

Rota Quadrante Rondon ligará Mato Grosso a países da América Latina e ao comércio pelo Pacífico

Importante estado do agronegócio brasileiro será contemplado por novas oportunidades de negócios

Na próxima sexta-feira, dia 21 de junho, em Cárceres-MT, os ministros Simone Tebet (Planejamento e Orçamento), Waldez Góes (Integração e do Desenvolvimento Regional), e Carlos Fávaro (Agricultura e Pecuária), realizam plenária para apresentar o projeto das Rotas de Integração Sul-Americana à sociedade civil e autoridades locais.

Sumário

- A Rota Quadrante Rondon é uma das cinco rotas de Integração Sul-Americana, projeto liderado pelo Ministério do Planejamento e Orçamento. As cinco rotas foram desenhadas após determinação do presidente Lula e foram fruto de uma escuta ativa aos 11 Estados brasileiros que fazem fronteira com a América do Sul. Em uma segunda fase, o MPO está dialogando com todos os países da região
- O Mato Grosso é um destaque na Rota Quadrante Rondon. Todas as obras no Brasil estão previstas do Novo PAC. São 10 obras no estado.
- As rotas de integração têm o duplo papel de incentivar e reforçar o comércio do Brasil com os países da América do Sul e reduzir o tempo e o custo do transporte de mercadorias entre o Brasil e diferentes mercados emergentes da Ásia Pacífico.
- O projeto das rotas tem recursos orçamentários no Brasil, da LOA e do BNDES, e mais US\$ 7 bilhões disponibilizados por bancos regionais de desenvolvimento.

O projeto das cinco rotas de integração

O projeto das cinco rotas de Integração e Desenvolvimento Sul-Americano surgiu como uma demanda do presidente Luiz Inácio Lula da Silva depois que o Consenso de Brasília, que reuniu líderes da América do Sul no dia 30 de maio de 2023 na capital federal, decidiu pela retomada da agenda da integração regional.

O Ministério do Planejamento e Orçamento (MPO) desenhou as cinco rotas após consulta aos 11 Estados brasileiros que fazem fronteira com os países da América do Sul. As rotas têm o duplo papel de incentivar e reforçar o comércio do Brasil com os países da América do Sul e reduzir o tempo e o custo do transporte de mercadorias entre o Brasil e seus vizinhos e a Ásia. Atualmente, além de visitar cada um dos 11 Estados fronteiriços, o MPO está dialogando com os países da América do Sul sobre cada uma das rotas.

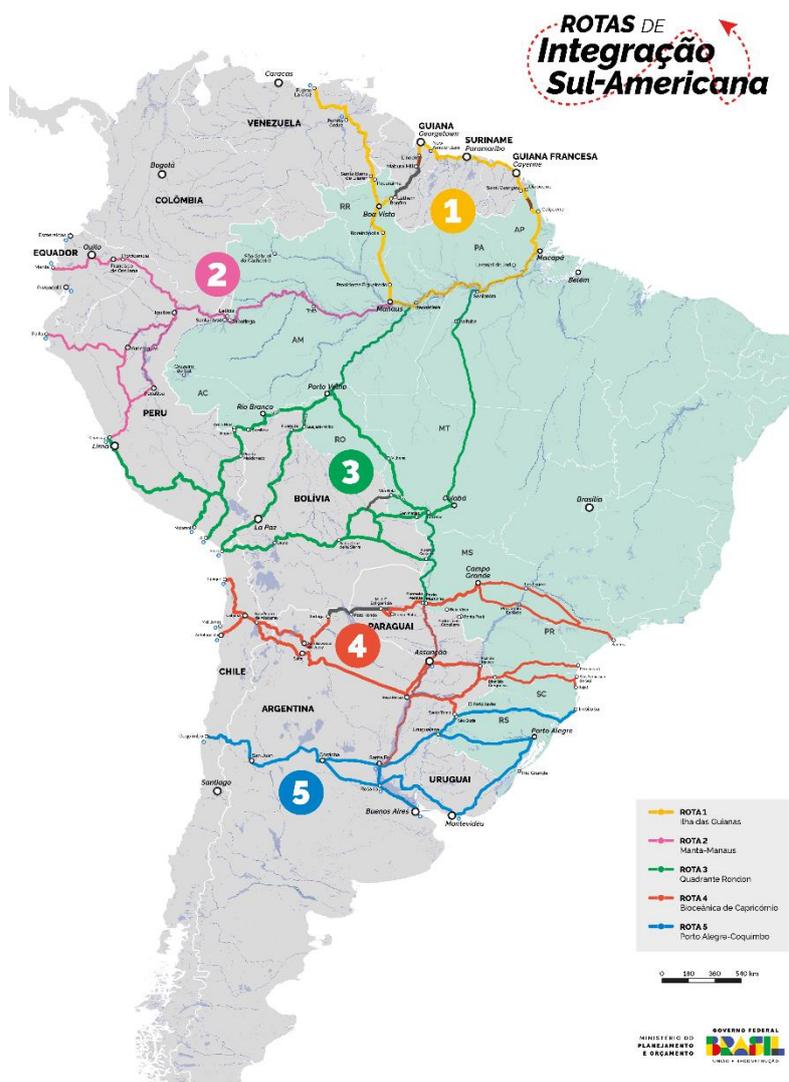
Entre os mais de 9,7 mil projetos do Novo PAC, foram identificados 190 com potencial de contribuir com a integração regional. A seleção dos projetos não pretendeu ser definitiva. O MPO está em diálogo com os governos e a sociedade civil dos Estados fronteiriços e com os países vizinhos para aprimorar as cinco rotas.

