



PROJETO BARRA DO MENDES

1 - INTRODUÇÃO

1.1 - OBJETIVO

O relatório apresentado a seguir tem como objetivo descrever os trabalhos realizados em escritório e em campo para a descrição geológica e econômica da área referente ao Projeto Barra do Mendes da Cone Mine Exploration. Este trabalho tem como principal meta elaborar uma avaliação do potencial das reservas de minério de ferro na área do processo, quantificando e qualificando-as com precisão.

1.2 – LEGISLAÇÃO MINERAL NO BRASIL

As leis que regem as atividades de mineração no Brasil estabelecem que o subsolo pertence ao governo federal. Desta forma, atividades de prospecção,

Cone Mine Exploration - www.cme7.com.br

Av: Luiz Paulo Franco, 345 - 1º Andar / Cep.: 30320-570 –

Tel.: (31) 3282-3232 - Fax.: (31) 3286-5111

Belo Horizonte - MG - Brasil



exploração e exploração só são possíveis com autorização do governo através de sua autarquia DNPM (Departamento Nacional de Produção Mineral).

Cada processo de pesquisa mineral é avaliado pelo DNPM baseado em critérios técnicos e as autorizações são concedidas em dois estágios: Alvará de Pesquisa e Concessão de Lavra.

O detentor da autorização do DNPM possui direitos plenos e exclusivos sobre a execução de trabalhos, bem como sobre a comercialização destes direitos.

1.3 – MINERAÇÃO NO BRASIL

O Brasil destaca-se mundialmente como um dos principais produtores de bens minerais.

A indústria de mineração no Brasil possui altíssimo nível tecnológico e técnico, estando à frente de muitas das inovações obtidas nesta área nas últimas décadas.

Em todas as regiões do país existe uma extensa rede de ensino para a formação de profissionais que atendam às demandas da mineração. A alta qualificação da mão de obra, aliada à boa infra-estrutura e baixos custos produtivos torna a mineração no Brasil objeto de grande interesse por parte de investidores nacionais e estrangeiros.

O Brasil é o segundo maior produtor de minério de ferro (aproximadamente 20% da produção mundial), o segundo maior produtor de manganês (18%) e o terceiro maior produtor de bauxita (aproximadamente 13% da produção mundial).

Cone Mine Exploration - www.cme7.com.br

Av: Luiz Paulo Franco, 345 - 1º Andar / Cep.: 30320-570 –

Tel.: (31) 3282-3232 - Fax.: (31) 3286-5111

Belo Horizonte - MG - Brasil



Dados do IBRAM (Instituto Brasileiro de Mineração) mostram que em 2008 o setor mineral brasileiro empregou 161 mil pessoas em atividade de lavra e o valor da produção nacional comercializada foi de US\$ 29 bilhões.

Somando-se a produção de minérios brutos comercializada à produção do setor de transformação mineral, a mineração do Brasil gerou em 2008 US\$ 42 bilhões, o que representa 5,7% do PIB. O cenário positivo reflete nos investimentos do setor que são previstos em US\$ 47 bilhões entre 2009 e 2013.

1.3.1 – CENÁRIO ATUAL DO MINÉRIO DE FERRO NO BRASIL

Os recursos brasileiros de minério de ferro (soma das reservas medidas, indicadas e inferidas) reconhecidos oficialmente pelo Departamento Nacional de Produção Mineral-DNPM são da ordem de 73,7 bilhões de toneladas.

Considerando-se as reservas medidas e indicadas o Brasil detém cerca de 33,0 bilhões de toneladas de minério, assim distribuídas: Minas Gerais – 71,0%, Pará – 26,0% e outros estados (Mato Grosso do Sul, Alagoas, Amazonas, Bahia, Ceará, Goiás, Pernambuco, Rio Grande do Norte e São Paulo) – 3%. As reservas brasileiras representam 8,9% das reservas mundiais (370 milhões de ton), o que coloca o Brasil em quinto lugar entre os países detentores de maiores quantidades de minério.

Entretanto, considerando-se as reservas em termos de ferro contido no minério, o Brasil assume lugar de destaque no cenário internacional. Este fato ocorre devido ao alto teor encontrado nos minérios Hematita (60% de Ferro) predominante no Pará e Itabirito (50% de Ferro) predominante em Minas Gerais.

