



**RELATÓRIO**

**1º SEMINÁRIO DE INFRAESTRUTURA PARA A INTEGRAÇÃO DE  
TRANSPORTE RODO-FERROVIÁRIO NA AMÉRICA DO SUL**

PARAGUAI – 11 a 13 de Agosto de 2019

**Senador Nelsinho Trad – PSD/MS**

No dia 12/8, da Abertura Solene do " I Seminário de Infraestrutura para a Integração de Transporte Rodo-Ferrovário na América do Sul", evento organizado pelo PARLASUR e Ferrocarriles del Paraguay (FEPASA), com apoio de Itaipu. A Cerimônia de Abertura contou com a presença de autoridades locais, como o Presidente do Senado, Bras Llano, e o Ministro de Obras Públicas e Comunicações, Arnoldo Wiens. Em seu discurso, Wiens afirmou que o primeiro trecho do Corredor Rodoviário Bioceânico (entre Carmelo Peralta e Loma Plata), cujas obras já estão em execução, contempla a reserva de uma faixa de 40 metros para eventual construção de uma ferrovia bioceânica. Ao referir-se à execução das obras do Corredor Bioceânico no Paraguai, o Ministro fez referência ao antigo sonho de integração bioceânica. Aproveitou a ocasião para iniciar a cooperação entre as partes para que um corredor ferroviário na região também se torne realidade.

Coube ao Ministro João Carlos Parkinson de Castro, Coordenador Nacional Brasileiro para o Corredor Rodoviário Bioceânico, realizar a primeira exposição da sessão seguinte, intitulada painel de representantes oficiais. Ao salientar que não havia contradição entre os diferentes modais de transporte (que são, na realidade, complementares), o diplomata brasileiro divulgou os resultados de estudo sobre as potencialidades do Corredor Rodoviário Bioceânico. Para os exportadores brasileiros, sobretudo aqueles concentrados no Centro-Oeste, a nova rota permitirá acessar o porto de Xangai em muito menos tempo (economia de aproximadamente 14 dias). Facilitará também o escoamento de carga por portos (Antofagasta) menos congestionados e com fretes mais baratos.





## **SENADO FEDERAL**

Gabinete do Senador **Nelsinho Trad**

Parkinson destacou ainda que existe a possibilidade de fomentar os fluxos comerciais entre áreas do Centro-Oeste Brasileiro e grandes cidades do Chile e da Argentina. Na realidade, a vocação do Corredor seria também importadora, uma vez que reduziria custos de transporte para a chegada de produtos ao Centro-Oeste e mesmo ao mercado de São Paulo. No que se refere ao Paraguai, Parkinson afirmou que a exportação de carne paraguaia via Antofagasta seria 30% mais competitiva do que através do Porto de Santos.

Ressaltei que a construção da Ponte Porto Murtinho-Camerlo Peralta é um sonho alentado pela Sociedade Sul-Mato-Grossense por mais de quatro décadas. Lembro da necessidade de se executarem as obras de acesso à nova ponte, o que no caso do Paraguai implica a construção de vias com extensão de 6 km e no Brasil, de aproximadamente 12 km. Reconheço, finalmente, que o estado de conservação da BR-267, rodovia que estará conectada à planejada ponte, é ruim. Destaco, contudo, o empenho e coesão da Bancada Parlamentar do Estado do Mato Grosso do Sul para assegurar, por meio de Emenda Parlamentar, recursos para a recuperação dessa estrada.

Juan Segalés, representante do Vice-Ministério de Transportes do Paraguai, coincidiu com os demais palestrantes sobre a importância da integração entre os diferentes modais de transporte. A autoridade Guaraní salientou a institucionalização das Políticas de Transporte no Paraguai, que culminaram com a elaboração do "Plan Maestro de Infraestructura de 2012", documento que, com as necessárias atualizações, vem sendo implementado pelos sucessivos governos. Em relação às ferrovias, Segalés mencionou os planos de construir: um trem de cercanias no entorno de Assunção; a já mencionada ferrovia do Chaco que acompanharia o Corredor Rodoviário Bioceânico e teria um ramal de interligação com o Corredor Ferroviário Bioceânico Central (projeto que ligaria o Porto de Santos ao Porto de Ilo no Peru); e os trechos paraguaios do Corredor Ferroviário Bioceânico Paranaguá-Antofagasta. Apesar do avanço da infraestrutura paraguaia nos últimos anos, vale mencionar que a malha ferroviária





**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador **Nelsinho Trad**

do país virtualmente desativada.

