



MULTIMODAL CARAVELAS S.A

BAHIA, MINAS E ESPÍRITO SANTO UNIDOS PARA DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO

“SUSTENTABILIDADE NAVEGANDO NO CUIDADO AOS OCEANOS”



MULTIMODAL CARAVELAS S.A

SUSTENTABILIDADE NAVEGANDO NO CUIDADO AOS OCEANOS



www.mtcsa.com.br

diretoria@mtcsa.com.br

Av. Álvares Cabral, 397,
Sala 804, Bairro Lourdes,
(31) 3519-9339
CEP 30.170-001



MULTIMODAL CARAVELAS S.A



SUSTENTABILIDADE
NAVEGANDO NO CUIDADO
AOS OCEANOS

QUEM SOMOS

O projeto Multimodal Caravelas – MTC, empresa brasileira, com foco no atendimento da demanda de serviços logísticos e industriais, para atuar com excelência na operação de terminais marítimos e fluviais e com desempenho de classe mundial.

Visando garantir o futuro e reduzir os riscos para conduzir o planejamento do negócio respeitando regras de governança e melhores práticas de gestão, os investidores da Multimodal Caravelas contam com uma equipe multidisciplinar de fornecedores.

Com o objetivo de realizar obras portuárias e administrar infraestruturas portuárias conta com especialistas em licenciamento ambiental, engenharia e construção e planejamento de negócios.

No momento aborda lideranças regionais interessadas em apoiar esta oportunidade portuária naval com possível e necessária expansão com aeroporto , ZPE, rodovia e ferrovia.

QUAIS OBJETIVOS DO MULTIMODAL CARAVELAS?

O MTC é um projeto logístico multimodal com estrutura necessária e inovadora na região com objetivos de:

- Expandir o Porto de Caravelas potencializando uma (ZPE) Zona de Processamento de Exportação.
- Integrar as rodovias BA 001, BA 418 e BR 101 ao Aeroporto de Caravelas, transformando-o em HUB de cargas internacionais e viabilizando a operação turística com aeronaves de grande porte, potencializando o incremento massificado do turismo em toda a região.
- Implantar a Hidrovia Caravelas a Nova Viçosa
- Reativar a estrada ferro Bahia e Minas integrando-a a Malha Ferroviária Nacional.



QUAL O OBJETIVO DO MULTIMODAL CARAVELAS?

O MTC é um projeto logístico multimodal, com estrutura eficiente e inovadora na região.

Inicia com a expansão do Porto de Caravelas, integrado a uma Zona de Processamento de Exportação.

Integrar as rodovias BA 001, BA 418 e BR 101 ao Aeroporto de Caravelas, transformando-o em HUB de cargas internacionais e viabilizando a operação turística com aeronaves de grande porte, potencializando o incremento massificado do turismo em toda a região.

Ainda estuda a integração com a malha ferroviária nacional com a reativação da antiga Estrada de Ferro Bahia e Minas.

OS NÚMEROS do MULTIMODAL CARAVELAS

representam um diferencial frente o crescimento de demanda de logística para os segmentos produtivos regionais e novos, uma vez que integra grande área secundária, ampla gama de serviços em um conceito multimodal.

- Possui **120 milhões m²** de área continental;
- **400 mil m²** de área primária portuária;
- Canal com profundidade natural de **12 metros**;
- **Até 12 berços de atracação**, sendo 1 cais de 300 metros destinado a serviços;
- **Heliponto e prédio administrativo** com infraestrutura completa;
- **Integração** com malha rodoviária via **BR-101**, a 8km do Porto;
- **Integração com Aeroporto** em projeto de expansão, a 12km do Porto;
- **Integração com Rede Ferroviária Bahia-Minas**, em estudos de viabilidade econômica financeira para reabertura partindo do porto.

ESTRADA DE FERRO BAHIA E MINAS

PORTO DE CARAVELAS

Motivação da época

- Fragmento de discurso de Teófilo Otoni aos acionistas da Cia do Mucuri em 1887:

“Logo que os produtos agrícolas e comércio avultarem no Vale do Mucuri e adjacências, Caravelas será o empório do comércio estrangeiro, será a nossa alfândega e o nosso Rio de Janeiro: O Mucuri será tributário de Caravelas!”