Cone Mine Exploration - www.cme7.com.br

Av: Luiz Paulo Franco, 345 - 1º Andar / Cep.: 30320-570 –

Tel.: (31) 3282-3232 - Fax.: (31) 3286-5111

Belo Horizonte - MG - Brasil

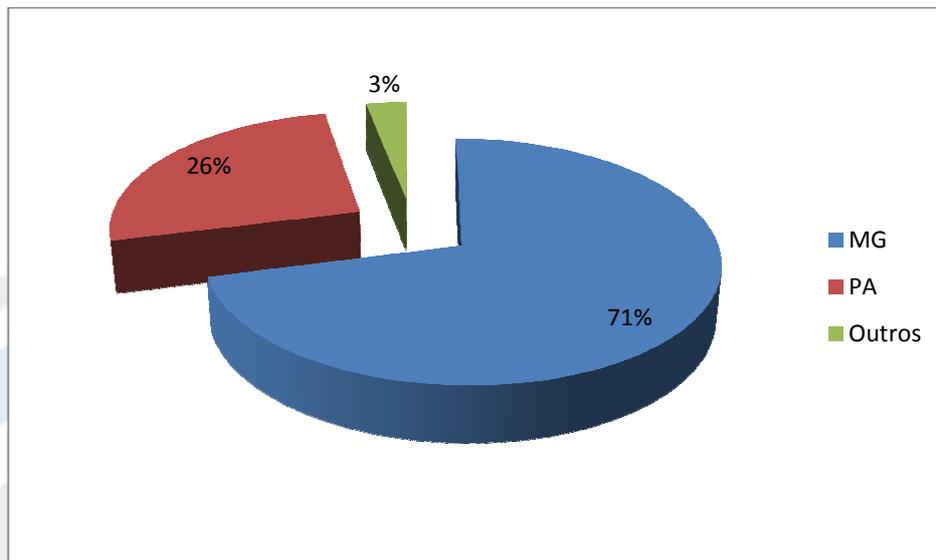


Gráfico 1 - Distribuição da Reserva de Minério de Ferro no Brasil por Unidades da Federação – 2008 – Fonte IBRAM

Em 2008, as exportações brasileiras de bens primário de ferro atingiram 282 milhões de toneladas, com um valor FOB de US\$ 16,5 bilhões. Os países que mais importaram do Brasil foram China (31%), Japão (11%), Alemanha (8,5%), Itália (5%), França (4%) e outros (40,5%).

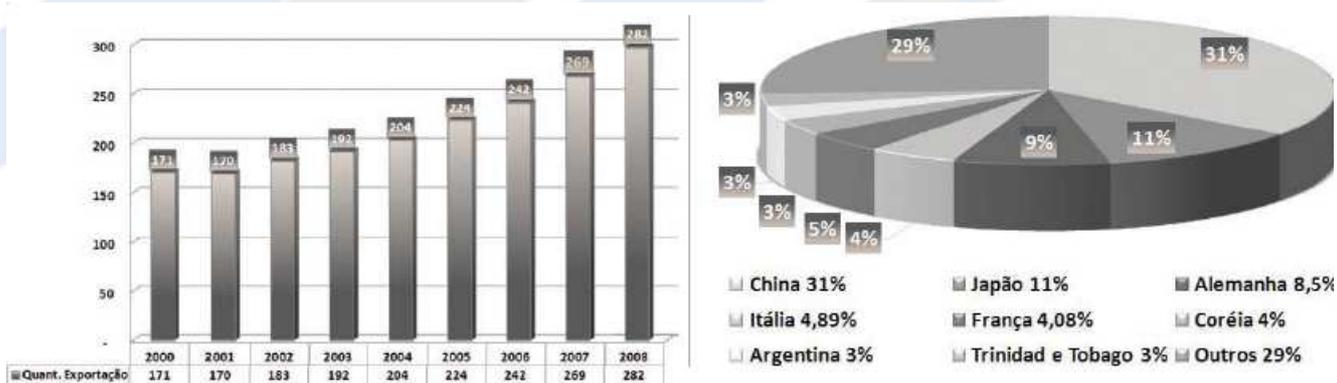


Gráfico 2 - Exportação de Minério de ferro no Período de 2000-2008 - Fonte IBRAM

O mercado consumidor do Minério de Ferro é formado principalmente, pelas indústrias siderúrgicas.

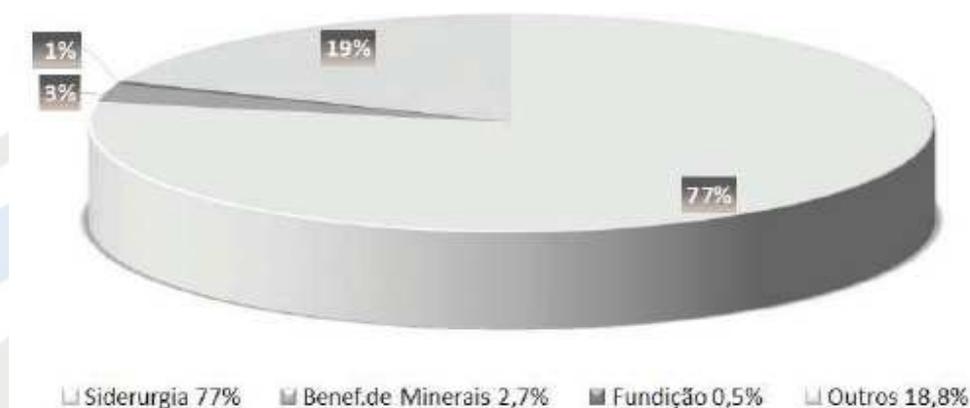


Gráfico 3 - Mercados consumidores de Minério de Ferro - Fonte IBRAM

1.3.2 – Minerações Próximas

Nas Proximidades do Projeto da Cone Mine Exploration existem diversos investimentos em pesquisa mineral sob responsabilidade de grandes empresas, tais como Votorantim Metais Zinco S A, bem como da Companhia Bahiana de Pesquisa Mineral (empresa controlada pelo Governo da Bahia, especializada em prospecção e exploração de novas jazidas), e da Minergy Resources Pesquisa e Exploração, além de diversas empreendimentos de menor porte.

