



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

REUNIÃO

02/10/2019 - 53ª - Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional

O SR. PRESIDENTE (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Invocando a proteção de Deus, declaro aberta a 53ª Reunião, Extraordinária, da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional da 1ª Sessão Legislativa da 56ª Legislatura do Senado, dia 2 de outubro de 2019, às 10 horas.

Expediente.

Comunico que o Comandante da Marinha do Brasil, Almirante de Esquadra Ilques Barbosa Júnior, convida as Sras. Senadoras e os Srs. Senadores para a Cerimônia de Integração do Submarino Humaitá, a ser realizada no dia 11 de outubro, às 14 horas, no estaleiro de construção do Complexo Naval de Itaguaí, Rio de Janeiro. Aqueles que quiserem participar podem confirmar a presença pelo telefone 61 3429-1028 ou pelo *e-mail* gcm.rsvp@marinha.mil.br.

Audiência pública.

Pauta.

A presente audiência pública tem o objetivo de debater sobre os objetivos comuns que o Brasil, Argentina, Paraguai e Chile têm a respeito da Rota Bioceânica, bem como os desafios que ainda persistem para a conclusão das obras, em atendimento ao Requerimento nº 56, de 2019-CRE, de nossa autoria.

Participam como palestrantes e debatedores: Sr. Fernando Schmidt, Embaixador do Chile no Brasil; Sr. João Carlos Parkinson de Castro, Coordenador do Corredor Rodoviário Brasil; Sr. Marcello da Costa Vieira, Diretor do Departamento de Gestão e Projetos Especiais da Secretaria Nacional de Transportes Terrestres; Sr. Rafael Benini, Diretor de Planejamento da Empresa de Planejamento e Logística S.A (EPL); Sr. Onassis Simões da Luz, Superintendente Adjunto da Receita Federal do Brasil na 1ª Região Fiscal; e o Sr. Luiz Guilherme Rodrigues de Mello, Diretor de Planejamento e Pesquisa do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (Dnit). Gostaria de cumprimentá-los e convidá-los para fazer parte desta Mesa, agradecendo antecipadamente a presença de cada um e dando, em nome também dos Senadores, as nossas boas-vindas. (*Pausa.*)

Registro os convidados que não puderam comparecer e justificaram a ausência: Embaixadora Gloria Amarilla, Coordenadora do Corredor Rodoviário do Paraguai, e o Sr. Fernando Alvarez de Celis, Coordenador do Corredor Rodoviário da Argentina.

Esta audiência pública é realizada em caráter interativo, com transmissão pelos canais de comunicação do Senado Federal. A população pode participar enviando observações e perguntas aos palestrantes por meio da internet, no Portal e-Cidadania, no endereço www12.senado.leg.br/e-cidadania. A participação dos internautas é de extrema valia para os nossos trabalhos.

Sobre a fala dos palestrantes, esclareço que concederemos a palavra por 15 minutos a cada um, com possibilidade de prorrogação para conclusão de suas exposições. Em seguida, abriremos a fase de interpelações pelos Srs. Senadores e Sras. Senadoras inscritos.

Para dar início à audiência pública, concedo a palavra ao Sr. Fernando Schmidt, Embaixador do Chile no Brasil.

O SR. FERNANDO SCHMIDT (Para exposição de convidado. *Tradução simultânea.*) - Muito obrigado, Sr. Presidente. Gostaria de iniciar a minha fala cumprimentando o Sr. Presidente e todos os membros da Mesa e também a todos os presentes aqui nesta Comissão.

Começaria fazendo uma intervenção relacionada com o espírito político que está por trás do corredor bioceânico, que une Brasil com Paraguai, Argentina e Chile.

Desculpem-me.

Gostaria de lembrar, para começar, essa decisão política que está nesse espírito integrador. Eu não vou ler o que ficou acertado entre os Presidentes Bolsonaro e Piñera em março desse ano e que é muito expressivo sobre a vontade dos países para fazerem essa integração.

É importante que neste contexto do corredor bioceânico são vários os países e os interesses envolvidos. Por exemplo, a mineração, na parte nordeste da Argentina, está desempenhando um papel muito importante. No caso da Argentina são 32 projetos de mineração que estão concentrados principalmente na fronteira com o Chile e que a Bolívia, que é muito forte em lítio, cobre e ouro. Precisam todos esses projetos de uma saída para o Pacífico, com destino final ao Atlântico.

No caso do Paraguai, é importante o depósito cuprífero Taca Taca, que é um dos mais expressivos no nordeste da Argentina, quase no Paraguai. Esse país já utiliza expressivamente os portos do norte do Chile para atividades fundamentalmente de comércio exterior.

A rota que está sendo asfaltada do Alto Chaco vai facilitar, vai aproximar os mercados chilenos além do outro lado do Pacífico para os produtos do Paraguai.

No caso do Brasil, é óbvio que os portos chilenos vão ficar mais próximos que os portos tradicionais. Vão constituir alternativas importantes para a produção de Estados como Mato Grosso do Sul.

Temos uma ideia aí de como essa rede chilena de caminhos que já estão asfaltados e que unem o nordeste da Argentina e, a partir daí, para o Paraguai e para o Brasil, já constitui uma rede de infraestrutura rodoviária e ferroviária muito importante.

Tudo isso está baseado em declarações presidenciais de 2015 a 2017, mas o que está acontecendo nesses dias é mais importante que as declarações, que a retórica, porque já se começou a asfaltar.

Depois de finalizada a minha intervenção, veremos o trecho de um vídeo que já roda nas redes sociais, onde o Presidente do Paraguai já está inaugurando o primeiro trecho da rota asfaltada que atravessa o Alto Chaco.

Durante os últimos anos e principalmente nos últimos meses, o grupo de trabalho técnico, que foi constituído como parte dessa declaração presidencial começou a trabalhar com muita força, com muito entusiasmo. As últimas reuniões foram em Assunção, em abril deste ano, e em Campo Grande, em agosto deste ano.

Constituíram-se cinco mesas de trabalho que estão avançando com uma rapidez muito grande. No que se refere ao Chile, é a Mesa nº 3: simplificação de procedimentos fronteiriços. Nada tiramos daí, se temos uma infraestrutura completamente asfaltada, mas a carga ou o passageiro está sendo atrapalhado por problemas alfandegários, por problemas do tipo policial ou por qualquer tipo de problema.

Como estamos considerando um plano-piloto no Passo Jama, que une a província de Jujuy, na Argentina, com o Chile, temos três etapas e vamos completar, finalizar essas três etapas nos próximos 18 meses.

Essas etapas seriam: levantamento da informação - esse é o primeiro ponto; como podemos levantar a informação, um diagnóstico que seja realista, para identificar as medidas para facilitar o tráfego de cargas.

Um elemento fundamental é unificar a documentação aduaneira. Toda essa documentação não pode ser repetida, se queremos realmente ter um Corredor Bioceânico atuante e um Corredor Bioceânico vivo.

Finalmente, a implementação de medidas será a última etapa.

Quanto à possível aplicação a outros passos fronteiriços, queremos reduzir expressivamente os tempos de espera. O tempo de espera é burocratizado. Então, a gente não ganha nada com isso, mesmo tendo um espaço totalmente asfaltado.

Os portos oferecem oportunidades importantes. São vários os portos.

Aqui são os portos mais importantes: Antofagasta, com 40 mil metros de porto, seis navios simultâneos, capacitados para receber... Há Mejillones também, que é muito importante, próximo a Antofagasta, e o porto de Iquique, com dois navios por dia.

A próxima reunião do grupo de trabalho vai ser no Chile, provavelmente no mês de abril de 2020. Avalia-se que um encontro empresarial é uma dimensão superimportante para integrar, em outro contexto, países que estão participando do corredor, para gerar encadeamento produtivo e também, naturalmente, investimentos recíprocos.

Então, todo mundo, naturalmente os membros desta Mesa, Sr. Senador, sejam bem-vindos ao Chile. E muito obrigado pela atenção.

Na continuação, eu gostaria de passar um vídeo, de um minuto de duração, que eu acho que é importante, onde participa o Presidente do Paraguai.

Esse é o primeiro trecho, que já foi inaugurado - essa é a Rota Bioceânica, num dia histórico.

Hoje, 27 de setembro de 2019, estamos em Carmelo Peralta, passando pelo primeiro trecho, o trecho 20, da Rota Bioceânica, como estamos observando nas imagens.

(Procede-se à exibição de vídeo.)

O SR. FERNANDO SCHMIDT - Bom, aqui já começa novamente.

O SR. PRESIDENTE (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Agradecemos ao Embaixador Fernando Schmidt, Embaixador do Chile no Brasil.

Gostaria de registrar e agradecer a presença dos assíduos Senadores Esperidião Amin e Antonio Anastasia, que sempre engrandecem com suas presenças as reuniões da Comissão de Relações Exteriores.

Alguém quer fazer alguma pergunta para o Embaixador do Chile?

Eu tenho uma pergunta: assim como Joinville com Blumenau têm uma rixazinha; Cuiabá com Campo Grande também têm; São Paulo com Rio de Janeiro, qual é o porto que mais se encaixa na questão dessa rota, Iquique ou Antofagasta? Faço essa pergunta porque, quando fiz a apresentação da rota no meu Estado e não mencionei o Porto de Iquique, o pessoal de Iquique que estava lá veio em cima de mim, ali eu percebi que havia algum problema.

Então, eu gostaria que V. Exa. tecesse alguns comentários a respeito dessa...

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Ciúme de honra é coisa muito séria. *(Risos.)*

O SR. PRESIDENTE (Nelsinho Trad. PSD - MS) - É verdade.

O SR. FERNANDO SCHMIDT *(Tradução simultânea.)* - Senador, é um assunto muito emocional e político ao mesmo tempo. Emocional porque o antigo Prefeito de Iquique e hoje Senador por Iquique, Jorge Soria, fez da bandeira da integração regional e agora especificamente deste projeto a sua bandeira política. Ele foi eleito parcialmente por causa desse envolvimento pessoal, o envolvimento do seu filho Mauricio, que é o prefeito de Iquique, de todos os colaboradores.

