

## **NOTA TÉCNICA EXPLICATIVA**

### **QUESTÕES APRESENTADAS NO 1º WORKSHOP DO PEF MG EM 11/02/2019**

#### **PEF MG – PLANO ESTRATÉGICO FERROVIÁRIO DE MINAS GERAIS**

##### **1. Tema principal: Porto Seco, Plataformas Multimodais e Multimodalidade**

- 1.1. Pedro Leopoldo tem a melhor localização para instalação de um porto seco (aeroporto, ferrovia, rodovias, Ceasa) com uma população de 6 milhões de habitantes no entorno. Qual é a visão do governante sobre o porto seco em Pedro Leopoldo?
- 1.2. A Prefeitura de Governador Valadares havia oficializado sobre um terminal de carga multimodal. Ele poderá entrar no estudo?
- 1.3. O PEF MG poderá ter outro potencial econômico se inserido nos fundamentos da Multimodalidade. Como integrar o PEF MG ao plano multimodal de logística de transportes?

Resposta: O conceito da integração modal, mais conhecida como multimodalidade, será central para o PEF MG. Toda a rede de infraestrutura de transportes em Minas Gerais, assim como suas conexões com outros estados, terá o conceito da multimodalidade aplicado nas metodologias de projeção de demanda, transbordo de cargas, custos de transportes, e valorização das propostas apresentadas. A multimodalidade tem que ser considerada em rede sob a égide de links e nós. Isso significa que o transporte de cargas (nesse caso específico) terá NÓS como geradores ou atratores de cargas e LINKS como artérias de deslocamento. Todas as vezes que o sistema de simulação trata os nós como geradores ou atratores, surgem os potenciais centros de transbordo e conexão, também conhecidos como Portos Secos e Plataformas ou Terminas Multimodais. Portanto, serão conhecidos os potenciais de implantação de Portos Secos e Terminais Multimodais independentemente do fato de já termos propostas explicitadas ou aquelas que surgirão normalmente.

Certamente, Pedro Leopoldo e Governador Valadares estão entre aquelas com potencial de surgimento quando a rede multimodal for trabalhada.

## **2. Tema principal: Trens de Passageiros na Região Metropolitana de Belo Horizonte**

- 2.1. Algumas linhas não aparecem em destaque, o que não faz sentido. Passageiros BH-Rio, Vera Cruz, funcionou bem até os anos 90; Turismo Inhotim, o maior potencial; Carga: Retomada da Ferrovias Bahia-Minas. A ideia hoje é conciliar ferrovia com cidade. Não há necessidade de se fazer contorno ferroviário (BH talvez seja a exceção).
- 2.2. Como interessado no trem turístico BH-Brumadinho (Inhotim), fiquei decepcionado em ver o projeto em último lugar entre os turísticos. Mas, vamos lá. Desconfio que, nos critérios falta avaliar o impacto financeiro, econômico e social de cada projeto em suas respectivas áreas de abrangência. Creio que isso poderia melhorar a nota do trem Inhotim-BH, cujo potencial de atração de turistas locais, nacionais e estrangeiros é gigante, com reflexos na economia local – compras em shoppings, consumo em bares, restaurantes, etc. É possível incluir esse estudo nos critérios?
- 2.3. Como será tratada a retomada da linha que passa na Região Belvedere e Villa da Serra? Há projeto específico que beneficie a população local?
- 2.4. Talvez pela rápida apresentação, não vi nada relacionado aos dois trens direcionados a Brumadinho, sendo um turístico BH-Inhotim (Brumadinho) e outro convencional (passageiros) BH-Brumadinho, que entendo não pode deixar de ser considerado.

Resposta: Existem duas propostas que serão consideradas para estudos, quais sejam, trem de passageiros regular e trem exclusivamente turístico, as quais serão analisadas contemplando todos os trechos acima questionados: BH (Águas Claras) – Brumadinho (via Ibirité) e BH (Águas Claras) – Brumadinho – via Eldorado-Barreiro; e BH – Brumadinho – Instituto Inhotim. A análise dos mencionados trechos e seus respectivos posicionamentos no resultado combinado dos critérios considerou diversos critérios, entre eles os de complexidade os de criticidade operacional e complexidade de

implantação. Qualquer proposta inserida na Região Metropolitana de Belo Horizonte será tratada de maneira diferenciada e aprofundada de acordo com as características de uma região com grandes desafios de uso e ocupação do solo, magnitude dos investimentos com desapropriação e instalação de estações de transbordo, mudanças em marcos regulatórios que permitam a implantação de sistemas seguros para os passageiros, estudos de demanda que consideram não só o potencial de passageiros para as ferrovias mas também a fuga de passageiros de outros modais (ônibus, por exemplo) onde existem concessões em andamento e quedas nas suas demandas poderiam levar a colapsos neste modal, necessidade de segregação de linhas hoje destinadas a cargas mas que teriam que ser separadas de linhas de passageiros levando a impactos negativos pela interrupção das operações, entre outros elementos. É por isso que, neste momento, não se apresentou aprofundamentos maiores, mas que serão contemplados a partir de agora, onde os trens da Região Metropolitana de Belo Horizonte passarão por análises que contemplam critérios sociais, econômicos, financeiros, entre vários outros. Conforme metodologia apresentada no workshop, análises de demanda de passageiros tanto para trens regulares quanto para turismo serão realizadas para balizar novas posições no ranking para todas as propostas na Região Metropolitana de Belo Horizonte.