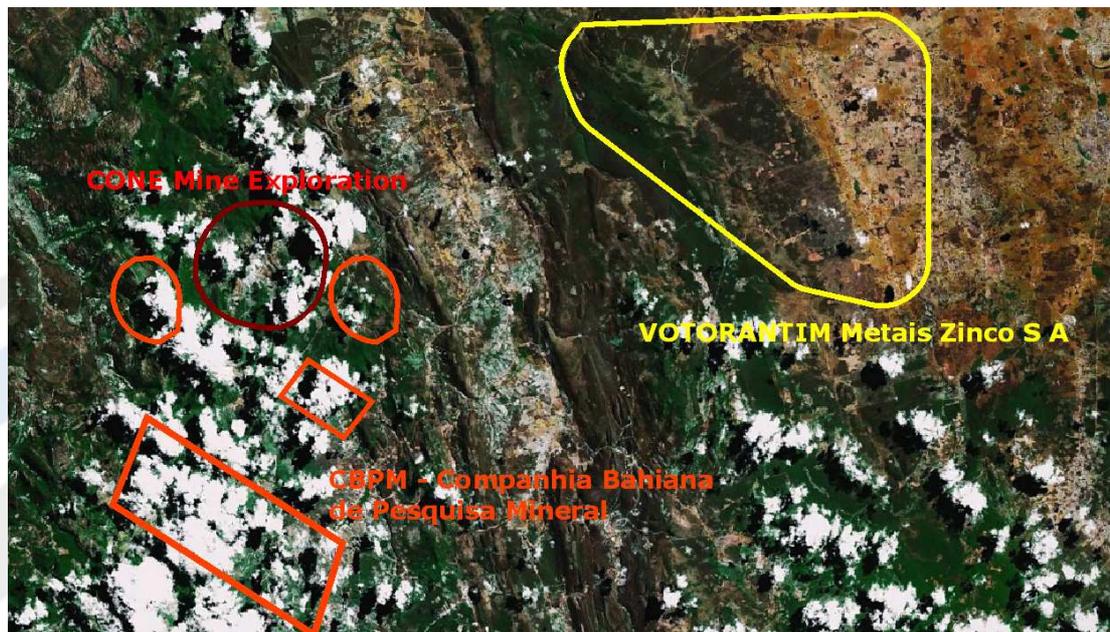


Figura 1 - Minerações Próximas

Cone Mine Exploration - www.cme7.com.br

Av: Luiz Paulo Franco, 345 - 1º Andar / Cep.: 30320-570 –

Tel.: (31) 3282-3232 - Fax.: (31) 3286-5111

Belo Horizonte - MG - Brasil

1.4 – LOCALIZAÇÃO

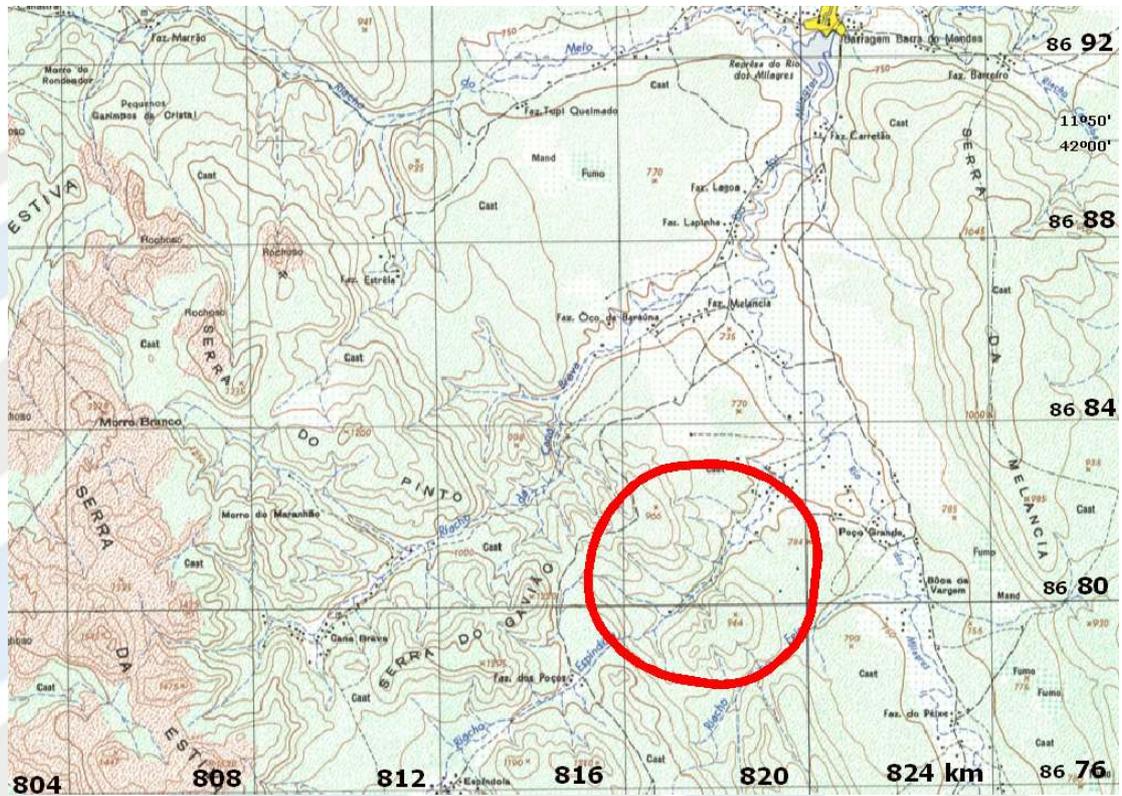


Figura 2 - Localização (Base IBGE)