Para eles, em qualquer fórum não mencionar Iquique - você pode imaginar - é uma provocação - é uma provocação.

Essa é a resposta, não existe... É claro que Antofagasta também tem suas próprias aspirações, mas não tem essa liderança tão expressiva como Iquique tem em relação ao projeto.

O SR. PRESIDENTE (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Esperidião Amin, nosso querido Senador de Santa Catarina.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC. Para interpelar convidado.) - Estimulado por V. Exa. eu vou antecipar, até porque nós vamos ter provavelmente esta audiência com dificuldades caso se concretize o início da nossa sessão.

Eu vou iniciar e trazer aqui um depoimento muito singelo sobre a minha profunda simpatia e a minha disposição de engajar-me nesse planejamento. Já que temos aqui o pessoal da EPL, da Secretaria do Ministério da Infraestrutura, o Coordenador do Corredor Rodoviário Brasil, e muita coisa será dita do ponto de vista técnico, eu quero trazer uma pincelada de história.

Eu sou um devoto do Caminho do Peabiru, que tem também várias entradas, seja pelo lado do Pacífico, seja pelo lado do Atlântico. O que eu mais conheço é que pontos de partida eram desde Cananéia, São Paulo, até Garuva, Santa Catarina. Esse caminho serviu, inclusive, à refundação de Buenos Aires e, mais do que isso, permitiu a ligação pré-colombiana do Pacífico com o Atlântico, conforme vários livros de história registram, desde Rocha Pita, *História da América Portuguesa*, até coisas mais recentes relacionadas à saga de Aleixo Garcia, que é o fundador ou tido como um dos fundadores de Nossa Senhora de Assunção, ou seja, de Assunção, capital do Paraguai, e que saiu, na sua expedição, da ilha de Santa Catarina.

O SR. ANTONIO ANASTASIA (Bloco Parlamentar PSDB/PSL/PSDB - MG. *Fora do microfone.*) - Que à época era a capital do Vice-Reinado do Plata.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Que era a capital do Vice-Reinado do Plata.

E há uma referência, nesse Caminho do Peabiru, à ocorrência de cerca de 300 topônimos, no Chile, de palavras Guarani, mostrando a intimidade.

Então, eu queria acrescentar, especialmente ao Sr. João Carlos, que nós temos que, enquanto tocamos os vários corredores, porque não existe um corredor só - o senhor imagine se eu me esquecer de Campo Grande aqui... Não é um corredor, são vários corredores, não é? Eu diria que são várias sinapses que vão se enquadrar, algumas com demandas econômicas mais imediatas, outras posteriores, mas nós estamos religando essas sinapses, porque infelizmente, entre o período pré-colombiano, pós-colombiano e hoje, houve o hiato da nossa lógica de defesa, que era não permitir a integração, ou seja, não facilitar a comunicação. A geopolítica foi esta: evita, até pela bitola, que o trem dele chegue aqui. Essa que é a verdade. Não era para facilitar. Agora nós estamos pensando em facilitar, então estamos encontrando obstáculos naturais e obstáculos legais e de infraestrutura premeditados, feitos para isso, para não facilitar.

Portanto, eu queria trazer aqui essa colocação. Vou aguardar também, dentro do possível, essas exposições técnicas dentro dessa ótica. Há lugar para Iquique, há lugar para Antofagasta. O importante é que comecemos a fortalecer as nossas intimidades.

Parodiando Jânio Quadros: intimidades geram filhos e aborrecimentos, mas também geram composições familiares, bons negócios, maus negócios, crises e crescimento, que é o que acho que nós vamos conquistar com o amadurecimento dessa ideia.

O SR. PRESIDENTE (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Agradecemos ao Senador Esperidião Amin.

Senador Antonio Anastasia.

O SR. ANTONIO ANASTASIA (Bloco Parlamentar PSDB/PSL/PSDB - MG. Para interpelar convidado.) - Muito obrigado, eminente Presidente.

Caro amigo Embaixador Fernando Schmidt, Senador Amin, senhores convidados, Presidente Senador Nelsinho Trad, eu fico muito feliz com esta audiência tendo em vista que exerci, até o final do ano passado, a presidência do Grupo Parlamentar de Amizade entre o Brasil e o Chile e uma das grandes bandeiras desse grupo parlamentar é exatamente o endosso e o apoio a esse corredor de integração, que é fundamental para o Brasil e, igualmente, para o Chile, para o Paraguai e para a Argentina, ou seja, para os países do cone sul da América do Sul.

O Senador Esperidião Amin, como sempre, foi muito feliz lembrando que essa integração já remonta, inclusive, a época anterior à nossa colonização, demonstrando que aqueles povos pré-colombianos, com a sua sabedoria, seu engenho e sua criatividade, conseguiram fazer essas ligações sem nenhum dos recursos tecnológicos que temos hoje. Então, evidentemente, essa integração é factível, possível e necessária. Aquele primeiro grande gargalo, da ponte, aparentemente está superado - felizmente, porque havia ao nosso tempo, até quatro anos atrás, uma grande dúvida - e agora os passos têm de avançar para não repetirmos o que aconteceu com a estrada que foi feita com a Bolívia e que, lamentavelmente, por razões diversas, não teve o resultado que nós todos esperávamos.

E o Brasil - lembrava também muito bem o Senador Amin -, em razão da nossa colonização portuguesa, enquanto os demais países integravam a América Espanhola, teve uma vocação exclusivamente atlântica e, por medo, receio e, naturalmente, em razão da geopolítica, ficamos sempre de costas para o lado do Pacífico. Evidentemente, agora, a questão do Pacífico assume um papel econômico muito mais relevante e torna-se, a meu juízo, quase que hemorrágica a necessidade de nós realizarmos esse corredor. O meu Estado, Minas Gerais, não está na fronteira, é um Estado muito mediterrâneo, mas evidentemente vai se beneficiar muito desse corredor, porque temos uma tradição logística muito forte, inclusive no Triângulo Mineiro, que faz fronteira com o Estado do eminente Presidente Nelsinho, que é o Mato Grosso do Sul.

Então, todo esforço será feito nesse sentido, tenho certeza, pelos órgãos governamentais brasileiros, com o nosso apoio e, agora, com a feliz coincidência de o Senador Nelsinho, que é do Mato Grosso do Sul, portanto Estado mais vocacionado, presidir, com muito garbo e denodo, a nossa Comissão de Relações Exteriores.

Então, fico muito feliz com esta audiência.

Continuem contando com o nosso empenho.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Agradeço as colocações dos nobres Senadores e agradeço também ao Embaixador do Chile.

De pronto passo a palavra ao Coordenador do Corredor Rodoviário do Brasil, João Carlos Parkinson de Castro, dizendo também que peguei...

(Interrupção do som.)

O SR. PRESIDENTE (Nelsinho Trad. PSD - MS) - ... teve com essa causa. Quem sabe isso pode também vir aqui para a gente...

O SR. JOÃO CARLOS PARKINSON DE CASTRO (Para exposição de convidado.) - Bom dia!

Agradeço o convite que foi feito...

(Intervenção fora do microfone.) (Risos.)

O SR. JOÃO CARLOS PARKINSON DE CASTRO - Na minha apresentação, Senador, o senhor verá que todos irão se beneficiar, não é só Campo Grande não.

Agradeço o convite que me foi formulado em nome do Ministério das Relações Exteriores para poder estar aqui presente e poder dar algumas informações, quantificar sobretudo os benefícios que o corredor vai oferecer.

Antes de aprofundar meus comentários, só queria chamar a atenção dos presentes para um fato que é importante. No momento em que a economia brasileira padece de perda de produtividade em função do recuo dos investimentos, veremos, pela apresentação, que é possível avançar, melhorar e assegurar ganhos de competitividade através de uma melhor logística.

Bom, eu não vou me aprofundar, porque o Embaixador Schmidt já mostrou o traçado do corredor, mas eu vou dar números para vocês. Estes são os grandes objetivos do corredor: reduzir tempo e os custos de transporte e armazenagem através de uma logística mais eficiente. Ao contrário do que ocorria no passado, quando o comércio determinava a logística, agora é a logística que está determinando o comércio. Isso é uma mudança de paradigma importante no nosso modelo.

Redução de custos logísticos e tempos de viagem. Chamo atenção, Senadores, para este eslaide. Isso compara a rota em relação a traçados ou rotas tradicionais, que é o Estreito de Magalhães, o Canal do Panamá, o Canal de Suez. Vemos que há uma redução de 12 dias usando o corredor. Isso é uma redução expressiva para quem pretende ser agressivo no mercado internacional, particularmente no mercado asiático.

Agora, estamos chegando a portos chilenos. Então, os portos chilenos também têm que ser analisados. Vemos que há um gasto de *demurrage* em Santos que é de US\$30 mil por dia, enquanto em Antofagasta é de US\$15 mil por dia. A praticagem em Santos é de US\$30 mil por navio; no Chile, US\$3,6 mil por navio. Agora, o mais importante, vejam o preço do transporte de um contêiner: Antofagasta-Shanghai, que é a rota, um contêiner de 20 pés terá um custo de US \$1.455 o de 40 pés, US\$1.713, uma redução de 29% e 35%, em relação ao frete praticado hoje em Santos, ou seja, temos ganho de tempo e redução de custos. Isso é muito importante.

Obviamente que, quando vamos para as rotas e comparamos Antofagasta-Campo Grande via Uruguaiana, o custo de transporte é de US\$1.029; Antofagasta-Campo Grande via Foz do Iguaçu, US\$859; Ponta Porã, US\$657. Mas, quando chegamos ao corredor, são US\$520. Então, temos aí uma redução de custo da ordem de 49%, senhores, isso é bastante expressivo para o operador comercial.

