



**SENADO FEDERAL**  
**SECRETARIA-GERAL DA MESA**  
**SECRETARIA DE REGISTRO E REDAÇÃO PARLAMENTAR**

**REUNIÃO**

23/10/2017 - 43ª - Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional

**A SRª PRESIDENTE** (Bruna Furlan, PSDB - SP) - Sob a proteção de Deus e em nome do povo brasileiro, declaro aberta a 43ª Reunião, Extraordinária, da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional da 3ª Sessão Legislativa da 55ª Legislatura do Senado da República.

A presente audiência pública da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, conjunta com o Grupo Parlamentar Brasil-Argentina, Senado Federal, Câmara dos Deputados, que tem como objetivo elaborar diagnóstico, identificar gargalos e discutir soluções para a viabilidade da hidrovía dos Rios Paraguai e Paraná, é realizada em atendimento ao Requerimento nº 33, de 2017, da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, de autoria do Senador Fernando Collor.

Registramos a honrosa presença de S. Exª o Embaixador da República da Argentina, o Sr. Carlos Alfredo Mangariños, que já está conosco compondo a Mesa.

Para esta reunião contaremos com a presença do Prof. Dr. Eduardo Ratton, Coordenador de Projetos do Instituto Tecnológico de Transportes e Infraestrutura da Universidade Federal do Paraná; do Sr. Erick Moura de Medeiros, Diretor de Infraestrutura Aquaviária do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT); do Sr. Adalberto Tokarski, Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq); do Sr. Edeon Vaz Ferreira, Presidente da Câmara Temática de Infraestrutura e Logística do Agronegócio; do Sr. Jonas Trindade, Diretor de Licenciamento Substituto do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis (Ibama), e do Dr. Tarciso Dal Maso Jardim, Consultor Legislativo do Senado Federal, os quais tenho o prazer de cumprimentar, apresentando nossas boas-vindas e agradecendo antecipadamente a presença de cada um.

Esta audiência pública é realizada em caráter interativo, com transmissão pelos canais de comunicação do Senado Federal, podendo a população participar enviando observações e perguntas aos palestrantes por meio da internet, no Portal e-cidadania, no endereço [www12.senado.leg.br/ecidadania](http://www12.senado.leg.br/ecidadania). Acrescento ainda que é possível acompanhar, ao vivo, nossa reunião pela TV Senado, inclusive pela internet. A participação dos internautas é sempre de extrema valia para os nossos trabalhos.

Esclareço aos senhores palestrantes que o Presidente Collor concede a palavra, por 15 minutos, para cada um, com possibilidade de prorrogação para a conclusão de suas exposições.

Em seguida, abriremos a fase de interpelações pelas Srªs Senadoras e Srs. Senadores inscritos.

Para dar início à audiência pública, concedo a palavra ao Dr. Tarciso Dal Maso Jardim, Consultor Legislativo do Senado Federal.

**O SR. TARCISO DAL MASO JARDIM** - Boa tarde a todos.

Agradeço enormemente a possibilidade de estar aqui com os senhores, sob a presidência da Deputada Bruna Furlan e na presença do Embaixador Magariños, que eu quase chamo de nosso Embaixador, diante de tamanha proximidade que já tem com os trabalhos legislativos desta Casa e por afetuosa aproximação entre os dois países.

Senadores, também agradeço a presença.

A minha função aqui, na realidade, é de facilitador da presente reunião. Como Consultor Legislativo que assessorava o Grupo Parlamentar Brasil-Argentina, cabe a mim não só orientar, mas facilitar os trabalhos desta Comissão.

O tema hidroviário é um. Existem outros temas que estão sendo tratados pelo Grupo Parlamentar, tais como a metrologia, o Inmetro e o correspondente de lá; a questão das barreiras sanitárias, fitossanitárias, temas como documentação fronteiriça ou até o tema nuclear.

Enfim, são vários os temas que estão sendo trabalhados pelo Grupo Parlamentar Brasil-Argentina, e um é o da Hidrovia Paraguai-Paraná, que, na realidade, foi selecionado pelo Grupo Parlamentar Brasil-Argentina como sendo o primeiro a ser aqui aprofundado.

Bem, o Grupo Parlamentar, na realidade, inicialmente colocou como dois grandes valores em torno dessa hidrovia, de um lado, o potencial de integração que ela representa e, de outro, claro, os cuidados ambientais que se devem ter com esse trajeto hidroviário. A isso se associa o desenvolvimento socioeconômico da região.

Quanto ao potencial de integração das hidrovias na América do Sul, seja da Bacia do Amazonas, do Orinoco ou da Bacia do Prata, elas, se conectadas, representariam milhares de quilômetros navegáveis, o que implicaria uma integração de fato arterial, de grande profundidade, no continente sul-americano. Mas, para chegar até lá, precisamos dar conta de cada um desses cenários, e um deles é, sem dúvida nenhuma, o da HPP, da Hidrovia Paraguai-Paraná.

Quanto às vantagens econômicas em relação à Hidrovia Paraguai-Paraná para o transporte fluvial de cargas não perecíveis, de grande volume e peso e de baixo valor agregado, elas são, sem dúvida nenhuma, já por vários estudos, inegáveis - cargas a serem transportadas pela via fluvial, conforme seguramente os especialistas assim evoluirão.

Do ponto de vista do fundamento jurídico, há, desde 1969, o Tratado da Bacia do Prata, que é um marco na região. Vinte anos depois, integramos à Bacia do Prata, mais especificamente, o tema da HPP, e, se celebrou um acordo - um acordo de caráter temporário -, que é o acordo de transporte fluvial pela Hidrovia Paraguai-Paraná, com seus seis protocolos sobre os mais variados assuntos. E o sétimo prorroga a vigência desse protocolo até 2020. Então, é um acordo internacional temporário, que vigorará até 2020.

E também há, claro, a vinculação desses instrumentos à Aladi, como acordo de alcance parcial.

Os objetivos desses acordos, claro, são... Na realidade, nesses acordos está uma espécie de ideologia do Mercosul, ou seja, livre trânsito de pessoas, mercadorias, bens, serviços, sempre na ideologia de igualdade de tratamento e de não discriminação.

O tema ambiental é um tema que não se pode esquecer. É um tema de grande importância, afinal de contas, estamos falando de água, de hidrovia e do Pantanal, no nosso caso brasileiro. Mas o acordo mesmo, já no art. 34...

O acordo, já no art. 34, faz referência explícita ao cumprimento da legislação ambiental de cada um dos países. E, em um dos protocolos adicionais, quando se refere à segurança, também há longas disposições, sobretudo a respeito da poluição.

Há uma grande judicialização em torno desse tema. Aqui, no Brasil, ela direcionou a dar um protagonismo ao Ibama do ponto de vista dos licenciamentos. Havia uma disputa: se o órgão regional também poderia ter essa iniciativa, com fundamento na Lei Complementar nº 140, de 2011. Também uma discussão sobre a possibilidade de se fazer uma análise compartmentada ou uma análise integral foi judicializada. Mas, de qualquer forma, isso foi um passo na judicialização do Brasil, o que não atrapalha no todo - não deveria, ao menos, atrapalhar no todo - o grande projeto de integração que tem potencial nessa hidrovia.

Agora, do ponto de vista geral, a questão é que existe uma hidrovia ou... É claro que os técnicos vão dizer se já poderemos chegar a esta terminologia: se é hidrovia ou se é ainda é uma via navegável com grande potencial, mas, juridicamente, há uma hidrovia e há um acordo a se expirar em 2020.

O Grupo Parlamentar Brasil-Argentina, então, se coloca no sentido de querer que essa hidrovia alcance a sua potencialidade, sempre guardando os dois valores que são a integração e o meio ambiente.

Então, como provocação, colocaria alguns pontos de superação de gargalos.

O primeiro é a respeito da institucionalidade. O que precisamos fazer do ponto de vista institucional? Há, como se sabe, o Comitê Intergovernamental da Hidrovia, a Comissão do Acordo, grupos técnicos, chancelarias, enfim, a Comissão de Coordenação Técnica. O que precisamos fazer? Elevar o nível administrativo desse comitê? Criar um fórum de articulação para além do comitê? O fato é que nós temos essa institucionalidade às nossas mãos, e a ideia do grupo é que ela seja otimizada, mas dentro desse enquadramento.

Além da institucionalidade, qual seria o outro ponto? Há uma falta de investimento? Haveria uma falta de investimento? Há manutenção das condições de navegabilidade no rio, na parte brasileira? Talvez o estudo que nós escutaremos da

Universidade Federal do Paraná aponte para a necessidade de investimentos para os mais variados pontos, como adequação de canal, sinalização, retificação de leito, dragagem, derrocamento, enfim, os passos críticos que eventualmente existam nos dois tramos, já que estamos a falar, na parte brasileira, sobretudo de dois tramos, um norte e outro sul, partindo de Cáceres. Mas, além disso, haveria necessidade de investimento em programa de envolvimento das comunidades ribeirinhas, uma capacitação de pessoal, uma complementação intermodal? Enfim, o problema é falta de investimento?

O TCU tem um relatório sistêmico de fiscalização do setor hidroviário, o Fisc Hidrovias. E o de 2016 faz lá os seus apontamentos, dentre os quais determina que a execução orçamentária na área foi diminuta diante de uma necessidade orçamentária que seria maior do que, de fato, foi prevista.

Além disso, aponta que seriam necessários um sistema de indicadores e um planejamento estratégico, seja do ponto de vista de metas e indicadores, mas, também, de prioridades de nível tático e operacional, quantitativo de pessoal, capacitação de servidores, enfim.

Há toda uma análise do TCU apontando que há, sim, carências, não só do ponto de vista orçamentário, mas, também, de governança.

É claro que, de lá para cá, estudos estão sendo feitos, hoje mesmo serão apresentados estudos pelos senhores; há diretrizes, como a diretriz da política nacional do transporte hidroviário; o plano hidroviário estratégico do Ministério do Trabalho; agora, o EVTEA, que será aqui discutido; também a Unasul tem documentações... Enfim, o nosso problema é de investimentos?

Terceiro ponto, a questão-chave é a questão ambiental, resultante dos impactos do serviço de dragagem ou de operação da hidrovia ou da implantação de operação de novos terminais. É isso o que, de fato, estamos a barrar?

Qual seria o papel do nosso ilustre representante do Ibama? Qual seria o papel do Ibama? Há problemas de capacitação? Estamos precisando de pessoal? Estamos precisando de maiores condições operacionais? Em que pé estão os licenciamentos?

O Tramo 1, que desce de Cáceres e vai à Corumbá, é um tramo problemático? Ele é mais sinuoso? É diferenciado? Como respeitar aquela lógica pantaneira em atendimento à perspectiva ambiental?

O princípio da preocupação do direito ambiental... Até onde devemos respeitá-lo, diante de algumas dúvidas de intervenção naquele tramo?

E qual é a comparação? Afinal de contas, se o escoamento não é hidroviário, ele é terrestre. Qual é a comparação, então, do ponto de vista do impacto ambiental, do modal terrestre em relação ao modal hidroviário?

Se não é um desses três pontos, seria o nosso problema jurídico?

Sabemos que há terras indígenas, quilombolas. De fato, no trecho que nós estamos a envolver, ele é impactante? Porque, se for impactante, chegaremos ao ponto, já houve até judicialização, do uso do art. 231, §3º, de que precisaríamos, então, de autorização do Congresso Nacional para uma intervenção em relação a essas terras.

Ainda do ponto de vista jurídico. Existem os regulamentos do acordo, salvo engano, cerca de 14 regulamentos. O Brasil não aceitou todos, outros países não aceitaram outros, e são regulamentos importantes, de glossário, uniforme, de comunicação, de dimensão de comboios, de infrações e sanções, arqueação de embarcações, etc. Há uma carência significativa? Como podemos equacionar?

Que intervenção diplomática devemos ter para, de fato, fecharmos já esse enquadramento jurídico em torno das regulamentações? E o que mais? O que mais do ponto de vista regulatório de barreiras sanitárias? Desculpe. Estou fazendo provocações aos verdadeiros *experts*, que são os senhores, que logo falarão. O que o Congresso Nacional pode, o que esse Grupo Parlamentar pode auxiliar para o incremento normativo e legislativo para, de fato, dar vazão a esse projeto integracionista, que é otimizar a Hidrovia Paraguai-Paraná?

Do ponto de vista jurídico, claro, há um ponto chave: o acordo expira em 2020. Vamos prorrogar esse acordo? Ou seria a ideia mais audaciosa de torná-lo permanente? Por que não tornar permanente esse acordo internacional? Afinal de contas, a hidrovia é permanente. Então, esse é um ponto jurídico que tem data, tem termo, que é 2020.

O fato é que o Grupo Parlamentar acredita que nós temos, no mínimo, 3.442km de potencial de integração - e uma integração que é, do ponto de vista do sentido norte-sul, o grande eixo de integração da América do Sul.

*(Soa a campanha.)*

**O SR. TARCISO DAL MASO JARDIM** - Então, senhores e senhoras, ao trazer esse binômio integração-proteção ambiental, indago, afinal de contas: como potencializar essa hidrovia? Qual é a maneira de garantirmos o desenvolvimento socioeconômico da população pantaneira, por exemplo, a partir da evolução sustentável do transporte hidroviário?

Mas nós temos que ter essa análise de uma maneira muito sincera, digamos, muito sincera, porque, se não for ela, é o modal terrestre. E fica em certo momento um pouco artificial e indigesto fazer a comparação de compensação, se é melhor o terrestre, se é melhor o hidroviário, já que existem elementos de proteção em si mesmos, que são insubstituíveis dentro do sistema pantaneiro, por exemplo. Existem animais que podem ser extintos. Existe um aproveitamento multifacetado da água. Não é uma simples troca de análise terrestre-aquaviário, mas deve haver um denominador, deve haver uma maneira racional de aproveitarmos essa potencialidade.

Com isso, senhores, eu repasso um pouco o que o Grupo Parlamentar Brasil-Argentina está pensando e problematizando a fim de que os senhores e senhoras nos auxiliem para o bom termo.

Por fim, somente gostaria de destacar que esse Grupo Parlamentar Brasil-Argentina tem, nesta audiência, apenas um primeiro passo para o estudo da questão. O homônimo argentino está também fazendo as suas reuniões. Depois nos encontraremos para cotejar as conclusões. Mas esse grupo parlamentar pretende ter uma visão extremamente objetiva e concreta de resolver situações.

A própria Senadora Ana Amélia, que fez o requerimento para reativar esse grupo parlamentar, o fez de maneira bastante objetiva, bastante concreta, a fim de solucionar, eliminar gargalos e evoluir na relação bilateral.

Então, o espírito desta reunião seria esse. E eu apenas servi como um facilitador para o bom trabalho que os senhores seguramente honrarão.

**A SRª PRESIDENTE** (Bruna Furlan. PSDB - SP) - Muito obrigado, Dr. Tarciso Dal Maso, pela brilhante explanação. Gostaria de registrar a presença do Senador Wellington Fagundes e da Senadora Ana Amélia.

Assim, passo a palavra ao Prof. Dr. Eduardo Ratton, Coordenador de Projetos do Instituto Tecnológico de Transportes e Infraestrutura da Universidade Federal do Paraná (UFPR).

**A SRª ANA AMÉLIA** (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - RS) - Pela ordem, Presidente.

**A SRª PRESIDENTE** (Bruna Furlan. PSDB - SP) - Com a palavra, Senadora.

**A SRª ANA AMÉLIA** (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - RS. Pela ordem.) - Deputada Bruna Furlan, eu queria, em primeiro lugar, agradecer à Comissão de Relações Exteriores das duas Casas legislativas por esta iniciativa e a V. Exª, que está também no órgão diretivo da Frente Parlamentar Brasil-Argentina, conduzindo com muita competência e dedicação esta audiência pública.

Agradeço também ao amigo Embaixador Carlos Magariños, sempre presente desde que essa frente foi instalada. Seu ativismo na intensificação e na integração dessas relações se compara ao ativismo do nosso Embaixador Sérgio Danese, em Buenos Aires.