- Em 1879, sai o Relatório da Província.

“O algodão ergue-se de toda a parte, o milho e a cana de açúcar desenvolvem-se como nas melhores e tão afamadas terras do litoral da Bahia e Pernambuco, apesar da seca o gado está todo gordo e sadio. Entretanto o progresso ali não se produz: a dez ou quinze léguas distantes desses celeiros manifestou-se a fome, e em parte alguma há colonos estabelecidos.

Porquê? Não há meios de comunicação.”

- Tamanho o descaso político com a região que pensou-se criar, no século XIX, uma nova província! Teria o nome de Santa Cruz, ou Mucuri ou Porto Seguro com uma população de 200 mil habitantes.

Porque deu certo no passado?

- Foi uma alternativa para a região, possibilitando escoamento da produção da região e criando localidades pelo respectivo povoamento.
- Tinha como escoar: Ferrovia Bahia e Minas e o marco zero o Porto de Caravelas.

- Pelo Anuário Estatístico de Minas Gerais de 1922 a 1925:

- Teófilo Otoni e Araçuaí aparecem entre os dez maiores produtores do Estado de Minas Gerais como: algodão, mamona, mandioca, café, feijão batata, arroz em casca, amendoim, milho, rebanhos bovino e suíno, charque, etc.

- Teófilo Otoni e Araçuaí ficavam entre as maiores cidades do Estado de Minas Gerais.

- Registro de firmas entre 1912 e 1937

Araçuaí: 261 comerciantes, sendo 107 de 1ª classe

154 de 2ª classe

Teófilo Otoni: 151 comerciantes, sendo 65 de 1ª classe

86 de 2ª classe

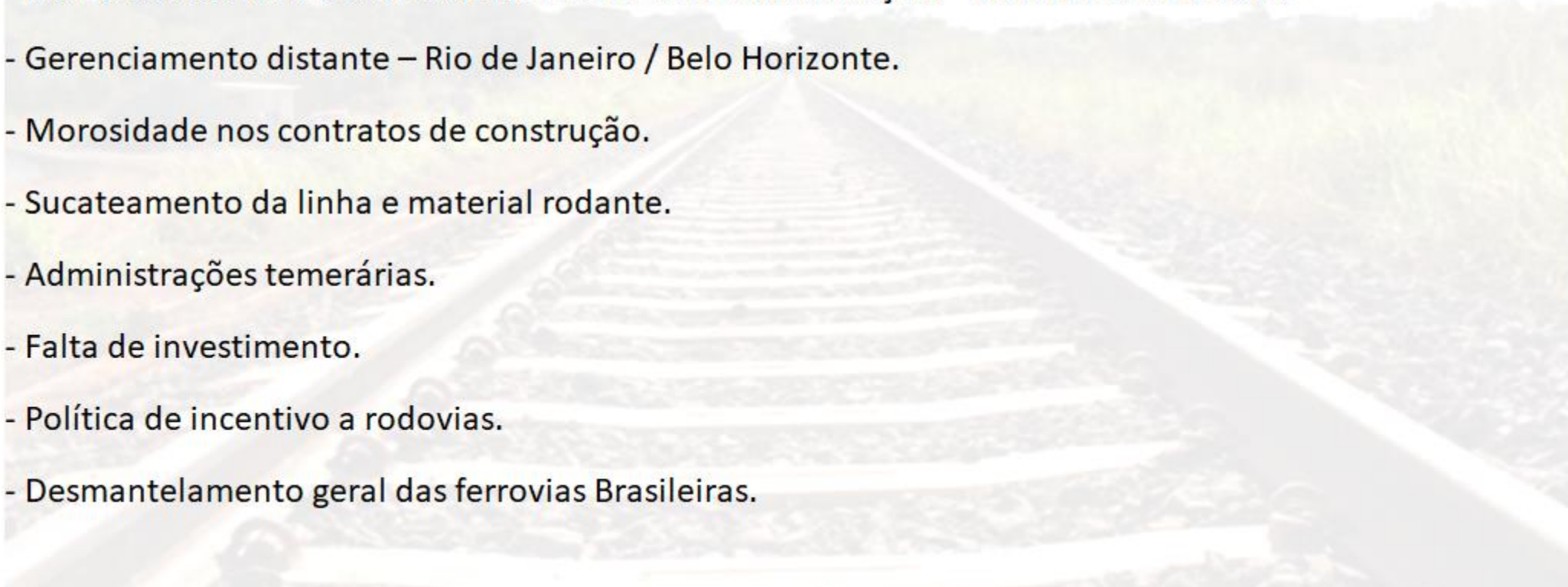
Belo Horizonte: 289 comerciantes, sendo 62 de 1ª classe