### **3. Tema principal: Inserção do PEF MG na Infraestrutura Brasileira e Interação com Outros Planos**

3.1. O modelo de exploração ferroviária atual é majoritariamente voltado para cargas.

No processo de renovação das concessões praticamente desaparece a previsão de transporte ferroviário de passageiros. Como os estudos podem desembocar na mudança do modelo e influenciar um novo marco regulatório que privilegie o transporte de passageiros?

3.2. Os estudos e propostas do PEF MG consideram os planos de logística do Governo Federal e os investimentos previstos nos processos de renovação antecipada das concessionárias de ferrovias que passam pelo Estado de Minas Gerais?

- 3.3. A exemplo do Ministro Tarcísio – da Infraestrutura – precisamos que nossos governantes e gestores da área coloquem o “pé no trilho” e visitem cada linha ainda em atividade em Minas Gerais – antigamente utilizadas pela EFOM – Rede Mineira e outras – saber das estações e seus usos. A população carece de mobilidade para todos, não só de cargas, mas, para passageiros – não com cunho turístico apenas. Como contemplar o trem de passageiros para Betim – já que a cidade da região metropolitana não possui nem metrô?
- 3.4. Sabemos que para exportar commodities para Ásia, existe uma economia de 11 dias saindo do Porto de Itaqui no Maranhão. Como iremos interligar Minas ao Maranhão?

Resposta: O PEF MG está sendo considerado a partir de uma rede de transporte multimodal que abrange todo o Território Nacional, com ramificações que envolvem mais de 550 macrorregiões de geração e atração de cargas. Redes de transportes intermunicipal e interestadual de passageiros e veículos de diversas categorias também fazem parte do PEF MG no que tange às suas conexões com portos e outras macrorregiões de produção e consumo, além de um controle de novos projetos de infraestrutura. O cenário futuro a ser estudado no PEF MG é de 2035 (tendo o ano de 2025 como ano de controle da evolução das obras e novos projetos no Brasil). Sendo assim, todos os projetos atuais contidos nos planos de infraestrutura estão sendo considerados no PEF MG, tanto para Minas Gerais quanto para o resto do País. Dessa maneira, será possível conectar o PEF MG com as demais regiões do Brasil, estudando conexões ferroviárias (exemplo da ligação entre a rede ferroviária de Minas com a Ferrovia Norte Sul, chegando a Itaqui no Maranhão), os projetos de renovação de ferrovias, as novas concessões rodoviárias e suas influências na logística do Estado de Minas Gerais, a abertura de novas áreas de produção como o Minério de Grão Mogol, novos corredores logísticos como as ligações Unaí-Anápolis, entre tantos outros. Também serão analisados os efeitos da implantação de trens de passageiros tanto regulares quanto turísticos e as necessidades de mudanças nos atuais marcos regulatórios.

#### **4. Tema principal: Temas Diversos**

- 4.1. Qual o percentual de ocupação do trem de passageiros da Estrada de Ferro Vitória Minas? E o percentual de cobertura? O trem é autossustentável do ponto de vista financeiro?

Resposta: Estes números estão sendo levantados e serão objeto de apresentação mais detalhada nos próximos workshops do PEF MG.

- 4.2. Esse é um grande momento de convergir entre o histograma de demandas de profissionais e a qualificação e formação profissional e tecnológica. Podemos articular este processo apresentado?

Resposta: Certamente o histograma de demandas de profissionais e a qualificação/formação tecnológica é uma necessidade que poderá ser dimensionada no portfólio de projetos, e o aprofundamento deste estudo merecerá especial atenção quanto a capacidade que o Estado de Minas Gerais terá, no que tange à oferta de profissionais, pelo potencial aumento da participação das ferrovias nas matrizes de cargas e passageiros.

- 4.3. Em que medida a variável do patrimônio e memória ferrovia esteve presente no diagnóstico e na metodologia? Observação: a depreciação do material rodante da linha São João Del Rey – Tiradentes reflete o baixo investimento naquele patrimônio nacional na restauração. Não dá para comparar com linhas novas.

Resposta: Os estudos ainda não chegaram ao ponto de análise da variável patrimônio e memória, mas certamente essa variável é de extrema importância e será levada em consideração, principalmente, no caso da restauração de linhas antigas.

- 4.4. Por que o PEF desconsidera, omite o Plano Metroferroviário entregue à Agência Metropolitana da RMBH há somente 10 anos pela UFMG, por encomenda da própria Agência Metropolitana? Aquele plano Metroferroviário é parte do plano de desenvolvimento integrado da RMBH elaborado pela UFMG por solicitação da Agência Metropolitana/RMBH.

Resposta: Os estudos realizados pela UFMG, por solicitação da Agência da Região Metropolitana de Belo Horizonte – ARMBH, relativos ao transporte ferroviário de passageiros, foi encaminhado à Fundação Dom Cabral e já estão sendo considerados nos estudos do PEFMG. Ressaltamos, inclusive, que a Agência Metropolitana trabalha junto à equipe técnica do PEFMG e é parceira da Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade – SEINFRA, por meio de Acordo de Cooperação Técnica firmado entre os entes, voltado para a área de mobilidade.