

**VIII ENCONTRO DO CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO**  
**Campo Grande, 21 e 22 de agosto de 2019**  
**MESA 1 – INFRAESTRUTURA, TRANSPORTE E LOGÍSTICA**

Coordenador da Mesa: **Marcello da Costa Vieira – Ministério da Infraestrutura;**  
Redator: **Alessandro Reichert – Ministério da Infraestrutura.**

O Coordenador da Mesa saudou e agradeceu a presença de todos os presentes e apresentou os objetivos do encontro. Posteriormente, listou os encaminhamentos da VII Reunião do Grupo, ocorrida em 03 de 04 de abril de 2019, em Assunção, no Paraguai, e apresentou o roteiro de apresentações do evento.

**Apresentação 2 - Cícero Filho - EPL**

Inicialmente, o representante da EPL teceu considerações sobre o papel da empresa de apoio técnico ao Ministério da Infraestrutura, bem como sobre o PNL- Plano Nacional de Logística, que é o instrumento máximo do planejamento setorial.

Na sequência, relatou a viagem dos técnicos da EPL ao longo do Corredor, que permitiu observar as condições da infraestrutura disponível, bem como colher informações *in loco* para subsidiar o Estudo Integral do Corredor.

Posteriormente, foram apresentadas diversas simulações de custos de transporte que comprovam a vantajosidade do Corredor Rodoviário Bioceânico como rota de integração do Centro Oeste brasileiro aos países vizinhos. Foi informado que a EPL dispõe de outros dados comparativos para aqueles que tiverem interesse em conhecer.

A EPL concluiu que o Corredor permitirá reduzir custos logísticos e tempos de viagem, promovendo o acesso facilitado de produtos chineses às regiões Norte e Centro Oeste, bem como de produtos sulamericanos ao mercado consumidor asiático.

Por fim, representantes do Chile ponderaram que os estudos deveriam considerar também o Porto de Iquique como uma alternativa de escoamento para o Corredor.

**Apresentação 3 – Jaime Elias Veruck- Governo do Mato Grosso do Sul**

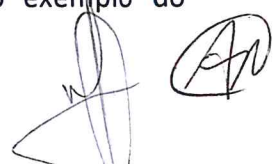
O Secretário de Estado do Mato Grosso do Sul discorreu sobre os portos fluviais de Porto Murtinho e a hidrovia do Rio Paraguai, relatando que o governo estadual oferece incentivo fiscal para desonerar os produtores que optam por escoar soja pelos portos fluviais.

Além disso, relatou que o município de Porto Murtinho dispõe de espaço físico para mais terminais fluviais, sendo que quatro já estão instalados ou estão em instalação e outros dois estão em fase de negociação.

Por fim, informou sobre as obras complementares voltadas à segregação dos fluxos de tráfego para os terminais fluviais das atividades cotidianas da cidade.

**Apresentação 4 – Eduardo Queiroz - ANTAQ**

Eduardo iniciou com uma breve apresentação das funções institucionais da ANTAQ e de como os TUPs (Terminais de Uso Privado) se desenvolveram no Brasil até hoje (destacou que participação dos TUPs tem crescido a altas taxas nos últimos anos no Brasil). Esboçou um comparativo entre Itaituba/Miritituba como exemplo do



potencial de Porto Murtinho, como parte da Hidrovia Paraguai-Paraná (HPP). Em seguida, aprofundou um detalhamento da HPP, apresentando o traçado (desde Cáceres/MT até a foz do estuário do Plata no Oceano Atlântico), os portos mais importantes, o comboio tipo da hidrovia em seus diversos trechos, dentre outras informações técnicas. Por fim, demonstrou os normativos e procedimentos que um investidor privado deve seguir para solicitar autorização para instalação de um TUP.

Questionado sobre a preocupação com o assoreamento da calha do rio, esclareceu que o DNIT finalizou em 2017 o EVTEA do Rio Paraguai, demonstrando todos os pontos críticos e obras necessárias. Por fim, informou que as questões de navegação devem ser tratadas junto à Marinha.

#### **Apresentação 5 – Claudio Cavol - SETLOG**

O representante da SETLOG apresentou duas possíveis rotas alternativas para concluir que o atual traçado do Corredor é o mais adequado. Além disso, chamou atenção para a necessidade de que a construção da ponte em Porto Murtinho seja executada já considerando as instalações alfandegárias de fronteira, em um sistema integrado e simplificado que permita que o corredor realmente entregue todo os benefícios esperados (previsibilidade, confiabilidade e economicidade).

Por fim, enfatizou a necessidade de criação de *hubs* e portos secos ao longo da rota, com foco no atendimento também a pequenos comerciantes.

#### **Apresentação 6 – Noboru Ofugi - ANTT**

O representante da ANTT esclareceu que os quatro países que compõem o Corredor são signatários do Acordo de Transporte Internacional Terrestre - ATIT, de modo que são necessários apenas pequenos ajustes para sua operacionalização.