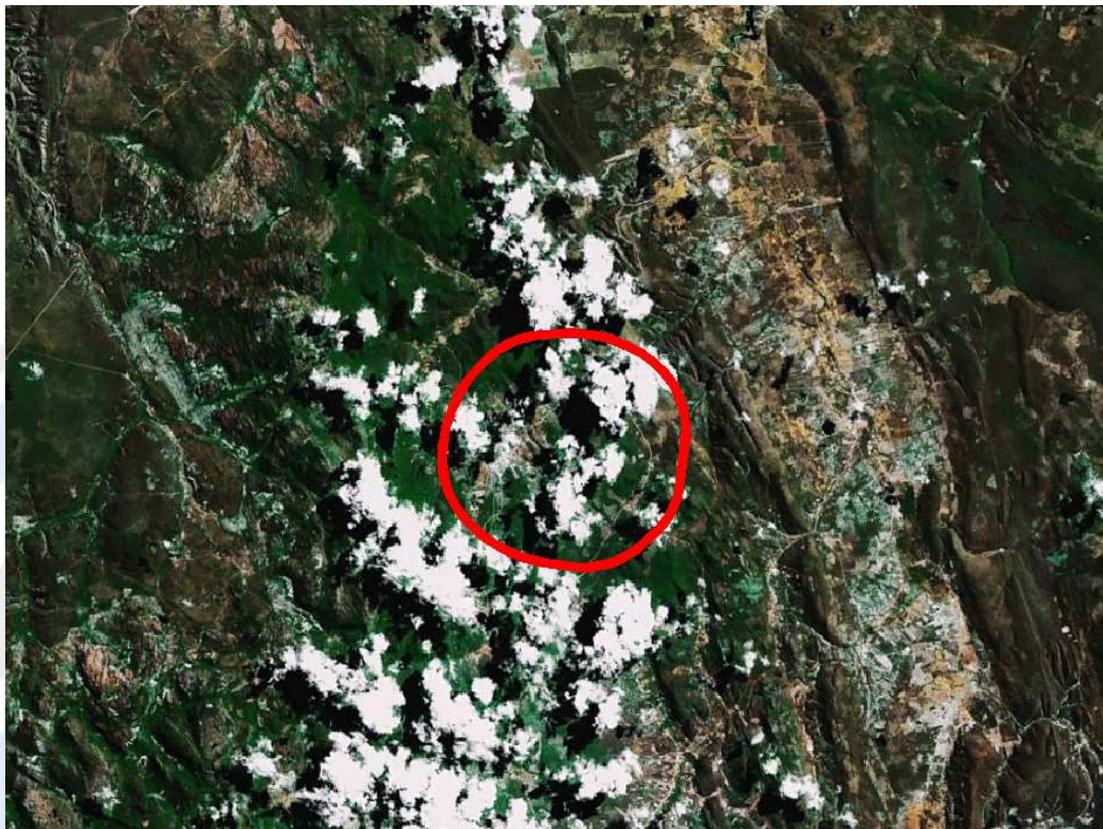


Figura 3 - Localização

Cone Mine Exploration - www.cme7.com.br

Av: Luiz Paulo Franco, 345 - 1º Andar / Cep.: 30320-570 –

Tel.: (31) 3282-3232 - Fax.: (31) 3286-5111

Belo Horizonte - MG - Brasil

1.6 – O MUNICÍPIO DE BARRA MENDES

1.6.1 – Caracterização

Área: 1.252,094 km²

Altitude: 700m

Clima: Semi-árido

Período de Chuva: Novembro a Janeiro

Temperatura média anual:

Média 22,2°C

Máxima 27,6°C

Mínima 17,9°C

Pluviosidade Anual (mm):

Média 617

Máxima 1.178

Mínima 342



Bacia Hidrográfica: Bacia do São Francisco

Principais Rios: Rio Vereda do Jacaré, Rio dos Milagres, Riacho do Meio, Riacho do Cana Brava, Riacho Catuaba, Riacho Feio e Riacho Espíndola

1.6.2 População

Total: 14.459 habitantes (estimativa IBGE 2009)

Densidade: 10,9 hab./km²

1.6.3 Transportes

Cone Mine Exploration - www.cme7.com.br

Av: Luiz Paulo Franco, 345 - 1º Andar / Cep.: 30320-570 –

Tel.: (31) 3282-3232 - Fax.: (31) 3286-5111

Belo Horizonte - MG - Brasil

Rodoviário

Distâncias aproximadas aos principais centros (Km):

Salvador: 534

Belo Horizonte: 1.120

Vitória: 1.260

Brasília: 1.030

Rio de Janeiro: 1540

Municípios limitantes:

IBIPEBA

BARRO ALTO

SOUTO SOARES

SEABRA

BROTAS DE MACAÚBAS

IPUPIARA



Cone Mine Exploration - www.cme7.com.br

Av: Luiz Paulo Franco, 345 - 1º Andar / Cep.: 30320-570 –

Tel.: (31) 3282-3232 - Fax.: (31) 3286-5111

Belo Horizonte - MG - Brasil

2 – LOGISTICA E ACESSIBILIDADE

2.1 – COMO CHEGAR

Partindo de Salvador, toma-se a BR – 324, saída noroeste da cidade, sentido Feira de Santana. Seguir cerca de 107 km e na cidade de Feira de Santana entrar a esquerda na BR – 116 sentido sul, por apenas 3 km. Entrar a direita na BA – 052. A partir daí seguir por mais 350 km e entrar a esquerda rodovia BA – 433. Após cerca de 65 km chega-se no Município Barra do Mendes.

