



IMPLANTAÇÃO DA RODOVIA BINACIONAL BRASIL-BOLÍVIA

MINISTRO JOÃO CARLOS PARKINSON DE CASTRO

Tel. 61 2030 5434

joao.parkinson@itamaraty.gov.br

Brasília, 11 de junho de 2024

ANTES DOS CORREDORES BIOCEÂNICOS

A logística atual limita os benefícios do Mercosul apenas aos estados do Sul e Sudeste. O alto custo do frete rodoviário inviabiliza a oferta de produtos regionais para os estados do Norte, Nordeste e Centro-Oeste.

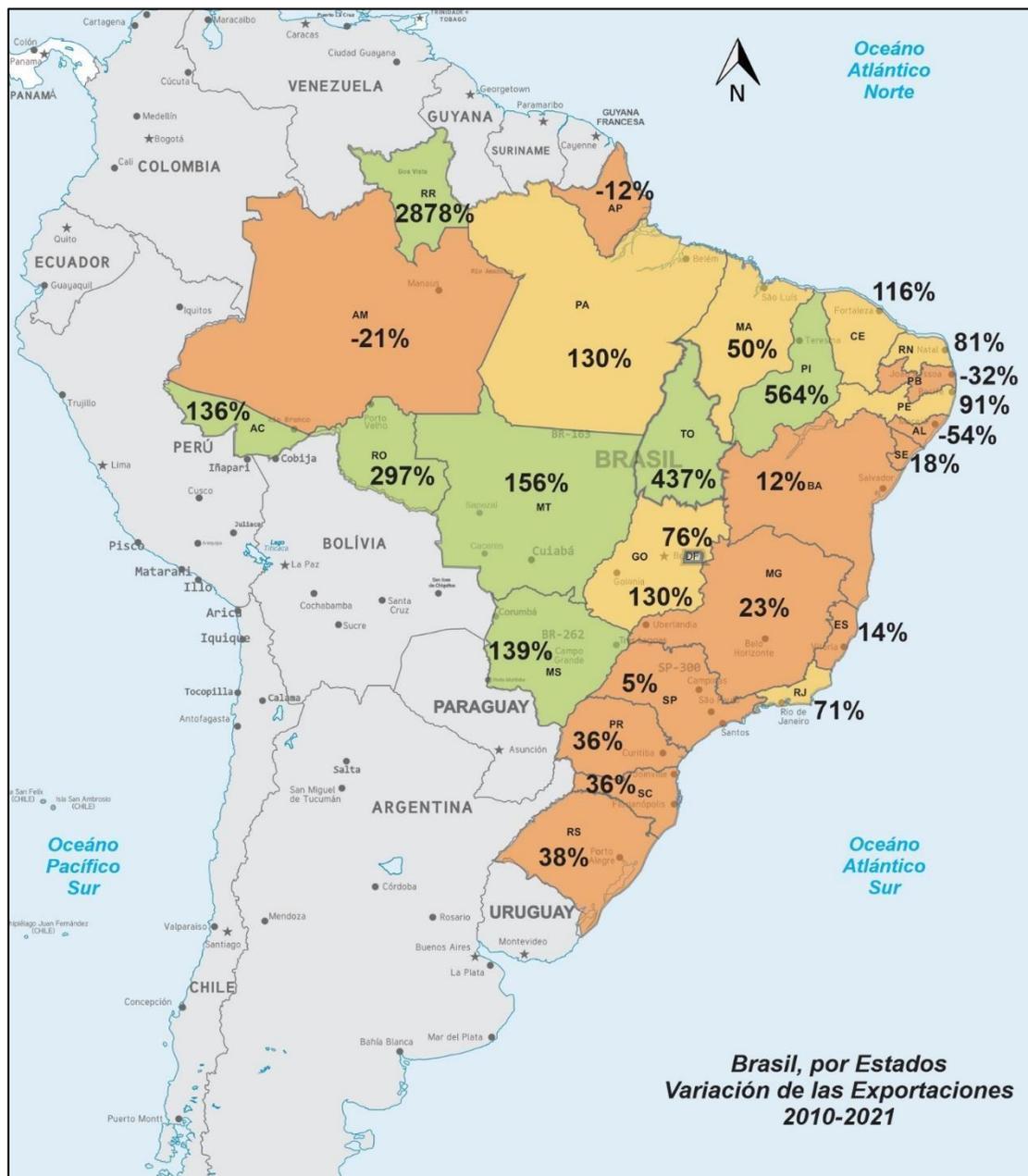


OS CORREDORES INTEGRAM TERRITÓRIOS E PODEM TRANSFORMAR AS REALIDADES LOCAIS

O corredor rodoviário bioceânico e outras iniciativas do gênero oferecerão aos produtores e operadores comerciais uma nova logística nacional e regional. Os produtos brasileiros ganharão competitividade no mercado externo e haverá aumento da oferta de produtos regionais no mercado brasileiro, beneficiando os consumidores do Norte, Nordeste e Centro-Oeste. A importação de insumos eletrônicos facilitará, por sua vez, o advento de novos polos industriais nessas regiões.



Varição das exportações brasileiras, por estado, entre 2010 e 2021.



Os estados fronteiriços têm apresentado dinamismo comercial superior aos estados atlânticos. Os corredores podem transformar as realidades de nossas fronteiras e dar vazão a um potencial de comércio que beneficiaria a todos os países sul-americanos.

O CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO É UM BOM EXEMPLO DE GOVERNANÇA. HÁ EQUILÍBRIO ENTRE O ABORDAGEM CENTRALIZADA (“TOP-DOWN”) E A DESCENTRALIZADA (“BOTTOM-UP”). FOI ASSEGURADO O ENVOLVIMENTO DOS ATORES CENTRAIS E LOCAIS, BEM COMO DA ACADEMIA. A RODOVIA BINACIONAL BRASIL-BOLÍVIA DEVE SEGUIR ESSE MODELO.

FORO DE INTEGRAÇÃO DOS ENTES SUBNACIONAIS

Relações Públicas locais-Privadas (Foro) e Privada-Privada (Mesas Empresariais)

Coordenadores Nacionais

Mesas de Trabalho: 1) Simplificação de Procedimentos de fronteira; 2) Infraestrutura, logística e transporte; 3) produção e comércio; 4) turismo; 5) Rede Universitária; e 6) segurança

