

	<p>Estado de Mato Grosso Assembleia Legislativa</p>
<p>Despacho</p>	<p>NP: zm0037nb SECRETARIA DE SERVIÇOS LEGISLATIVOS 15/12/2015 Requerimento nº 503/2015 Protocolo nº 7020/2015 Processo nº 1362/2015</p>
<p>Autor: Dep. Wilson Santos</p>	

Com fulcro no art. 443 e seguintes do Regimento Interno desta Casa de Leis, requeiro à Mesa Diretora, após ouvido o soberano plenário, que determine a convocação de Audiência Pública, com a finalidade de debater a ferrovia Bio-Oceânica, via pacífico, através de Mato Grosso, Rondônia e Acre, o potencial de captação de demanda pelo Corredor Bioceânico, buscando dar uma contribuição inicial para avaliação da mega ferrovia e seus impactos sócio-econômicos em Mato Grosso.

Essa Audiência Pública será realizada dia 25 de Fevereiro de 2016 (quinta-feira) às 14:00, no Auditório Licínio Monteiro.

Essa Audiência Pública contará com a presença dos Senhores Deputados Estaduais, devendo ainda ser convidados o Governador do Estado, SINFRA-MT, Embaixada Chinesa, Deputados Federais e Senadores de MT, RO e AC, Ministério dos Transportes, Ministério do Planejamento, Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (CONIT), Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL), VALEC-Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR), Presidentes e Parlamentares das Assembleias Legislativas de RO e AC e Frente Parlamentar Mista Pró-Ferrovia Bioceânica.

Plenário das Deliberações “Deputado Renê Barbour” em 15 de Dezembro de 2015

Wilson Santos
Deputado Estadual

JUSTIFICATIVA

O transporte ferroviário no Brasil ou a Rede Ferroviária Brasileira possui 30.129 quilômetros de extensão (1121 eletrificados), espalhados por 22 estados brasileiros mais o Distrito Federal.

Por volta de 1870 a 1930, as ferrovias brasileiras foram responsáveis principais pelo escoamento da produção agrícola brasileira, sobretudo o café, do interior para os portos e dali articulando-se com a navegação de longo curso. Dificuldades devido aos trechos de trilhos com bitolas diferentes construídos por investimentos privados independentes e sem interligação com os sistemas regionais, levaram ao abandono de muitos trechos em favor da construção de rodovias.

A divisão das concessões em 2012 é:

Operadora	Métrica (1,00m)	Larga (1,60m)	Mista (1,00/1,60m)	Total
ALL	9.481	1.963	294	11.738
FCA	7.910	-	156	8.066
TLSA	4.189	-	18	4.207
MRS	-	1.632	42	1.674
EFVM	905	-	-	905
EFC	-	892	-	892
FNS	-	571	-	571
FERROESTE	248	-	-	248
FTC	164	-	-	164

A ferrovia bi-oceânica encurta o tempo e custo de transporte de matérias-primas do Brasil e Peru, e até mesmo da Europa, a China e vice-versa.

Uma ferrovia que começa no Rio de Janeiro banhada pelo Oceano Atlântico, atravessa a Floresta Amazônica e a Cordilheira dos Andes e termina na costa peruana em pleno Oceano Pacífico.

A estrada de ferro bi-oceânica, cujo financiamento fornecido pela China, é uma das maiores obras de infraestrutura nos últimos anos, e poderia começar a construção em 2018, mas ainda devem ser realizados vários estudos de viabilidade. Desde o ano 2008 o Peru trabalha intensamente para decidir qual seria o melhor porto em Peru que se habilitara para este projeto.

Esse megaprojeto, exigirá um investimento de US \$ 10 bilhões, especificamente juntaria os portos marítimos de Tianjin na China, com porto Bayóvar em Piura, e de lá, um trem vai viajar mais de 8.000 quilômetros, atravessando a Cordilheira dos Andes e da Amazônia, para o Oceano Atlântico, terminando no porto de Santos, no Brasil.

Os Eixos de Integração e Desenvolvimento correspondem a faixas multinacionais de território onde se concentram espaços naturais, assentamentos humanos, zonas produtivas e fluxos de comércio, constituindo-se em referência geoeconômica para o planejamento territorial na América do Sul. Dos dez eixos identificados pela IIRSA, quatro abrangem áreas de influência situadas entre os oceanos Atlântico e Pacífico, sendo, portanto, de especial interesse para o Corredor Bioceânico.

A área de influência do Eixo Interoceânico Central abrange os departamentos de Arequipa, Moquegua, Puno e Tayca no Peru; as Regiões XV e I (Arica e Tarapacá, respectivamente), Puno e a Província Loa da Região Antofagasta do Chile; os departamentos de Beni, La Paz, Oruro, Potosí, Tarija, Cochabamba, Chuquisaca e Santa Cruz na Bolívia; todo o Paraguai e os estados de **Mato Grosso**, Mato Grosso do Sul, Rio de Janeiro, São Paulo e Paraná no Brasil. Segundo dados da IIRSA, a população da área de influência do Eixo Interoceânico Central para o ano de 2008 era de cerca de 92,5 milhões de habitantes.