227 de 2ª classe

- Na década de 40, chegou-se a pensar em transformar o Porto de Caravelas em Porto Ferroviário e Industrial do Brasil Central, desafogando os portos de Santos e do Rio de Janeiro. Também nessa época houve significativo movimento político para criar um estado que abrangia os Vales do Jequitinhonha/Mucuri e o extremo sul da Bahia de Belmonte até a fronteira com o Espírito Santo.

Porque deu errado?

- Demora histórica na conclusão do trecho Caravelas a Araçuaí – 60 anos 1882 a 1942.
- Gerenciamento distante – Rio de Janeiro / Belo Horizonte.
- Morosidade nos contratos de construção.
- Sucateamento da linha e material rodante.
- Administrações temerárias.
- Falta de investimento.
- Política de incentivo a rodovias.
- Desmantelamento geral das ferrovias Brasileiras.



Porque agora terá que dar certo?

Na Região Nordeste de Minas Gerais um milhão, quatrocentas e dezoito mil pessoas nos municípios a seguir ainda esperam pelo progresso:

Vale do Mucuri (23): Águas Formosas, Ataléia, Bertópolis, Carlos Chagas, Catuji, Crisólita, Franciscópolis, Frei Gaspar, Fronteira dos Vales, Itaipé, Ladainha, Machacalis, Malacacheta, Nanuque, Novo Oriente de Minas, Ouro Verde de Minas, Pavão, Poté, Santa Helena de Minas, Serra dos Aimorés, Setubinha, Teófilo Otoni, Umburatiba;

Vale do Jequitinhonha (59): Águas Vermelhas, Almenara, Araçuaí, Aricanduva, Bandeira, Berilo, Cachoeira de Pajeú, Capelinha, Caraí, Carbonita, Chapada do Norte, Coluna, Comercinho, Coronel Murta, Couto de Magalhães de Minas, Datas, Diamantina, Divisa Alegre, Divisópolis, Felício dos Santos, Felisburgo, Francisco Badaró, Gouveia, Itamarandiba, Itaobim, Itinga, Jacinto, Jequitinhonha, Jenipapo de Minas, Joáima, Jordânia, José Gonçalves de Minas, Leme do Prado, Mata Verde, Materlândia, Medina, Minas Novas, Monte Formoso, Novo Cruzeiro, Palmópolis, Padre Paraíso, Pedra Azul, Ponto dos Volantes, Presidente Kubitscheck, Rio do Prado, Rio Vermelho, Rubim, Salto da Divisa, Santa Maria do Salto, Santo Antônio do Itambé, Santo Antônio do Jacinto, São Gonçalo do Rio Preto, Senador Modestino Gonçalves, Serra Azul de Minas, Serro, Turmalina, Veredinha, Virgem da Lapa.