Obviamente, isso vai gerar também ganhos ainda mais expressivos quando pudermos usar não só a via rodoviária, mas também a hidrovia. Explorando soluções logísticas multimodais, poderemos reduzir ainda mais os nossos custos. Por exemplo, no comércio Buenos Aires-Campo Grande-São Paulo, se usarmos a hidrovia, a redução do custo será de 68%, bastante expressivo, quer dizer, teremos condições de reduzir o custo do transporte da mercadoria advinda de Buenos Aires usando a rota e a hidrovia como uma solução multimodal.

Bom, a ideia é, através do corredor, explorar a área de influência que isso cria, seja pela hidrovia, seja pela malha rodoviária e ferroviária já existente, que obviamente será expandida com o ingresso da Norte-Sul, proximamente em operação.

Isso aqui é importante porque é exatamente o que o Senador Esperidião Amin estava falando há pouco. Temos toda essa malha; isso é rodovia, isso é hidrovia e é ferrovia. A malha ferroviária é toda métrica, mas não está hoje conectada, Senador. Devemos conectá-la. É possível levar, através da Novoeste, saindo de São Paulo e Campo Grande, uma carga ferroviária a Buenos Aires. É possível chegar com essas rotas, com o trem, em Buenos Aires, e trazer carga de Buenos Aires...

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC. *Fora do microfone.*) - A rota está com a bitola padrão?

O SR. JOÃO CARLOS PARKINSON DE CASTRO - Bitola métrica. Tudo métrica, de Buenos Aires, passando pela Bolívia, Santa Cruz, Corumbá, Campo Grande, Bauru.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC. *Fora do microfone.*) - Não quero interromper, mas eu creio que todo planejamento para a EPL e para a outra...

O SR. JOÃO CARLOS PARKINSON DE CASTRO - Não respondo pela EPL.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC. *Fora do microfone.*) - Ele está presente?

O SR. JOÃO CARLOS PARKINSON DE CASTRO - Ele está presente e respondeu.

(Intervenções fora do microfone.)

O SR. JOÃO CARLOS PARKINSON DE CASTRO - O importante é que devemos explorar essa integração multimodal usando portos fluviais hidroviários, usando a malha ferroviária existente. A malha ferroviária argentina está conectada com a chilena em Salta, pela Ferronor, até Antofagasta. A Ferronor está ligada também ao sul do Peru. Então, podemos movimentar carga pura pelo sistema ferroviário e não ficar tão dependentes do rodoviário, como estamos.

Senadores, aqui a possibilidade é de mostrar que o corredor pode ser uma via capaz de proporcionar uma nova logística regional que vai beneficiar o Norte, o Nordeste e o Centro-Oeste brasileiro. A ideia é explorar Campo Grande, o terminal multimodal de Campo Grande, um investimento que deve ser inaugurado ao final do ano, de R\$23 milhões. Conectada já a ferrovia à malha rodoviária do Estado, é interesse do Governo do Estado e obviamente do Ministério das Relações Exteriores, através do corredor, valorizar esse investimento.

Comparativo de custos. Vejam aqui uma ideia importante. Eu quero transmitir esta noção: o corredor como um centro distribuidor de carga para o Norte, o Nordeste e o Centro-Oeste. A partir de Campo Grande, a carga pode destinar-se a Brasília, Goiânia, Uberlândia - Senador Anastasia -, Cuiabá, Maringá, a outros destinos.

Vejam aqui o caso, por exemplo, de um veículo da Hyundai, da Honda. Se o veículo for entregue em Antofagasta, poderia chegar a Sorriso com uma redução de custos de 37% usando o corredor e usando Campo Grande como um centro redistribuidor de carga para o Norte e o Nordeste do Brasil. Hoje essa logística não existe; com o corredor, nós poderemos usá-la com ganhos expressivos decorrentes da redução de custos. Até São Paulo poderá se beneficiar, porque obviamente terá acesso a insumos mais baratos, com uma redução de custo da ordem de 19%, desde que o produto ingresse por Antofagasta e seja escoado pelo corredor. Haverá ganhos expressivos em função de a rota ser mais curta e mais eficiente, proporcionando, logo, queda do custo de logística.

Maior conectividade - é isso que eu quero mostrar para vocês. A grande maioria das importações chilenas ingressa no Brasil pelos portos de Santos e Paranaguá; é a força do comércio do transporte marítimo. Mas, para chegar a Campo Grande, tem que, obviamente, percorrer 1,1 mil quilômetros. Quando entra por terra, e essa é uma falha na nossa logística nacional, toda a carga transportada por rodovia; quando vem do Chile ou da Argentina, ingressa por São Borja ou Uruguaiana. Como um produto que ingressa nessa localidade pode chegar a um preço competitivo em Campo Grande, tendo que percorrer 4.516km? É por isto que não vemos produtos do Mercosul em Palmas, em Sorriso e em outras cidades mais longínquas: porque a logística está errada. Com a Rota Bioceânica, vamos reduzir isso pela metade, uma redução de 2.120km para um produto que é exportado pelo Chile por rodovia.

O caso da Argentina, usando a experiência de Salta: uma redução de 2.083km. Não há necessidade mais de o produto de Salta descer, passar por Buenos Aires e ingressar por São Borja ou Uruguaiana para depois subir. É uma linha reta.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC. *Fora do microfone.*) - Salta é um...

O SR. JOÃO CARLOS PARKINSON DE CASTRO - É um *hub*, um ponto, um nó logístico importantíssimo.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. JOÃO CARLOS PARKINSON DE CASTRO - Isso. Sinapse, exatamente.

O caso do Paraguai, vejam também. Essa redução de distância, essa redução de custo logístico vai impactar tremendamente a relação do Paraguai com Mato Grosso do Sul e com o Centro-Oeste brasileiro. Um produto de Mariscal Estigarribia, que descia por Assunção, ingressava por Foz para depois chegar a Campo Grande agora vai se beneficiar de uma redução de 782km. A distância entre Mariscal Estigarribia e Porto Murtinho se reduziu a 300km, 400km. Isso obviamente vai impactar, e muito.

Então, essa é uma logística mais eficiente, que vai transformar Campo Grande num grande centro redistribuidor de carga e, obviamente, isso vai favorecer o desenvolvimento de portos secos nas rotas - menciono o porto seco de Perico, no norte da Argentina, ou o futuro porto seco do terminal multimodal de Campo Grande -, de modo que não será mais necessário centralizar a nacionalização da carga em Buenos Aires ou Santos. Nesses portos secos a carga poderá ser nacionalizada.

Uma logística multimodal e transnacional, isto que é importante: usar os rios e usar ferrovia de modo a ter ganhos logísticos e poder explorar esses ganhos logísticos para que o produto chegue a destinos mais distantes ainda a um preço competitivo.

Usar a hidrovia: precisamos usá-la tremendamente. A hidrovia é uma grande solução logística para a Argentina, para o Paraguai, para o Brasil. Temos que usar mais a hidrovia e, obviamente, com os portos que existem, que são o de Porto Murtinho, o de Concepción e de Barranqueiras, podemos obter ganhos logísticos importantes.

Obrigado. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Agradecemos ao Coordenador do Corredor Rodoviário do Brasil, João Carlos Parkinson.

Pergunto aos Senadores se querem fazer algum questionamento.

Senador Antonio Anastasia.

O SR. ANTONIO ANASTASIA (Bloco Parlamentar PSDB/PSL/PSDB - MG. Para interpelar convidado.) - Muito obrigado, Presidente.

Só uma observação. O eminente Ministro fez uma belíssima exposição, e eu até fico invejoso de Campo Grande, eminente Senador Nelsinho Trad, mas eu acredito que vá haver uma repercussão muito positiva também, indireta, em Santos: vai obrigar o Porto de Santos a se modernizar, porque vai ter uma competição vigorosa. Então, compelido pela força das circunstâncias, nós veremos, certamente, um porto mais moderno.

O SR. JOÃO CARLOS PARKINSON DE CASTRO (Para exposição de convidado.) - Eu agradeço, Senador, e é importante dizer: o corredor não tem a intenção de desviar carga, o corredor tem a intenção de promover maior competitividade, trazer para a região ganhos de competitividade e mostrar que, através de uma logística mais eficiente, podemos ter produtos mais competitivos.

O SR. PRESIDENTE (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Gostaria de agradecer a palestra do Ministro João Carlos Parkinson, Coordenador do Corredor Rodoviário do Brasil.

Agradeço a presença do Senador Marcelo Castro, do Piauí.

Quero dizer a V. Exas. que, quando Prefeito de Campo Grande, de 2005 a 2012, nós realizamos a implantação do Terminal Intermodal de Cargas em Campo Grande, o porto seco. Estão faltando apenas algumas questões na Receita para viabilizá-lo, vez que a obra já está praticamente pronta. E, olhando para trás, vendo tudo que a gente conseguiu fazer, sem falsa modéstia, fica aqui o seguinte registro: Deus não escolhe os capacitados, mas capacita os escolhidos.

Com a palavra o Sr. Marcello da Costa Vieira, Diretor do Departamento de Gestão e Projetos Especiais da Secretaria Nacional de Transportes Terrestres.

O SR. MARCELLO DA COSTA VIEIRA (Para exposição de convidado.) - Bom dia a todos!

Sr. Senador Nelsinho Trad, cumprimentando o senhor, cumprimento os colegas aqui que compõem a Mesa e os demais Senadores aqui presentes.

É um prazer ser recebido pelos senhores e poder dar um pouco da visão do Ministério da Infraestrutura sobre como se comporta esse tipo de ferramenta de planejamento que são os corredores logísticos que nós temos no País. Serei breve na minha apresentação.

Eu pretendo, então, dar um passo atrás, um passo anterior, mostrando como esses corredores se comportam dentro do planejamento estratégico do País e a importância desses corredores como um elemento de planejamento do Estado. O Ministério da Infraestrutura se separa em secretarias, que são seus braços de política de governo, entre elas, a Secretaria Nacional de Transportes Terrestres, que eu represento, que cuida do modo de transporte rodoviário e do modo ferroviário.