Esclareceu que a ANTT é o organismo de aplicação do Acordo no Brasil. Além disso, explicitou questões técnicas relacionadas ao ATIT, tais como as limitações de peso e dimensão dos veículos.

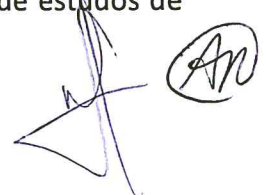
Por fim, esclareceu que os países assinantes do ATIT podem fazer acordos bilaterais ou multilaterais para tratar de alguns aspectos específicos.

#### **Apresentação 7 –Theófanos de Lira Pessoa Junior - Itaipu Brasil e Pánfilo Benitez - Itaipu Paraguai**

O representante brasileiro de Itaipu esclareceu que a empresa é uma, não cabendo distinções como a de que a margem direita financia uma ponte e a margem esquerda financia a outra. Esclareceu que existe um Grupo de Trabalho da área técnica de Itaipu para acompanhamento e deliberação das ações e atos relativos à construção das pontes (Grupo Gestor). Ademais, afirmou que o Acordo Internacional prevê o estabelecimento de uma Comissão Mista - COMISTA, não cabendo dar prosseguimento nos estudos ou na contratação de qualquer projeto sem a aprovação pela COMISTA.

Por fim, manifestou preocupação com um problema aduaneiro, que consiste no transporte de insumos da obra (materiais, máquinas e equipamentos) passando de uma margem pra outra, que não deve caracterizar atividades de importação e exportação.

O representante de Itaipu Paraguai, Pánfilo Benitez, explanou que estão desencadeando o processo de desenvolvimento do anteprojeto, com base no desenho original. A intenção é licitar com base nesse anteprojeto a contratação de estudos de viabilidade e projetos.



### **Apresentação 8 – Fabio Riveros – MOPC**

O Sr. Fabio Riveros destacou o esforço paraguaio em investir em obras para viabilizar o Corredor. A Transchaco foi dividida em duas fases, sendo a primeira de 277 km, com obras iniciadas em fevereiro de 2019 e em plena execução.

O outro tramo (Fase 2), de Cruce Sentinela a Pozo Hondo, consiste em uma obra de cerca de 500 milhões de dólares, cujo EVTEA já se encontra concluído.

Por fim, foram apresentadas outras obras rodoviárias em curso no Paraguai, a exemplo da Ruta 9, que servirão de alimentadoras do Corredor.

### **Apresentação 9 – Luis Zelaya – MOPC**

O Sr. Luiz Zelaya esclareceu que a rota de Carmelo Peralta a Pozo Hondo passa a se chamar Ruta Nacional 15, com uma extensão aproximada de 571 km. Ressaltou que esse projeto é estratégico para o governo paraguaio e apresentou o andamento acelerado das obras da Fase 1.

Posteriormente, foram apresentados por um engenheiro do MOPC os padrões técnicos adotados, bem como registros fotográficos das obras e dos canteiros, além das principais dificuldades encontradas, a exemplo das chuvas ocorridas no mês de maio;

Em termos de cronograma, informou que a Fase 1 tem conclusão estimada para abril de 2022 e a Fase 2 para junho de 2024. Assim, cabe ser verificada a compatibilização dos prazos das obras da Transchaco com o cronograma de implantação da ponte em Porto Murтинho e seus acessos.

Por fim, o esforço paraguaio na execução das obras e no cumprimento do cronograma foi aplaudido.

### **Apresentação 10 – Ricardo Scaliante – DNIT/MS**

O representante do DNIT esclareceu o histórico que levou à definição do traçado e da concepção estrutural da ponte internacional entre Porto Murтинho e Carmelo Peralta.

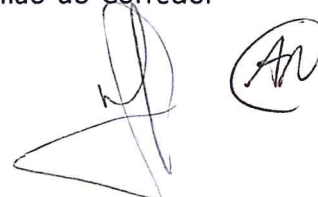
Esclareceu que o EVTEA referente às melhorias necessárias na BR-267/MS e ao Contorno de Porto Murтинho já está concluído, e que estão em elaboração os Termos de Referência para a contratação dos projetos.

Outrossim, relatou as discussões em curso quanto à competência pelo licenciamento ambiental das obras do Contorno, se seria estadual ou federal.

Em termos de prazo, estima-se que a contratação dos projetos e estudos ambientais ocorra em fevereiro de 2020, com conclusão das obras prevista para agosto de 2023.

O representante da Diretoria brasileira de Itaipu questionou se, na ausência da COMISTA, o MINFRA e o MOPC têm conversado para adequar a localização dos acessos e da ponte. O DNIT se posicionou no sentido de que as obras estão caminhando agora para a fase de projetos, sendo de fato necessário o alinhamento entre os países.

O Coordenador da Mesa concordou com a necessidade de se agilizar a convocação da COMISTA como principal desdobramento da VIII Reunião do Corredor Rodoviário Bioceânico.