Relações Intergovernamentais e Público-academia

Rede Universitária

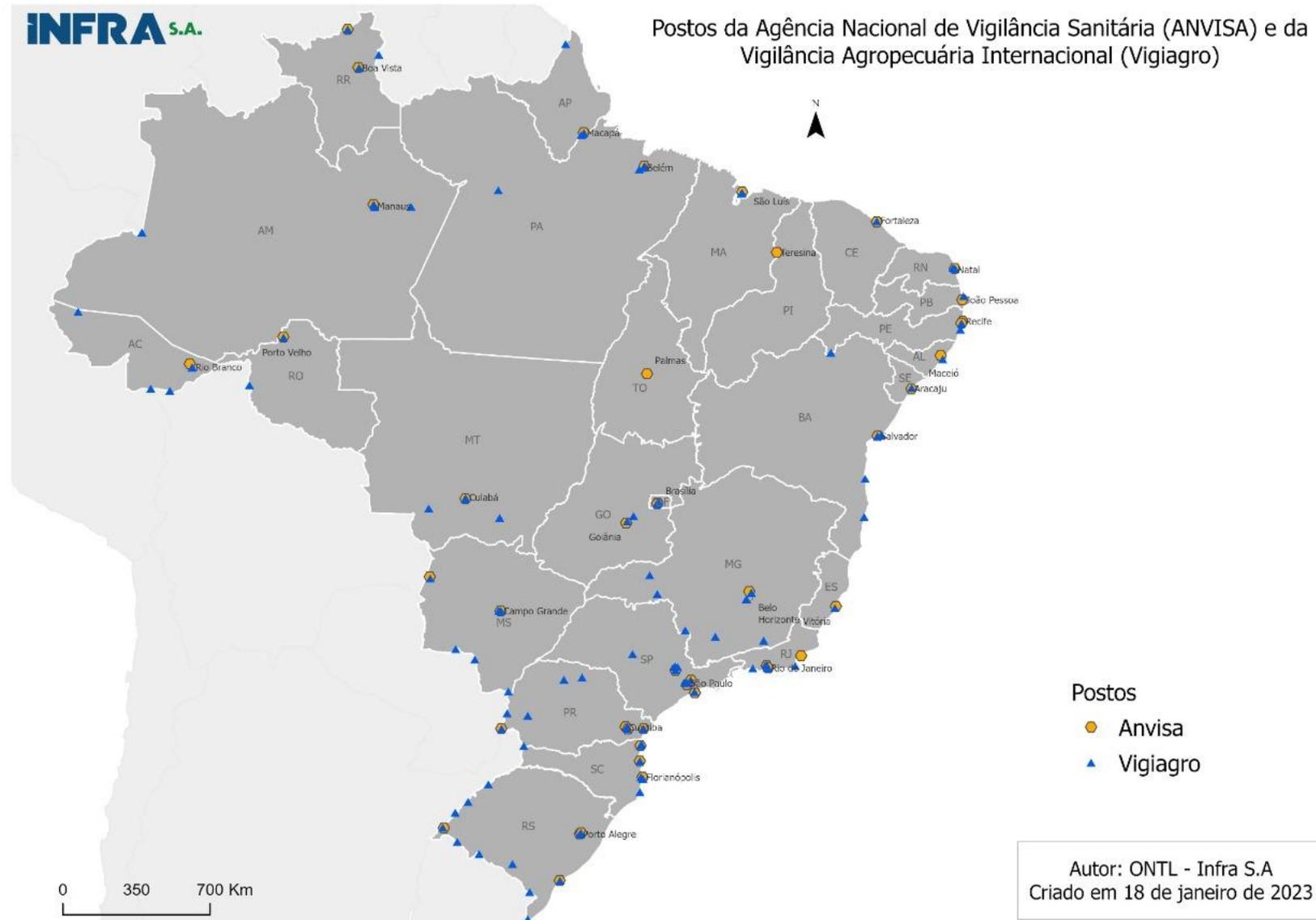
O Corredor Rodoviário Bioceânico se tornou disciplina de pós-graduação da Universidade Católica Dom