Quanto ao depoimento do Tarciso, só lamento profundamente, como gaúcha, porque nós somos bairristas, que o projeto Paraguai-Paraná não passe pelo Guaíba.

Mas eu sei, estou brincando, fazendo uma analogia, porque estive de passagem por Corrientes e parei num hotel, na capital da província do mesmo nome, e fiquei olhando do hotel, observando a quantidade de chatas carregando soja por ali, no Rio Paraná. Aí aquilo me trouxe à mente o fato de termos muitos rios navegáveis. No Rio Grande do Sul, há alguns portos que poderiam fazer escoamento também de madeira, de materiais, desafogando as rodovias que estão hoje saturadas. É mais barato, tudo com preservação ambiental, tudo dentro dos códigos da sustentabilidade. Então, eu fiquei olhando aquilo.

E, agora, quando eu vejo aqui, e olho para o Senador Wellington Fagundes e para os Senadores do Mato Grosso, fico com uma certa inveja. Se pode haver uma inveja positiva, eu, como gaúcha, vou defender sempre, como brasileira, essa integração fundamental para os nossos países. São cinco países envolvidos num grande e ambicioso projeto. Tomara que ele saia do papel, porque, se ele não sair do papel, esse acordo vai se esgotar em 2020.

Então, é preciso que haja um protagonismo mais prático em relação à implementação do projeto. Existem outros que são de interesse direto do Rio Grande do Sul, que é a questão da Hidrelétrica de Garabi, que é diretamente ligada, e outras áreas de interesse que nós temos com a Argentina, em relação à energia, à importação de gás natural. Mas isso será tratado numa outra etapa da audiência pública.

Muito obrigada, Presidente.

Parabéns pela condução.

**A SRª PRESIDENTE** (Bruna Furlan. PSDB - SP) - Sou eu quem agradeço, Senadora Ana Amélia.

Com a palavra o Prof. Dr. Eduardo Ratton, Coordenador de Projetos do Instituto Tecnológico de Transportes e Infraestrutura da Universidade Federal do Paraná.

**O SR. EDUARDO RATTON** - Obrigado pela oportunidade, Deputada Bruna, presidindo a Mesa. Embaixador Magariños, à nossa direita, muito obrigado pela presença. Demais personalidades, Ministros, Senadores, Deputados, na nossa função de apresentar rapidamente aqui este estudo é necessário colocar duas explicações. Uma que ele é uma sequência de um estudo que iniciou já em 2013, por uma demanda do DNIT, do departamento aquaviário do DNIT, em se fazer um estudo da viabilidade técnica, econômica e ambiental da Hidrovia do Rio Paraguai no trecho brasileiro. O trecho brasileiro subentende-se 1.273Km, desde a sua nascente em Cáceres até a foz do Rio Apa.

Na sequência, a Antaq - está aqui o diretor-geral presente - solicitou-nos uma complementação do estudo adiantando-se a justamente se entender as dificuldades regulatórias, dificuldades de cunho jurídico e também de práticas que podem impactar diretamente no maior ou menor uso desta hidrovia para o transporte de cargas.

Então, esse resumo que nós vamos fazer diz mais respeito a essa segunda parte do estudo, que está ainda em conclusão, faltam ainda algumas revisões por parte da Antaq, que estuda a prática regulatória, vantagens competitivas dentro dos cinco países membros desse grande acordo de navegação da Hidrovia Paraguai-Paraná.

Esse estudo se divide em três eixos principais: o eixo da infraestrutura, o eixo de mercado e o eixo regulatório. O que são cada um desses?

O eixo da infraestrutura diz respeito a estudar todas as malhas de transportes: rodoviária, ferroviária, hidroviária, com todas as instalações portuárias existentes ao longo dessa hidrovia, que abrange os cinco países de interesse.

O segundo ponto diz respeito à base de dados, que já havia uma base inicial, que foi realizada pela Antaq em parceria com a Universidade Federal de Santa Catarina, que é um sistema logístico, e que nós, então, implementamos a esse sistema toda a base rodoviária, ferroviária e hidroviária dos outros países signatários além do Brasil.

O segundo eixo diz respeito às trocas comerciais que já existem hoje entre esses cinco países, não só entre eles, mas para o mundo todo: o que Argentina, Brasil, Paraguai, Uruguai e Bolívia exportam ou importam no seu mercado, no seu eixo de mercado; e, disso, o que passa pela hidrovia. É o que nós chamamos lá de o *market share* da hidrovia: o que desses produtos tantos da área de influência que estamos analisando do Brasil, Argentina, Bolívia, Paraguai e Uruguai que estão já consolidados na hidrovia. E, claro, estudando-se a questão logística, porque esse estudo teve mais cunho logístico do que outra coisa, utilizou-se desse resultado desse sistema logístico para se definir que outros produtos poderiam estar na hidrovia e não estão, ou seja, a matriz de oportunidade; que outros produtos brasileiros ou argentinos poderiam estar passando pela hidrovia e não estão.

E, por fim, as questões regulatórias, que eu vou passar aqui rapidinho, uma vez que eles nós vamos falar com esses assuntos um pouco mais em detalhes.

Então, resumindo, nos 3.442Km de extensão, como disse o Tarciso no início, há situações diferenciadas em cada trecho. No trecho brasileiro, de início de Cáceres a Corumbá, temos profundidades limitadas, da ordem de 1,8m. Portanto, o tipo de comboios que por lá pode navegar são comboios de até nove mil toneladas, o que já é expressivo para transporte, mas ainda não tão grandes quanto aqueles que trafegam no trecho argentino e paraguaio, que chegam a 37.500 toneladas. Então, essa potencialidade se dá em função das profundidades. Observem que, se nós fizermos essa análise ao longo dos 3.442km, de Cáceres a Corumbá, nós temos profundidades variáveis entre 1,80m e 3m, dependendo da época do ano, enquanto que lá já no final, depois da província de Santa Fé até Nova Palmira, no Uruguai, essas profundidades chegam até a 12m. Ou seja, os navios de transporte de longo curso, navios oceânicos não precisam fazer transbordo com barcas. Eles já carregam diretamente nos portos de Santa Fé e Nova Palmira, os navios Panamax, que utilizamos hoje para o transporte generalizado de produtos, de nossas *commodities* agrícolas, por exemplo. Esse cenário indica que todos os países podem utilizar embarcações, desde que estejam homologadas dentro dessas composições, porque há limitação de profundidade e de largura de canal em cada situação da hidrovia, cada tramo.

Falando em todo esse eixo de infraestrutura, toda essa rede de logística foi cadastrada não só para os países que nós referenciamos, cinco signatários do acordo, mas também para os demais, como o Chile, por exemplo, Equador, porque buscávamos no sistema logístico que talvez alguma carga tivesse saída pelo Pacífico e não pelos portos ligados à hidrovia, em Montevideu, na Argentina e no Uruguai.

Na parte ferroviária, foram cadastrados todos esses e interligados. É um serviço bastante complicado, uma vez que essas malhas têm de ter conexões, e isso tem de ser testado tramo a tramo, principalmente a malha hidroviária, com todos os seus pontos de conexão com a malha rodoviária ou ferroviária, até porque entram nesse custo logístico os custos de transbordo que venham a conferir a vantagem ou não de utilização da hidrovia.

Quanto ao número de terminais, vejam que interessante: uma vez que estamos falando aqui de uma Comissão Parlamentar Brasil-Argentina, nós destacamos aqui o grande número de portos argentinos. Nós temos 48 terminais portuários no tramo

argentino. No Paraguai, outros 44. E, no Brasil, só 11. Então, já dá para observar que a Argentina utiliza muito mais a hidrovia do que o Brasil, que o Paraguai utiliza muito mais hidrovia do que o Brasil.

E, quando falamos em obras complementares previstas pelos cinco países, pelos seus governos, nós vemos que, dentro da integração que é necessária para o Mercosul como um todo, nós temos um grande número de obras previstas. No total, vimos ano a ano, mais de cem intervenções de obras. Que obras são essas? Rodoviárias, ferroviárias, portos, melhorias de dragagem, até de aeroportos para melhorar essa integração multimodal. E, de novo, a Argentina ali aparece com aproximadamente quarenta ou quarenta e poucas obras, e o Brasil de forma um pouco mais restrita nesta região. Temos poucas obras previstas ali naqueles horizontes 2020, 2025 e 2030.

Falando da utilização da hidrovia, como havíamos dito que a Argentina é o principal usuário em tonelagem daquilo que hoje passa na hidrovia, em torno de 83 milhões de toneladas, a Argentina representa 77% do interesse nessas cargas. O Brasil, apenas 4,5 milhões; depois já chegou, no passado, a um pouco mais, a quase seis milhões.

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. EDUARDO RATTON** - Atualmente, o Brasil é um pequeno usuário da hidrovia. Os benefícios maiores se dão na Argentina, e em segundo lugar, no Paraguai, que movimentam quantidades maiores de carga. Como mostramos na infraestrutura, isso é também explicável, uma vez que as maiores profundidades estão no tramo argentino e no tramo paraguaio. Então, existe uma justificativa para tal.

Dentro desse estudo, quando se pegou toda a situação logística para se estudar a possibilidade de novas cargas, nós identificamos ainda um potencial maior, em função até do resultado do esquema logístico que foi estudado através daquela rede de transportes. Então, hoje nós sabemos que, embora a Argentina já utilize largamente a hidrovia, daquelas 64 milhões de toneladas que já estão na hidrovia, outras cargas poderiam estar. O estudo, então, visou estudar que cargas são essas, uma vez que, pela área de influência que foi delimitada - que não é o total, a integralidade do Território brasileiro, nem o total, a integralidade do território argentino, mas perfaz uma grande parte desse país -, temos um potencial de cargas de 92 milhões de toneladas na Argentina e cerca de 56 milhões de trocas comerciais, em toneladas, que o Brasil já realiza na sua área de influência e que não estão na hidrovia.

A segunda parte do estudo faz isto: cruza a matriz de origem-destino dessas cargas com as simulações logísticas de custo - custo rodoviário, ferroviário e hidroviário - para ver onde seria mais econômico utilizar a hidrovia para o transporte. E aí a nossa surpresa: o Brasil tem cargas potenciais para a hidrovia do Rio Paraguai, que não estão na hidrovia hoje, em torno de 40 milhões de toneladas; e a Argentina, em torno de 78 milhões, dos quais 64 já estão na hidrovia. Então, podemos dizer que a Argentina utiliza com muito mais eficiência a hidrovia do que o próprio Brasil. Dasquelas 40 milhões de toneladas que passaram no sistema logístico, nós só estamos utilizando 4, basicamente com minério de ferro.

Vamos dar aqui um pequeno resumo, para ser bem conciso, do que o Brasil e a Argentina movimentam e poderiam movimentar na hidrovia. Argentina: resíduos de óleo de soja, que exportam para Europa e Ásia; milho, para África, Ásia e Europa; minério de ferro, que compram do Brasil; óleos de petróleo, combustíveis, que compram da América do Norte e da Europa. Brasil, por sua vez: milho e soja, que exportam para os mercados asiáticos basicamente; trigo, cevada, malte, que compram da Argentina e do Uruguai - que não estão na hidrovia, e que poderiam estar. Praticamente nenhum desses produtos que estão ali no rol brasileiro de interesse, que passam no sistema logístico como importantes para o transporte na hidrovia, estão na hidrovia. E esse é o nosso desafio.

Sendo um pouco mais explícito, já que esta Comissão Parlamentar envolve Brasil e Argentina, nós colocamos aqui os principais produtos que a Argentina envia ao Brasil por outras rotas, que não a hidrovia - despontando com o trigo (3 milhões de toneladas), cevada, malte e outros -, assim como o que o Brasil exporta para a Argentina - porque, além do minério de ferro, que já está na hidrovia, outros produtos também poderiam estar. Então, esse cenário nos coloca um alerta: por que o Brasil não está utilizando a hidrovia para um certo grande número de cargas importantes da sua balança comercial, tanto de importação quanto de exportação, que teriam um custo logístico mais reduzido?

Finalmente, o terceiro eixo, que é o regulatório, aponta aí 11 itens, que foram estudados com muito detalhe - nós temos uma pequena publicação informativa preliminar, que está disponibilizada aí para os senhores. No entanto, cada um deles tem suas particularidades.

Começo pela formação de tripulação. No Brasil, esse número é de 14 tripulantes para as embarcações que utilizam hidrovias. Outros países têm números diferenciados e salários diferentes. O Brasil tem os menores salários. Vejam lá, nos números colocados, que a Argentina e o Paraguai acabam tendo os maiores salários médios das populações. E nós vamos ver, depois, que o maior número de empresas de navegação está com bandeira paraguaia e não com bandeira brasileira.

Outro assunto: programas de financiamento. Todos os países têm, através de seus bancos de fomento, programas de financiamento. Os valores são diferenciados, mas todos financiam embarcações. No entanto, perguntados, alguns operadores portuários e também estaleiros brasileiros nos disseram da grande dificuldade de obter esses recursos junto ao BNDES. Eles estão disponíveis tanto no Fundo Nacional da Marinha Mercante quanto na linha do BNDES, mas há grande dificuldade, segundo eles, para obter esses financiamentos, as restrições são muitas.

Instalação de estaleiros. Nós vimos também diferenças regulatórias quanto à questão ambiental. Brasil e Paraguai são semelhantes e a Argentina é um pouco diferente nessa análise. E há também diferenças na composição do quadro desses estaleiros, como, por exemplo, a exigência de engenheiros navais e de engenheiros de construção naval na própria empresa responsável, o que é, obviamente, de importância.

Segurança de tráfego. Todos se preocupam. Existem lá os protocolos citados pelo Tarciso, protocolos importantes dos regulamentos que estão sendo internalizados - senão todos, quase todos - pelos cinco países. Então, são muitos regulamentos.

A questão da restrição sanitária. Não é tanto quanto à restrição, mas quanto à disponibilidade de pessoas para liberarem as cargas. Então, para os portos no tramo brasileiro e também no tramo boliviano, escutamos muito isto: "Ah, leva uma semana para vir um fiscal aqui para liberar uma consolidação de carga e a inspeção de cargas." Com isso, o comboio fica parado. Com aquela embarcação parada, deixando de fazer sua atividade de transporte, há um atraso que custa 10, 20 mil dólares por dia. Então são coisas que... Aí digo aqui a esta Comissão Parlamentar que seria importante que a gente tentasse melhorar naquilo que diz respeito ao funcionamento dessa exigência, que é importante, mas em relação à qual deve haver uma facilitação de tempo.

Restrições dos órgãos ambientais. Já falamos sobre isso. Vou passar rapidamente.

Carga tributária e carga trabalhista. Aqui novamente nós despontamos como líderes, nós e a Argentina também. Alíquota de imposto de renda direto: Argentina, 35%; Brasil, 24% a 34%. Mas no Paraguai é de 10%. Então, todas as empresas de navegação maiores que estavam no Brasil fazendo transporte de produtos brasileiros - por exemplo, da própria Vale na região de Corumbá - mudaram suas bandeiras para o Paraguai, onde as alíquotas do imposto de renda sobre o lucro são menores.

A mesma coisa acontece na questão previdenciária patronal: no Brasil, a contribuição é de 28,2% - agora, com a nova lei, pode ser até que mude isso um pouco; na Argentina, 21%; e, de novo, Paraguai e Uruguai com valores menores.

Então, isso tudo soma e impacta. Nós fizemos um estudo de caso sobre a montagem de uma empresa de navegação, seja no Brasil, no Uruguai, na Bolívia, no Paraguai, para ver qual é o melhor resultado. Obviamente, infelizmente, não é no Brasil.