Além dos recursos orçamentários, as obras de integração no território brasileiro podem contar com um financiamento de US\$ 3 bilhões do BNDES (cerca de R\$ 15 bilhões), enquanto os bancos regionais de desenvolvimento_ Banco Interamericano de Desenvolvimento BID), Banco de Desenvolvimento da América Latina e Caribe (CAF) e Fonplata _ disponibilizaram outros US\$ 7 bilhões.

Durante séculos, o foco do Brasil no comércio eram os países da Europa e os Estados Unidos, o que privilegiou as rotas pelo Atlântico. Nas últimas décadas, ocorreram, simultaneamente, um deslocamento do eixo econômico mundial para a Ásia e a expansão da produção brasileira rumo aos Estados do Centro-Oeste e do Norte. O resultado foi o forte incremento do comércio com os países asiáticos.

Em 2002, quando a agenda de integração sul-americana tinha acabado de ser inaugurada a partir do antigo Ministério do Planejamento, a corrente de comércio entre o Brasil e os vizinhos era parelha com a asiática. O Brasil importava US\$ 8,7 bilhões dos vizinhos da América do Sul e US\$ 8 bilhões dos asiáticos. Nas exportações, os valores também eram próximos: US\$ 7,4 bilhões em bens e serviços para os países da América do Sul e US\$ 8,8 bilhões aos asiáticos. Desde então, as exportações para a Ásia explodiram: chegaram a US\$ 152,4 bilhões em 2023. Para os vizinhos, o crescimento foi mais modesto, atingindo US\$ 40 bilhões.

Os dados sugerem que o Brasil pode aumentar o comércio com os países vizinhos e indicam a necessidade de novas rotas, mais curtas e logisticamente menos custosas, diante da força das exportações e importações com a Ásia.

