e 4 da ferrovia, respectivamente, em 18 (dezoito) e 37 (trinta e sete) meses.

Não foram previstas condicionantes específicas, exceto as legais e regulamentares, para o início da operação dos Estágios 2 a 4.

5.6 As condicionantes relativas ao aumento da capacidade do Porto de Vila do Conde/PA, com a implantação do Terminal 2 (TMU2), e à concessão ou contratação dragagem do Canal do Quiriri são essenciais, porque, conforme exposto ao início deste documento, fora desta hipótese não haverá possibilidade de escoamento da carga mineral que viabiliza economicamente o projeto ferroviário. Por esta razão, os estudos desenvolvidos contemplam uma solução logística integrada.

Assim é que, nos idos de 2011, chegou a ser promovido pela Secretaria de Portos Estadual, através da Companhia de Docas do Pará, processo licitatório com vistas à “*concessão precedida de obra pública para o arrendamento de áreas e instalações portuárias do Porto de Vila do Conde no Município de Barcarena/PA*”, que restou deserto porque, à época, não havia potencial de carga que viabilizasse os investimentos – circunstância esta que inexistirá no cenário de outorga da autorização ferroviária ora requerida.