Requisitos para a implantação de terminais. De novo, questões ambientais são necessárias, mas nós observamos - está aqui o nosso representante do Ibama, que depois vai se pronunciar - que, efetivamente, para passar da Lei Complementar 140 para a particularidade da hidrovia do Rio Paraguai... Lá parece que não se verifica a lei complementar, ou seja, está sendo exigido das empresas ainda o licenciamento pelo Ibama, em particular da hidrovia do Rio Paraguai. Tem sua motivação na judicialização que houve no passado, mas ainda há uma certa demora nesses assuntos, e a gente entende o porquê. Restrições de carga de passagem praticamente não há. Há o livre trânsito. No entanto, alguns países fazem exigências complementares, de origem de cargas, de questões aduaneiras, que, de certa forma, impactam financeiramente no negócio de transporte pela hidrovia. Finalizando aqui, requisitos para importação de embarcações. Nós temos estaleiros no Brasil, porém parece que, por vezes, a importação fica muito cara. Brasil e Argentina têm alíquotas de importação para embarcações muito altas. De novo, Paraguai, Uruguai e Bolívia têm valores menores, o que facilita estaleiros se instalarem lá e importarem embarcações, uma vez que essa prática é comum.

Já estou quase terminando, Senador Collor, me permita.

Por fim, outro item importante que identificamos é o preço do combustível. Está aí nesse gráfico. Na Bolívia, embora eles importem combustível, parte até do Brasil, o litro do diesel é R\$1,75 no dia de hoje, e no Brasil é R\$2,79. Então, os operadores bolivianos do transporte têm essa vantagem. Eles conseguem comprar o combustível mais barato. Se eu for lá com uma embarcação brasileira, é óbvio que não terei esse benefício, que, na verdade, é uma contrapartida do governo, é uma espécie de subsídio que o governo boliviano dá às empresas bolivianas para o transporte na área de exportação.

Por fim, nós fizemos aqui um exemplo. Em função do estudo de custo relativo do transporte rodovias, ferro e hidro para cada país - e é diferente para cada país por diversas causas, até por aquelas de tributação, que nós já vimos, quanto a encargos sobre mão de obra, etc. -, chegamos a valores. Destaquei só Brasil e Argentina. Temos valores da seguinte ordem, no Brasil: se for rodoviário é 100%; ferroviário é 48%, e o hidroviário é 26%, para distâncias maiores do que mil quilômetros, que é o que estamos praticando. Para distâncias menores, temos o impacto menor do transbordo. Para a Argentina, isso

também significa 100%, 38% e 19%. E para os outros países também. Não vou entrar no detalhe de cada um, mas isso implica, Senador Collor, que, se nós fizermos o transporte a partir de Cuiabá, que é região produtora... Está aqui o Dr. Edeon Vaz, que provavelmente vai se manifestar sobre a produção agrícola do Mato Grosso, o Senador também presente aqui Wellington Fagundes.

Hoje o Mato Grosso produz 30 milhões de toneladas de soja, que vão para exportação. Se isso fosse transportado pela hidrovia e não de caminhão até Santos ou Paranaguá, em vez de fazer os 1.700km ou 1.800 km até Santos, usasse a rodovia até Cáceres, 170km, e de lá até Nova Palmira, no Uruguai, ou na base de Rosário, na Argentina, que é a aproximadamente 3.442km, teríamos um custo de transporte, por tonelada, da ordem de R\$254. Os 1.800km até Santos ou Paranaguá implicam R\$442 por tonelada - preços atualizados até o mês passado, com toda a influência do custo do combustível, custo do pedágio, enfim, todos os custos que nós temos de pagar, que o agricultor brasileiro paga, Senador.

Isso nos dá uma pequena conta. Se transportarmos 5 milhões de toneladas pela hidrovia, de economia de transporte teremos R\$1,270 bilhão. Se transportarmos os 30 milhões, o que talvez não seja possível, porque aquela produção mais ao norte tem outros caminhos logísticos mais adequados, seja pelo Rio Tapajós ou pelo Rio Madeira, teríamos uma economia de R\$5 bilhões.

Talvez o Dr. Erick, que está ali, saiba me dizer o orçamento do DNIT neste ano. Acho que foi em torno disso para o ano todo. Quer dizer, isso é uma economia que fica para quem? Para o produtor agrícola.

Então, é muito importante que esses entraves, essas dificuldades possam ser, na medida do possível, simplificadas, para que a produção agrícola das *commodities* exportações tenha um melhor resultado para o agricultor.

Eu agradeço o espaço concedido, Senador Collor. Estamos à disposição, e, a qualquer momento, esta Comissão pode contar com a nossa ajuda. Eu lhe agradeço muito.

Obrigado.

**A SRª ANA AMÉLIA** (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - RS) - Pela ordem, Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Moderador/PTC - AL) - Muito obrigado a V. Exª, Dr. Eduardo Ratton. Pela ordem S. Exª a Senadora Ana Amélia.

Com a palavra V. Exª, por favor.

**A SRª ANA AMÉLIA** (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - RS. Pela ordem.) - É só para aproveitar que ele está presente, porque, depois pode haver o debate, e eu não podia perdê-lo.

Prof. Eduardo, é Ana Amélia que está falando com o senhor.

**O SR. EDUARDO RATTON** - Desculpe-me. Eu estava olhando lá.

**A SRª ANA AMÉLIA** (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - RS) - É o seguinte, Professor: os números que o senhor apresentou são tão expressivos, do ponto de vista do ganho, que não é só para o produtor que o senhor está falando. É para evitar, por exemplo, a mortandade nas estradas, o desafogo.

Qual é a razão, portanto, de um projeto desse grau de reflexo sobre toda a economia não só do Brasil, mas de toda a região, não sair do papel?

**O SR. EDUARDO RATTON** - Com todo o respeito, Senadora, eu acho que é um resultado que agora merece, uma vez que está sendo terminado esse estudo, sair do papel, sim. São medidas que o Brasil, no caso... Nós fizemos um outro levantamento de quanto o Brasil tem de implementar para garantir essa hidrovia funcionando 24 horas por dia, digamos assim, e são poucos milhões: R\$10 milhões de dragagem ao ano; R\$10 milhões são três quilômetros de rodovia implantada. Esse é o custo que o DNIT tem de ter para manter a hidrovia navegável.

Agora, as ações de implementação de novos terminais dependem de um conjunto de fatores, fatores que vão desde o licenciamento ambiental até o fomento aos nossos operadores, aos armadores que tenham interesse de se instalarem na hidrovia, porque existe essa carga potencial para ser transportada.

Eu não posso dizer mais.

**A SRª ANA AMÉLIA** (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - RS. *Fora do microfone.*) - Uma resposta bem política.

Obrigada.

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Moderador/PTC - AL) - Obrigado a V. Exª, Senadora Ana Amélia.



Eu gostaria, antes de passarmos a palavra ao próximo palestrante, de agradecer a honrosa presença entre nós de S. Ex<sup>a</sup> o Sr. Embaixador da República Argentina no Brasil, Dr. Dom Carlos Magariños.

Muito obrigado a V. Ex<sup>a</sup>, pela sua presença, que nos dá a exata noção da importância que o governo argentino vem dando, por intermédio de seu representante no Brasil, à integração Brasil e Argentina e ao aprimoramento dos mecanismos que façam com que o Mercosul se transforme naquilo para o que ele foi realmente criado: ser um fator de integração, de aumento de comércio e, sobretudo, do estabelecimento da paz entre os nossos países que constituem o Mercosul.

A simples presença - e vou aqui nominar - de altos funcionários da carreira diplomática da República Argentina presentes a esta nossa reunião dá bem a dimensão, Sr. Embaixador, dessa importância a que eu me referia que V. Ex<sup>a</sup> empresta a essas reuniões bimestrais que o Grupo Parlamentar Brasil-Argentina vem realizando, sendo esta a sessão inaugural, em que contamos com a sua mais do que prestigiosa presença.

Gostaria de agradecer a presença também do Sr. Conselheiro da Embaixada da República da Argentina, Sr. Eduardo Luis Fuhr; do Sr. Primeiro-Secretário da Embaixada da República da Argentina, Sr. Rodrigo Javier Conde Garrido; do Secretário da Embaixada da República da Argentina, Sr. Conrado Assenza; do Secretário da Embaixada da Argentina, Sr. Julian Vazeilles; do Sr. Segundo-Secretário da Embaixada da República do Paraguai, Sr. Fernando Lopez Closs - Paraguai, país amigo e também importante integrante do Mercosul; do Coordenador-Geral de Administração Hidroviária do DNIT, Sr. Marcos Henrique Derzi Wasilewski; e do Coordenador Jurídico e Relações Internacionais da Universidade Federal do Paraná, Dr. Ruy Alberto Zibetti; além da Embaixadora Gisela Padovan, que é Assessora de Assuntos Federativos e Parlamentares do Ministério das Relações Exteriores.

A todos que fazem parte da equipe argentina, os nossos agradecimentos pelo interesse que vêm manifestando nessa aproximação que estamos construindo entre o Brasil e Argentina, para retirarmos esses gargalos e esses óbices que vêm, de alguma forma, dificultando o andamento do processo realmente integrativo do Mercosul.

Gostaria de agradecer a presença de S. Ex<sup>a</sup> a Senadora Ana Amélia, que é também Vice-Presidente do Grupo Parlamentar Brasil-Argentina; agradecer à Deputada Bruna Furlan, Presidente da Comissão de Relações Exteriores da Câmara dos Deputados e, além disso, Vice-Presidente também do Grupo Parlamentar Brasil-Argentina, por ter aberto... Infelizmente, quero pedir desculpas pelo atraso no dia de hoje, porque o avião em que eu cheguei a Brasília teve um relativo atraso. Mas agradeço à Deputada Bruna Furlan por ter aberto esta que é a nossa primeira audiência pública das várias que serão realizadas sobre temas específicos que travam o bom andamento das nossas relações *interna corporis* do Mercosul e, fundamentalmente, com a Argentina.

Nós combinamos e ficou aqui decidido - por votação, na última reunião, na reunião da instalação da Comissão Parlamentar Brasil-Argentina - que nós realizaremos uma reunião bimestral para tratar de assuntos de interesse do Mercosul e das relações do Brasil com a Argentina.

O primeiro tema escolhido foi exatamente esse que hoje é objeto dos nossos palestrantes, da dissertação dos nossos palestrantes. Daqui a mais dois meses, teremos um outro tema, que será anunciado previamente a todos os integrantes desta Comissão, bem como aos Srs. Senadores e Deputados que estejam interessados em acompanhar e ajudar esse processo de integração.

Portanto, antes de passar a palavra ao próximo orador, além dos nomes, peço licença para dizer que também está presente entre nós a Embaixadora Eugenia Barthelmess, que é Diretora do Departamento da América do Sul Meridional. Muito obrigado a V. Ex<sup>a</sup> pela sua presença na noite de hoje.

Antes de passar a palavra ao nosso próximo palestrante, eu gostaria de passar a palavra, com muita satisfação, a esse Embaixador que vem demonstrando uma atividade incansável na busca de um aprimoramento nas relações Brasil e Argentina, e que vem conseguindo feitos admiráveis, que é S. Ex<sup>a</sup> o Embaixador da República da Argentina no Brasil, Dom Carlos Magariños. V. Ex<sup>a</sup> tem a palavra, Sr. Embaixador.

**O SR. CARLOS ALFREDO MAGARIÑOS** - Muito obrigado, Sr. Presidente.

Eu gostaria de agradecer ao Sr. Presidente da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional do Senado Federal, Senador Fernando Collor, e parabenizá-lo; a Presidente da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional da Câmara dos Deputados, Bruna Furlan; a Senadora Ana Amélia, que tem sido sempre uma força muito motivante e dinâmica para o funcionamento do nosso grupo; ao Senador Wellington Fagundes, que me convidou para participar da sessão pública da Comissão de Infraestrutura, em Cuiabá, há alguns meses.

Cumprimento todos os diplomatas, os Srs. Senadores e Deputados presentes na Comissão, e todos os *experts* que estão falando hoje nesta tão importante reunião.

Para mim, é uma grande satisfação, uma honra compartilhar com vocês este debate, porque este é um projeto muito importante para o governo argentino, que sempre tem sido sinalizado pelo Presidente Macri como um tema de grande relevância, um tema no qual Brasil, Argentina, Paraguai, Uruguai e Bolívia têm de fazer progressos concretos, sobretudo para reduzir o custo unitário do transporte na hidrovia.

Eu gostaria de dizer que essa é a segunda vez que tenho oportunidade de escutar a apresentação do doutor da Universidade Federal do Paraná. Acho muito interessante a sua apresentação.

E é extremamente estimulante a apresentação do Tarciso. É muito provocadora, com as conclusões e inferências. É muito bem formulada e informada.

Eu gostaria de dizer que o governo do Presidente Macri está trabalhando muito dedicadamente nesse assunto de melhorar os custos de transporte unitário da hidrovia. E temos trabalhado com o Itamaraty e recebido de todos vocês muitas iniciativas.

A Embaixada da Argentina aqui no Brasil, por instruções do Sr. Presidente e do Sr. Chanceler, esteve visitando distintos Estados brasileiros que são costeiros com a hidrovia. Estou escutando e recebendo sugestões, e fazendo demonstrações muito concretas de que queremos fazer progressos.

Eu me lembro de que a primeira demonstração concreta teve a ver com o comprimento dos comboios da hidrovia. Foi necessário fazer uma modificação legislativa para acomodar as necessidades dos usuários brasileiros. Isso foi uma demonstração prática de que falando, fazendo o que fazemos aqui, nesta Comissão, que tão habilmente preside o Senador Fernando Collor, podemos produzir progressos concretos.

Lembro também que os colegas do Itamaraty assinalavam com muita precisão que a Argentina tinha que internalizar uma série de protocolos relacionados com o funcionamento da hidrovia. Lembro-me de 14 protocolos, não me lembro de mais. Desses 14, 10 já foram internalizados. Mais uma vez, o governo argentino demonstrando o interesse em contribuir para uma lógica razoável de funcionamento da hidrovia.

Acho que é muito importante para todos nós ter em conta - como vimos na recente apresentação do professor - que para a Argentina a hidrovia é estrategicamente importante. Então, temos de trabalhar com inovações que sejam aceitáveis para os usuários argentinos da hidrovia. Você tem de considerar que uma porcentagem muito alta - não me lembro -, 70% das exportações argentinas utilizam a hidrovia. Então, do ponto de vista da segurança, da soberania nacional, do controle do comércio, para a Argentina é muito importante ter a segurança de que todos os parceiros compreendem essa situação completamente estratégica que não podemos modificar. Podemos pensar muitos mecanismos, mas eu acho importante que todos nós consideremos essa realidade que é elemento central da avaliação da hidrovia na Argentina, que tem um tramo muito longo de jurisdição.

E temos de fazer o necessário para usar isso construtivamente. Eu acho que, nesse ponto, gostaria de reforçar uma mensagem do Sr. Presidente da Comissão, Senador Fernando Collor, que teve um papel fundamental como Presidente da República do Brasil, quando se firmou o Mercosul. O conceito central era o que você falou, conseguir uma única maneira onde tudo possa fluir muito rapidamente. Gosto muito tanto da lógica da apresentação de Tarciso como da lógica da apresentação do professor, porque vão nesse sentido.

Os dois mencionaram um tema de que me lembro - a Senadora Ana Amélia citou aqui, nesta Comissão, muitas vezes, um tema que a mim, pessoalmente, preocupa muito e creio que deve preocupar muito todos os parceiros - está relacionado com as regulações sanitárias, fitossanitárias e os regramentos técnicos.

Eu gostaria de propor muito humildemente, respeitosamente, Sr. Senador, que, em algum momento que considere oportuno, tenhamos uma reunião como esta para falarmos dessas coisas também. Acho muito importante que falemos sinceramente dos problemas. Por isso, gosto muito desta Comissão que você preside tão dignamente, Sr. Presidente: falar das coisas.

Eu acho que, por exemplo, na área de *standards*, eu não tenho dúvida de que o Brasil está fazendo muitas coisas que vão diante do que fazemos em outros países do Mercosul. Os patamares dos *standards* fitossanitários aqui são sensivelmente mais altos que em outros países do Mercosul, e provavelmente nós temos que investir mais em equipamentos técnicos, laboratórios, mas temos de falar disso, porque falar somente que temos um entrave muito sério é muito importante, mas temos de superar isso, senão, todos os investimentos que fazemos em infraestrutura, tudo o que podemos fazer em regulação não vai servir, porque, no fim do dia, todos temos de morrer, figuradamente, nessa área.