Bosco. Formação de agentes públicos e privados

Academia

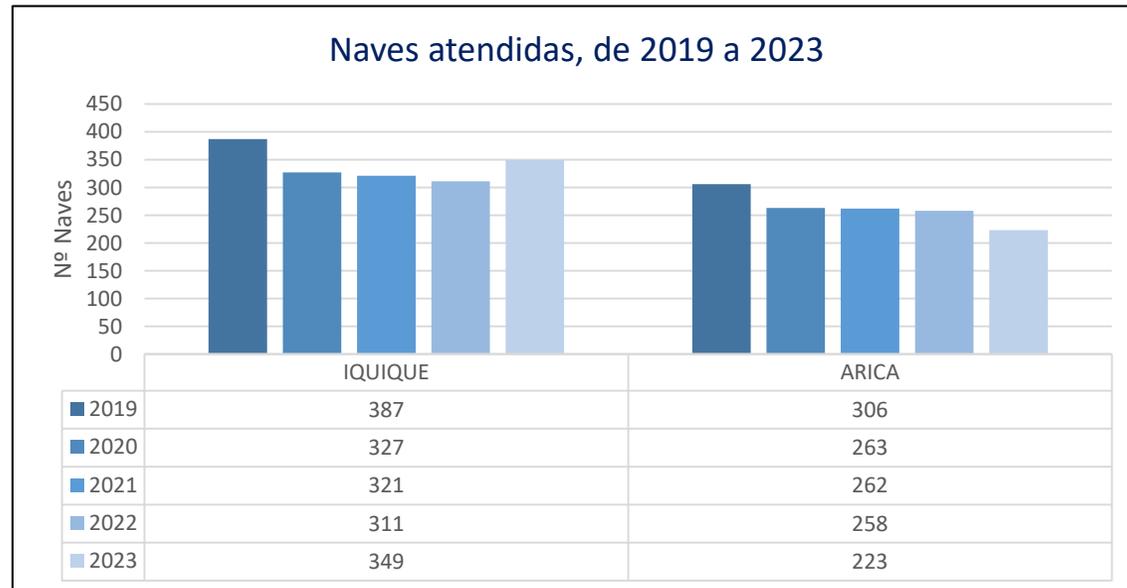
APENAS TRÊS EMPRESAS DE MATO GROSSO ESTÃO AUTORIZADAS A REALIZAR TRANSPORTE DE CARGA PARA BOLÍVIA E UMA PARA O CHILE