Passando pelo Município Barra do Mendes, vire à direita. Seguir por mais 9 km e virar novamente à direita. A área do projeto encontra-se a 18 km sentido sul.

2.2– PRINCIPAIS VIAS DE ACESSO

As principais rotas de acesso à área do processo são pela BA – 805, BA – 052, BA – 433, BR – 242, BR - 122 além de estradas vicinais próximas à área do processo.

2.3 – AEROPORTOS

O principal aeroporto próximo a área do processo é o Aeroporto Internacional Deputado Luís Eduardo Magalhães, situado na cidade de Salvador, capital do estado da Bahia, distante aproximadamente 560 km da área.



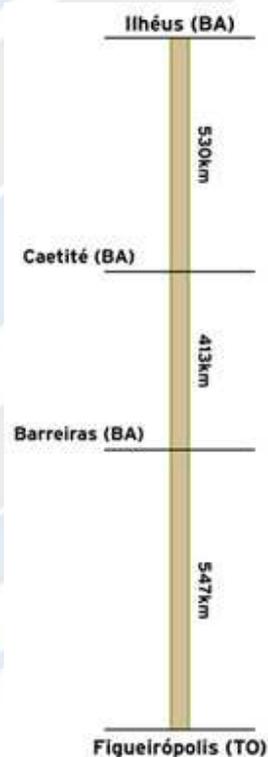
Figura 4 - Vista Parcial do Aeroporto Internacional Deputado Luís Eduardo Magalhães

2.4 – FERROVIAS

2.4.1 Ferrovia de Integração Oeste-Leste

A Ferrovia de Integração Oeste-Leste dinamizará o escoamento da produção do estado da Bahia e servirá de ligação dessa região com outros pólos do país, por intermédio de conexão com a Ferrovia Norte-Sul. Incluída entre as prioridades do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), a Ferrovia de Integração Oeste-Leste terá 1.490km de extensão e envolverá investimentos estimados em R\$6 bilhões até 2013. A Área de Projeto encontra-se a 275 km da linha férrea pela cidade de Caetité.

A ferrovia ligará as cidades de Ilhéus, Caetité e Barreiras – no estado da Bahia – a Figueirópolis, no estado do Tocantins, formando um corredor de transporte que otimizará a operação do Porto de Ponta da Tulha e ainda abrirá nova alternativa de logística para portos no norte do país atendidos pela Ferrovia Norte-Sul e Estrada de Ferro Carajás.



Cone Mine Exploration - www.cme7.com.br

Av: Luiz Paulo Franco, 345 - 1º Andar / Cep.: 30320-570 –

Tel.: (31) 3282-3232 - Fax.: (31) 3286-5111

Belo Horizonte - MG - Brasil



Entre as vantagens previstas com a construção da Ferrovia de Integração Oeste-Leste para o estado da Bahia estão a redução de custos do transporte de insumos e produtos diversos, o aumento da competitividade dos produtos do agronegócio e a possibilidade de implantação de novos polos agroindustriais e de exploração de minérios, aproveitando sua conexão com a malha ferroviária nacional.

Por outro lado, a ferrovia promoverá a dinamização das economias locais, alavancando novos empreendimentos na região, com aumento da arrecadação de impostos, além de geração de cerca de 30 mil empregos diretos. A ferrovia deve fomentar ainda mais o desenvolvimento agrícola da região oeste do estado, cuja previsão é de uma produção de 6,7 milhões de toneladas em 2015. Os principais produtos a ser transportados são soja, farelo de soja e milho, além de fertilizantes, combustíveis e minério de ferro.

Cone Mine Exploration - www.cme7.com.br

Av: Luiz Paulo Franco, 345 - 1º Andar / Cep.: 30320-570 –

Tel.: (31) 3282-3232 - Fax.: (31) 3286-5111

Belo Horizonte - MG - Brasil



Figura 5 - Ferrovia de Integração Oeste Leste

Link: <http://www.valec.gov.br/oeste-leste.htm>

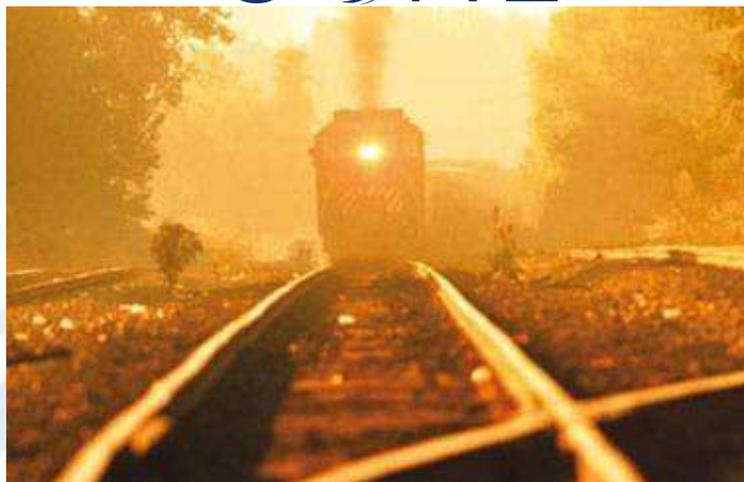
2.4.2 Ferrovia Centro-Atlântica

A malha da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA – www.fcasa.com.br) encontra-se a 300 km da Área de Processo, o acesso seria a partir da cidade de Itaeté, o que ligaria a área ao Porto de Aratu.