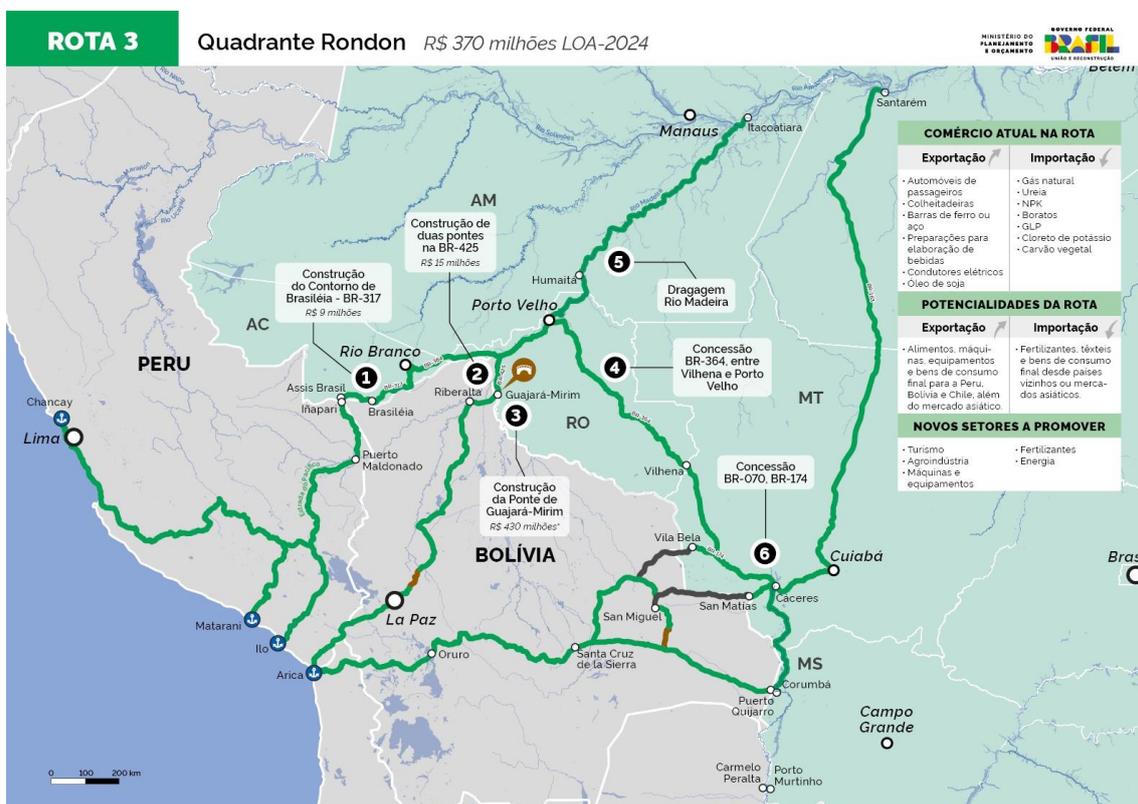


Comércio exterior do Mato Grosso

Entre 2000 e 2023, o Mato Grosso tornou-se importante abastecedor do mundo e saltou do 10º para o 4º lugar entre os principais estados exportadores do Brasil. As vendas externas do estado passaram de US\$ 1,7 bilhão para mais de US\$ 32 bilhões no período. Em 2023, o complexo soja, o milho, as carnes bovinas e o algodão representaram mais de 90% do total das vendas do estado. A China é a maior compradora do estado, com 41% do total. Apesar disso, o Mato Grosso continua escoando cerca de 56% da sua produção pelos portos de Santos-SP e Paranaguá-PR.

No mesmo período, as importações de Mato Grosso passaram de US\$ 158 milhões em 2000 para US\$ 3,2 bilhões em 2023. O aumento se deve, sobretudo, à importação de adubos, que representaram mais de 70% do total. As importações de fertilizantes pelo estado foram oriundas, principalmente, do Canadá, da Rússia, e da China, países banhados pelo oceano Pacífico; sem embargo, ingressaram no Brasil principalmente pelos portos de Santos-SP e Paranaguá-PR.

Principais projetos de integração sul-americana no Mato Grosso



Construção da BR-174/MT - Projeto

A ampliação da BR-174 no Mato Grosso representa um investimento necessário na infraestrutura viária. A rodovia integra uma importante área produtiva do noroeste do Mato Grosso com o sul de Rondônia, contribuindo para conectar as cidades de Colniza-MT e Vilhena-RO.

Aeroporto de Cáceres/MT: Reforma e sinalização de pista - Obra

Cáceres-MT, fundada no final do século XVIII, tem cerca de 95 mil habitantes. Possui acesso à capital Cuiabá-MT (220 km) pela BR-070 e à boliviana San Matías (100 km). A cidade também é cortada pela BR-174, que segue para Pontes e Lacerda-MT (230 km) e Vilhena-RO (540 km). Cáceres-MT igualmente conta com a opção hidroviária, pelo rio Paraguai até Corumbá-MS (640 km). O aeroporto é um importante canal de acesso ao Pantanal.