| Razão Social | Cidade | País de Destino | Situação da Empresa | Situação da Licença | Situação do Tráfego |
|--|------------------|-----------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| C. B. DA SILVEIRA LTDA | CACERES | BOLÍVIA | HABILITADA | REGULAR | AUTORIZADO |
| M. W. ROCHA FRADES EIRELI | CUIABA | CHILE | HABILITADA | REGULAR | AUTORIZADO |
| SUL TRANSPORTES DE CARGAS LTDA | RONDONÓPOLIS | BOLÍVIA | HABILITADA | REGULAR | AUTORIZADO |
| TRANSPORTADORA NAZARETH LTDA - ME | CÁCERES | BOLÍVIA | HABILITADA | REGULAR | AUTORIZADO |
| A M R GESTÃO LOGÍSTICA LTDA | COMODORO | BOLÍVIA | HABILITADA | SEM COMPLEMENTAR | NÃO AUTORIZADO |
| ALIMENTOS MASSON LTDA | TANGARÁ DA SERRA | PERU | HABILITADA | SEM COMPLEMENTAR | NÃO AUTORIZADO |
| M.R. TRANSPORTADORA LTDA EM RECUPERAÇÃO JUDICIAL | COMODORO | BOLÍVIA | HABILITADA | SEM COMPLEMENTAR | NÃO AUTORIZADO |

É PRECÁRIA A INTEGRAÇÃO ADUANEIRA POR MATO GROSSO. A DISTRIBUIÇÃO NACIONAL DOS ÓRGÃOS DE CONTROLE FROTEIRIÇO NÃO CORRESPONDE À NOVA REALIDADE PRODUTORA E EXPORTADORA DO PAÍS NEM SEQUER AO AVANÇO DOS CORREDORES