VALE DO JEQUITINHONHA - MG 980.000 habitantes

VALE DO MUCURI - MG 438.000 habitantes

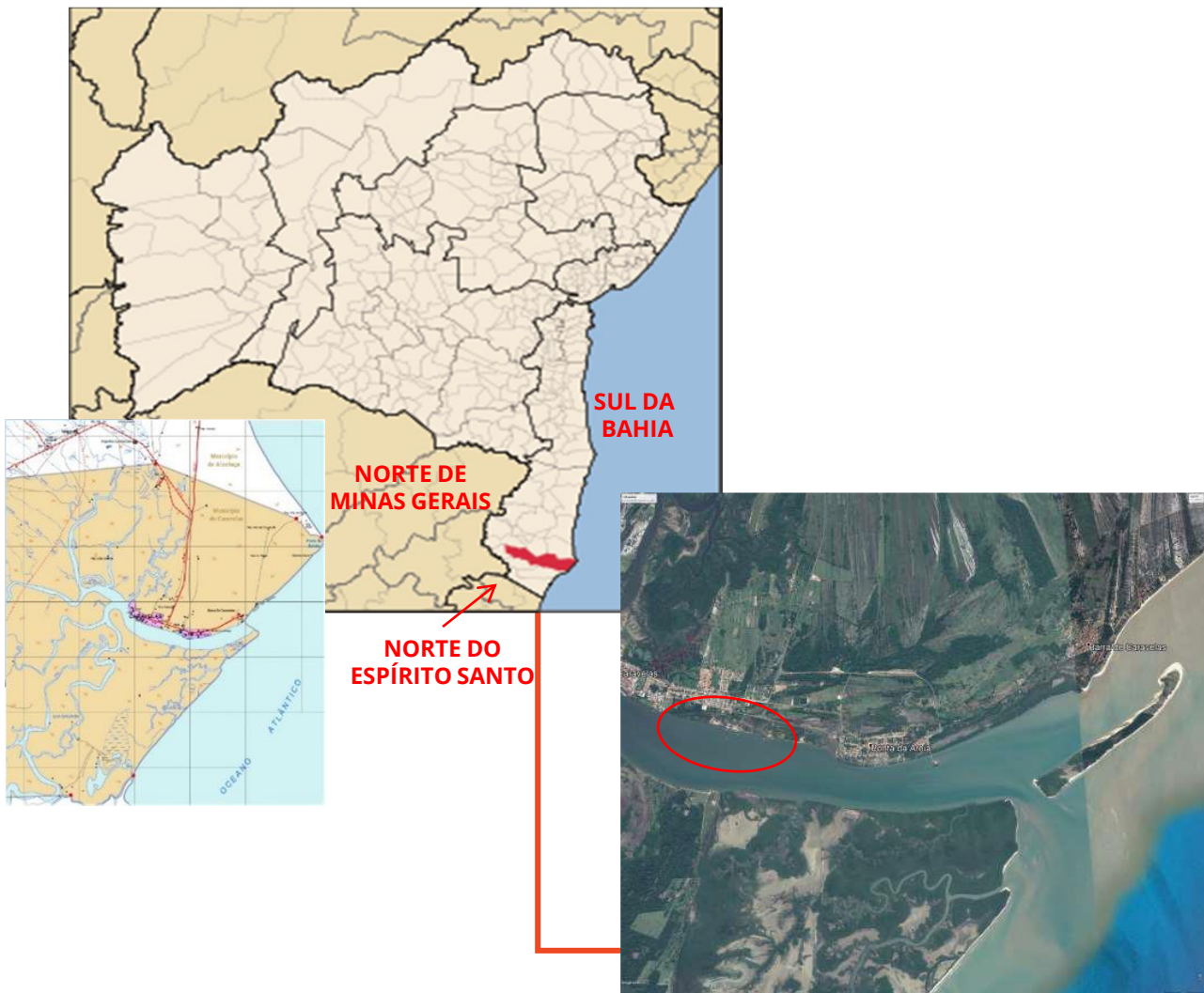
VALE DO SÃO MATEUS - ES 931.000 habitantes

EXTREMO-SUL DA BAHIA 416.000 habitantes

TOTAL: 2.765.000 habitantes *

(* quantidade de habitantes aproximada, conforme censo IBGE 2010)

COMO PROMOVER O DESENVOLVIMENTO SÓCIO ECONÔMICO DO SUL DA BAHIA, NORTE DE MINAS GERAIS E ESPIRITO SANTO?



A baixa qualidade da infraestrutura penaliza os custos de produção e movimentação de cargas e pessoas.

A economia moderna demanda sistemas integrados de transportes e sistemas logísticos eficientes.

Recuperar o déficit estrutural depende da participação privada investindo e gerindo serviços.

Programas de Investimento são ações fundamentais para melhoria logística e desenvolvimento local.