Então, eu compreendo que isso será um esforço para a Argentina, que vai ter que fazer investimentos. Eu compreendo muito bem que há muitas exigências da burocracia, da segurança alimentar, das relações internacionais, isso é razoável, mas é bom falar disso.

Muito obrigado, Sr. Presidente. Não quero falar mais, porque vim aqui para escutar e não para falar.

Eu, sinceramente, quero reforçar o interesse do governo argentino em fazer progressos concretos nessa área.

Quero agradecer, mais uma vez, ao senhor e a toda a Comissão por promover esse debate.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Moderador/PTC - AL) - Muito obrigado a V. Ex<sup>a</sup>, Embaixador Dom Carlos Magariños, pelas suas palavras que sempre nos deixam mais animados de prosseguir nessa senda de aproximarmos todas as nossas diferenças para que façamos do Mercosul o sonho que levaram aqueles que constituíram o Mercosul a fazê-lo.

Em relação ao que V. Ex<sup>a</sup>, Embaixador Magariños, propõe e sugere, está aprovada como a primeira providência nossa naquela última reunião do Grupo Parlamentar Brasil-Argentina. Nós aprovamos uma série de providências, em número de sete providências. Dessas sete providências, a primeira que foi escolhida aqui pelos integrantes da Comissão, o primeiro tema a ser objeto de uma audiência pública foi exatamente este que está sendo objeto hoje da nossa discussão.

E, como V. Ex<sup>a</sup> falou, realmente essa questão fitossanitária não é somente internamente no Mercosul, mas com vários outros países. Nós temos problemas fitossanitários, por exemplo, agora com o leite do Uruguai, porque o Brasil está criando dificuldades para importar um leite, uma quantidade pequena para o nosso consumo, mas importante para um país como o Uruguai, que faz parte do Mercosul. São questões fitossanitárias que são levantadas por uma burocracia que realmente ou nós a vencemos, porque vêm emperrando setores importantes da infraestrutura nacional e do intercâmbio comercial, ou nós seremos derrotados vergonhosamente por elas - naturalmente, ressaltando as honrosas exceções daqueles burocratas que têm uma visão maior de mundo e de interesse global do Brasil, no instante que estamos vivendo.

Portanto, a primeira providência que foi aprovada na última reunião, dizia eu a V. Ex<sup>as</sup> aqui presentes e especialmente a S. Ex<sup>a</sup> o Sr. Embaixador Carlos Marariños, o que está aqui dito.

Perante os seus Poderes Executivos, ambos os Grupos Parlamentares Brasil-Argentina e Argentina Brasil vão fazer o levantamento especificamente junto com o Ministério da Agricultura. No caso, o grupo parlamentar brasileiro aqui constituído entrará em contato com o Ministério da Agricultura para lá levantar quais são as barreiras que existem no campo de regulamentação, no campo sanitário e fitossanitário que estejam, de alguma forma, atravancando o avanço desses acordos bilaterais.

Então, eu gostaria de propor - poderia fazer isso no final, mas aproveito para fazer agora - que a nossa segunda audiência pública que será realizada nos próximos 60 dias tenha exatamente este tema que trata da regulamentação do campo sanitário e fitossanitário que esteja, de alguma forma, atravancando o avanço desses acordos bilaterais, acatando, dessa forma, uma sugestão de S. Ex<sup>a</sup> o Sr. Embaixador Carlos Magariños.

As Sr<sup>as</sup> e os Srs. Senadores que estiverem de acordo com o tema da nossa segunda audiência pública permaneçam como se encontram. (*Pausa.*)

Aprovado.

Eu pediria ao Dr. Tarciso Dal Maso Jardim, que, além de consultor legislativo do Senado, foi eleito Secretário Executivo da Comissão Parlamentar Brasil-Argentina, que, por favor, providencie para que, dentro dos próximos 60 dias, descontando o período do recesso, nós já estejamos realizando esta audiência pública aqui no âmbito da nossa Comissão.

Pela ordem, com a palavra S. Ex<sup>a</sup> a Senadora Ana Amélia.

**A SR<sup>a</sup> ANA AMÉLIA** (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - RS. Pela ordem.) - Eu quero, primeiramente, cumprimentar o Presidente Fernando Collor e lhe agradecer pela avaliação que fez.

Eu queria cumprimentar o Embaixador pelo bom resultado eleitoral no domingo, o que penso ter sido a revelação de uma política austera que o Presidente Macri vem implementando no seu país. É isto o que a sociedade espera de governos: essa responsabilidade fiscal, uma modernização e uma atualização. O primeiro registro que faço é sobre isso.

Eu queria também agradecer ao Sr. Embaixador por essa referência sobre a questão fitossanitária. Sou de um Estado tão próximo da Argentina e também do Uruguai - aliás, o único Estado brasileiro que faz fronteira com o Uruguai é o Rio Grande do Sul -, e temas como, por exemplo, a aftosa, são muito sensíveis e têm um efeito devastador sobre o comércio internacional daquilo que nós somos protagonistas maiores no mundo que é a proteína animal, a carne bovina, bem como a carne suína e a de frangos, e não só nessa área de proteínas de origem animal, mas também na área de pescados, na área de frutas, na área de flores, todos os produtos de origem vegetal e animal.

Penso que esse debate, Embaixador, vai padronizar procedimentos. Nós temos, na região, alguns exemplos notáveis nessa área. O Chile, por exemplo, parece que tem uma regulação extraordinária. Mas nós, no Brasil, também temos. O Estado de

Santa Catarina, por exemplo, é um Estado, mesmo dentro do continente brasileiro, certificado pela Organização Mundial de Saúde Animal (OIE), com sede em Paris, como livre de aftosa sem vacinação.

Essa é uma conquista dos Governos sucessivos daquele Estado, que é vizinho do Rio Grande, no controle rigoroso das suas divisas e fronteiras da entrada e saída de produtos de origem animal, para não haver nenhum risco de contaminação.

Também fazemos fronteira com o Paraguai, onde às vezes pode ocorrer, e com a Bolívia. Então, é um tema que, digamos, tem tudo a ver com a região. E eu acrescentaria: na hora em que estamos negociando, o bloco Mercosul e União Europeia... Porque esse tema hoje é mais sensível e, às vezes, é aquilo que chamamos de barreiras não tarifárias, que são usadas para impedir o ingresso de produtos da região para o mercado europeu ou de outro país. Então, penso ser extremamente necessário e oportuno.

Agradeço a V. Ex<sup>a</sup>, Senador Fernando Collor, por já ter acatado e submetido à votação a sugestão do Embaixador Margariños.

Mas queria fazer uma observação: eu sou do Rio Grande do Sul, o Estado que está pagando o preço mais caro pelo absoluto desequilíbrio na questão de lácteos - espero que Alagoas seja importadora, não é? Se fosse produtora, V. Ex<sup>a</sup> faria um discurso como o meu aqui. E o Rio Grande do Sul é hoje, junto com Minas Gerais, o Estado de maior grau de relevância na produção de lácteos. A importação, que pode parecer pequena para o tamanho do Brasil, para o Rio Grande do Sul foi devastadora. Os produtores estão padecendo hoje de graves problemas em relação a uma queda violenta dos preços.

Há uma suspeita - e não posso falar isso porque tenho grande admiração pelo Uruguai - de uma eventual ou possível - estou falando suspeita - triangulação de produtos de terceiros países para que venham para o Brasil. Claro que sei que a produção uruguaia de leite é de alta qualidade, porém o desequilíbrio que provocou afeta o lado mais fraco da produção, que é o produtor. Então, houve uma interrupção das importações pelo Ministro da Agricultura, Blairo Maggi, mas imagino que isso seja temporário.

Solicitei ao Itamaraty - talvez seja uma saída para manter a boa relação no Mercosul - que o Brasil aplique aquilo que no passado recente, também em relação ao Rio Grande do Sul, aconteceu com o arroz: havia estoques reguladores que foram usados para programas das Nações Unidas de ajuda humanitária a países que passam fome. Naquela oportunidade, o arroz excedente foi usado para doações humanitárias no programa previsto pelas Nações Unidas.

Agora, indaguei ao conselheiro do Itamaraty responsável pelo programa de cooperação, pela ABC, se há possibilidade, agora, de usar o mesmo mecanismo para comprar esse leite no estoque da Conab, e esse excedente ser destinado à doação para os países que precisam. Ou então, caso contrário, para resolver o problema, ser distribuído esse leite também não só para os países que passam fome, como os da África, mas também para os programas sociais do Governo em creches, em hospitais, em penitenciárias. Essa seria uma forma de desovar ou de resolver o problema.

A crise está gravíssima, e muitos deles estão em situação absolutamente insustentável do ponto de vista do equilíbrio financeiro da produção, do custo de produção com a venda do produto.

Trago o problema, porque V. Ex<sup>a</sup> mencionou a questão do leite, e esse é um problema gravíssimo para a economia do Rio Grande do Sul, que tem o investimento de vários grupos da França, da Itália, de vários países, e cooperativas de grande atuação, centenárias até, dedicadas à produção de laticínios no meu Estado, e de altíssima qualidade. Então, faço essa observação por estar muito vinculada ao problema neste momento, Presidente Collor.

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Moderador/PTC - AL) - Muito obrigado à Sr<sup>a</sup> Senadora Ana Amélia pela observação. A senhora tem toda razão, como vinda de um grande Estado como o Rio Grande do Sul, que sempre foi um celeiro, traz essa questão dos produtos lácteos. Alguma maneira nós deveremos encontrar. O que não podemos fazer é deixar emperrada uma negociação ou um entendimento que nos abra oportunidades para resolver essa questão. Por exemplo, o programa do leite: há um programa do leite nacionalmente já difundido, e nós podemos, por intermédio do Governo Federal, incrementar esse programa do leite. Enfim, com isso resolvemos um problema que existe agora dentro do Mercosul e que é muito importante para o equilíbrio.

A questão da integração econômica traz uma obrigação a cada um dos países que estejam integrados, que é a da especialização. Um país que produza soja a um preço mais competitivo do que um outro país que esteja produzindo soja, ele, que é mais especializado, tem de ficar com a prioridade para isso.

A questão do trigo, lá no Rio Grande do Sul também, da mesma maneira, tem muito a ver com a questão da Argentina, que é a grande exportadora de trigo para nós. E disso nós temos exemplos na comunidade europeia. Houve uma luta muito grande no início entre Portugal e Espanha pela produção do azeite, pela produção de vinho, por outras produções, de oliva também, e se verificou que a Espanha estava produzindo com melhor qualidade e com mais baixo preço. Então, ali ficou

um campo enorme. Indo de Guimarães até o Porto com o ex-Presidente Mário Soares, numa visita oficial que fiz como Presidente da República, ele me mostrava um enorme descampado e dizia: "Tudo isso aqui era plantação de olivas."

**A SRª ANA AMÉLIA** (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - RS) - É, oliveiras.

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Moderador/PTC - AL) - Eram oliveiras. "E nós tivemos que colocar essas oliveiras todas abaixo e vamos fazer aqui uma outra coisa, porque nós não temos como competir dentro da comunidade com a Espanha, que fabrica um óleo de melhor qualidade a um preço menor."

Essa questão da especialização é muito difícil, é algo que merece muita conversa, mas nós temos de encontrar soluções, de alguma forma temos de encontrar alternativas. No caso também, quando o Brasil, de alguma forma, é afetado, ele busca encontrar alternativas.

Agradeço muito a V. Exª. Nessa próxima audiência pública, a participação de V. Exª, como sempre é em todas as nossas reuniões, será fundamental para, com as suas luzes, trazer alternativas ao debate.

**A SRª ANA AMÉLIA** (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - RS) - Muito obrigada, Presidente.

Eu queria apenas agregar, sobre essa questão, algo que sempre é mencionado pelas lideranças do setor da economia do meu Estado. Com a Argentina, no caso dos produtos lácteos, existe um acordo sobre cotas. As cotas não são aceitas na Organização Mundial do Comércio, porém, quando existe a disposição bilateral de um entendimento, isso é formalizado, eu diria, informalmente por acordos de país a país. Com a Argentina, existe. E, quando o problema surgiu, foi tentado também o entendimento, porém, o Uruguai não aceita estabelecimento de cotas pelas suas razões. Então, lembro que o mecanismo existe no entendimento solidário. Penso também que, para terminar, a origem do Mercosul era para quê? Juntar os produtos, juntar a produção da soja da Argentina com o Brasil para nos tornarmos juntos o maior produtor e exportador de soja do mundo, no enfrentamento com o maior comprador nosso - que é o mesmo o comprador da Argentina e do Brasil - que é a China. A China pode impor, em determinado momento, alguma regra que não seja conveniente para a Argentina e para o Brasil. Aí teríamos força para irmos juntos àquele mercado para dizer: não, nós não aceitamos. Isso é, do ponto de vista de estratégia comercial, muito diferente do que nós estamos hoje fazendo: concorrência. Então, aquilo que era para ser o selo Mercosul, juntar a produção dos quatro países com o selo Mercosul e exportar, não se faz.

O Brasil é um grande mercado. Evidentemente, é muito mais fácil vender tudo para o Brasil, que é bem pertinho, do que fazer aquele exercício de uma venda para terceiros mercados.

Também nessa origem do Mercosul, o aspecto era este: buscar fazer a complementariedade, mas hoje nós fazemos concorrência. E, em determinados momentos, acontecem esses problemas.

Era apenas para encerrar e agradecer mais uma vez a atenção de V. Exª, Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Moderador/PTC - AL) - É exatamente isso que V. Exª disse: a especialização e a complementariedade das economias.

**A SRª ANA AMÉLIA** (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - RS) - É essa a palavra.

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Moderador/PTC - AL) - Isso é fundamental. É com esse escopo que nasceu o Mercosul. Precisamos praticar mais essas duas ações para chegarmos à solução desses problemas que ainda hoje incomodam os parceiros que compõem o Mercosul.

Continuando, portanto, a audiência pública de hoje, passo a palavra ao Sr. Erick Moura de Medeiros, Diretor de Infraestrutura Aquaviária do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

Peço a V. Sª que tome assento à Mesa.

**O SR. ERICK MOURA DE MEDEIROS** - Sr. Presidente Collor, boa noite a V. Exª, que preside esta Comissão de Relações Exteriores; Srª Deputada Bruna Furlan; saúdo aqui também por participar deste Grupo Parlamentar o colega Tarciso Dal Maso, consultor; e o nosso Embaixador Carlos Margariños. Saúdo todos os membros da mesa.

É para a gente falar sobre esses gargalos e qual é a preocupação do DNIT em relação a essa contribuição para a Comissão e para o debate de hoje.

Saúdo também a Senadora Ana Amélia, do Rio Grande do Sul; o Senador Wellington Fagundes, do Estado do Mato Grosso; o Senador Pedro Chaves, do Estado do Mato Grosso do Sul; o meu amigo e Coordenador do Diretor do Movimento Pró-Logística do Mato Grosso, Edeon Vaz; ao Dr. Adalberto Tokarski, Diretor-Geral da Antaq; ao meu Coordenador-Geral da Hidrovias do Rio Paraguai, Dr. Marcos Derzi; aos membros da diplomacia que aqui estão presentes.

Eu queria, Sr. Presidente, registrar aqui a preocupação do DNIT, como a Senadora Ana Amélia falou: por que a gente tem tão pouco investimento, tão pouco resultado? É um problema de governança que o TCU identificou no relatório do ano passado, 2016, sobre as hidrovias. De fato, há uma série de problemas que o nobre colega Tarcísio relatou no início para provocação do debate.

O DNIT, realmente, está ciente. A gente sabe o que tem de fazer, mas a gente não está parado, Sr. Presidente. A gente está lutando todo dia. Na sexta-feira mesmo, o DNIT já sensibilizou o Ministério dos Transportes. O Ministro Maurício Quintella tem sido um defensor do setor aquaviário. O Senador Wellington Fagundes também é um defensor ferrenho que está lá, sempre prestigiando o setor na área do DNIT todo. A gente sabe da importância disso. E o que a gente vê é que, realmente, é um problema histórico em relação à falta de investimento nas hidrovias do Brasil.