O percurso de aproximadamente 315km até a cidade de Candeias possibilita o escoamento da produção com investimentos mínimos em infraestrutura logística.



A
Centro-
(FCA)
atividades
setembro
após o
de



Ferrovia
Atlântica
iniciou suas
em 1º de
de 1996,
processo

desestatização da malha da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA).

Voltada exclusivamente para a operação ferroviária de cargas, a FCA passou a desenvolver sua logística focada, principalmente, em granéis como a soja, derivados de petróleo e álcool combustível.

Em setembro de 2003, autorizada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a Vale assumiu o controle acionário da FCA, com 99,9%.

Desde que assumiu a operação da malha Centro-Leste, a FCA tem colocado em prática um sólido plano de investimentos em recuperação da via permanente (linha férrea), aquisição/recuperação de locomotivas e vagões, melhorias tecnológicas e de segurança, meio ambiente e qualificação profissional. De 1997 até 2005, a empresa já investiu mais de R\$2 bilhões.

Link: www.antf.org.br

2.5 – MINERODUTO

Em função da escala de produção e baseando-se na infra-estrutura atual, a opção de escoamento do minério de ferro através de mineroduto até o Porto

Cone Mine Exploration - www.cme7.com.br

Av: Luiz Paulo Franco, 345 - 1º Andar / Cep.: 30320-570 –

Tel.: (31) 3282-3232 - Fax.: (31) 3286-5111

Belo Horizonte - MG - Brasil

de Aratu - Salvador apresenta-se como uma solução interessante e certamente mais econômica no médio prazo, que o transporte rodoviário/ferroviário pelo trecho de 275 km até a linha férrea (Ferrovia Oeste-Leste) até a cidade de Caetité e 530 km via ferrovia até Ilhéus.

O percurso estimado para o mineroduto é de 500 km a um custo de construção de US\$1,300,000.00/km, perfazendo um total de US\$650,000,000.00.



Figura 6 - Concepção Preliminar do Projeto do Mineroduto Barra do Mendes-Salvador (Porto de Aratu)

A opção pelo mineroduto possibilita custos operacionais muito baixos no transporte de polpa de minério de ferro com custos operacionais estimados em menos de US\$0.50/tonelada de sólido.

Comparando-se de forma conservadora com os custos associados ao transporte rodoviário/Ferrovário (cerca de US\$40.37/tonelada), tem-se um payback (baseado somente na economia gerada) de 15 anos para uma produção relativamente pequena (90.000 toneladas/mês de concentrado).

Considerando-se uma produção de 250.000 toneladas/mês (limite de corte para minas de classe G2-DNPM), este payback seria reduzido para 5 anos e caso a produção seja da ordem de 1.000.000 toneladas/mês (equivalente a estimativas conservadoras da expectativa de produção da empresa Bahia Mineração na mina de Pedra de Ferro, em Caetité-BA), o payback cairia para 16 meses.

Alternativamente, é possível adotar o transporte rodoviário associado ao transporte ferroviário um custo estimado de US\$27.87/tonelada e US\$12,50/tonelada, respectivamente, o que possibilitaria a comercialização do minério a um custo de US\$78.62/tonelada FOB Salvador contra US\$33.20 FOB Salvador adotando-se o mineroduto.

2.6 – PORTOS

2.6.1 Porto de Aratu – BA

Responsável por 60% de toda a carga movimentada em modal marítimo no Estado da Bahia, o Porto de Aratu detém inegável importância no processo econômico do estado, uma vez que oferece suporte ao escoamento da

produção e da entrada de produtos para o Pólo Petroquímico de Camaçari, o Centro Industrial de Aratu (CIA) e o Complexo da Ford de Camaçari.

A movimentação é referente a produtos líquidos, gasosos e granéis sólidos, a exemplo de concentrado de cobre e fertilizantes. Para movimentar esta carga, o Porto possui infra-estrutura de quatro terminais, sendo um para produtos gasosos (TPG), com berço de 180 metros; outro para granéis líquidos (TGL), com dois berços que perfazem 340 metros e dois para granéis sólidos (TGS), com três berços, numa extensão de 366 metros.

Entretanto, a política de modernização da Codeba (Companhia de Docas do Estado da Bahia), anuncia uma nova era para o Porto de Aratu, com a instalação de equipamentos mais modernos que aumentem ainda mais a agilidade do trabalho e o fluxo no trânsito de embarcações e movimentação e distribuição de cargas. O avanço tecnológico previsto vai situar o porto entre os mais modernos do país.