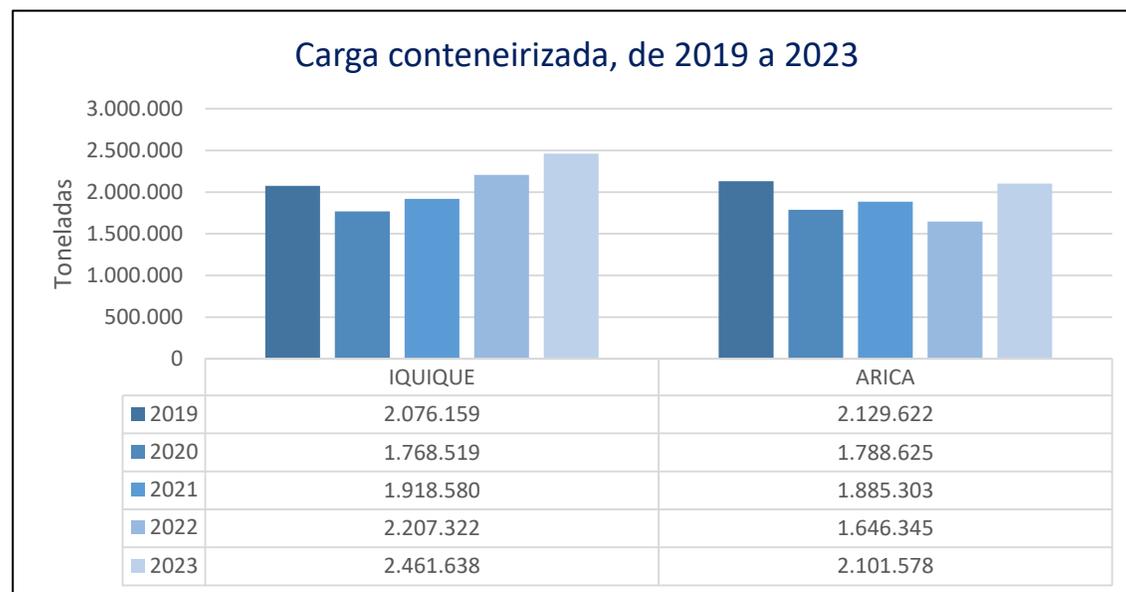


OS PORTOS DE IQUIQUE E ARICA APRESENTAM CARACTERÍSTICAS DISTINTAS



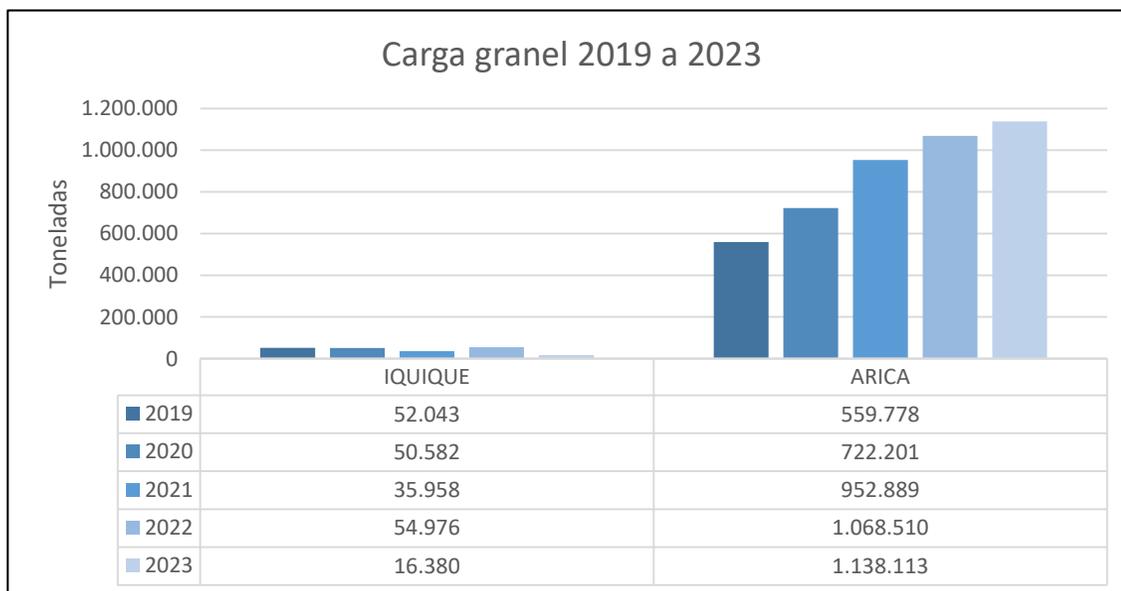
| Iquique tem maior frequência | | |
|------------------------------|------------|-------|
| | IQUIQUE | ARICA |
| 2019 | 387 | 306 |
| 2020 | 327 | 263 |
| 2021 | 321 | 262 |
| 2022 | 311 | 258 |
| 2023 | 349 | 223 |

O PORTO DE IQUIQUE É A PORTA DE INGRESSO DOS PRODUTOS CHINESES NA AMÉRICA DO SUL E CONTA COM A ZONA FRANCA (ZOFRI) PARA AGREGAÇÃO DE VALOR