É lógico que, no debate, hoje, a gente está em âmbito do Mercosul. Eu sei dessa importância, mas o DNIT, no aspecto da hidrovia do Paraguai, tem uma importância fundamental nesses resultados, porque ela começa lá no Estado do Mato Grosso. Então, se o senhor fizer mentalmente um exercício de separar o Brasil de Arco Norte e Cone Sul, ali a gente tem um divisor de águas literalmente para essa tomada de decisão, até para se exportar a carga toda que está reprimida ali naquela região. Mato Grosso e Mato Grosso do Sul são o coração desse movimento aqui de cargas que a gente vê.

Fala-se muito do Arco Norte. O DNIT tem feito intervenções no Rio Madeira. A dragagem do Rio Madeira está em plena execução. É um contrato de cinco anos, que se iniciou neste ano. Em relação à hidrovia do Tapajós, ela é muito importante, e nós vamos fazer intervenções já em 2018. Nós estamos fazendo intervenções no Tocantins, lá no Pedral do Lourenço, que também vai romper uma grande barreira física. O senhor vê como o Arco Norte... Estou vindo de Rondônia e indo agora ao Pará. A gente, recentemente, iniciou os trabalhos de viabilidade técnica, econômica e ambiental da hidrovia do Guamá-Capim, também no Pará. Então, ali a gente sabe que há muito potencial para desenvolver naquela região.

No Cone Sul, historicamente, o Rio Paraguai sempre esteve à disposição de todos os países que compõem o Mercosul naquela região. E, ao longo do tempo, a gente vê que o País parou de investir em hidrovias. Isso é fato. Lá há um potencial gigantesco. O Dr. Ratton aqui apresentou trechos do que ele já identificou. E a gente vê a potencialidade que aquela região pode proporcionar para o País e para os membros do Mercosul por onde a hidrovia do Paraguai está passando.

Nós vemos, Sr. Presidente, que essa luta ali é um gargalo - a gente está falando aqui exatamente dos gargalos - e que falta investimento no setor. Na sexta-feira, como eu estava falando para o senhor, nós estávamos lutando para tentar reverter um desbloqueio orçamentário. A gente vê que o próprio País não tem essa cultura. Estou falando como brasileiro, de coração. Acho que a gente precisa reverter isso. Eu tenho lá 19 pessoas trabalhando comigo. Então, é mais um gargalo que o TCU identificou na sua auditoria. Trabalhar com 19 pessoas no Brasil todo para um setor tão pujante de investimentos que nós precisamos fazer de infraestrutura é uma grande dificuldade. São 19 pessoas, menos componentes do que há em uma Comissão como esta aqui.

Nós fizemos algumas ações. O Senador... Desculpe. Em relação ainda a essa parte de pessoal, a gente vê que o Ministério fez um movimento, a gente tem feito movimento para concurso público, mas o senhor sabe que há a restrição fiscal do País e nós temos de obedecer.

O Ministério dos Transportes, o DNIT em si, não está parado. A gente sente essa necessidade de que as coisas realmente tenham ação, como a Senadora Ana Amélia falou, e o senhor e os membros da Mesa podem ter certeza de que o DNIT estará lá. Eu, com meu corpo técnico, enquanto eu estiver presente lá, vamos lutar até o final para tentar reverter isso.

Nós estamos com esse compromisso. É constante a preocupação. A gente já tem, é fato - o meu coordenador que está lá ponta, Marcos Derzi, sabe -, um desses pontos críticos. Nós o identificamos e já estamos querendo fazer intervenção, que é no Passo do Jacaré, que está com a licitação praticamente pronta, e, na sexta-feira, veio esse corte. Então, o senhor vê que não se prioriza o setor. A gente tem de respeitar as prioridades do Governo, mas estou falando mais como um agente de Estado.

Eu falo assim para o senhor, porque eu fui da Marinha por 19 anos. Sou servidor da CGU - faz dez anos que passei no concurso da CGU - e hoje estou cedido para o DNIT. Eu tenho uma paixão por já ter navegado por ali, por ser da área, por ter a responsabilidade de governança - que nós precisamos ter -, e lá não falta empenho dos servidores, da diretoria; o que falta é empenho orçamentário para a gente poder concretizar essas ações.

O Senador Wellington Fagundes mesmo, na minha sabatina, na Comissão de Infraestrutura, quando fui indicado, registrou lá e sabe o quanto sou batalhador para que a gente consiga isso. E, quando ele foi Relator, no ano passado, nós tentamos colocar um dispositivo que impedisse o bloqueio orçamentário durante o ano na LDO. Infelizmente, isso não passou. No setor aquaviário, na rubrica aquaviária, se se começa uma intervenção aquaviária e para uma obra, o desgaste é total, porque a água leva todo aquele investimento que foi feito; a água passa, ela não volta, então, não temos como...

Lógico, vemos uma obra rodoviária parada também dá certa preocupação, mas o aquaviário, o senhor vê que se fala em R\$10 milhões de investimento anual para serviço de dragagem no Rio Paraguai. Isso corresponde a 5km ou 6km de uma rodovia. Vê-se que, internamente, é um valor muito baixo para o que podemos fazer. Então, às vezes, de repente, se for priorizar um corte e tudo, que reverta um pouquinho do aquaviário.

Nós tentamos um dispositivo - o Senador Wellington estava na relatoria - em que íamos tentar que 15% do orçamento ficasse com o aquaviário para termos a garantia disto, de os investimentos acontecerem. Conforme não fossem acontecendo, repassaríamos para outros modais. O senhor vê que estamos tentando fazer alguma coisa, lógico, mas temos de realizar.

Essa licitação do Passo do Jacaré, para fazermos a dragagem, já está iminente, já estamos tentando reverter. Fica aqui também a solicitação humilde para que os membros do Congresso nos ajudem para que esses tipos de ações não cheguem a acontecer e bloqueiem todo esse movimento que estamos fazendo.

Em termos de governança, eu queria fazer aqui um registro. Identificamos, no setor aquaviário, nas obras de infraestrutura aquaviária, os serviços básicos que nós temos, são em torno de cinco, só que eu tenho uma série de intervenções que estão dando fora da linha tempo. Então, eu falei: não, vamos criar um modelo de governança nas contratações aquaviárias para que o serviço de dragagem, de sinalização, de batimetria, de monitoramento ambiental andem juntos durante cinco anos. Por que eu falo isso para o senhor? Não adianta nada dragar e, depois que vai sinalizar, a draga já passou, o rio já se movimentou. Então, a gente perde a oportunidade de ter uma coisa confiável.

Para eu fazer esse tipo de movimento, o que eu quero gerar é ter credibilidade. Há falta de credibilidade para o setor produtivo gerar produção, isso é um fato. Então, nós estamos criando um modelo de acreditação. Já conversamos com a universidade, usei um termo parecido com o da área da saúde, porque a gente quer mostrar que aquela hidrovia, que determinada hidrovia é viável. A do Paraguai é a primeira que a gente quer fazer, não só colocar o estudo, mas ficar o ano todo dizendo: "Precisamos fazer isso, vamos fazer isso. Estamos fazendo aquilo, o que precisa ser feito?" Então, nós queremos fazer uma acreditação nas hidrovias. E o primeiro projeto que nós queremos fazer é justamente na hidrovia do Paraguai.

Para prestigiar aqui a Comissão, eu faço este registro para o senhor. Nós temos os estudos de viabilidade que apresentamos em várias cidades. Na semana passada, nós apresentamos na Comissão de Viação e Transporte da Câmara dos Deputados. E ficou muito bom, porque a gente consegue falar diretamente com os Estados. Sendo a última apresentação, temos uma série de coleta de informação dos outros Estados e, quando chega a Brasília, chega como se fosse entregar na casa do povo ou aqui na Casa dos Senadores, para dizer: "A gente tem essa possibilidade, a gente quer a ajuda de S. Ex<sup>as</sup> para concretizar isso". Então, foi muito bom, na semana passada. O Prof. Ratton, eu queria fazer o registro de que ele fez uma excelente apresentação lá, a repercussão foi muito boa, saiu em mídia. Então, a gente está mudando.

Com relação a esse gargalo, a gente sabe que há um mantra de coisas para cumprir, superar essas questões, e o DNIT está tentando fazer isso o máximo possível.

Sr. Presidente, essa apresentação hoje vem colocar as possibilidades que temos no futuro para que o Mercosul tenha todas as oportunidades, todas as vantagens que queremos com aqueles dados... O senhor vê que o próprio governo da Argentina já está superando questões de protocolo. Eu e a Embaixadora Eugênia estávamos tratando alguns assuntos. Dos 14 que estavam lá hoje, já sabemos que 10 foram tratados. O senhor vê que as coisas estão andando.

Eu queria registrar, por último, o meu comprometimento e o de toda minha equipe técnica, que está à disposição desta Comissão, do Governo brasileiro, do governo da Argentina e dos demais membros do Mercosul, para qualquer tipo de intervenção, para que nós possamos ser parceiros nessa luta que temos pela frente.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Moderador/PTC - AL) - Estamos todos nós muito felizes com a sua intervenção e comprometimento seu e da sua equipe, do Ministério dos Transportes, que é comandado hoje pelo Deputado Maurício Quintella, um conterrâneo de Alagoas que vem demonstrando uma enorme capacidade de saber exercitar o comando de um Ministério tão complexo e que tem essa visão da importância da Hidrovia Paraguai-Paraná. Isso é fundamental para a consolidação do Mercosul, é um eixo central para a consolidação do Mercosul. Então, não é somente um desejo, um objeto de meta que nós aqui na Comissão tenhamos um Grupo Parlamentar Brasil-Argentina, mas é uma questão de Estado. E, como questão de Estado, V. S<sup>as</sup> estão trabalhando no Ministério dos Transportes, e eu me congratulo particularmente com V. S<sup>a</sup>, que coordena todos esses trabalhos. O seu compromisso com esse programa, para nós, é um motivo extremamente alvissareiro para que nós acreditemos que finalmente haverá descontingenciamento de recursos.

Enfim, tem de haver, de alguma forma, pressão legítima a ser exercida por nós aqui - pelo Senado, no Parlamento, na Câmara, pela Comissão de Infraestrutura, pela Comissão de Relações Exteriores - junto a setores do Governo Federal para que eles saibam que devem ser estabelecidas prioridades em termos de aplicações de recursos na logística do comércio brasileiro, máxime na questão do nosso Mercosul.

Muito obrigado a V. S<sup>a</sup>.

Convido o nosso próximo palestrante para fazer parte da Mesa, o Dr. Adalberto Tokarski, Diretor-Geral da Antaq. Por favor.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Moderador/PR - MT) - Sr. Presidente, pela ordem.

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Moderador/PTC - AL) - Pela ordem S. Ex<sup>a</sup> o Senador Wellington Fagundes.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Moderador/PR - MT. Pela ordem.) - Como irão falar agora, na sequência, o Dr. Adalberto Tokarski e o Dr. Edeon Vaz, que é também do Mato Grosso e representa o Movimento Pró-Logística do nosso Estado, eu gostaria de fazer algumas considerações, Sr. Presidente.

Primeiro, quero cumprimentá-lo por estar sempre aqui ativo nesta Comissão, com toda a experiência de um Presidente da República que conhece muito bem toda essa situação da necessidade de fortalecimento do Mercosul.

Quero cumprimentar a Deputada Bruna Furlan; o Tarciso; o nosso Embaixador, que esteve no Mato Grosso com todo o entusiasmo, defendendo. Isso para nós realmente é uma nova expectativa, principalmente para o nosso Estado, que tem sido cada vez mais um Estado que tem cumprido esse papel de aumentar a produção, tem uma produtividade muito grande, haja vista que este ano foram 32,22 milhões de toneladas.

Eu acabo de vir do Rio de Janeiro, onde estava como Relator da Comissão Especial do Congresso Nacional para regulamentar a questão da Lei Kandir. Isso é fundamental para os Estados do Brasil que estão cumprindo esse papel de ajudar a nossa balança comercial a ser positiva, Sr. Presidente. Discutir a regulamentação da Lei Kandir é fundamental também. Claro, se exportamos matérias-primas e semielaborados, nós precisamos viabilizar exatamente as vias de infraestrutura, a logística para permitir que o nosso custo realmente seja competitivo. Por isso, eu quero inclusive já antecipar duas perguntas que preparei, Sr. Presidente, que acho que têm muito a ver com a fala de cada um aqui.

No nosso Estado, o Mato Grosso, além da questão ambiental, toda ela, a complexidade pela questão do Pantanal, a gente sempre defendeu que, com a tecnologia disponível existente no mundo hoje, não são mais os rios que têm de se adaptar às embarcações; é perfeitamente possível à tecnologia fazer com que essas embarcações se adaptem a cada situação de cada rio e a cada necessidade da navegação.

Mas, além da questão da infraestrutura, nós precisamos discutir a viabilização, como disse aqui a Senadora, de toda a integração, e também o volume de carga possível para viabilizar a Hidrovia Paraguai-Paraná. E, aí, a discussão também é a questão do frete de retorno.

Por isso, eu gostaria do comentário dos palestrantes que falarão agora e, principalmente, do nosso companheiro Edeon, que conhece muito isso e tem trabalhado muito isso.

Lá no Mato Grosso, nós, no Ministério dos Transportes, já estamos viabilizando a rodovia BR-174, de Cáceres até Porto Morrinhos. O Porto Morrinhos é o local de melhor capacidade ou possibilidade, realmente, de ter um porto para utilizar essa hidrovia no Estado do Mato Grosso. Ou seja, o primeiro porto, como foi colocado aqui na palestra, não é na cidade de Cáceres. Aliás, na cidade de Cáceres há um porto, mas muito antigo, e, dada essa questão do assoreamento, então, a maior viabilidade é exatamente lá em Santo Antônio das Lendas, o local que também chamamos de Porto Morrinhos.

Então, a BR-174, depois de muitos anos que nós vimos lutando, inclusive em parceria com o Deputado Ezequiel, que é da região, Deputado Federal, conseguimos alocar um recurso, e o DNIT está, agora, fazendo a estrada, implantando essa estrada. São quase 100km, quase 90km, e as obras estão andando.

Com isso, então, passa a haver mais possibilidade de fazer com que essa carga do Mato Grosso, parte dela, possa ir de caminhão até o Porto de Morrinhos.

Mas outro aspecto importante, Sr. Presidente, é a questão das EPEs de Cáceres. Nós entendemos que as EPEs são uma forma de viabilizar também, exatamente... Tendo as EPEs implantadas, nós poderemos ter, com isso, a importação de produtos para serem industrializados e, depois, também serem exportados.

Então, eu gostaria que fosse feito algum comentário, até porque essas EPEs também são uma luta de mais de 20 anos, e nós acreditamos que seria também uma possibilidade, para que nós pudéssemos viabilizar essa hidrovia.



E aqui eu preparei duas perguntas. A primeira: sabe-se que transportar a produção de grãos pelas hidrovias custa apenas 20% do que é transportar pelas rodovias, além do que a Senadora Ana Amélia já colocou, o volume de acidentes que acontecem no Brasil, dado esse nosso transporte ser calcado basicamente através do transporte rodoviário.

No Mato Grosso, o trecho de Cuiabá a Rondonópolis é o trecho que tem mais acidentes frontais do Brasil, por causa do volume de carretas. Quando um carro pequeno tenta ultrapassar, a possibilidade de um acidente é muito grande.

Então, além de ter um custo mais barato, o desenvolvimento sustentável implica não apenas o crescimento econômico, mas também a proteção do meio ambiente e a melhoria das condições de vida dos cidadãos em geral.

Como a hidrovias - aí a pergunta - alterará a disponibilidade de emprego e renda para as populações locais?

Claro, aí entra a questão ambiental, e, às vezes, as pessoas veem passar o desenvolvimento e não podem usufruir daquilo.

Como as comunidades ribeirinhas e indígenas serão afetadas por essa rodovia?