Em um nível inferior, como os senhores podem ver, estão aqui entidades vinculadas e autarquias, dentre elas a EPL, que está se fazendo presente aqui também.

Cabe ao Ministério da Infraestrutura elaborar a Política Nacional de Transportes do País. Essa política tem alguns pilares e diretrizes a que eu gostaria de fazer referência. E notem os senhores como elas se encaixam nesse estudo que nós estamos realizando aqui do corredor rodoviário bioceânico: o respeito à vida; a excelência institucional; o planejamento e a integração territorial; a infraestrutura sustentável; a eficiência logística - esse é um ponto forte do nosso atual Governo e um grande desafio -; o desenvolvimento econômico, social e regional; a responsabilidade socioambiental; e a integração e cooperação internacional. Então, senhores, a gente está completamente alinhado com o que existe de mais alto nível na nossa Política Nacional de Transportes.

Essa política a que me referi é de 2017 e foi revista este ano através do novo Mapa Estratégico do Ministério da Infraestrutura. Esse mapa tem parâmetros e critérios de eficiência, de competitividade, de segurança, de satisfação. Dentre eles, eu destaco a eficiência logística e a sustentabilidade econômica.

Como ferramenta para implementar esse grande desafio logístico que nós temos no País atualmente, foi uma escolha deste Governo investir no processo de estruturação de parcerias como elemento prioritário para vencer o *gap* que nós temos de infraestrutura no País e acelerar o processo, porque sabemos que a infraestrutura é indutora de desenvolvimento no País.

Só para citar como se estrutura um projeto de parceria, uma concessão, isso leva mais ou menos dois anos, a estruturação de projetos, e reforça a ideia de um planejamento em nível estratégico. Um dos pilares da infraestrutura é o seu planejamento dividido em níveis, para que se respeitem e não se queimem etapas, para que se estruturam projetos fortes, sustentáveis, duradouros e permanentes. O corredor tem que seguir esse raciocínio.

Um dos principais braços técnicos do Ministério da Infraestrutura para planejamento de transportes é a Empresa de Planejamento e Logística. É uma decisão do Governo a manutenção da empresa, o seu reforço, porque entendemos que a EPL tem um papel importantíssimo nessa visão estratégica de planejamento que a gente quer dar ao Governo Federal, um planejamento, como eu disse, permanente.

Dentre as ferramentas de planejamento que já utilizamos no País, dentro da nossa concepção de planejamento como País, o principal, de nível estratégico, é o Plano Nacional de Logística. Nós temos hoje um plano aprovado para 2025, com horizonte de planejamento até 2025, e entendemos que ele precisa ser ampliado nesse nível de planejamento estratégico para 2035. Esse é um produto que está em desenvolvimento atualmente, e todos os corredores logísticos, como citou o Senador Esperidião Amin, estão dentro desse mesmo pacote; todos eles compõem o que será apresentado aos senhores em breve, já no ano que vem, como planejamento estratégico governamental de infraestrutura com horizonte em 2035.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC. Para interpelar convidado.) - Ou seja - desculpa -, sendo de transporte terrestre, abrange todos os modais.

O SR. MARCELLO DA COSTA VIEIRA (Para exposição de convidado.) - Abrange todos os modais, e é justamente uma das inovações que a gente quer para 2035...

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC. *Fora do microfone.*) - Só para completar...

O SR. MARCELLO DA COSTA VIEIRA - É justamente ampliar para todos os modais, aumentando essa integração multimodal que tem que estar refletida no plano de governo.

Bom, é só o processo normal. Esse processo de planejamento não é uma invenção brasileira. A gente adota o que é reconhecido mundialmente como efetivo para planejamento, que é um modelo basicamente de quatro etapas, em que a gente cuida da geração. Então, onde é que estão as cargas, quem são as demandas dessa carga, a distribuição, por que modal de transporte essa carga vai ser distribuída? Que caminho essa carga vai seguir da sua origem ao destino? E depois a gente faz um projeto de alocação dessa carga, identificando as capacidades existentes de cada modo de transporte, cada rodovia e ferrovia, e quais são os investimentos necessários para dotar essa infraestrutura da capacidade de transporte da carga que foi levantada em nível de planejamento.

Outra ferramenta importante e que tem tudo a ver com o que a gente está tratando aqui hoje são os corredores logísticos estratégicos. É um processo que já vem sendo desenvolvido há algum tempo no País. Foram elencados dez produtos de grande interesse e relevância nacional, e estão se estudando corredores logísticos estratégicos para atender a cada um desses produtos. Alguns deles já foram concluídos e entregues à sociedade, por exemplo: soja e milho. Temos um planejamento para minério de ferro, para veículos automotores, para passageiros, para cana-de-açúcar... E, dentre os produtos para que estamos procurando ampliar essa estrutura de corredores logísticos estratégicos, a própria Defesa Nacional, que é de interesse desta Comissão.

Notem os senhores que os corredores logísticos - e o corredor logístico rodoviário, que a gente está analisando, o Bioceânico - já são elementos de planejamento. Então, eles estão completamente incorporados à metodologia que o Governo já utiliza de planejamento de nível estratégico.

Bom, era essa a visão que eu gostaria de dar em nome do Ministério da Infraestrutura, dizendo que a gente tem alguns pilares importantes na área de infraestrutura. Dentre eles, eu destaco a visão sistêmica... E, aí, faço referência às palavras do Senador sobre sinapse - se o senhor me permitir, pretendo usar esse exemplo também, porque achei muito interessante -, que são essas ligações que existem...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. MARCELLO DA COSTA VIEIRA - O.k.

Então, se o senhor me permite, pretendo usá-lo.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. MARCELLO DA COSTA VIEIRA - O.k. *(Risos.)*

Uma outra questão importante que eu coloco, com o nível de importância de um pilar, é o planejamento dividido em níveis. Então, o planejamento precisa ser estratégico, precisa ser tático e, depois, operacional.

O que a gente está fazendo no planejamento conduzido pelo Ministério das Relações Exteriores é desenvolver o planejamento estratégico, que é necessário para dar força na hora em que a gente estiver falando da ampliação da capacidade da BR-267, por exemplo. Então, ela está começando certo. É assim que se faz.

E a integração multimodal, como a gente viu, é atendida por esse projeto, porque há uma hidrovía no Rio Paraguai, há a própria ligação do investimento que o Governo Federal já está fazendo na Ferrovia Norte-Sul, como um tronco importante também, e é essa integração multimodal que dá força ao projeto e dá uma capilaridade maior ao projeto. Então, Mato Grosso do Sul será beneficiado, com certeza, mas toda Região Centro-Oeste e Sul do País vão encontrar, nesse corredor, um tronco de passagem de carga para o Sul do País, um tronco obrigatório de passagem de carga que vai ser um vetor de desenvolvimento para o País.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Agradecemos ao Sr. Marcello da Costa Vieira.

De pronto, a palavra ao Sr. Rafael Benini, Diretor de Planejamento da Empresa de Planejamento e Logística (EPL).

O SR. RAFAEL BENINI (Para exposição de convidado.) - Bom dia a todos.

Eu quero agradecer o convite para poder estar aqui. É minha primeira vez. Acabei de virar Diretor de Planejamento da EPL. Quero agradecer ao Senador Nelsinho Trad e a todos os Senadores presentes.

Um pouco da minha apresentação acho que o Ministro Parkinson já fez. Então, eu vou andar um pouquinho mais rápido para falar alguns pontos novos só.

Aqui a gente tem a contextualização do Corredor Bioceânico, de que já foi falado; a importância da conexão leste-oeste na América do Sul; redução de distâncias, custos e tempos de viagem...

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC. *Fora do microfone.*) - Campo Grande está muito prestigiado.

O SR. RAFAEL BENINI - ... e a integração regional.

Aqui eu já ia levar uma bronca por não ter colocado Iquique, qual seria o Corredor Bioceânico, as fotos dos trechos da construção. Aqui também, o Ministro Parkinson já falou muito bem, a parte do Paraguai, que precisa ser feita, a ponte entre Brasil e Paraguai, e o trecho na Argentina, que também precisa ser asfaltado.

Qual é a importância do Corredor para o Brasil? Rotas terrestres estimulam transporte de produtos de maior valor agregado. Os produtos escolhidos para o estudo da EPL são os que já existem, já têm fluxo existente na região; a gente não está inventando nada. E alguns produtos também foram escolhidos para atender demandas já existentes. Então, a ideia é mostrar, na implantação do Corredor, qual é o benefício que hoje já gera para o Brasil.

Os potenciais produtos capturados: exportações brasileiras de carnes; alimentos processados e resfriados; celulose; automóveis, ônibus e caminhões; calçados e vestuários. E as importações brasileiras de produtos eletrônicos, fertilizantes, sal, pescado, laticínios, alimentos processados, vinhos e azeites.

Estudos dos mercados potenciais. A partir do momento em que a gente acessa o Chile e o Porto de Antofagasta, a gente começa a acessar mercados da Ásia, Oceania e costa oeste das Américas sem ter que passar pelo Canal do Panamá.

Então, uma caracterização econômica dos mercados é que a área de influência crescerá 2,14% ao ano; a uma população de 3 bilhões; e, dentre os produtos que a gente selecionou para apresentar aqui, 60% do valor exportado pelo Centro-Oeste e Norte é destinado a regiões dentro da área de influência do Corredor, então, Ásia, Oceania e o oeste da América do Norte. Para as importações, esse valor atinge mais de 70%

Só para terem uma ideia dos produtos, a gente tem: carnes, 54,64%; alimentos processados e resfriados, 74%... Mais ou menos esses são os valores.

Quanto às importações aqui apresentadas, acho que não vale a pena a gente correr um a um.