Em seguida, o Deputado Mercosulino Paraguaio Nelson Argaña, tomou a palavra e proferiu um discurso crítico à integração promovida pelo MERCOSUL. Ao salientar que o Paraguai é o país de menor desenvolvimento relativo na região, defendeu que o Tratado de Assunção é justo, mas não generoso nem equitativo. Sem poupar nenhum dos países membros, Argaña criticou especialmente a postura de Brasil e Argentina, cujos produtos passaram, com o Mercosul, a dominar os mercados paraguaios, sem que tenham sido verificados fluxos comerciais em sentido contrário. Ao fim de seu discurso, elogiou o FOCEM (Fundo para a Convergência Estrutural do Mercosul) e destacou a importância de que os Corredores Bioceânicos beneficiem também a Região Oriental do Paraguai, onde está concentrada a maior parte das atividades econômicas.

O Diretor de Transporte Ferroviário do Ministério Uruguaio de Transporte e Obras Públicas, Warveley Tejera, explicou que o sistema ferroviário do país foi perdendo progressivamente a participação no transporte de cargas do país. Dos cerca de 3000 km de ferrovia, apenas a metade da rede está ativa, ainda assim em condições bastante heterogêneas de funcionamento. Com o objetivo de reverter tal quadro, atrair atores privados, promover uma matriz de transporte intermodal e aumentar a segurança e sustentabilidade da rede, o Governo Uruguaio definiu um novo marco regulatório para o setor no início da corrente década. Desde 2015, investimentos públicos (com papel importante para o FOCEM, conforme destacou o palestrante) e privados da ordem US\$ 1,2 bilhão têm sido implementados, o que trará melhorias para 705 km de ferrovias (aproximadamente metade da malha ferroviária ativa). Tejera estima que, nos próximos anos, ainda terão de ser investidos cerca de US\$ 500 milhões adicionais, sobretudo pelo setor público, com vistas a garantir o cumprimento das metas governamentais para o setor.





**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador **Nelsinho Trad**

O Diretor Presidente da (EPL), Arthur Luis Pinho de Lima, defendeu, por sua vez, o Projeto do Corredor Ferroviário Bioceânico Paranaguá-Antofagasta, ferrovia de bitola larga com 3.500 km de extensão, que exigirá investimentos da ordem de US\$ 10 bilhões. Ao mencionar estudo de viabilidade realizado pela empresa pública brasileira, Pinho de Lima destacou que a ferrovia passaria pelas áreas mais dinâmicas de produção agropecuária da região. Argumentou, nesse sentido, que o Brasil pode triplicar sua produção agropecuária, o Paraguai tem potencial para duplicá-la, enquanto a Argentina também tem condições de aumentar sua safra, sendo as deficiências logísticas um dos principais gargalos a essa expansão.

O Deputado Ricardo Barros (PP-PR), um dos propositores do evento, sublinhou a convergência e complementariedade dos diversos projetos e diferentes modais de transporte. Em relação ao Corredor Ferroviário Bioceânico Paranaguá-Antofagasta, defendeu que já há soluções técnicas disponíveis para garantir a sustentabilidade de uma ferrovia em zonas acidentadas, como a Cordilheira dos Andes. No tocante ao transporte aquaviário, argumentou em favor da construção de eclusas no Rio Paraná, conforme previsto pelo Tratado de Itaipu.

A Delegação Brasileira foi composta por número significativo de parlamentares e autoridades, a saber: Deputado Ricardo Barros (PP-PR), Deputado Vander (PT-MS), Senador Veneziano, Vital do Rêgo (PSB-PB), Carlos Marum, Conselheiro de Itaipu, Arthur Luis Pinho de Lima, Presidente da EPL, Ministro João Parkinson e Secretário de Desenvolvimento Econômico do Mato Grosso do Sul, Jayme Verruck.

**Senador Nelsinho Trad**



SF/19966.29115-60