Com a instalação da hidrovias, o que é necessário fazer para conservar a biodiversidade daquela bacia hidrográfica?

Quais são os principais impactos ambientais e socioeconômicos decorrentes das instalações dos portos e da estação de transbordo, na bacia dos Rios Paraguai e Paraná?

Isso aqui, na verdade, é também para que nós possamos chamar a atenção de todos, os quais, depois, ainda poderão responder.

Eu quero saudar o Senador Pedro Chaves, também aqui presente, companheiro do Bloco Moderador, que é do Mato Grosso do Sul e que tem uma atuação extremamente fundamental, não só na viabilização, mas também por ser um homem da educação.

A universidade em que ele é um dos dirigentes e de que foi fundador... Inclusive, fui aluno do segundo grau lá em Campo Grande, contribuindo para o desenvolvimento...

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Moderador/PR - MT) - É. Contribuindo para o desenvolvimento da nossa Mace, que hoje é uma das grandes universidades lá do Mato Grosso do Sul.

Então, eu o saúdo aqui também porque o Mato Grosso do Sul tem toda essa integração com o Mato Grosso. Aliás, nós não dividimos, nós somamos. Hoje, no Mato Grosso... Depois da criação do Mato Grosso do Sul, o desenvolvimento foi muito forte tanto do Mato Grosso do Sul como do nosso Mato Grosso. Então, há hora em que, às vezes, dividir é a forma de somar. Este é o grande exemplo: o Mato Grosso do Sul e o Mato Grosso.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Moderador/PTC - AL) - Muito obrigado a V. Ex<sup>a</sup>, Senador Wellington Fagundes.

Passo agora a palavra ao Sr. Adalberto Tokarski, Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

**O SR. ADALBERTO TOKARSKI** - Exmo Sr. Senador Fernando Collor, a quem parabeno por esta iniciativa, até porque é uma iniciativa que vem num momento superinteressante, o qual vou pautar daqui a pouquinho. Cumprimento também a Deputada Bruna Furlan e cumprimento o Embaixador da República Argentina, Carlos Alfredo.

A oportunidade ímpar é porque exatamente eu conheci o embaixador lá no Mato Grosso, falando sobre a hidrovias do Paraguai; em seguida, eu o encontrei, em São Paulo, tratando sobre a hidrovias do Paraguai; e a terceira vez que o encontro é, aqui nesta Casa, tratando sobre a hidrovias do Paraguai. Então, é muito oportuno porque, Senador, nós temos um embaixador que vibra para viabilizar a utilização maior ainda da hidrovias.

Eu cumprimento a Embaixadora Eugenia Barthelmess e gostaria de dizer o seguinte: há dez anos, conheci, Senador Wellington, a Embaixadora Barthelmess indo exatamente para a Argentina para negociar alguns pontos do acordo. E, há dez anos em que a conheço, ela já tratava dessa área. Quando tenho alguma dúvida, recorro a ela, que conhece muito sobre a área.

Eu cumprimento também o Senador Pedro Chaves. Estava aqui o Senador Wellington, o Pedro Chaves e, no meio, um representante do Mato Grosso, o Edeon, que é do Movimento Pró-Logística.

Cumprimento também a Senadora Ana Amélia. Senadora, sou lá do sul também, sou paranaense. Eu vim para o centro do Brasil e, em Mato Grosso, descobri realmente a importância da navegação para este Brasil. Por isso mesmo, estou hoje na Antaq.

Especificamente eu quero tratar e aqui apresentar um estudo da prática regulatória, vantagens competitivas e oferta e demanda de carga entre os países signatários do acordo da hidrovía Paraguai-Paraná. É um nome grande, mas veja só o que aconteceu. Há 20 anos, embaixador, havia 400 embarcações registradas no Brasil, na hidrovía, uns 10 estaleiros e algumas centenas de emprego. O que acontece passados esses 20 anos? A gente foi vendo o seguinte: hoje há 40 registrados na Antaq.

Não temos... Temos um estaleirinho pequeno lá. Temos duas empresas - uma filial de uma argentina. Isso aí fez com que a Antaq fosse refletir e falar: "Escuta, por que, sob certos aspectos, Senador Pedro Chaves, o Brasil quase que abandonou a hidrovía?" Porque, lá no passado... Cuiabá nasceu com a hidrovía. Então, lá no passado, nós tínhamos de utilizar muito a navegação.

E aí, de repente... A gente que trata desse tema já o conhece direito. Só que o seguinte: nós precisávamos colocar no papel. Aí nós fizemos um convênio com a Universidade Federal do Paraná para fazer o estudo, para entender o que aconteceu e colocar no papel o que o Governo brasileiro precisa fazer para nós termos uma participação maior nessa hidrovía. Daí que veio esse estudo.

Alguns aspectos do estudo o professor já colocou aqui na primeira palestra. Aqui eu estou só colocando como é a estrutura, onde está a Antaq nesse contexto.

Eu vou passar isso aqui de falar da Antaq; mas vou direto a esta prática regulatória, vamos dizer, o que nós precisamos, como Antaq, fazer?

Primeiro, precisa haver uma política, que o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil deverá fazer. E aí esse estudo vem com um instrumento para isso. Só isso? Não! A gente queria contribuir também nesse estudo, porque a gente fala de um estudo de demanda... E foi feito pela Universidade Federal - o Prof. Ratton já mostrou uma série de números.

A hidrovía Paraguai-Paraná é importante via de integração do Mercosul; só que ela pode ser muito mais importante. Hoje, para nós do Brasil, ela é pouco importante. Desculpem-me falar assim. Sabem por quê? Um pouquinho na frente, Embaixador, a gente vai ver que nós transportamos alguns milhões de toneladas de produtos, mas só de minério de ferro praticamente. Cadê a soja? Cadê o milho? Cadê os outros produtos?

Então, é nesse aspecto que a gente começa olhando para o estudo.

A navegação na hidrovía é regida por um acordo de transporte fluvial. Vejam só: o acordo, Senador Wellington - o senhor que defende tanto -, é o seguinte: só para dragagem, precisa-se de 10 milhões; mas é preciso apoiar com a infraestrutura. O senhor está trabalhando com o DNIT, que já está avançando na 174. Acontece o seguinte: tem 25 anos o acordo. E, aí, cinco países da América do Sul não conseguem se entender definitivamente.

Então, nós temos que pegar o exemplo da Europa, onde há mais de uma dezena de países, e lá - eu fui lá, tive a felicidade de conhecer - uma embarcação sai da Holanda, vai para Bélgica, ou vai para Alemanha, com bandeiras distintas, e há a livre navegação lá.

Aqui, a hidrovía, como se diz, não é bem uma hidrovía; é um rio bem navegável. Para ser hidrovía, tem que se navegar com segurança, 24 horas por dia, o ano inteiro. É quase uma hidrovía. O que acontece? Nós não temos uma livre navegação. E como vamos ter uma livre navegação? Se houver um acordo. O Brasil, nesse aspecto, fez o dever de casa: de 14 regulamentos, ele internalizou, já há algum tempo, 13, só ficou 1 para ser debatido, finalizando. Então, eu acho que nós temos bastante para avançar nessa importante hidrovía com mais 3 mil quilômetros nesses rios.

Aqui, dá para enxergar um pouquinho a interlocução que pode haver. Essa saída é lá para o sul.

Falamos muito de ter essa via, mas, na verdade, é o seguinte. O Estado de Mato Grosso - e eu sou meio paranaense, meio mato-grossense já - é tão grande que não basta haver a saída pelo Tapajós, a saída pelo Madeira, a saída pelo Araguaia-Tocantins, a saída pelo Rio Tietê. Do outro lado, há muita terra, há muita produção que pode sair pelo Paraguai. Então, o que nós vamos ter na hora em que funcionar para nós a hidrovía e retomar a saída de grãos e outros produtos? Nós vamos ter uma concorrência. Se sair pelo Tietê, é um custo; se sair pelo Paraguai, se for menor, vai concorrer; e vamos baixar o custo disso aí.

Olhem só do que eu estava falando. Motivação do estudo: contradições da participação brasileira na hidrovía. Exatamente é essa a motivação.

Nós temos um crescimento significativo do volume de cargas de origem brasileira. Só que, Embaixador, 95% são de minério de ferro. Já se atingiu um volume de 7 milhões de toneladas. É a Antaq que faz essa estatística, é uma estatística oficial. Só que, se fossem metade grão e metade minério de ferro, já iria gerar mais emprego, porque sair por ali provoca que a produção aumente.

Outro aspecto: no mesmo período, houve uma diminuição de embarcações. Olhem ali. Por que diminuiu? Esse estudo vai falar.

Agora, vejamos alguns aspectos. Eu lembro que, naquele tempo, era a Embaixadora Eugenia e víamos o seguinte. Falávamos: "É embarcação do Paraguai. Não vamos criar caso, nós queremos é que saia a produção." E fomos tocando, não importando se a embarcação é argentina ou paraguaia e tal. Só que se chegou a um ponto que é o fundo do poço. Nós precisamos rever e buscar equilíbrio. Não necessariamente tem que ser embarcação brasileira, mas precisamos ter também embarcação brasileira, precisamos ter empresa brasileira. Pouco tempo atrás, havia um sindicato que lá reclamava: "Sumiram os nossos empregos." Então, precisamos resgatar isso.

Aqui é outro exemplo.

E aqui é aquela estruturação que o Prof. Ratton colocou sobre mercado, infraestrutura... Eu vou dar uma passada em cada um desses, porque ele já falou.

Isso aqui é sobre os rios, com as profundidades.

Mesma coisa sobre as embarcações.

Se olharmos um pouquinho agora aqui, vemos o seguinte. O que a universidade fez para nós? Queríamos ter um olhar maior da hidrovia. O DNIT contratou de forma coerente - está aqui o Diretor do DNIT, o nosso amigo cujo nome fugiu agora... Erick - e certa não só essa hidrovia, mas todas as hidrovias brasileiras o DNIT contratou.

Só que o DNIT fez o quê? Uma análise do trecho brasileiro. Não, nós fomos a mais. Pegamos a universidade federal e falamos: olha, busque as informações de todos os países. Para quê? Para entender aquilo.

E aí é o seguinte: jogou no mapa, tem isso aí mais detalhado da parte hidroviária da América do Sul e principalmente dessa parte de baixo. Aqui, a hidroviária com a rodoviária e a ferroviária. A gente não sabia disso, dessa interlocução. Só que esse mapa está de uma forma genérica. Nós temos esse dado bem detalhado. Então é o seguinte: embaixador, nós não nos conhecemos direito, ou melhor, não está no papel o que é a nossa integração. Esse estudo traz isso aí. Jogando tudo, olha só, sei que uma ferrovia sai aqui, que entra na Argentina ali e assim por diante. Essa ferramenta é uma ferramenta que a Antaq, vamos dizer assim, "contratou", fez um convênio com a universidade - porque passou os recursos para ela - que fez detalhadamente.

O professor Ratton já falou, já fez algumas comparações também do rodoviário, do hidroviário, do que é vantajoso num e noutro. Já fez essas comparações de *market share*. No Brasil, o percentual de participação na hidrovia é de 5%. Aí você fala: ah, é até um percentual bom, né? Só que é de minério de ferro. O Paraguai tem 15%. O Paraguai vai muito bem obrigado, avançando, produzindo mais e usando a hidrovia. Tem lá estaleiros, tem um número bom de terminais também. O Uruguai...A Argentina está aqui do nosso lado. O Uruguai é bem no final, utiliza, nessa parte, 0,1%, no *market share*. A Argentina tem 77%. Fui lá conhecer. Tive a felicidade. Fui a Rosário e a alguns outros lugares. Eles estão avançando muito bem. Que ótimo! Eles estão estruturados para receber e para mandar produtos para o Brasil.

Presidente, não chega um contêiner pela hidrovia do Paraguai, no Brasil. Tem uma linha que sai da Argentina, que sai do Uruguai, vai para a Argentina e vem para o Paraguai, mas ainda não vem para o Brasil. Um veículo que nós importamos, argentino, sai lá de Buenos Aires, vem para São Paulo, e depois sobe para o Mato Grosso. Ele poderia subir pela hidrovia.

Então, é o seguinte, nós precisamos avançar. Tem mais alguns outros aspectos que estão nesse estudo aí: os principais produtos movimentados da hidrovia como um todo. Mostra lá a participação argentina.

Nós queremos que a Argentina cresça, porque com o volume todo mundo ganha. Mas nós precisamos crescer.

Embaixador Eugênio, lembro-me do seguinte: fomos há uns seis anos, eu era superintendente na Antaq ainda. Fizemos o Plano Nacional de Integração Hidroviária e mostramos, há seis anos, que podemos descer com 40 milhões de toneladas mais 10 anos para a frente. Fomos lá para provocar um pouquinho mais. Por quê? Porque esse acordo ficou dois anos e meio parado, parado, ninguém falando com ninguém, ou melhor, tentava marcar e não conseguia.

Aí, nessas idas e vindas, acho que a Antaq tem um papel fundamental, porque nós provocamos o seguinte, Senador Pedro Chaves, eu fiz uma pergunta num encontro que tinha 300 pessoas, eu falei assim: "Alguém aqui responde pela hidrovia?" No passado, há uns quatro, cinco anos atrás, existia uma secretaria executiva do acordo, e acabou deixada de lado. O que que aconteceu? Hoje nós temos o secretário executivo, que é um representante da Argentina, e há um acordo de fazer o rodízio. Então, assim: nós precisamos estruturar esse acordo, concluir o acordo, estruturar essa secretaria executiva, para quê? Para a gente ter interlocutores para falar no nome da hidrovia, no aspecto geral.

Mais algumas projeções e produtos até o horizonte de 2030: foi feita, nesse estudo, uma série de produtos. Nós temos, por exemplo, no Mato Grosso do Sul, muito álcool para descer - está ali, do lado da hidrovia. Então, Senador Pedro Chaves,

nós, inclusive, já conversamos várias vezes sobre a hidrovia do Paraguai. Algo que se pergunta é o seguinte: "Escuta, por que que o Mato Grosso do Sul não utiliza mais a hidrovia? Ali já dá para navegar com um calado melhor" - e assim por diante. Eu acho que é o seguinte: Presidente Collor, precisa uma atuação meio estruturante de Governo Federal com o governo do Mato Grosso, com o governo do Mato Grosso do Sul - conjunto. Para quê? Para incentivar instalações de terminais. E no Mato Grosso, estou falando, está indo; agora, parece que já tem um rumo. Acredito que, no máximo em um ano, a gente comece a ter, a funcionar um terminal no Mato Grosso.

E aí precisamos, Pedro Chaves - "Senador" Pedro Chaves; o Senador é amigo nosso, saiu muito assim. Exmo Sr. Senador, realmente precisamos do envolvimento da classe produtora e do governo do Estado. Nós vamos fazer um *workshop* - porque esse estudo está sendo concluído; mais 20 dias e está concluído pela Universidade Federal do Paraná - em Cuiabá, um *workshop* em Campo Grande e um *workshop* em cada país signatário. Por quê? O que que nós queremos? Inclusive, a universidade ficou de levantar, é o seguinte: que produtos - e o professor estava citando: qual o produto, que dá para entrar, que eles produzem lá? Porque é o seguinte, eles só recebem o minério de ferro: ah, beneficia o Brasil, lá vai um pouco para eles, o resto para exportação.

A hidrovia, e agora respondendo, Senador Wellington Fagundes, falou: "Escuta, a hidrovia gera renda?" Olha só, é ao longo de dois rios no mundo que o poder *per capita* é maior. Por quê? Na navegação o transporte é barato, então aí você vai ter uma comercialização maior, e aí vai renda, produção, emprego, e assim por diante. Então, a hidrovia é um fator de desenvolvimento. Só que nós ficamos... Eu acho que é o seguinte: talvez nesse estudo se indiquem os parâmetros para o Governo Federal, Senador Wellington Fagundes, dar uma diretriz, uma política do que nós precisamos fazer de dever de casa, para avançar.