Quanto ao potencial das Regiões Norte e Centro-Oeste, são regiões que estão crescendo muito. Tanto o Norte como o Centro-Oeste são as Regiões que mais crescem no Brasil atualmente. Aqui é o exemplo, a projeção de renda. Possuem

mais de 34 milhões de habitantes, é um mercado que está crescendo, um mercado que aumenta a produção cada vez mais. Por isso que mais um caminho de escoamento na região é importante.

Quanto à projeção de consumo, a gente pode ver que o Sudeste e o Sul já têm um consumo muito grande, e ele se mantém mais constante, enquanto há um crescimento muito grande do consumo na Região Centro-Oeste.

Daí a ideia, como o Ministro Parkinson já falou, do Centro-Oeste com um novo *hub* de cargas e de Campo Grande como um novo *hub* de cargas dentro do Brasil.

Então, os fluxos são...

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC. *Fora do microfone.*) - Por que tudo é para Campo Grande?

O SR. RAFAEL BENINI - Não para Campo Grande, mas para Região Centro-Oeste e Norte.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. RAFAEL BENINI - É que Campo Grande é bem no meio do novo corredor, então vai gerar muitas coisas positivas para Campo Grande, mas a redução de custos, como o Ministro Parkinson já falou, para Sorriso e mesmo para o Norte do Brasil vai ser uma redução de custo muito importante para o frete rodoviário.

Sobre esse eslaide também o Ministro Parkinson já falou muito bem, então eu vou passar.

Neste, a gente começa pelas reduções. Redução de 37% de carga geral, não necessariamente de automóvel, entre Sorriso e o Corredor Bioceânico; de Sorriso, Campo Grande, até Antofagasta. Então, uma carga geral, em vez de custar US\$359,39, passaria a custar US\$224,84, quer dizer, há uma redução de 37% em cargas gerais, entre elas os automóveis. Então, embora Campo Grande comece a ser o centro, o *hub* logístico, o benefício de Campo Grande virar um *hub* logístico é espalhado para o resto do Brasil.

Deste aqui também o Ministro Parkinson já falou, sobre a construção do *hub* em Campo Grande e da hidroviária em Porto Murtinho.

Acho que é isto que eu vou trazer de novo da apresentação do Ministro Parkinson, que é a redução de custos: redução de custo de transporte mais custo de tempo.

Por exemplo: fertilizantes. A gente precisa levar fertilizantes para o Centro-Oeste, saindo de San Francisco, passando pelo Canal do Panamá, Porto de Santos e Campo Grande. Isso custaria US\$260,4 por tonelada. Fazendo esse caminho pelo Corredor Bioceânico, haveria uma redução de 5% desse custo. E aqui, para nivelar as coisas, a gente usou o mesmo tipo de navio, só que, no primeiro percurso, o navio tem que ser um que caiba no Canal do Panamá; no outro percurso, poderiam ser navios maiores, que cabem no Porto de Antofagasta. Então, a redução de custo ainda pode ser muito maior do que 5%.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC. *Fora do microfone.*) - É do Panamax novo ou do Panamax velho?

O SR. RAFAEL BENINI - Do Panamax novo.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC. *Fora do microfone.*) - O Super Panamax.

O SR. RAFAEL BENINI - É, mas, mesmo assim, o Valemax já é maior do que o do Panamax novo. Então, a gente poderia ter uma redução de custo de frete muito maior.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. RAFAEL BENINI - Cícero, ajude-me aqui. O Valemax...

O SR. CÍCERO RODRIGUES DE MELO FILHO (*Fora do microfone.*) - O Valemax, 400 mil toneladas.

O SR. RAFAEL BENINI - E o Super Panamax?

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC. *Fora do microfone.*) - Trezentas?

O SR. CÍCERO RODRIGUES DE MELO FILHO (*Fora do microfone.*) - Entre 200 e 250.

O SR. RAFAEL BENINI - Com petroquímicos e químicos, a gente tem uma redução até maior, de 10% nas mesmas condições. E aqui é interessante: a gente usa o Porto de Paranaguá porque é mais barato vir por Paranaguá para Campo Grande do que vir de Santos, porque o custo de *demurrage* de Santos é muito grande.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC. *Fora do microfone.*) - E esses grandes não têm mais piloto.

O SR. RAFAEL BENINI - Carnes. Na exportação de carnes para Xangai, há uma redução de 9,85%. É um fluxo hoje que já existe e é muito grande.

E exportação de carnes para Santiago. O Chile é um grande consumidor de carnes brasileiras, então, para Santiago, 24% de redução no custo de exportação de carnes via Campo Grande, quer dizer, é uma redução de custo gigantesca.

E daí, também, não só para o Brasil, mas para os países limítrofes. Então, a gente tem, para derivados de trigo da Argentina para Campo Grande, uma redução de 51% com a construção desse corredor; autopeças, de São Paulo para Córdoba, que é o polo automotivo da Argentina, uma redução de 6,45%. E aqui a gente vê que a redução também... A gente usa a hidrovía ali em Porto Murtinho para chegar a Santa Fé e ir para Córdoba. Então, quer dizer, a integração multimodal é superimportante.

É mais ou menos isso.

Acho que outra coisa interessante é Salta. Salta tem uma mina de sal muito importante. Então, hoje, quando você abastece Campo Grande de sal, vem do Rio Grande do Norte e, a partir desse projeto, a gente conseguiria fazer mais barato vindo de Salta, o que é um dado interessante - eu não tinha essa informação.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. RAFAEL BENINI - Não, mas, na verdade, isso beneficia todo mundo, porque a redução de custos acaba aumentando o consumo das pessoas.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. RAFAEL BENINI - Daí, só para...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. RAFAEL BENINI - Para adiantar meu direito de resposta sobre a ferrovia, se eu puder falar, então, a rodovia ainda não está conectada, mas a gente já está fazendo os estudos, como o Marcello falou muito bem, para o Plano Nacional de Logística de 2035, para essa conexão. No Plano Nacional de Logística de 2025, a gente tirava carga do Brasil. Então, a gente não via muito para onde ia, mas a gente tirava, a gente levava até a fronteira. E agora, para 2035, a gente está melhorando isso para fazer o caminho até o final. Então, algumas informações que a gente não usou no Plano Nacional de Logística de 2025 a gente vai colocar agora no de 2035, que deve estar pronto ali para 2021, o que vai facilitar todos os estudos, tanto os da Bioceânica como os dessa integração de ferrovias, para facilitar a visualização e as intervenções necessárias pelo Governo Federal.

Obrigado. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Agradecemos ao Sr. Rafael Benini.

De pronto, passo a palavra ao Sr. Onassis Simões da Luz, Superintendente Adjunto da Receita Federal do Brasil. Pediria também para que fosse sucinto.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - A quem eu já disse que - por ser catarinense, eu quero tornar público -, com esse nome, ele tinha que ir para a Receita Federal para se homiziar, porque ele é o alvo da fiscalização. Alguém com o nome de Onassis... *(Risos.)*

O SR. PRESIDENTE (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Pediria, em função dos nossos compromissos agora, no Plenário principal, com a reforma da previdência, que V. Sa. fosse bem sucinto.

Apenas para estimular os Srs. Senadores Marcelo Castro, Amin e Anastasia: amanhã, antes da reunião, gostaria que cada um trouxesse um juízo a respeito da crise no Peru para a gente poder tecer alguns comentários aqui. Conto muito com o conhecimento de V. Exas.

Com a palavra o Sr. Onassis Simões da Luz.

O SR. ONASSIS SIMÕES DA LUZ (Para exposição de convidado.) - Bom dia, Senador!

Obrigado pelo convite, Senador Nelsinho Trad.

Senador Esperidião Amin, componentes desta Comissão, demais Senadores, Marcelo Castro, Antonio Anastasia, demais colegas componentes da Mesa, na nossa apresentação, tentarei ser bastante breve, dentro do possível, em relação ao trabalho até aqui desenvolvido pelas aduanas dos países envolvidos no Corredor Bioceânico.

Isso aqui já foi, apenas para destacar aqui os trechos em construção.

O breve histórico para destacar apenas a importância da reunião, da última reunião, principalmente, ocorrida em Campo Grande, que foi um marco nos compromissos entre as aduanas nos países envolvidos de ações efetivas em prol do Corredor Bioceânico.

Os objetivos das aduanas, de todas elas, de todos os países que conectam o Corredor Bioceânico poderiam ser resumidos na garantia da segurança e agilidade dos fluxos no comércio exterior. Isso em consonância com princípios firmados no âmbito da própria Organização Mundial do Comércio e também vinculado aos operadores econômicos que fazem transporte de mercadorias lícitas justamente no interesse das aduanas na preservação do cumprimento da legislação dos países.

Uma breve síntese, vamos dizer assim, do fluxo de exportação no Corredor Bioceânico. Chamaria a atenção aqui para o fato de que, embora nós sejamos um bloco econômico no âmbito do Mercosul, tendo o Chile como país associado, não há livre circulação de mercadorias, de bens e de pessoas entre os países. Então, todas as cargas e pessoas, ao transpor a fronteira de um país, exigem que se faça uma declaração de importação num país e a respectiva declaração de exportação no outro país. O grande desafio dos Estados parte é simplificar esses procedimentos tendo em vista principalmente as diversas legislações internas dos respectivos países.

A mesma coisa ocorre na importação, ou seja, nós temos aí, ao longo do Corredor Bioceânico, que ao sair uma mercadoria de um porto lá do norte do Chile, ele transpassará uma fronteira do Chile com a Argentina, da Argentina com o Paraguai, e depois do Paraguai pelo Brasil. Pode ser que essas mercadorias, óbvio, fiquem, sejam destinadas em qualquer um desses países. Para isso, enfim, existe toda uma base legal já no âmbito do Mercosul de controles integrados que visam à simplificação e agilidade. Destaco principalmente os acordos já firmados, já incorporados à legislação brasileira, a exemplo do Atit (Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre), que deu base legal para esse trânsito entre os países.