QUAIS IMPACTOS GERADOS PARA A REGIÃO?

Aumenta competitividade de cadeias produtivas atuais.

Aumenta o potencial turístico com novas embarcações e aeroporto.

Atração de cargas para a Bahia.

Cria indústrias limpas em Zona de Processamento de Exportação.

Demanda novos produtos e serviços de apoio e suprimento.

Gera empregos e renda que desenvolve os municípios da região.

- Renda;
- Complemento de renda;
- Redução de êxodo
- Crescimento per capita;
- Aumento do I.D.H;
- Geração de divisas;
- Qualidade de vida;
- Inclusão social;
- Diversidade de produtos;
- Menor índice de criminalidade;
- Geração de Emprego
- Transferência de tecnologia;
- Novos investimentos.

PORTO CARAVELAS



Terminal portuário privado com foco na demanda de serviços logísticos para os mercados regional, nacional e internacional de cargas.

Possui uma retroárea de 100 ha para ZPE e instalação de um distrito industrial onde as empresas operariam com suspensão de impostos, liberdade cambial e gozariam de procedimentos administrativos simplificados.

No momento poderia dar vazão a 12 milhões de toneladas envolvendo madeira, celulose, grãos, adubo, fertilizante, café, rochas, frutas, pescado, gado, entre outros.

FERROVIA BAHIA E MINAS



A quarta ferrovia implantada em Minas Gerais foi a Estrada de Ferro Bahia e Minas, que chegou a ter quase 580 km, ligando Caravelas, Sul da Bahia, a Araçuaí em Minas Gerais.

Foi fechada em 1966 em decorrência da falta de investimentos e pela opção feita pelo país pela malha rodoviária, assim encerrando uma existência de 84 anos.

A proposta de nova ferrovia Bahia e Minas teria um traçado moderno, dando oportunidade de desenvolvimento para as regiões de três Estados: Sul da Bahia, tendo Caravelas como marco zero, chegando ao Vale do Jequitinhonha em Minas Gerais e tendo enorme influência no norte do Espírito Santo.

Uma etapa seguinte seria a ligação com a malha ferroviária nacional tendo como entroncamento a cidade de Teófilo Otoni.

LOCALIZAÇÃO DO PORTO DE CARAVELAS E DA ESTRADA DE FERRO BAHIA E MINAS

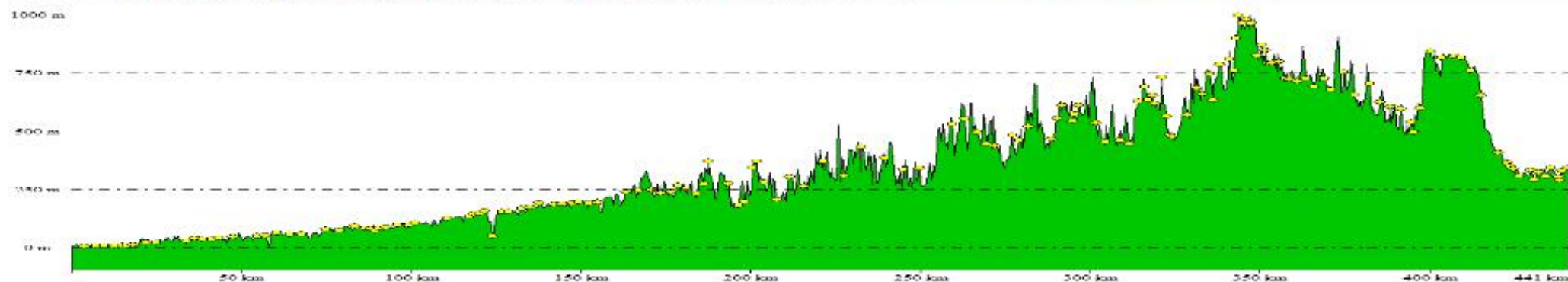
Projeto em Caravelas/BA
para construção de um
terminal de uso privado
(TUP) em **região
estratégica de
escoamento...**



... aliado à uma ferrovia
histórica e com ligação
para **a maior jazida de
lítio do mundo** em
Araçuaí/MG.

