

Ofício N° 8 G/SG/AFEPA/SAME/PARL

Brasília, em 7 de janeiro de 2020.

Senhora Primeira-Secretária,

Em resposta ao Ofício 1<sup>a</sup>Sec/RI/E nº 982/2019, pelo qual Vossa Excelência encaminhou o Requerimento de Informação nº 1819/2019, de autoria do deputado Jesus Sérgio (PDT/AC), em que se solicitam "informações ao Sr. Ministro das Relações Exteriores, acerca das negociações com o governo chinês para a construção da ferrovia bioceânica ligando os oceanos Atlântico e Pacífico, passando pelo Estado do Acre", presto, a seguir, os esclarecimentos cabíveis.

Pergunta "a": "Como está a negociação com as autoridades chinesas para a construção da ferrovia bioceânica ligando os oceanos Atlântico e Pacífico no Peru?"

Resposta: Em novembro de 2014, Brasil (Ministério dos Transportes), Peru (Ministério dos Transportes e Comunicações) e China ("National Development and Reform Commission") assinaram Memorando de Entendimento que formalizou a criação de um Grupo de Trabalho Trilateral encarregado dos estudos básicos relativos à Ferrovia Transcontinental.

A Sua Excelência a Senhora  
Deputada Soraya Santos  
Primeira-Secretária da Mesa Diretora da Câmara dos Deputados





Fls. 2 do Ofício N° 8 G/SG/AFEPA/SAME/PARL

Em janeiro de 2015, a China propôs a assinatura de um segundo Memorando de Entendimento com o propósito de definir os parâmetros que norteariam os estudos preliminares para a construção daquela ferrovia, discriminando as competências de Brasil, Peru e China. Esse documento foi assinado em 19 de maio de 2015, por ocasião da visita oficial ao Brasil do Primeiro Ministro chinês, Li Keqiang.

Esses dois documentos definiram as diretrizes que nortearam a elaboração do Relatório Final e deram embasamento para a realização das missões técnicas chinesas que percorreram o terreno da futura ferrovia. Esclarecimentos sobre as normas e padrões técnicos de Brasil e Peru, assim como as legislações dos dois países, foram prestados em diversas reuniões realizadas por videoconferência e em alguns encontros presenciais.

Pergunta "b": "Quais são as etapas definidas e em que fase se encontram os projetos?"

Pergunta "c": "Qual o traçado acertado no trecho brasileiro?"

Resposta às perguntas "b" e "c": Os "Estudos Básicos de Viabilidade da Conexão Ferroviária Bioceânica Peru-Brasil" apontaram para cinco possibilidades para o cruzamento da fronteira e o acesso ao Pacífico (denominados "B", "P", "C1", "C2" e "S"), desenvolvidas pelos técnicos brasileiros, peruanos e chineses ("China Railway





Fls. 3 do Ofício Nº 8 G/SG/AFEPA/SAME/PARL

Eryuan Engineering Group Co Ltd - CREEC"). Embora todas as opções apresentassem dificuldades, a alternativa "C1", formulada pelo Brasil, foi considerada factível pelos lados brasileiro e peruano pois, embora interceptasse as unidades de conservação de uso sustentável do Alto Juruá e Alto Tarauacá, evitava cruzar o Parque Nacional da Serra do Divisor.

Além da dificuldade para definir o melhor traçado para a ferrovia, em razão de temas ambientais, da questão topográfica e da existência de áreas de maior sensibilidade sísmica, não foram menores os obstáculos decorrentes da discrepância de bitolas entre Brasil e Peru e da consequente necessidade de transbordo de carga na fronteira; da construção de um centro de controle aduaneiro integrado em área isolada; da indefinição da tração dominante (elétrica ou diesel); da avaliação da demanda e dos futuros fluxos de carga e dos próprios benefícios sociais (transporte de carga e passageiros); e da estruturação do financiamento e garantias do investimento, haja vista que o orçamento elaborado pela empresa construtora chinesa fora considerado extremamente elevado (US\$ 70-80 bilhões) ante a situação fiscal de Brasil e Peru.

Pergunta "d": "Como será a participação dos governos brasileiro, chinês, peruano e da iniciativa privada dos três países?"

Pergunta "e": "Qual a previsão feita para o início das obras?"





Fls. 4 do Ofício N° 8 G/SG/AFEPA/SAME/PARL

Resposta às perguntas "d" e "e": Após a apresentação do Relatório Final e das análises técnicas realizadas pelo lado brasileiro, o projeto da Ferrovia Transcontinental foi considerado inviável. Foram apontadas às autoridades chinesas, entre outras, as seguintes razões:

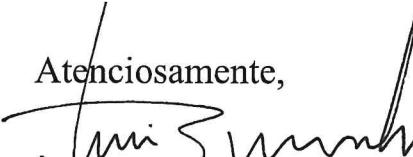
- o Tribunal de Contas da União (TCU) vedava o uso de normas e padrões chineses e exigia que o estudo utilizasse as normas e especificações técnicas da Valec, apresentadas aos técnicos chineses em julho de 2015;
- a incompatibilidade das bitolas brasileira e peruana exigia a construção de uma estação de transbordo de carga, o que retirava competitividade ao projeto em relação ao modal rodo-hidroviário e ao escoamento da produção agrícola pelo Canal do Panamá;
- o estudo de demanda realizado pelo lado chinês só contemplava a exportação de grãos provenientes do Brasil e a importação de manufaturados originários da China, relegando o Peru à condição de país de trânsito; e
- apesar da insistência brasileira, os técnicos chineses não examinaram o impacto do escoamento da produção brasileira de grãos pelo Rio Madeira, da ampliação do Canal do Panamá, da melhoria dos portos do Norte do Brasil e de eventual construção de uma nova ferrovia, a Ferrogrão.





Fls. 5 do Ofício N° 8 G/SG/AFEPA/SAME/PARL

Como se pode verificar, o projeto da Ferrovia Transcontinental apresentou dificuldades técnicas e financeiras intransponíveis. No entanto, cabe, também, reconhecer que a fronteira do Brasil com o Peru carece de investimentos e de infraestrutura de qualidade. A conexão rodoviária e hidroviária já existente não tem sido capaz de explorar todo o potencial de comércio que existe entre os dois países nem atraído os investimentos necessários. Ademais, a conexão da Ferrovia Norte-Sul com a FICO, a partir de Lucas do Rio Verde, asseguraria a integração do território nacional pelo modal ferroviário, incorporando os estados do Acre e Rondônia à malha brasileira. Esses estados e suas comunidades são, atualmente, muito dependentes do transporte rodoviário, mais oneroso e inseguro, e muito menos eficaz.

Atenciosamente,  
  
OTÁVIO BRANDELLI  
Ministro de Estado, interino, das Relações Exteriores