Figura 7 - Vista aérea do Porto de Aratu

Cone Mine Exploration - www.cme7.com.br

Av: Luiz Paulo Franco, 345 - 1º Andar / Cep.: 30320-570 –

Tel.: (31) 3282-3232 - Fax.: (31) 3286-5111

Belo Horizonte - MG - Brasil



Link: http://www.codeba.com.br/porto_aratu.php

2.6.2 Porto de Ilhéus – BA

Com um volume de movimentação de carga girando em torno de 1 milhão de toneladas/ano o Porto de Ilhéus, hoje um porto escoador de grãos, abre-se para novos desafios. A política de modernização e de expansão, adotada pela CODEBA, determina mudanças na infra-estrutura e na captação de negócios.

A idéia é antecipar ao processo de crescimento econômico projetado para o Estado, instituindo as condições necessárias para o eficiente fluxo de importação e exportação de produtos e mercadorias que são geradas em todas as regiões do Estado, com destaque para a celulose da região sul; grãos, frutas e minérios nas regiões norte, oeste e sudeste do Estado.

As primeiras ações, já contemplam a construção de um dolphin de atracação na extremidade norte do cais. A curto prazo, ampliação de retroárea com mais de 100.000 m²; prolongamento de mais 80m de cais e aumento do calado de 10 para 12m. A partir da nova retroárea o porto estará potencializado para ampliação de cais em mais de 600m, podendo alcançar 1200m, otimizando seu potencial interno de expansão, sem necessidade de avançar ao mar.

Dentro destas perspectivas, definitivamente, os novos investimentos sinalizam benefícios para a comunidade portuária de Ilhéus e trazem mais condições de desenvolvimento para as regiões sul, sudoeste e oeste do estado da Bahia, colocando o Porto de Ilhéus como partícipe no crescimento e desenvolvimento econômico do Estado da Bahia e do Brasil.

Cone Mine Exploration - www.cme7.com.br

Av: Luiz Paulo Franco, 345 - 1º Andar / Cep.: 30320-570 –

Tel.: (31) 3282-3232 - Fax.: (31) 3286-5111

Belo Horizonte - MG - Brasil



Figura 8 - Vista Aerea do Porto de Ilhéus

Link: http://www.codeba.com.br/porto_ilheus.php

Cone Mine Exploration - www.cme7.com.br

Av: Luiz Paulo Franco, 345 - 1º Andar / Cep.: 30320-570 –

Tel.: (31) 3282-3232 - Fax.: (31) 3286-5111

Belo Horizonte - MG - Brasil

3 – CUSTOS

3.1 PESQUISA

Tendo em vista definir as potencialidades econômicas da área a pesquisar, serão realizados os necessários trabalhos de prospecção que constarão, em princípio, das fases a seguir listadas. Entretanto, de posse dos dados atualmente existentes, essas não podem ser consideradas como definitivas.

3.1.1 Elaboração de Mapa-base

A base cartográfica para programação, registro e análise dos trabalhos exploratórios será obtida por restituição de fotografias aéreas, disponíveis nas escalas 1:40.000 e 1:20.000 em imagens recentes.

A planta terá escala 1:10.000, ajustada com controle topográfico de campo e curvas de nível espaçadas em 5 m.

3.1.2. Abertura e Conservação de Estradas

A implantação da pesquisa no campo deverá ser precedida de trabalhos de recuperação e melhoramentos no leito das estradas secundárias que cortam a área, e de abertura de novas vias, de forma a facilitar o acesso a pontos mais afastados.

3.1.3. Mapeamento Geológico 1: 10.000

Cone Mine Exploration - www.cme7.com.br

Av: Luiz Paulo Franco, 345 - 1º Andar / Cep.: 30320-570 –

Tel.: (31) 3282-3232 - Fax.: (31) 3286-5111

Belo Horizonte - MG - Brasil

É imprescindível a execução de mapeamento geológico básico, visando a identificação e cartografamento dos níveis potencialmente mineralizados, como apontado acima. Assim, toda a suíte litológica presente na área deverá ser identificada petrograficamente, com delineamento tão preciso quanto possível dos contatos das unidades assinaladas.

A definição precisa dos contatos, e a caracterização petrográfica das litologias aflorantes, poderá eventualmente exigir a abertura de trincheiras, com a finalidade de expor o substrato rochoso à observação do geólogo.

O mapa geológico resultante, como citado anteriormente, deverá ser apresentado na escala 1: 10.000. A ele serão integradas as informações obtidas posteriormente, no desenrolar da pesquisa, com a execução de trincheiras, sondagens e galerias.

3.1.4. Prospecção Geofísica

Pretende-se realizar uma prospecção geofísica na área, conciliando dois métodos geofísicos, como sísmica e resistividade, visando detectar possíveis anomalias que se transformem em alvos para os trabalhos de investigação em subsuperfície, posteriormente.

3.1.5. Escavações

Serão executadas escavações de pesquisa, visando obter informações de sub-superfície e propiciar a exposição dos corpos mineralizados para descrição de pontos e posterior coleta de amostras.

Optou-se pela execução de trincheiras (ou "cachimbos") e galerias para a determinação das características dos corpos mineralizados, uma vez que estes se apresentavam parcialmente aflorantes e em área de difícil acesso a equipamentos mecânicos.

As trincheiras serão direcionadas perpendicularmente à direção das camadas. A escavação será feita com ferramentas manuais, como picaretas e pás. Para a execução do serviço, contratar-se-á mão de obra local.

Os trabalhos serão acompanhados pelo técnico responsável.