- Contrato de Adesão do Porto Caravelas por autorização (ANTAQ e MINFRA) em andamento e previsão para 2022
- Contrato de Adesão para a ferrovia também por autorização (ANTT e MINFRA), sendo iniciado e previsão para 2022
- Acesso ferroviário: Estrada de Ferro Bahia e Minas com ramais ferroviários em Teixeira de Freitas/BA e na região do distrito de Mucuri/BA
- Ferrovia com potencial de carga para minério de ferro, grãos, celulose e granel líquido







FERROVIA BAHIA E MINAS

Características básicas da ferrovia

Araçuaí

- Via elástica com grade imersa em lastro de brita;
- Velocidade de projeto: 80 km/h;
- Velocidade operacional: 60 km/h;
- Bitola larga de 1600 mm;
- Trilho UIC-60;
- Lastro em pedra britada com granulometria entre 2 ½" a ½", com altura padrão de 30cm abaixo do dormente no eixo dos trilhos, ombro de 30 cm e talude 3:2 (H:V);
- Sublastro de 20 cm de espessura composto de material granular com CBR min. de 20% e expansão máxima de 1,0%;
- Carga por eixo 32,5 ton $\approx$ 320 kN;
- Dormentação de concreto monobloco protendido a cada 60 cm (eixo a eixo do dormente), taxa de dormentação de 1667 dormentes/km;
- Fixação elástica do tipo E-clip;
- Trilho longo soldado (TLS) de 120 m;

Teixeira de Freitas

Caravelas

Murici



FERROVIA BAHIA E MINAS

Características básicas da ferrovia

- Junção de TLS com solda aluminotérmica para formação de trilho continuamente soldado (TCS);
- Fixação isolada com palmilha sob patim e calço isolador;
- AMV de ligação na via principal tipo A, número 14, otimizado com agulhagem de 9,144m de comprimento e ângulo de 0°59'11";
- Nos AMV's adota-se dormentes de madeira com seção 17 cm x 24 cm;
- Em dormentação de madeira adota-se placas de apoio, tirefãos e arruelas duplas de pressão;
- Entrevia ferroviária mínima: 4,25 m.

Importante salientar que a concepção do projeto baseia-se nas normas técnicas aplicáveis brasileiras (ABNT, DNIT, VALEC entre outros) e internacionais para as ferrovias.

Além disso, as condições de implantação, operação, manutenção e inspeção do empreendimento seguirão as melhores práticas do setor ferroviário, dentro das ofertas que o mercado apresenta para cada segmento que a Ferrovia Bahia e Minas necessitará.



FERROVIA BAHIA E MINAS

Cronograma estimado:



Requerimento Ferrovia
Entrega do requerimento da Ferrovia Bahia e Minas à ANTT

Projeto e Licenças
Período para o Projeto executivo e obtenção de licenças de desapropriação e ambientais – LP, LI e LO

Início das Operações
● Start-up da ferrovia até Nanuque/MG – 150 km mais ramais

APROVAÇÕES

Aprovações a serem obtidos:

- Autoridade Portuária;
- Ministério do Ambiente (sujeito a EIA);
- Autoridade Tributária;
- Prefeitura de Caravelas.

Licença Ambiental:

- Termo de Referência para o Estudo de Impacto Ambiental da Ferrovia (EIA) estimado para 2024
- EIA a ser concluído para 2024
- Licença Ambiental esperada para 2025 - LP

Contrato de Adesão da Ferrovia:

- Consentimento a obter da ANTT em set. 2022;
- Contrato autorizando a MTC a assinar com a ANTT previsto para out. 2022.





COMO O APOIO DAS LIDERANÇAS DA BAHIA AJUDA A VIABILIZAR O PROJETO?



Apoio Federal Estadual e Municipal ajuda a viabilizar a instalação de novas indústrias e empresas de serviço.

Estruturas de assistência a educação, saúde e segurança podem se desenvolver de forma mais sustentável com as novas fontes de arrecadação.

Parcerias Público Privadas viabilizam a utilização de ativos das prefeituras que compõem a Estrada de Ferro Bahia e Minas.