No eixo regulatório foram analisados, o que o Professor falou, programas de financiamento, exigências para cada instalação de estaleiro, regras de segurança de tráfego. Os resultados preliminares, o resultado líquido das empresas de navegação, uma comparação aí também.

E mais duas lâminas só. Olha só, um resumo, o seguinte.

O estudo busca realizar as seguintes análises: avaliar a participação brasileira e dos outros países signatários no transporte realizado na hidrovia Paraguai-Paraná; fazer um levantamento de custos inerentes ao transporte por país e por modal e o levantamento da infraestrutura de transporte disponível na região; a análise das diferentes práticas regulatórias desempenhadas por cada país signatário.

Vai ter que chegar, Presidente Collor, num ponto em que essa prática regulatória tenha um nível para todo mundo seguir. Para quê? Para, no futuro, ter a livre navegação, nivelado tudo, e assim por diante.

Para finalizar, a partir dos resultados, buscamos: compreender o que aconteceu com a participação brasileira na hidrovia; o que devemos fazer para termos uma participação mais condizente com o potencial apresentado; quais as oportunidades; quais cargas poderão ser incluídas na hidrovia e cenários logísticos.

É aquilo de que eu falei: nós precisamos colocar outra carga, e, aí, respondendo, Senador Wellington, a segunda pergunta: na hora em que você tem carga para descer e subir, o custo fica pela metade, ou quase a metade.

Então, o que acontece? Nós precisamos que produtos subam do Uruguai, da Argentina, do próprio Paraguai para o Brasil, e vice-versa. Hoje, só sai. Enquanto houver um sentido só, o custo vai ser maior. Em outras palavras, como é, Dr. Edeon? Sobe batendo lata. Um custo alto, vazio.

Delinear diretrizes para políticas públicas, visando a diminuir as assimetrias entre os países e os gargalos burocráticos que impedem a maior participação brasileira na hidrovia. E, finalmente, tornar a hidrovia um vetor de desenvolvimento regional, porque hoje, para nós, ela é muito pouco.

Eu acho o seguinte: precisamos ser mais arrojados. Essa audiência pública vem num momento superinteressante, por quê? Foi retomado o diálogo, agora, há um ano, há um ano e pouco, houve várias reuniões, temos um Embaixador extremamente envolvido e o DNIT tem recurso destacado fazendo dragagem e derrocamento.

Então, no caso do Mato Grosso se faz um esforço enorme. O Senador Wellington Fagundes lá, para viabilizar a 174 chegar no ponto onde... Porque, se você subir mais, é mais sinuoso; num ponto onde ele falou, que é Morrinhos, a navegação é mais fluente, você chega com um comboio maior.

Então, eu acho o seguinte: nós estamos num bom momento para isso aí.

Era isso que eu tinha que apresentar, porque esse estudo da Antaq vem para fazer compreender e fomentar essa utilização da hidrovia, Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Moderador/PTC - AL) - Parabéns. Muito obrigado, Dr. Adalberto Tokarski, Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários, a Antaq.

E convido, logo em seguida, para fazer parte aqui da Mesa e oferecer a sua visão sobre o tema da presente audiência pública, o Sr. Edeon Vaz Ferreira, Presidente da Câmara Temática de Infraestrutura e Logística do Agronegócio.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Moderador/PR - MT) - Sr. Presidente, pela ordem, eu gostaria de fazer,...

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Moderador/PTC - AL) - Pela ordem, S. Ex<sup>a</sup> o Senador Wellington Fagundes.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Moderador/PR - MT. Pela ordem. Sem revisão do orador.) - ... antes que o Edeon chegue, uma consideração.

Nós tivemos uma audiência lá, em Porto Alegre, agora, há poucos dias, para discutir a questão da Lei Kandir; e hoje também no Rio de Janeiro.

Uma observação que eu gostaria de fazer e que me chamou bastante atenção e talvez a Comissão pudesse discutir isso em outro momento, Senadora Ana Amélia, foi a reclamação que eu ouvi lá no Rio Grande do Sul, principalmente sobre a questão da faixa de fronteira. Lá se colocou que o Rio Grande do Sul, na faixa de fronteira, não experimentou o desenvolvimento exatamente por causa da nossa legislação.

Pode falar, Senadora.

**A SR<sup>a</sup> ANA AMÉLIA** (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - RS) - São ...

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Moderador/PR - MT) - São 150 quilômetros.

**A SR<sup>a</sup> ANA AMÉLIA** (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - RS) - ... 150 quilômetros. E nesses 150 quilômetros você não pode fazer nada, a rigor, nada ....

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Moderador/PTC - AL) - É faixa, faixa.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Moderador/PR - MT) - Há todo um impeditivo.

**A SR<sup>a</sup> ANA AMÉLIA** (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - RS) - ... na faixa de fronteira.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Moderador/PR - MT) - E isso eu acredito que também seja um impeditivo até para a nossa maior inter-relação com o Mercosul. Então, o mundo mudou, tudo mudou. E a gente precisaria se debruçar sobre isso, porque há faixa de fronteira tanto lá no Sul como no nosso Estado, pois temos 720 quilômetros de divisa seca com a Bolívia.

Então, só se fala nas coisas ruins. Eu acredito que numa região abandonada permite-se muito mais a degradação ambiental e também a questão do narcotráfico, que também é uma preocupação muito grande. Mas não temos a guarda necessária nem as condições necessárias. Às vezes certo desenvolvimento poderia resolver isso. Não sei se o Edeon também pode falar isso, mas eu penso que essa questão daria uma boa discussão no futuro, aqui na Comissão.

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Moderador/PTC - AL) - Muito obrigado a V. Ex<sup>a</sup>, Senador Wellington Fagundes.

Agora, com a palavra o Dr. Edeon Vaz Ferreira, Presidente da Câmara Temática de Infraestrutura e Logística do Agronegócio.

**O SR. EDEON VAZ FERREIRA** - Boa noite, Presidente! Boa noite, Senador Wellington, Embaixador, Senadora Ana Amélia, companheiros Erick Moura, do DNIT, Adalberto Tokarski, da Antaq, Prof. Ratton.

Esta reunião é de extrema importância para o agronegócio brasileiro. Nós temos aí uma grande oportunidade, que é a hidrovia do Paraguai, que esteve paralisada desde 2005, Presidente, quando o Brasil exportava, o Mato Grosso exportava soja para uma indústria de esmagamento em Porto Soares, na Bolívia, chamado Gravetal. Nós chegamos a exportar 400 mil toneladas de soja pela hidrovia do Paraguai. Infelizmente, essa fábrica foi vendida para aquela empresa petrolífera lá da Venezuela, e o Governo fechou a fábrica. Com isso, os custos que nós tínhamos para transportar de Cáceres a Rosário não fechavam a conta. Ou seja, o frete era muito alto. Até porque era sentido único, saíria de Cáceres e iria para Rosário ou Santa Fé ou Nueva Palmira. O grande problema aí é que o trecho de Cáceres até o Barranco Vermelho, o que dá em torno de 70 quilômetros, tem certa tortuosidade; e essa tortuosidade faz com que você tenha problemas nos comboios. Os comboios devem ser muito pequenos, senão você não consegue navegar nesse trecho.

Já se falou muito sobre isso e "n" ONGs bateram nisso porque filmaram, na época. Para se fazerem as curvas, batiam com os comboios nos barrancos e isso provocava obviamente um dano ambiental que serviu para que todos... Na época, o próprio Ministério Público paralisou a hidrovia. A hidrovia ficou paralisada. Existiam dois processos, um ambiental e

um indígena. Depois se verificou que o dano não era real porque era uma metodologia que se usava na época. Hoje se usa navegação azimutal, hoje existem outras técnicas que não precisam disso.

Mas a grande alternativa que nós temos na hidrovia do Paraguai está na construção das estações de transbordo de carga, na margem esquerda do Rio Paraguai, a partir do Barranco Vermelho, o chamado Barranco Vermelho. Barranco Vermelho, que, no passado, foi charqueada, que teve... Mato Grosso tem toda uma história junto com a hidrovia do Paraguai. Mato Grosso foi fornecedor de caldo de carne para a Segunda Guerra Mundial. Então, se exportava do Mato Grosso, através das charqueadas e das fábricas de caldo de carne, para alimentar os soldados, na Segunda Guerra.

Bom, então existe uma história muito forte do Mato Grosso do Sul com a hidrovia do Paraguai. O tempo passou, hoje nós temos técnicas diferentes. Essas estações de transbordo de carga que vão ser construídas na margem esquerda do Rio Paraguai, cuja rodovia de acesso o Senador Wellington trabalhou muito para conseguir, com essa implantação da BR-070 até Santo Antônio das Lendas; BR-174, porque é da 070 até Santo Antônio das Lendas. São em torno de 85km.

Então, isso vai possibilitar a implantação dessas novas estações de transbordo de carga, estações modernas, com zero impacto ambiental, que vão permitir não só o carregamento de grãos em um trecho onde o rio já não é tão tortuoso, e que vai poder, a gente pode observar lá... Ali está, lá em cima, Cáceres. Aí, vem o Rio Cuiabá, naquele preto e branco, isso. Descendo ali, a gente vê Corumbá.

Então, aquele Tramo Norte é o tramo que tem 1,80m até 3m, conforme o trabalho... Por sinal, elogiável o trabalho da Universidade Federal do Paraná, a parte de engenharia ficou realmente muito boa. Lógico que têm, na parte de logística, algumas discussões para a gente fazer, mas isso é natural e a gente vai procurar contribuir nisso.

O transporte aquaviário é o marco divisor em logística. Como foi dito aqui, esse percentual às vezes varia de 26 até 42% do transporte rodoviário, mas ele sem dúvida é o mais econômico e ecológico meio de transporte que existe. Se você coloca um comboio com 20 mil toneladas, um comboio de 20 mil toneladas são mais ou menos quinhentos caminhões. Você está trocando dois motores, que é do empurrador, por quinhentos motores, que são dos caminhões. Então, não existe nada mais econômico e ecológico do que o transporte hidroviário e nós temos que incentivar.

E esse é o grande diferencial que nós temos, por exemplo, em relação aos Estados Unidos.

Nos Estados Unidos, do meio oeste americano, para levar um produto aos portos de Seattle ou levar um produto ao Golfo do México e dali para Xangai, ele gasta US\$51; nós gastamos US\$102. Quer dizer, o produtor brasileiro sai perdendo de cara. O nosso concorrente tem 50% a menos de custo operacional, e isso em um produto como a soja. Agora, você imagina o produto, a soja, US\$400 no porto; nós gastamos US\$102. E o milho, que custa US\$220 no porto, e nós gastamos US\$102. Então, acaba sendo inviável o Brasil exportar milho, a não ser que haja um problema.

Então, nós temos que trabalhar a logística para, enfim, tirarmos essa pecha de que os Estados Unidos têm que ir mal, a Argentina tem que ir mal para que o produtor brasileiro vá bem. E nós só vamos conseguir fazer isso quando conseguirmos ter as nossas hidrovias em pleno funcionamento. Todas: hidrovia do Paraguai-Paraná, do Rio das Mortes, do Araguaia-Tocantis, do Teles Pires, Arinos, Juruena-Tapajós, do Madeira, do Aripuanã, do Guaporé. Nós temos que aproveitar os nossos rios para que possamos fazer isso crescer.

Presidente, era isso que eu queria colocar. Muito obrigado pela oportunidade.

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Moderador/PTC - AL) - Muito obrigado ao Dr. Edeon Vaz Ferreira, Presidente da Câmara Temática de Infraestrutura e Logística do Agronegócio, pela sua explanação, sempre de muita utilidade para o debate da noite de hoje e para aqueles que seguirão esta nossa reunião.

Convido agora o Sr. Jônatas Trindade, Diretor de Licenciamento Ambiental, Substituto, do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama).

**O SR. JÔNATAS SOUZA DA TRINDADE** - Primeiramente, eu gostaria de agradecer o convite do Senado Federal. Acho que é uma oportunidade de o Ibama se apresentar. Acho que é a primeira vez, pelo menos é a minha primeira participação em uma audiência como esta, para tratar de um licenciamento de uma hidrovia. Normalmente nós somos convidados para discutir a questão das rodovias. É um privilégio e um prazer estar aqui para falar um pouquinho do licenciamento ambiental federal. Então, em nome do Ibama, eu gostaria de agradecer o convite ao Presidente, Senador Fernando Collor, e aos demais presentes nesta audiência pública.

O Ibama tem atuado na questão do licenciamento de algumas hidrovias. A do Paraguai é uma hidrovia que tem um licenciamento antigo, não é um licenciamento novo. É um licenciamento que tem uma regularidade de monitoramento. Então, já temos bastante informação desse licenciamento, em especial do Tramo Norte, que é o trecho licenciado no Ibama atualmente

Aproveitando a oportunidade, o Tarciso colocou algumas vocações que considero importante serem discutidas nesta audiência pública, para que a gente possa realmente avançar do ponto de vista de conteúdo.

Eu vou tentar seguir pouco a minha apresentação, porque acho que é muito mais proveitoso eu falar algumas coisas que foram colocadas como provocação.

Como sumário, eu coloquei a minha apresentação para fazer uma contextualização rápida sobre a hidrovia. A questão da Resolução Conama 454/ 2012. A gente se pega na questão dos aspectos legais que temos de avaliar do ponto de vista de licenciamento. Eu poderia citar outras normas, mas peguei essa específica porque tem uma questão de fundo que se pode discutir em relação ao trecho que tem interferência com os países do Mercosul. A questão do licenciamento ambiental como uma forma geral, em especial do Tramo Norte. E a questão do EVTEA, que foi colocada aqui também na apresentação. É um instrumento prévio ao licenciamento ambiental, mas que pode trazer elementos, subsídios ao licenciamento ambiental. É um tipo de estudo que eu entendo ser muito pertinente se trazer elementos e realmente se aprofundar na questão do licenciamento ambiental, porque você adianta conteúdo no licenciamento.

Em relação ao Tramo Norte, como foi muito bem colocado, é de Cáceres, Mato Grosso, a Corumbá, Mato Grosso do Sul. São aproximadamente 680 Km. E Tramo Sul, de Corumbá à Foz do Rio Apa.

Eu tenho essa figura só para exemplificar. Ela, inclusive, foi retirada da página do DNIT. Mostra Cáceres acima, lá em cima, em Mato Grosso. Embaixo, Corumbá. Temos Ladário e aí segue a hidrovia em trecho brasileiro, porque a fronteira entre Brasil e Bolívia, nesse trecho, é um trecho de fronteira seca. Então, a hidrovia está localizada no Brasil.

Em relação ao licenciamento, como ela pega dois Estados, pela legislação vigente, é de competência realmente do Ibama o licenciamento da hidrovia em si. E a questão dos terminais depende muito da questão locacional da atividade ou do empreendimento.

Se ela se localizar só no âmbito estadual, no âmbito só de um Estado, ou se se localizar do lado brasileiro, o licenciamento é estadual, conforme a Lei Complementar 140.

Então, do ponto de vista de competência, a gente licencia a hidrovia. E havia uma questão jurídica em que se discutia a necessidade de licenciamento ambiental federal de todos os terminais, de todas as atividades que ocorrem no Rio Paraguai. Há uma decisão relativamente recente que desconstruiu esse entendimento.

E aí, pegando a hidrovia do ponto de vista da integralidade, nós temos a interface também do Rio Paraguai, de Corumbá a Assunção; do Paraguai, de Paraná de Assunção a Santa Fé e do Paraná e Prata de Santa Fé à foz, em Nueva Palmeira, que tem esses tamanhos, esses quatro trechos, os dois citados no eslaide anterior.

Então, pegando a hidrovia como um todo, você verifica que a parte que comporta o Brasil, especificamente só o trecho brasileiro, que não tem interferência em outro País, é o trecho realmente de Mato Grosso até Mato Grosso do Sul. E quando ele avança na parte Sul de Mato Grosso do Sul, ele já começa a ter interferência com o Paraguai.