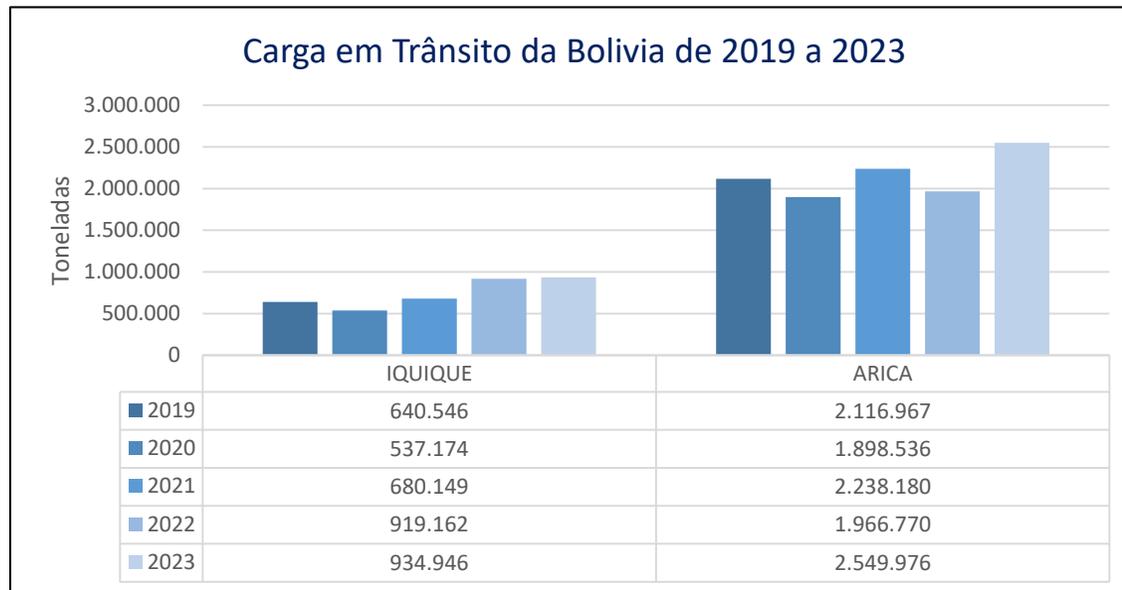
| CARGA CONTENEIRIZADA | | |
|----------------------|------------------|-----------|
| | IQUIQUE | ARICA |
| 2019 | 2.076.159 | 2.129.622 |
| 2020 | 1.768.519 | 1.788.625 |
| 2021 | 1.918.580 | 1.885.303 |
| 2022 | 2.207.322 | 1.646.345 |
| 2023 | 2.461.638 | 2.101.578 |