As ações específicas em andamento. De novo, destaco a nossa reunião em Campo Grande, com a participação das aduanas do Chile, representante da Argentina e do Paraguai. Nessa ocasião, a Receita Federal coordenou uma mesa de simplificação de procedimentos de fronteira. E nós já tomamos algumas deliberações de ações efetivas, tendo em vista os objetivos do nosso Corredor Bioceânico.

Apenas, aí, uma outra ideia simplificada do trajeto do corredor. Esse corredor representa cerca de 2 mil quilômetros, de Porto Murtinho, situado no Mato Grosso do Sul, até, enfim, os portos do Chile, no norte do Chile.

As ações em andamento, que foram definidas no âmbito da reunião ocorrida em Campo Grande, foram baseadas numa proposta feita pelo Chile de um plano piloto de implementação de termos de referência para fins de execução, e o Embaixador já fez referência a esse plano piloto em três etapas. A primeira etapa seria justamente o levantamento de informações dos veículos de transporte de carga que atualmente circulam no corredor. Atualmente, esse corredor já é operacional entre o Chile até o Paraguai. Esse plano piloto propõe fazer, naquele ponto de controle de Paso de Jama, fronteira do Chile com a Argentina, um levantamento de informações de veículos, cargas e pessoas que transitam por aquele ponto de fronteira. Dados de 2018 indicam cerca de 20 mil veículos particulares transitando por aquele ponto de fronteira, 1,3 mil veículos de passageiros, ou seja, ônibus, e cerca de 17 mil veículos de carga; cerca de 50 a 70 veículos de carga por dia, na sua maioria destinados ao Paraguai, à Argentina e também ao Brasil. Embora não usando especificamente a rota do Corredor Bioceânico, mas, por outras rotas, muitas das mercadorias importadas e exportadas via portos do Chile ou para esses países do corredor acabam passando por aquele ponto de fronteira.

Então, os objetivos desse plano de implementação de ações de levantamento de informações visam a identificar, de cada um dos caminhões, em parceria com empresas privadas, enfim, com transportadores quais são os gargalos que as empresas enfrentam naqueles pontos de fronteira.

A metodologia prevê um prazo de seis meses para levantamento de informações, com videoconferências mensais entre as aduanas dos quatro países, e, lógico, a apresentação dos avanços e conclusões em cada uma dessas reuniões.

Que tipo de informações nós levantaremos? Exatamente, enfim, a rota de cada um dos caminhões que por lá passam, ou seja, qual é o destino, quais são os gargalos enfrentados pelos exportadores e importadores, ou seja, onde estão ocorrendo essas dificuldades no trânsito da fronteira e, uma vez identificados, implementar ações para fins de agilidade nesses trâmites aduaneiros.

Os nossos grandes desafios que vislumbramos, a Receita Federal especificamente, no Corredor Bioceânico. O primeiro deles seria a própria ponte, ou seja, a ligação física da ponte Porto Murtinho a Carmelo Peralta, sem a qual não é implementado o Corredor Bioceânico. Será necessário, nesse momento, definir as estruturas logísticas necessárias para um ponto de controle nessa ponte. A Receita Federal propõe que se use como paradigma - digamos assim - de uma estrutura de fronteira o que existe hoje na fronteira de São Borja, no Rio Grande do Sul, com Santo Tomé, na Argentina, chamado

Centro Unificado de Fronteira. É uma estrutura logística já implementada e em utilização, que foi reconhecida pela OMA num trabalho do Banco Interamericano de Desenvolvimento como um exemplo de estrutura fronteiriça adequado aos países da América Latina. Essa estrutura comporta um pátio de mil caminhões, tem instalações necessárias aos controles aduaneiros de ambos os países, no caso, a Argentina e o Brasil, atua muito bem. E, vamos dizer assim, a ideia do Corredor Bioceânico seria reservarmos uma área naquela região, em uma das cabeceiras da ponte, especificamente do lado brasileiro, para uma futura instalação de um centro unificado que dê suporte ao trânsito no Corredor Bioceânico.

Também um desafio - e no caso aqui falo especificamente da questão brasileira, mas também se aplica aos demais países envolvidos no Corredor - é a definição de onde será instalado o controle aduaneiro unificado. Por interesses dos países envolvidos, no nosso caso, nós temos o Brasil com o Paraguai, a proposta brasileira é que essa Área de Controle Integrado Brasil-Paraguai seja instalada do lado brasileiro. Por motivos óbvios, isso às vezes enfrenta resistências de outros países que, por interesses próprios, também pleiteiam que essas Áreas de Controle Integrado sejam instaladas em seus respectivos territórios. Então, esse é um desafio a ser tratado junto com o Paraguai como uma primeira definição de Área de Controle Integrado, que é um local único onde ambos os países, ou seja, as fiscalizações de ambos os países atuam de forma integrada.

Outro grande desafio é a interoperabilidade dos sistemas aduaneiros de controle de trânsito ao longo do corredor. Como falado, nós já temos os marcos legais que estabelecem o sistema internacional de trânsito aduaneiro como o sistema eletrônico que capacitaria todos os países envolvidos a trocar informações para fins de análise de risco e controle do trânsito de mercadoria entre os países. O Sintia foi definido, enfim, começou a sua criação em 2005. Ocorre que hoje nós estamos já, mais de dez anos depois, vamos dizer assim, com novas tecnologias disruptivas em termos de custos inclusive, que permitem que se olhe para o futuro. E a Receita Federal já tem desenvolvido, junto com o Serpro, estudos para utilizar *blockchain* para fins de troca de informações entre os países. Isso já é utilizado, está em fase de testes para operadores econômicos autorizados aqui no Brasil. Essa é uma proposta que talvez seja, quando o corredor estiver operacional, uma solução com menos alocação de recursos do que hoje existe no âmbito do nosso sistema Sintia.

Bem resumidamente, Senador, a gente poderia enfrentar várias outras questões técnicas e próprias do assunto, mas, enfim, como uma visão geral, seriam essas as considerações.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Agradecemos ao Sr. Onassis, Superintendente-Adjunto da Receita Federal do Brasil na 1ª Região Fiscal.

Com a palavra seu conterrâneo, Senador Esperidião Amin, de Santa Catarina.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC. Para interpelar convidado.) - Primeiro, quero homenagear o ilustre conterrâneo e aplaudir pela clareza da sua exposição, pela visão muito importante. Quero cumprimentá-lo também pela sua origem, Abelardo Luz, pelo fato de a sua mãe, de a sua família ainda residirem em Chapecó. Aliás, o nome da cidade de nascimento é Abelardo Luz, portanto insinua que haja uma oligarquia, no caso.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Sim, Abelardo Luz, Hercílio Luz, família muito ilustre de Santa Catarina.

A minha indagação não chega a ser apenas ciumenta, mas eu não ouvi nenhuma referência às ligações de Santa Catarina com os nossos vizinhos, nem ao Porto Seco de Dionísio Cerqueira, que, bem mais modesto, ainda carecendo de infraestrutura, já tem, digamos, uma razoável infraestrutura, tem um razoável movimento e vai crescer muito em função de um ramal deste corredor. Eu peço que o Secretário Nacional de Transporte Terrestre considere, porque já foi levado à EPL também, que a ligação do Paraguai com o nosso oeste é exatamente para nos suprir de uma matéria prima crucial para o complexo agropecuário de Santa Catarina e agroindustrial, que é o milho.

Nós temos hoje uma produção de milho em Santa Catarina que, nos anos bons, chega a 4 milhões de toneladas; e o nosso consumo é de 7 milhões. Então, praticamente, para cada grão que nós produzimos, temos que importar um. Por isso, a Ferrovia Norte-Sul é muito importante.

E surge essa possibilidade, porque há uma grande concentração de brasileiros, especialmente oriundos do Rio Grande e de Santa Catarina e do Paraná, dinamizando a plantação, a cultura do milho, da soja, no Paraguai. E creio que, com 700km de estrada - nem tudo por implantar, boa parte já existe... Nós, em Santa Catarina, já temos a infraestrutura. Nós temos ligação com a Argentina em São Miguel do Oeste, com ponte internacional, temos o Porto Seco. Uma curiosidade - uma pena que não haja o mapa aí -: na nossa tríplice fronteira, que, na verdade, seria tríplice divisa, de Barracão, no Paraná,

Dionísio Cerqueira, em Santa Catarina, e Bernardo de Irigoyen, na Argentina, o fluxo do Paraguai ali não deve chegar a 700km, na média, pode ser menos até.

Então, eu queria uma informação sobre que demandas a Receita Federal já recebeu ou de quais tem conhecimento? Porque eu sei que a área de infraestrutura já tem essas demandas; houve várias diligências, visitas, reuniões, no sentido de facilitar essa pequena ligação Paraguai-Santa Catarina, naturalmente passando pela Argentina, porque é forçoso geograficamente, mas é aquela tira da Argentina. Então, eu queria ter notícias suas sobre se essa demanda já chegou à Receita Federal.

O SR. ONASSIS SIMÕES DA LUZ (Para exposição de convidado.) - Senador, eu posso fazer esse levantamento, não tenho no momento (*Fora do microfone.*), especificamente sobre esse assunto, mas eu colocaria como um grande ou um dos outros grandes desafios, não só da Receita, mas creio que do Estado brasileiro, realmente, a questão dos portos secos.

Uma legislação de 1995, a Lei 9.074, estabelece a exigência de concorrência pública, de permissão ou concessão, para a instalação de estações aduaneiras e outros terminais alfandegados para fins de movimentação de mercadorias. Ocorre que licitações públicas são sempre morosas e não caminham no mesmo ritmo da demanda dos operadores privados. Então, esse é um desafio. E creio que, após mais de 20 anos, enfim, dessa legislação, nós consigamos avançar talvez na mudança dessa legislação e permitir que esse tipo de iniciativa do setor privado, ou seja, a movimentação de mercadorias seja de iniciativa do próprio setor privado, sem a necessidade de uma licitação pública por parte do Estado brasileiro.