3.1.6. Sondagens

A partir da análise dos dados obtidos no mapeamento geológico, serão locados alguns furos de sondagem, compreendidos em três fases. Ao final de cada etapa de sondagem, uma avaliação será feita, visando à tomada de decisão quanto à continuidade das pesquisas.

Está prevista, nas três fases, sondagem com testemunhagem contínua. Os trabalhos serão contratados com empresas especializadas.

A descrição dos testemunhos deverá incluir os aspectos petrográficos, estratigráficos e estruturais. Os intervalos terão comprimento máximo de 1,5 m, eventualmente estendido a 2,0 m nas porções reconhecidamente estéreis.

3.1.7. Análises Químicas

As análises químicas serão executadas em laboratório especializado e incluirão os teores de Fe, FeO, Mn, SiO₂, Al₂O₃, CaO, MgO, TiO₂, S, P e outros elementos traços.

3.1.8. Ensaios Tecnológicos

Serão enviadas amostras de minério para a execução de ensaios tecnológicos em laboratório especializado, que incluíram análises granulométricas e os seguintes testes:

- Tamboramento Iso
- Crepitação Coismj
- RDI Coismj
- Redução JIS M 8713
- Midrex Linder Test
- Liberação de Enxofre

Estes testes propiciaram a verificação da adequação do material ao uso na siderurgia, constando de uma avaliação para uso em alto-forno e para uso no processo de redução direta.

3.1.9. Relatório Final

Completada a pesquisa, o relatório final ficará a cargo da equipe técnica da requerente, sob a responsabilidade técnica do geólogo chefe dos trabalhos e enfeixará todo o elenco de atividades executadas, a metodologia e resultados alcançados. Deverá ser conclusivo quanto à existência de reservas, suas dimensões e caracterização do minério, e conterá todos os elementos indispensáveis às decisões técnicas, empresariais e políticas que se seguirão.

3.1.10. Orçamento

Considera-se neste estudo a taxa de câmbio de referência como sendo US\$1.00 = R\$1,85

Para a execução dos trabalhos de pesquisa acima descritos, estima-se um custo total de **US\$ 2,161,859.46**.

3.2 LAVRA E BENEFICIAMENTO

Os custos com a lavra de minério de ferro para a produção mensal estimada em 250.000 toneladas e o seu respectivo beneficiamento são apresentados a seguir:

3.2.1. Dados de Produção (Estimativas Mensais)

					Taxa de produção	
Extração da mina	9	h/dia	26	dia/mês	1068	t/hr
Beneficiamento	9	h/dia	26	dia/mês	855	t/hr

Produção Mensal de Minério Extraído = 250.000 toneladas

Produção Mensal de Minério Beneficiado = 200.000 toneladas

*Obs.: Considerando uma recuperação de 80% no processo.

Considerando a relação estéril/minério = 2/1

3.2.2 Custos da Lavra (Estimativas Mensais)

Corte e Carga ROM (R\$1,00/t) = R\$ 250.000,00

Transporte ROM = R\$ 200.000,00

Perfuração e Desmonte = R\$ 250.000,00

Manutenção de Estradas = R\$ 100.000,00

Transporte de Estéril (R\$0,50/t) = R\$ 250.000,00

Corte e Carga de Estéril (R\$0,50/t) = R\$ 250.000,00

Despesas Gerais = R\$ 87.500,00

Custo Unitário = R\$ 5,55 / tonelada (US\$ 3.00)

TOTAL MENSAL (USD) = US\$ 750,000.00

3.2.3 Custos do Beneficiamento (Estimativas Mensais)

Materiais/Manutenção = R\$300.000,00

Alimentação do Britador = R\$150.000,00

Manutenção Moinho = R\$ 50.000,00

Flotação = R\$ 200.000,00

Energia Elétrica = R\$ 600.000,00

Despesas Gerais = R\$ 120.000,00

Controle de Qualidade = R\$ 60.000,00

Custo Unitário = R\$ 7,40 (US\$ 4.00) / tonelada de produto

TOTAL MENSAL (USD) = US\$ 800,000.00

3.3 OPERAÇÃO DO MINERODUTO

Os custos de operação do mineroduto são estimados em US\$ 0.45 / tonelada de minério transportado até a pelotizadora ou porto em Ilhéus.

TOTAL MENSAL (USD) = US\$ 90,000.00

3.4 PORTO

Os custos portuários envolvem descarregamento, estocagem e carregamento em navios. O custo médio estimado para portos na Bahia é de R\$ 27,75/tonelada de minério sinter-feed.

Custo Unitário = R\$ 27,75 (US\$ 15.00) / tonelada

TOTAL MENSAL (USD) = US\$3,000,000.00

4 – POTENCIAL ECONÔMICO DO EMPREENDIMENTO

Verificando-se resultado positivo de pesquisa em acordo com as estimativas realizadas, o empreendimento possibilitará a comercialização do minério FOB (Ilhéus) a um custo mensal de **US\$ 4,640,000.00** para 200 mil toneladas comercializadas. Considerando um custo extra de US\$10.00/ton para custos adicionais, o custo FOB resultante é de **US\$33.20/tonelada**.

Isto representa um potencial de lucro bruto de **US\$ 51.80/tonelada** comercializada, equivalente a **156% de lucro sobre o custo total** da cadeia produtiva.

Considerações: Câmbio: US\$1.00 = R\$1,85 e valor de venda do minério = US\$ 85.00)