E aí eu acho que vale a pena trazer como pano de fundo essa questão da discussão de como que se daria o licenciamento desse trecho, considerando a interface com um país fronteiriço, que é o Paraguai, e com a Argentina e o Uruguai. Então, é necessária uma discussão. Eu acho que é importante o movimento do Ministério das Relações Exteriores nessa discussão, porque há a questão dos acordos e há a necessidade dos diversos licenciamentos. Normalmente o que tem acontecido é um licenciamento à parte brasileira, e os licenciamentos à parte em cada país membro. É preciso avaliar se essa é a melhor alternativa ou se faz um único licenciamento. Pode ser conduzido pelo Brasil ou conduzido pelo país de maior interesse. E respeitadas as questões legais de cada país. Então, deve-se construir, trabalhar em um acordo em que se estabeleçam os procedimentos, as regras claras, para que o licenciamento se dê da melhor forma possível.

A questão da necessidade de uma discussão ampla, como numa oportunidade dessa de uma audiência pública, na discussão do licenciamento como um todo nos diversos Estados em que se passa essa hidrovia, porque quanto mais se discute, mais clara fica a importância do modal hidroviário, do ponto de vista de impacto ambiental. Eu entendo que o impacto de uma forma geral, considerados os diversos aspectos, é menor do que o rodoviário, por exemplo, principalmente considerando que o rodoviário tem um impacto, no Pantanal, que pode ser muito mais significativo do que uma hidrovia.

A questão colocada como pano de fundo na discussão em relação ao licenciamento do Ibama. Nós temos enfrentado dificuldades de pessoal, falta de pessoal para tocar os diversos licenciamentos que temos. Muitos servidores se aposentaram, outros, por conta da pressão e do volume de trabalho, pedem para sair da área de licenciamento, procuram outras áreas com pressão menor, porque realmente o volume de trabalho é enorme. Nós temos uma carteira que demanda um acompanhamento sistemático, o licenciamento não se encerra com a emissão da licença. Há um acompanhamento sistemático desse licenciamento, com a gestão ambiental daquele empreendimento.

Então, a nossa carteira de licenciamento sempre amplia, nunca diminui. É um estoque realmente de licenciamento.

Há necessidade de capacitação também. A gente precisa, carece de uma capacitação maior em relação ao licenciamento de hidrovias. Devemos ter esse entendimento, uma lógica mais clara do que é o conteúdo do licenciamento em relação ao licenciamento de uma hidrovia, porque, do meu ponto de vista, tem alguns aspectos que são mais relevantes, que, se você tiver um conhecimento mais aprimorado, você pode direcionar esse licenciamento para que seja de uma forma mais correta, mais adequada ao que se pretende trabalhar.

Em relação a outros gargalos. Há necessidade de um maior investimento do ponto de vista não só do licenciamento como também no desenvolvimento de estudos apropriados em relação ao seu conteúdo, a abrangência desse estudo, considerando os diversos aspectos que a gente tem. Então, quanto a esses aspectos, a gente precisa ver a questão da parte social, possíveis interferências em terras indígenas, territórios quilombolas, questão dos ribeirinhos, que é bastante sensível na região. Devemos ter alguns cuidados especiais.

Mas entendo que do ponto de vista ambiental, esse é um entendimento muito técnico meu, pessoal, que a hidrovia realmente é uma tipologia que tem muito a agregar pelos diversos aspectos positivos; principalmente positivos. Entendo que do ponto de vista positivo, a hidrovia é um modal que realmente agrega quanto aos ganhos ambientais, considerando que os impactos das atividades são muito menores em relação a outras tipologias.

A questão da faixa de fronteira foi colocada também aqui. A necessidade da manifestação do órgão competente para autorizar essas atividades foi uma dificuldade colocada. Então, tem que ser trabalhada e avaliada pelo órgão competente a questão dessa autorização das atividades que ocorrem no âmbito de uma hidrovia.

Algo foi colocado também em relação ao desenvolvimento social da população pederneira. Ela tem uma vinculação muito grande com o rio, em especial por conta dos momentos dos pulsos de inundação. A gente deve ter alguns cuidados, como foram colocados aqui, por exemplo em relação a essa questão do transporte por conta dos desbarrancamentos e das situações que são geradas.

Então, a gente deve ter um cuidado especial na questão desse transporte, para que não ocorram os desbarrancamentos dos talwegues dos rios, porque tem a questão de supressão de vegetação, que vem associada às diversas atividades, e a questão mesmo do transporte, que, num passado recente, gerava esses problemas que foram relatados também aqui e que vinham sendo acompanhados pelo Ministério Público e pela sociedade civil organizada.

Em relação à Resolução Conama que eu citei, a 454, ela estabelece diretrizes gerais e os procedimentos referenciais em água sob jurisdição nacional. Então, tem que se avaliar o quanto essa legislação pode ser estendida a outros países, com certeza respeitando a legislação dos países fronteiriços, mas pensando nessa construção coletiva de um entendimento técnico apropriado e que traga um ganho ambiental e uma resposta satisfatória para que, do ponto de vista técnico, a gente possa avançar no licenciamento ambiental.

Como eu coloquei no início, o licenciamento da hidrovia não é novo. A licença de operação da hidrovia é de 98. Nós estamos na sétima renovação. Mas a gente carece avançar, do ponto de vista de conteúdo, e o Ibama tem trabalhado junto com o empreendedor, com vistas ao desenvolvimento de um projeto de monitoramento que gere resultados que possam garantir esse resultado e uma maior perenidade na questão da dragagem no Rio Paraguai, no Tramo Norte.

Esse programa é denominado PMAR. Esse PMAR pode realmente agregar. Se você tiver um monitoramento contínuo, ele pode agregar na facilidade, fazendo com que o empreendedor consiga dar continuidade a essa dragagem nos momentos que necessitar, tornando a hidrovia, do ponto de vista ambiental e social, navegável, sem maiores problemas.

Acho que é um licenciamento do qual o empreendedor tem apresentado os relatórios e, em discussões técnicas com o Ibama, ele está vendo que essa perenidade ou essa continuidade do monitoramento não só nos momentos de dragagem, mas de forma contínua, dá uma maior garantia para que ele possa fazer essa dragagem sem ter uma aprovação prévia do Ibama.

A cada dragagem, ele precisa de uma aprovação prévia. Se ele tivesse monitoramento regular, que a gente está construindo com o empreendedor e que precisa agora ser discutida em oficinas técnicas, a gente consegue dar uma maior perenidade nessa questão do monitoramento.

Então, a importância desse PMAR é que é um projeto que o empreendedor está entendendo agora que pode dar essas características de perenidade e continuidade na questão da dragagem.

O que mais?

Do ponto de vista de licença, nós temos a licença de instalação também em relação ao Passo do Jacaré.

Essa licença ainda não foi efetivada pelo DNIT. A licença ainda continua válida, ela carece de renovação, mas continua válida, e o DNIT não conseguiu avançar na questão da implementação dessa dragagem e da junção dessas licenças.



O DNIT fez uma solicitação para englobar esse trecho como um todo, para ter uma licença única, porque hoje ele tem uma licença de operação para um empreendimento, que é o Tramo Norte da parte de cima, e quer incorporar essa questão do Passo do Jacaré para que possa fazer um licenciamento único, para ter um licenciamento único, que para a gente é melhor também. Mas ele não conseguiu avançar, acredito que porque foram expostos alguns motivos: a questão orçamentária, a questão ainda de discussão de alguns pontos específicos para poder realmente concretizar essa dragagem no trecho do Passo do Jacaré.

Basicamente eram essas as colocações que eu queria ponderar. Do ponto de vista de licenciamento, fizeram uma provocação em relação aos impactos. Quanto aos impactos, a partir do monitoramento sistemático, a gente consegue acompanhar e mitigar esses impactos; não são impactos relevantes, pelo menos essa é a minha avaliação, e com a proposta de implementação desse programa de monitoramento ambiental regular, ele gera essas informações que podem ser trabalhadas e de forma apropriada serem mitigados os impactos negativos a esse empreendimento.

Então eram essas as colocações que eu gostaria de fazer.

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Moderador/PTC - AL) - Muito obrigado ao Doutor Jônatas Trindade, Diretor de Licenciamento do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis, o IBAMA, pela sua exposição.

Eu gostaria de passar também, a todos aqueles que nos assistem neste momento e sobretudo aos palestrantes, algumas considerações que nos chegaram aqui por parte dos internautas, que sempre abrilhantam as nossas audiências públicas, ora com perguntas, ora com considerações.

Do engenheiro civil Luiz Carlos Noleto, de Tocantins:

*"Esse modal de transporte ainda está engatinhando no Brasil. Se os rios navegáveis fossem devidamente explorados, isso diminuiria a dependência das rodovias, a perda de carga ou extravios, e o preço do transporte também refletiria no preço dos produtos, fazendo-os mais competitivos".*

De Manoel Costa, de Minas Gerais. Não deu para entender exatamente o que ele quis dizer aqui, mas enfim ele escreve: "Ver possibilidade ou forma de fechamento das margens". Não sei se isso faz sentido para alguns dos senhores, enfim.

De Arthur Alvim Cury, de São Paulo:

*"Vejo como uma boa e interessante alternativa às rodovias, onde sua manutenção e vida útil são bem menores, as hidrovias, porque exigem pouco investimento e têm grande retorno. Basta o poder público estimular. O rodoviarismo deve ser combatido. O nosso vizinho Paraguai o usa bastante".*

De Nilo Abreu de Menezes, do Rio Grande do Sul. Diz: "Acho importante que se discutam meios alternativos visando a desafogar o transporte brasileiro baseado num sistema rodoviário que é limitado e não está em condições ideais".

De César Mariano da Silveira, do Rio de Janeiro: "A regularização e a transformação dos Rios Paraguai e Paraná em hidrovias é muito útil e necessário, pois ajudaria as rodovias e aumentaria a velocidade de escoamento de transporte de produtos e o impedimento seria muito menor".

De Henrique Delano Méscua, de Minas Gerais. "O sistema rodoviário só funciona por causa do ganho com os pedágios. Mercadorias isentas pela Lei Kandir pagam pedágio. Uma carreta de seis eixos, para percorrer 500 quilômetros em São Paulo, paga mais de pedágio que de roubo".

Isso procede, Senador?

Procede.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Moderador/PR - MT) - Realmente, o valor é muito alto - o valor que se paga de pedágio.

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Moderador/PTC - AL) - É muito alto?

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Moderador/PR - MT) - Naquelas feitas ainda lá atrás, o valor do pedágio é muito alto.

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Moderador/PTC - AL) - É muito alto.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Moderador/PR - MT) - Mas tem a ver também, claro, com as distâncias, não é?

Em Mato Grosso, por exemplo, a concessão... Nós temos um Estado muito grande, com uma população pequena. Então, para fazer o transporte de carga, o trecho da estrada é muito grande também. Mas nós temos a ferrovia em Rondonópolis. Mesmo assim, também, a ferrovia não baixou o preço, porque também não há competitividade, não há concorrência.

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Moderador/PTC - AL) - Concorrência.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Moderador/PR - MT) - Então, há vários aspectos a serem analisados, também porque os investimentos são muito grandes.

Inclusive, agora nós estamos já com decreto também das concessões rodoviárias, e é um assunto que se vai discutir bastante.

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Moderador/PTC - AL) - Muito bem. Muito obrigado a S. Ex<sup>a</sup> o Senador Wellington Fagundes.

De Eduardo Clemente, do Mato Grosso: "O desenvolvimento do oeste do Mato Grosso depende em parte dessa hidrovia. Há que se ter atenção, porém, às peculiaridades ambientais. Um exemplo é a manutenção da Estação Ecológica de Taianã. Naquela área, os meandros do Rio Paraguai são de curta largura".

É isso mesmo?

De Naione Polie, também do Mato Grosso: "O impacto ambiental é imenso".

Ele se refere à hidrovia. "Há outras alternativas cuja relação entre custo e benefício se sustente melhor".

Aliás, eu não sei se ele se refere aqui...

Nadine - acho que é uma senhora, uma moça - fala: "O impacto ambiental é imenso".

Não sei se ela aqui está se referindo ao impacto das rodovias ou da hidrovia.

Da hidrovia, não é?

Diz que é um impacto ambiental imenso e que há outras alternativas cuja relação entre custo e benefício se sustentaria melhor.

De qualquer maneira, mais uma vez, muito obrigado a todos os nossos internautas pela participação.

Gostaria de agradecer, mais uma vez, a presença de todos aqueles que aqui compareceram.

Agradeço a de S. Ex<sup>a</sup> o Embaixador da Argentina no Brasil, Dom Carlos Magariños; ao Conselheiro da Embaixada da República da Argentina, Sr. Eduardo Luis Fuhr; ao Primeiro-Secretário da Embaixada da República da Argentina, Sr. Rodrigo Conde Garrido; ao Secretário da Embaixada da República da Argentina, Sr. Conrado Assenza; ao Secretário da Embaixada da República da Argentina, Sr. Julian Vazeilles; ao Segundo-Secretário da Embaixada da República do Paraguai, Sr. Fernando Lopez; ao Coordenador-Geral de Administração Hidroviária do DNIT, Sr. Marcos Henrique Dedzi Wasilewski; ao Coordenador Jurídico em Relações Institucionais da Universidade Federal do Paraná, Dr. Ruy Alberto Zibetti; à Embaixadora Gisela Padovan, Coordenadora da Assessoria de Assuntos Federativos e Parlamentares do Ministério das Relações Exteriores; à Embaixadora Eugênia Barthelmess, Diretora do Departamento da América do Sul Meridional.

Lembrando que já ficou acertado, como vimos na segunda parte desta nossa reunião, que a nossa próxima audiência pública do Grupo Parlamentar Brasil - Argentina teria como tema a questão fitossanitária, conforme consta da Providência nº 1, aprovada na nossa Primeira Reunião do Grupo Parlamentar Brasil - Argentina. Esse seria o tema. Mas foi escolhido, para iniciarmos as audiências públicas sobre os gargalos que ocorrem no Mercosul, o tema de hoje que é a hidrovia Paraguai/Paraná.

Então, dentro dos próximos sessenta dias, obedecendo o intervalo do recesso parlamentar, nós estaremos tratando das barreiras, de quais são as barreiras que existem no campo da regulamentação e no campo sanitário e fitossanitário e que estejam, de alguma forma, atravancando o avanço desses acordos bilaterais.

O Dr. Tarciso Dal Maso Jardim, que, além de Consultor Legislativo do Senado Federal, é o Secretário Executivo do Grupo Parlamentar Brasil - Argentina, eleito que foi na nossa primeira reunião, estará encarregado de promover todos os entendimentos para que esta audiência pública alcance o mesmo êxito dessa primeira, organizado que foi também pelo Dr. Tarciso.

Muito obrigado, portanto, Dr. Tarciso, pela colaboração inestimável que vem dando aos nossos trabalhos.

Antes de encerrar os nossos trabalhos, eu proponho a dispensa da leitura e a aprovação da Ata da presente reunião e das reuniões anteriores do Grupo Parlamentar Brasil - Argentina.

As Sr<sup>as</sup> e os Srs. Senadores que aprovam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovadas.

Convoco S. Ex<sup>as</sup>, as Sr<sup>as</sup> Senadoras e os Srs. Senadores, membros da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, para a nossa próxima reunião deliberativa agendada para o dia 26 de outubro de 2017, às 9 horas, neste plenário.

Agradeço, mais uma vez, a participação de todas as Sr<sup>as</sup> e Srs. Senadores, dos nossos internautas e das autoridades aqui presentes, muito especialmente dos nossos convidados Professor Doutor Eduardo Ratton, o Dr. Sr. Erick Moura de Medeiros, o Dr. Adalberto Tokarski, o Dr. Edeon Vaz Ferreira e o Dr. Jonatas Trindade e o Dr. Tarciso Dal Maso Jardim, pela participação efetiva que tiveram no debate transcorrido na noite de hoje.

Agradecendo mais uma vez, portanto, a todos que nos assistiram pela Rádio e TV Senado, declaro encerrada a presente reunião.

Boa noite!

*(Iniciada às 18 horas e 06 minutos, a reunião é encerrada às 20 horas e 47 minutos.)*