Enfim, esse é um grande desafio, Senador.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Bem, eu quero me colocar à disposição. Nós estamos procurando modernizar tudo, como disse o Senador Anastasia, e atualizar as nossas disposições institucionais e também legais para favorecer essa reaproximação ou recriação de intimidade, como falei. Então, eu quero me colocar à disposição pessoalmente e a Comissão. O senhor apresse lá uma sugestão de texto pontual para dar essa chance de modernidade.

De porto seco e zona de processamento de exportação há demanda pelo Brasil inteiro; não é uma coisa de Santa Catarina. Agora, o que não é justo é que nós possamos ter algo mais novo, dinâmico, e o mais antigo amarrado por questões burocráticas e legais.

Então, eu queria lhe rogar, com o apoio certamente do nosso Presidente... Nós temos que favorecer, do ponto de vista de atualização legislativa, o que nós pretendemos, o que nós temos como necessidade objetiva em matéria de logística.

O SR. ONASSIS SIMÕES DA LUZ - Prefeito, Senador.

Apenas para contextualizar, já tramitaram aqui no Congresso Nacional duas medidas provisórias tratando desse assunto, as quais infelizmente não foram transformados em lei. Eu me refiro às Medidas Provisórias 320, de 2006, e 612, de 2013, que tiveram, enfim, tinham esse objetivo, ou seja, tirar a necessidade de licitação pública para estações aduaneiras de interior. Infelizmente...

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC. *Fora do microfone.*) - Trezentos e quê?

O SR. ONASSIS SIMÕES DA LUZ - MPs 320, de 2006, e 612, de 2013.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC. *Fora do microfone.*) - A 612 deve ser mais atual. Vou levantar e ver se há alguma coisa para propor.

O SR. ONASSIS SIMÕES DA LUZ - Estou à disposição, Senador.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Agradecemos ao Senador Esperidião Amin e a intervenção do Sr. Onassis Simões da Luz.

De pronto, passo a palavra ao Sr. Luiz Guilherme e peço, na mesma esteira dos que o antecederam, que possa ser bastante sucinto, vez que nós já estamos sendo chamados para ir ao Plenário.

Antes, porém, gostaria de solicitar a todos aqui uma prece, um envio de mensagens de energia positiva ao nosso colega Marcos do Val, que teve um contratempo de saúde, está internado lá no seu Estado e, realmente, precisa das nossas orações para se recuperar.

O SR. LUIZ GUILHERME RODRIGUES DE MELLO (Para exposição de convidado.) - Senador Nelsinho Trad, muito obrigado pelo convite. Cumprimento os demais Senadores.

Vou ser breve.

Eu sou Diretor de Planejamento e Pesquisa do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes e vou utilizar aqui uma apresentação que foi feita em Campo Grande, apresentada pela nossa equipe da superintendência, o Superintendente Euro e o engenheiro Ricardo Scaliante. Vou aproveitar essa apresentação porque ela já contempla bastante informação em relação ao que compete ao Dnit em relação a esse Corredor Bioceânico.

Aproveitando o gancho, eu vou falar aqui bastante e talvez de forma mais incisiva em relação à construção da ponte que liga Porto Murtinho a Carmelo Peralta. Ontem tivemos uma reunião, inclusive, no âmbito do Ministério das Relações Exteriores, a primeira reunião da Comissão Mista Brasil-Paraguai para as tratativas da construção dessa ponte.

Então, desde 2016, o Dnit vem atuando nessas discussões do Corredor Bioceânico, junto com a equipe da superintendência. Já foram feitos estudos em relação à localização específica da ponte. Então, nós temos uma expectativa da localização da ponte. Essa localização foi definida num estudo de viabilidade desenvolvido pelo departamento. Porém, o local exato vai ser elaborado e definido por um estudo que está sendo contratado pelo lado paraguaio, porque há uma definição entre os dois Presidentes de que essa ponte vai ser custeada pela Itaipu Binacional, mas margem direita. Para a segunda ponte em Foz do Iguaçu, é o contrário: quem está custeando a construção da ponte em Foz do Iguaçu é a Itaipu Binacional margem esquerda.

Então, essa definição da localização da ponte vai abraçar e vai ser o término do nosso contorno em Porto Murtinho. Esse traçado já foi estudado, como eu falei, por um estudo de viabilidade e tem aproximadamente 12km. Nós estamos já com o estudo de viabilidade pronto e vamos contratar o projeto básico executivo já em dezembro deste ano. E há uma perspectiva de elaboração desse projeto em 2020, para que tenhamos, já em 2021, uma perspectiva de construção do contorno de Porto Murtinho para abraçar e para chegar à ponte que também está sendo trabalhada junto com o Governo do Paraguai.

Nessa seara aqui, aproveito também para deixar a possibilidade no estudo, no projeto de definir o centro integrado, como foi discutido ali. Já há, inclusive, uma pequena demonstração de que é possível a gente incluir isso no nosso projeto de contorno, na margem do lado brasileiro.

Está aqui uma visão um pouquinho melhor de Porto Murtinho e do traçado que está previsto no estudo de viabilidade. E a gente vai detalhar isso num projeto de engenharia até a chegada da ponte.

O Mato Grosso do Sul tem três grandes estudos de viabilidade que foram realizados pelo Dnit. Estudo de viabilidade é o nascedouro de um projeto. Então, o Ministério dos Transportes, ou melhor, o Ministério da Infraestrutura - corrigindo - faz a definição da política pública, e o Dnit é o braço executor dessa definição da política pública. Então, para que a obra aconteça, nós temos que ter um estudo de viabilidade e depois a execução do projeto para, aí sim, termos a contratação das obras especificamente.

Então, para a BR-267, Mato Grosso do Sul, o Dnit já tem o estudo de viabilidade pronto, do quilômetro zero até o quilômetro 683 - é um grande estudo de viabilidade. Isso foi definido em segmentos, de números 1 a 11, como a gente pode ver, em que a gente já tem uma perspectiva do que será preciso fazer nesses diversos segmentos. Por exemplo: adequação da travessia urbana de Bataguassu; implantação de um determinado contorno numa outra cidade; adequação da travessia urbana de Nova Alvorada a Rio Brillhante; adequações de segmentos rodoviários entre essas cidades; adequação da travessia urbana de Maracaju; implantação de contorno; e adequações de outros segmentos rodoviários. Isso é o produto do estudo de viabilidade. Na sequência há a necessidade de elaboração de projeto de engenharia para que depois a gente consiga contratar o empreendimento em si.

Então, a gente tem as soluções propostas para esses diversos segmentos da BR-267, entre o quilômetro zero e o 683, chegando no final ao contorno de Porto Murtinho, na divisa com o Paraguai.

Além disso - aqui são as diversas soluções, vou passar um pouco mais rapidamente -, nós temos os EVTEs também já concluídos - lote 58, o nosso - da BR-262, Mato Grosso do Sul, e também da BR-060, Mato Grosso do Sul. São outros dois estudos de viabilidade que também estão prontos e já com indicativos também de soluções para a futura elaboração de projeto de engenharia.

Da mesma forma, o estudo de viabilidade é dividido em segmentos homogêneos, que são soluções de engenharia distintas para cada caso, e a gente também tem essas soluções prévias já definidas. Então, o Departamento Nacional (Dnit) hoje está preparado para realizar uma enormidade de projetos de engenharia no Estado do Mato Grosso do Sul para que a gente consiga atender e melhor atender, claro, a carga que vai passar nesses corredores.

Aqui é uma perspectiva de como está a nossa malha dentro do Estado do Mato Grosso do Sul. Nós temos alguns empreendimentos já em obras nesse Estado, que é a BR-419 - é uma obra dividida em quatro lotes, que já tem contratos realizados -, e outros pequenos empreendimentos que também foram estimados e estão em andamento dentro do Estado do Mato Grosso do Sul.

Algo importante nesse aspecto é que nós tenhamos a visão de que temos um grande estudo de viabilidade para a implementação das obras na BR-267, Mato Grosso do Sul.

Aqui são fotografias dos lotes 1 a 4 da BR-419, que é uma obra que já está contratada. Há também intervenções de manutenção em diversas rodovias federais do Mato Grosso do Sul, um trabalho de competência do Departamento Nacional e, especificamente, nós estamos preparados para fazer a elaboração dos projetos executivos desses segmentos na BR-267, que vai contemplar o Corredor Bioceânico.

Do ponto de vista da informação do Departamento Nacional é isso. Nós estamos preparados para iniciar, logo no início do ano que vem, o projeto do contorno de Porto Murtinho, para atender a ponte entre Porto Murtinho e Carmelo Peralta, e também estamos preparados para fazer projetos para os demais trechos da BR-267, especificamente no Mato Grosso do Sul. Claro que é sempre importante que nós tenhamos recursos orçamentários disponíveis para que a gente consiga, de fato, elaborar os projetos.

A questão dos estudos ambientais, da ponte especificamente, o lado do Paraguai estará tratando, o Ibama vai ser ouvido no momento oportuno, e nós vamos começar os estudos ambientais para o contorno de Porto Murtinho. Existe um cronograma, e o que nós temos de previsão é que a ponte, tanto a construída pelo lado paraguaio quanto o nosso acesso de Porto Murtinho, construído pelo lado brasileiro, tenha a finalização aí, se não no ano 2022, mas também no primeiro semestre de 2023.

Eram essas as informações, Senador, de forma mais rápida, sucinta, mas o departamento está à disposição para qualquer dúvida e qualquer informação mais pontual que a gente possa informar.

O SR. PRESIDENTE (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Agradecemos a gentileza do Dr. Luiz Guilherme por atender ao nosso pedido.