### **Apresentação 11 – Lauro Ramirez – Empresa de Ferrovias do Paraguai**

O Sr. Lauro Ramirez apresentou uma iniciativa privada de um trem que corre junto a uma parte do corredor, de modo a complementá-lo. A ferrovia contempla terminais multimodais para transferência e armazenamento de cargas, aduanas, serviços, etc., que permitirão aumentar a eficiência.

O sistema ferroviário completo proposto envolve quatro países, com custo estimado de 3,2 bilhões de dólares.

Houve questionamentos por parte dos representantes de Calama, no Chile, quanto à intenção de construção túneis transpassando os Andes em Socompa.

### **Apresentação 12 – Catiana Zamarrenho – Prefeitura de Campo Grande/MS**

A representante de Campo Grande/MS apresentou o Terminal Intermodal de Cargas em Campo Grande – TIC para integração rodoviária, ferroviária e aeroviária. As obras do Terminal estão em fase final, com 95% de conclusão e previsão de término em dezembro de 2019.

Foram apresentados os diversos benefícios esperados com a operação do TIC. O desafio agora é transformar o Terminal, que tem um grande potencial de integração com o Corredor, em porto seco para começar a operar.

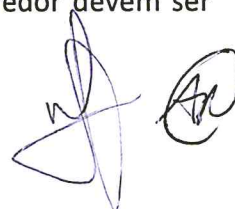
### **Apresentação 13 – Lilian Soares – Observatório EPL**

A representante da EPL iniciou sua palestra evidenciando que conceber um sistema único multidisciplinar de dados é essencial para tomada de decisões em nível estratégico. Destacou que a EPL já desenvolveu o Observatório Nacional de Transporte e Logística (ONTL) para o Brasil, conciliando grande volume de dados da logística e transporte do país, cujas informações permitem a realização de atividades de planejamento, supervisão e controle de políticas públicas e projetos privados, bem como a publicação de dados estatísticos (anúários). Registrou que já existem observatórios nacionais no Paraguai (embrionário), Argentina, Chile (bastante robusto) e Uruguai. Assim, pensar numa proposta de Observatório da América do Sul, integrando as informações de todos os países do continente, tem o potencial de se tornar uma importante ferramenta para tomada de decisões em iniciativas de rotas internacionais, como é o caso do Corredor Rodoviário Bioceânico.

### **Apresentação 14 - Erick Wilke - UFMS**

Foram apresentadas informações sobre a oferta e pontos de venda de combustível ao longo da Rota Bioceânica. Para cada ponto de venda foi identificado o tipo de combustível oferecido e as facilidades que o Posto oferece (cartão de crédito, alimentação, hospedagem, banho, etc.).

O professor destacou que no Paraguai, no traçado da Transchaco, há apenas 1 posto, sito a 270km de Porto Murtinho. Na Argentina e Chile a oferta é mais regular, embora na transposição dos Andes (Paso de Jama) exista um trecho de 150km sem nenhum posto. Encerrou dizendo que atualmente as viagens no Corredor devem ser planejadas para evitar ficar parado na estrada sem combustível.



### **Apresentação 15 - Emilio Cassanello – Governo do Paraguai**

Emilio discursou sobre a previsão de construção do Centro de Fronteira de Pozo Hondo na divisa Paraguai-Argentina. O centro fronteiriço será implantado em território paraguaio, em localização lindeira à futura ponte internacional sobre o Rio Pilcomayo.

O cronograma preliminar considera que em dezembro 2020 já haverá estrutura mínima para realização dos serviços alfandegários e fitossanitários de fronteira, mas a implantação completa ocorrerá somente ao final de 2021 ou início de 2022.

#### **Na sequência, listam-se os principais encaminhamentos da Mesa 1 – Infraestrutura:**

- Necessidade de instalação da COMISTA e de reuniões de definição de questões afetas à implantação da Ponte Internacional entre Porto Murtinho e Carmelo Peralta;
- Necessidade de compatibilização dos cronogramas das obras que compreendem o Corredor Rodoviário Bioceânico;
- Necessidade de definição da localização e responsabilidade de construção de um Centro Integrado de Fronteira;
- Apresentação, no próximo encontro, por parte do Ministério da Infraestrutura, das ações afetas à implementação do DT-e, documento eletrônico de transporte, e do sistema Porto sem Papel;
- Necessidade de alinhamento das questões aduaneiras que podem impactar o transporte de insumos entre os dois países para a construção da Ponte;
- Necessidade de dar maior detalhamento ao Estudo Integral do Corredor, sob tutela da EPL;
- Os estudos para o Observatório de Transporte e Logística do Cone Sul serão continuados a cargo da EPL, juntamente ao Ministério de Relações Exteriores, sob articulação do Ministro João Carlos Parkinson;
- Retomada das pendências da VII Reunião:
  - Revisão e compilação das fichas cadastrais com o inventário básico de oferta de infraestrutura de cada país;
  - Levantamento das normas técnicas internas atualizadas de cada país, e definição dos padrões técnicos adequados para os diferentes tramos do Corredor;
  - Elaboração de Termo de Referência para a contratação de um Plano Mestre Integrado para a operacionalização do Corredor.

  
**REDATOR**

  
**COORDENADOR**