O PORTO DE ARICA MOVIMENTA CARGA A GRANEL



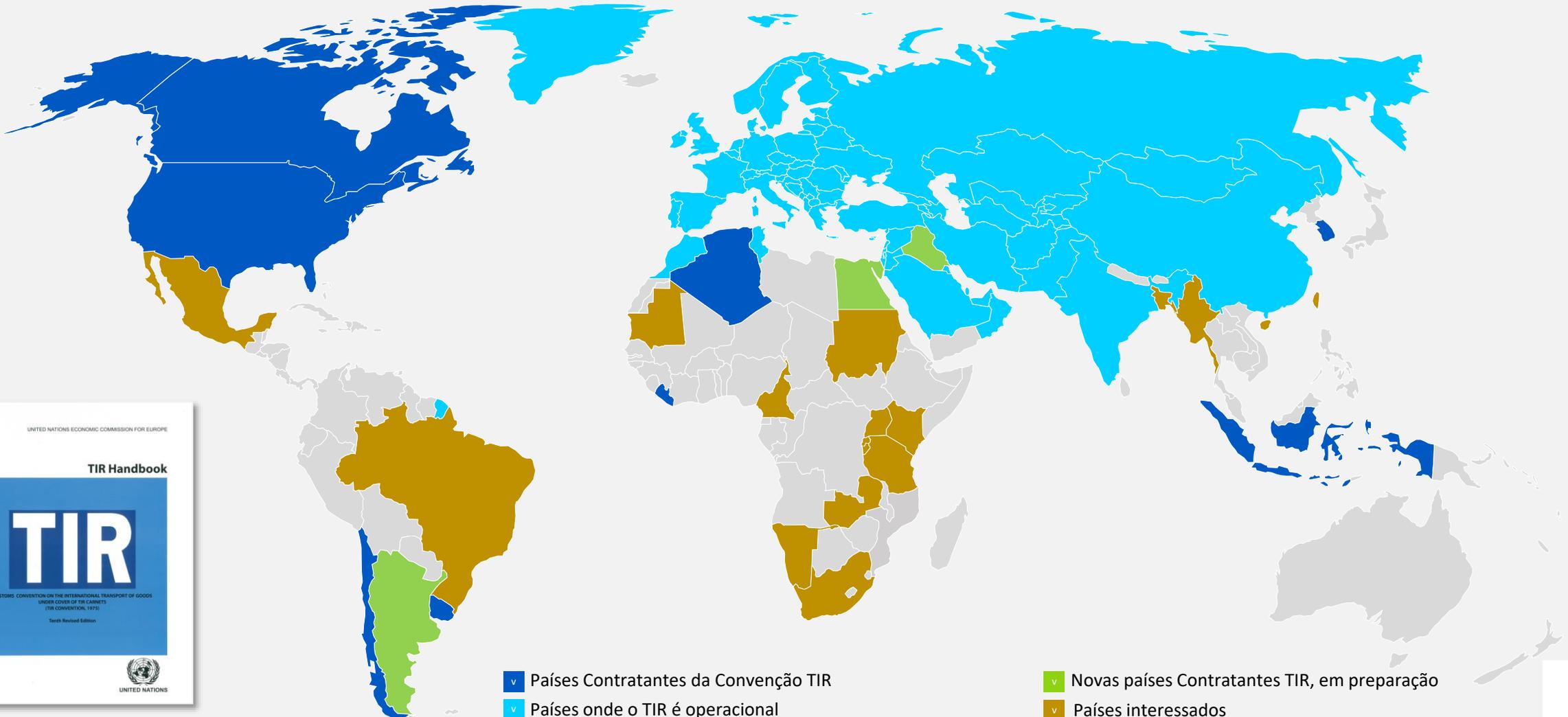
| CARGA GRANEL | | |
|--------------|---------|------------------|
| | IQUIQUE | ARICA |
| 2019 | 52.043 | 559.778 |
| 2020 | 50.582 | 722.201 |
| 2021 | 35.958 | 952.889 |
| 2022 | 54.976 | 1.068.510 |
| 2023 | 16.380 | 1.138.113 |

ARICA É O PORTO DE ESCOAMENTO DA CARGA BOLIVIANA



| TONELAGEM DA CARGA EM TRÂNSITO BOLÍVIA | | |
|---|---------|------------------|
| | IQUIQUE | ARICA |
| 2019 | 640.546 | 2.116.967 |
| 2020 | 537.174 | 1.898.536 |
| 2021 | 680.149 | 2.238.180 |
| 2022 | 919.162 | 1.966.770 |
| 2023 | 934.946 | 2.549.976 |

- ÂMBITO GEOGRÁFICO DA CONVENÇÃO TIR - Mais de 75 países signatários e mais de 34.000 empresas de transporte e logística ao redor do mundo. A Bolívia deveria aderir à Convenção TIR para agilizar suas exportações para o mercado asiático e facilitar a movimentação da carga em trânsito brasileira.



Fonte: elaborado por Lucas Lagier, Gerente Sênior – TIR & Transito, IRU



OBRIGADO!
MINISTRO JOÃO CARLOS PARKINSON DE CASTRO
Tel. (61) 2030 5434
joao.parkinson@itamaraty.gov.br