Pergunto aos Srs Senadores se há algum questionamento a ser feito. (*Pausa.*)

Não havendo, gostaria de agradecer a todos que se fizeram presentes, em especial ao Embaixador Fernando Schmidt, ao Sr. João Carlos Parkinson, ao Sr. Marcello da Costa Vieira, ao Sr. Rafael Benini, ao Sr. Onassis da Luz, ao Sr. Luiz Guilherme Rodrigues de Mello...

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - RS) - Sr. Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Senador Heinze.

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - RS) - Deixe-me só falar. Corredor Bioceânico... Nós já tínhamos também o corredor, que era Iquique, no Chile, com Antofagasta, por ali, chegando, passando por São Borja, Paraguai, também, para chegar ao porto de Rio Grande. Vocês estão na nossa frente. Parabéns para V. Exa.! Era só isso aí.

O SR. PRESIDENTE (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Obrigado.

E a gente convida V. Exa. a participar das futuras reuniões, que desta audiência pública acabaram por advir, na certeza de que V. Exa. tem muito a contribuir em relação a esta questão.

Nada mais havendo a tratar, declaro encerrada a presente reunião, a primeira parte.

Vamos fazer as despedidas aos nossos convidados e logo, de pronto, a sequência da reunião da Comissão de Relações Exteriores.

Está encerrada a reunião. (*Pausa.*)

(*Soa a campainha.*)

Atenção, Srs. Senadores.

Vamos agora à segunda parte, apenas para leitura de dois requerimentos extrapauta, da 53ª Reunião da Comissão de Relações Exteriores, de quarta-feira, 2 de outubro de 2019.

Com a chegada do Senador Marcio Bittar, conseguimos quórum para poder deliberar sobre esses assuntos.

Temos dois requerimentos extrapauta.

O primeiro:

2ª PARTE EXTRAPAUTA

ITEM 7**REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DEFESA NACIONAL Nº 58, DE 2019****- Não terminativo -**

Requeiro, nos termos dos arts. 67 e 68, do Regimento Interno do Senado Federal, em face do que dispõe o art. 55, III, da Constituição Federal, licença de representação externa em ato ou solenidade de cunho internacional, nacional ou regional, com ônus para o Senado Federal, para o Senador Esperidião Amin, em Berlim, Alemanha, de 25/11/2019 a 29/11/2019, a fim de representar a Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional e o Senado Federal, nos termos do convite anexo.

Autoria: Senador Nelsinho Trad (PSD/MS)

Comunico, nos termos do art. 39, inciso I, do Regimento Interno do Senado, que o Senador estará ausente do País no período de 24 de novembro a 30 de novembro, para desempenho dessa missão.

O Senador Esperidião Amin é o Relator da avaliação do Programa de Defesa Cibernética, política pública que está sendo analisada por esta Comissão, conforme aprovado pelo Requerimento nº 24, de 2019.

Sua participação no referido evento proporcionará contato com novos pontos de vista e ajudará a identificar oportunidades e desafios ligados à questão digital e terá um papel fundamental no embasamento técnico do relatório a ser apresentado.

Sala das sessões, 2 de outubro de 2019.

Senador Nelsinho Trad, Presidente.

Em discussão.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC. Para discutir.) - Sr. Presidente, posso só prestar um esclarecimento?

Eu entreguei, aqui na Comissão, aos cuidados do Flávio, dois convites que eu recebi na semana retrasada, eu acredito.

Um era do Uruguai, de uma Senadora uruguaia, para participar de um evento que ocorrerá depois de amanhã. Eu disse que eu não poderia responder pessoalmente a um convite pessoal de uma Senadora do Uruguai. Escapa até à atribuição de um Senador da República. Por isso peço que a própria Comissão encaminhe uma resposta justificando a impossibilidade.

E esse aí eu recebi, ainda que pessoal... Não tenho por que solicitar ao Senado essa designação, mas fico muito grato pela sua iniciativa. É um assunto que nos interessa, como o senhor ressalta. Eu sou, junto com V. Exa., proponente de dois programas de avaliação de políticas públicas, e um deles é esse. Já realizamos duas reuniões e teremos uma terceira amanhã. Sobre a de amanhã, eu gostaria de conversar com V. Exa. sobre as cautelas em matéria de sigilo que nós temos a obrigação de ter, uma vez que, amanhã, nós teremos uma reunião sigilosa sobre política de defesa cibernética do Brasil, que é uma coisa incipiente.

Eu me dedico a isso até pela minha origem profissional e também pela minha origem acadêmica e fico muito honrado pelo fato de que V. Exa. é que toma a iniciativa de fazer essa proposta. É evidente que, se eu for designado, ficarei muito honrado e cumprirei a tarefa, caso a Comissão e o Senado acolham o seu requerimento. E desde já agradeço pessoalmente a sua iniciativa.

O SR. MARCIO BITTAR (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - AC) - Presidente Nelsinho...

O SR. PRESIDENTE (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Senador Marcio Bittar.

O SR. MARCIO BITTAR (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - AC) - Estou 100% de acordo. Vou poupar os elogios ao nosso colega, meu primo, porque estou preocupado em aprovar também um requerimento meu - o Davi chegou à Mesa, e daqui a pouco se interrompe aqui -, mas... Dez!

O SR. PRESIDENTE (Nelsinho Trad. PSD - MS) - É verdade.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - E dez para o dele também, então. São três árabes conversando...

O SR. PRESIDENTE (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Continua em discussão. *(Pausa.)*

Não havendo mais quem queira discuti-lo, em votação. Votação simbólica.

Os Senadores que concordam com o requerimento extrapauta permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovado.

À assessoria técnica para a providências.

Apenas para informar ao Senador Esperidião Amin, a nossa reunião amanhã será no Plenário 6. Todas as providências para o total sigilo da mesma já foram feitas, já foram tomadas, com varredura, com retirada de computador. Fizeram toda uma transformação - celular não vai poder entrar - dentro da sala. Então, realmente já está tudo pronto e preparado, conforme o alerta de V. Exa.

Requerimento do Senador Marcio Bittar.

2ª PARTE
EXTRAPAUTA
ITEM 6

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DEFESA NACIONAL Nº 57, DE 2019

- Não terminativo -

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, com o objetivo de debater ambientalismo e geopolítica, especialmente temas relacionados às mudanças climáticas, as disputas comerciais globais e o jogo de poder internacional. Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados: 1. Sr. Stephen Bannon, consultor político, ex-Estrategista-chefe da Casa Branca, foi membro do Conselho de Segurança Nacional dos Estados Unidos; 2. Sr. Patrick Wood, economista, escritor, autor de diversos livros, entre eles "Tecnocracia: o caminho difícil para a ordem mundial"; 3. Dom Bertrand de Orleans e Bragança, autor do livro "Psicose Ambientalista"; 4. Presidente da Comissão de Meio Ambiente do Senado Federal, Senador Fabiano Contarato; e 5. Ministro de Estado do Meio Ambiente, Ricardo Salles.

Autoria: Senador Marcio Bittar (MDB/AC)

Em discussão o requerimento.

O SR. MARCIO BITTAR (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - AC. Para encaminhar.) - Sr. Presidente, só rapidamente. Essas pessoas estarão num evento, no dia 2 de novembro, em São Paulo. E a sugestão me foi enviada pelo Presidente da Comissão de Relações Exteriores da Câmara Federal, Deputado Eduardo Bolsonaro. É um conjunto de pessoas com uma visão clara sobre o mundo e esses temas da geopolítica e a questão ambiental. Eu acho oportuno aproveitar que essas pessoas estarão em São Paulo e se dispõem a vir em seguida ao Congresso Nacional; que a nossa Comissão as receba, evidentemente, com o amplo e irrestrito direito a que os outros colegas, que têm pensamento diferente, possam fazer parte da audiência e debater com pessoas que têm uma visão de mundo que particularmente é a visão de que eu comungo.

Então, é por isso: conforme a sugestão de Eduardo Bolsonaro, Presidente da Comissão de Relações Exteriores das Câmara, aproveitando que aquelas lideranças estarão em São Paulo, a ideia é aproveitar e trazê-las aqui.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - De pronto, também quero dizer que sou favorável. Eu só entendo... Eu não sei se há alguma autoridade da área de meio ambiente.

O SR. MARCIO BITTAR (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - AC) - Não; autoridade constituída, não. Há autoridade moral, pelo conhecimento do estudo.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Pois é, mas autoridade constituída, não.

O SR. MARCIO BITTAR (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - AC) - Não.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Eu entendo que seria oportuno, no mínimo, convidar o Presidente da Comissão de Meio Ambiente do Senado. No mínimo.

O SR. MARCIO BITTAR (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - AC) - Então, convide. O.k.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - E alguma autoridade, o Ministro do Meio Ambiente.

O SR. MARCIO BITTAR (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - AC) - Pode ser, perfeito.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Não pretendo criar polêmica, mas acho que pelo menos cuidar dessa parte institucional, do sentido da reunião, seria útil...

O SR. MARCIO BITTAR (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - AC) - Perfeito.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - ... o Presidente da Comissão de Meio Ambiente convidar.

O SR. MARCIO BITTAR (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - AC) - Convide, tranquilo.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - E o Ministro do Meio Ambiente.

O SR. MARCIO BITTAR (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - AC) - E o Ministro Ricardo Salles. Ficou melhor.

O SR. PRESIDENTE (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Acatando a sugestão do Senador Esperidião Amin, determino à assessoria técnica que inclua o convite, no rol dos convidados, ao Presidente da Comissão de Meio Ambiente e ao Ministro Ricardo Salles.

Em discussão. *(Pausa.)*

Não havendo quem queira discutir, em votação. Votação simbólica.

Os Senadores que concordam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovado.

Deliberação da ata da reunião anterior.

Proponho, ainda, a dispensa da leitura e a aprovação da ata da reunião anterior.

Os Senadores que concordam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovado.

Agradeço a presença de todos.

Declaro encerrada a presente reunião.

(Iniciada às 10 horas e 10 minutos, a reunião é encerrada às 11 horas e 58 minutos.)