BR-070/174/364/MT - Cuiabá/MT - Vilhena/RO e Entr. BR 174 - Sapezal/MT - Obra

O trecho BR-070/174/364/MT - Cuiabá/MT - Vilhena/RO e Entr. BR 174 - Sapezal/MT facilita o acesso a áreas de produção em Mato Grosso e Rondônia, contribuindo para a sua dinamização e desenvolvimento. A obra promove a melhoria da infraestrutura em uma região altamente produtiva e exportadora. Somente as cidades de Campo Novo dos Parecis-MT, Sapezal-MT e Vilhena-RO exportaram US\$ 3 bilhões em 2023, sobretudo de soja, milho, algodão e carnes.

Construção de Infovia estadual MT - Obra

Conecta 5000 km de cabos de fibra óptica pelos municípios mato-grossenses de Juína, Parecis, Brasnorte, Sinop, Sorriso, Lucas do Rio Verde, Nova Mutum, Nobres, Pontes e Lacerda, Jauru, Barra de Bugres, Cuiabá, Campo Verde, Jaciara, Rondonópolis, Alto Garças, Barra do Garças e Cáceres. A rede chega até a fronteira com a Bolívia. A obra se encontra em execução.

Adequação da BR-070/MT - Projeto

A BR-070 é um importante corredor de integração nacional, conectando Brasília-DF com Cáceres-MT, ao longo de 1300 km. É fundamental para o escoamento da produção agrícola do Centro-Oeste, a principal região do agronegócio do país. A adequação é no trecho que a rodovia contorna Cuiabá-MT e Várzea Grande-MT, buscando facilitar o fluxo de cargas, acelerar a circulação de veículos e contribuir para aumentar a competitividade dos produtos.

Aeroporto de Cuiabá/MT - Obra

Cuiabá-MT foi fundada no início do século XVIII, na margem esquerda do rio de mesmo nome, durante o ciclo do ouro. A capital do estado que detém a maior produção agrícola do Brasil possui cerca de 619 mil habitantes e é cortada pela BR-364. Destacam-se como atrativos turísticos a Igreja de Nossa Senhora do Rosário e São Benedito, construída em 1730, e a Chapada dos Guimarães. No Aeroporto Marechal Rondon, a concessionária prevê a conclusão das obras de ampliação e modernização do terminal ainda em 2024.

BR-163/MT - Div. MT/MS - Sinop/MT - Obra

A BR-163 é fundamental para a articulação de uma das regiões agrícolas mais produtivas e exportadoras do Brasil. São 800 km entre Ouro Branco do Sul-MT e Sinop-MT, passando por Lucas do Rio Verde-MT e Sorriso-MT. Em seguida, a carga segue para o norte.

Extensão da Malha Norte - Obra

Inaugurada em 1998, a Ferronorte tinha 500 km de comprimento, entre Santa Fé do Sul-SP, nas margens do rio Paraná, e Alto Araguaia-MT. Em 2012, houve uma ampliação de 260 km, levando os trilhos até Rondonópolis-MT. O objetivo do atual projeto é adicionar 600 km na

atual ferrovia, para conectá-la com o epicentro do agronegócio de Mato Grosso. O novo trecho incorpora os municípios de Lucas do Rio Verde e Nova Mutum, além da capital Cuiabá-MT.

EF-170 - Ferrogrão - Estudo

O projeto prevê que a ferrovia, com quase 1000 km, conecte Sinop-MT com o porto de Miritituba, em Itaituba-PA. Seguindo um trajeto similar ao utilizado por caminhões na BR-163, a finalidade é tornar menos demorado, menos custoso e menos poluente o escoamento de grãos do Centro-Oeste pelos portos do Arco Norte. Atualmente, metade das exportações mato-grossenses de soja e milho saem do Brasil pelos terminais de Belém-PA, Santarém-PA, São Luís-MA e Santana-AP.

BR-163/MT/PA - Sinop/MT - Miritituba/PA - Obra

Este trecho da rodovia tem a função de escoar grande parte da produção de grãos do Centro-Oeste ao longo de 1000 km até o porto de Miritituba, na cidade de Itaituba-PA, nas margens do rio Tapajós. Em seguida, as cargas seguem por via fluvial até o rio Amazonas e, então, para o oceano Atlântico.

Serviço

Local: Auditório do Instituto Federal do Mato Grosso (IFMT)

Endereço: Av. dos Remieres, s/nº, Distrito Industrial – Cárceres-MT

Credenciamento: 8h30

Plenária: 9h

Contato de imprensa: Jivago Cavalcanti (61) 981029616