De forma a atender aos objetivos de integração sul-americana, preconizados pela IIRSA, foram agregados

aos Vetores Logísticos nacionais outros vetores representativos do processo de integração continental, em uma abordagem que difere da visão em termos de “corredores bioceânicos”, contudo, dentro da visão estratégica de integração e desenvolvimento continentais. Neste sentido, foram identificados os seguintes vetores:

Amazônico – Abrange os territórios dos Estados de Rondônia, Acre, Roraima e Amazonas, além de parcelas a oeste do Pará e ao **norte de Mato Grosso**. Articula-se, ao norte, com o Vetor de Integração do Arco Norte, com saída para as Guianas; e com o Vetor de Integração Amazonas, com saída para o Peru; e, ao sul, com o Vetor de Integração Pacífico Norte, por Assis Brasil (AC), Cruzeiro do Sul (AC) ou Guajará Mirim (RO), rumo ao Peru e Bolívia, interligando-se com os sistemas modais desses países, podendo, a longo prazo, acessar os portos de Ilo e Matarani (Peru), no Pacífico.

Centro-Norte - Inclui os Estados do Amapá, Tocantins e Maranhão e parcelas a leste do Pará e do Mato Grosso, além do noroeste de Goiás.

Nordeste Setentrional - Abrange os Estados do Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Sergipe e parcelas ao norte de Alagoas e Piauí.

Nordeste Meridional - Abrange a totalidade do Estado da Bahia e pequenas porções do sudoeste do Piauí, de Goiás, de Minas Gerais e Alagoas, áreas limediras e acessíveis à logística do Vetor.

Leste - Abrange os Estados de Espírito Santo e Rio de Janeiro, assim como a maior parcela do Estado de Minas Gerais e o leste de Goiás, incluindo Brasília (DF).

Centro-Sudeste - Abrange os Estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul e parcelas do sudoeste de Minas Gerais, sul de Goiás e **Mato Grosso** e norte do Paraná, tendo em toda a área oeste produções de agronegócios expressivas. No âmbito do vetor Centro-Sudeste, os vetores de conexão com países limediros são: o Vetor de Integração Continental da Bolívia-Peru, com Rota Santos (SP) - São Paulo (SP) - Corumbá (MS) - Puerto Suarez (Bolívia) – Cochabamba (Bolívia) - portos de Arica e Iquique (Chile). Com cerca de 3300 km de extensão, 935 km são em terra. o Vetor de Integração Continental Paraguai-Paraná, com rota de integração potencial constituída pela Hidrovia Paraguai-Paraná.

Sul - Abrange os Estados de Santa Catarina, Rio Grande do Sul e parcelas ao sul do Paraná. No âmbito do vetor Sul, os vetores de conexão com países limediros é: o Vetor de Integração do Prata-Chile, que abrange o Uruguai, o Chile, o centro e o nordeste da Argentina, o sul do Brasil, com os Estados de Minas Gerais, São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, e o sudeste do Paraguai.

A área de influência definida pelo Eixo Interoceânico Central engloba parte das regiões Sudeste e **Centro-Oeste** do Brasil, e regiões do Paraguai, Bolívia, Chile e Peru. Engloba as seguintes ligações: entre o porto de **Porto Velho** no Brasil com os portos de Ilo ou Matarani no Peru e Arica ou Iquique no Chile; entre **Cuiabá em Mato Grosso** e os portos de Arica ou Iquique no Chile, com ligação entre **Cuiabá** e o Porto Fluvial de **Cáceres** feita por rodovia; e ligação entre o Porto de Santos e os portos de Arica e Iquique no Chile.

O comércio exterior total entre os seis países com a infraestrutura que forma os principais eixos do Corredor Bioceânico foi da ordem de 63 milhões de toneladas em 2008. Como o transporte marítimo tem sido, tradicionalmente, o modo de transporte dominante no comércio exterior no mundo, com participação superior a 90% na quantidade total de carga internacional da América do Sul (toneladas), percebe-se que possui uma demanda potencial total superior a 6 milhões de toneladas para ser disputada pelo Corredor Bioceânico no Ano Base 2008. Se considerar o total das trocas comerciais entre os países da América do Sul (110 milhões de toneladas), o universo potencial de carga para o Corredor Bioceânico é ampliado para o patamar de 10 milhões de toneladas. Deve-se ressaltar que a abordagem adotada para estimar a demanda potencial no modelo de simulação considera todos os fluxos com origem ou destino na América do Sul e, mesmo depois de expurgar fluxos com logística consolidada por dutos, o total de carga na matriz de simulação é da ordem de 1 bilhão de toneladas. Dessa forma, as análises e as simulações consideraram um espectro amplo de fluxos que podem ser atraídos para o Corredor Bioceânico. Consenso é o de que os custos de transporte na América Latina, como um todo, são muito altos e uma das principais causas é o baixo índice de utilização da

ferrovia, seja por existência de gargalos ou de missing links.

Diante do exposto é que submeto aos Nobres Pares este Requerimento de Audiência Pública para apreciação e aprovação.

Plenário das Deliberações “Deputado Renê Barbour” em 15 de Dezembro de 2015

Wilson Santos
Deputado Estadual