



SENADO FEDERAL

Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional

Ofício nº 065/2017–CRE

Brasília, 04 de outubro de 2017.

Ilmo Sr. Prof. Dr. Eduardo Ratton
Coordenador de Projetos do Instituto Tecnológico de Transportes e Infraestrutura,
da Universidade Federal do Paraná – UFPR

Assunto: Convite para Audiência Pública

Prezado *Professor Dr. Eduardo Ratton,*

Na qualidade de Presidente da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional do Senado Federal, e do Grupo Parlamentar Brasil-Argentina, tenho a honra de convidar V. Sa. a participar da Audiência Pública para elaborar diagnóstico, identificar gargalos e discutir soluções para viabilidade da hidrovia dos Rios Paraguai/Paraná, em atendimento ao Requerimento nº 33, de 2017-CRE.

Esclareço que o evento será realizado no dia 23 de outubro de 2017, segunda-feira, às 18 horas, no Plenário 7, Ala Senador Alexandre Costa, Anexo II, Senado Federal.

Certo de sua melhor atenção, e contando com a presença de V. Sa., agradeço antecipadamente.

Cordialmente,

FCollor

Senador Fernando Collor
Presidente da Comissão

Aprovado
em 28/09/2017
Kebu



SENADO FEDERAL
Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional

REQUERIMENTO Nº 33 DE 2017 - CRE

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, desta *Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional*, conjunta com o *Grupo Parlamentar Brasil Argentina (Senado/Câmara dos Deputados)*, com o objetivo de elaborar diagnóstico, identificar gargalos e discutir soluções para viabilidade da hidrovia dos Rios Paraguai/Paraná.

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

1. **Prof. Dr. Eduardo Ratton**, Coordenador de Projetos do Instituto Tecnológico de Transportes e Infraestrutura, da Universidade Federal do Paraná – UFPR;
2. **Sr. Erick Moura de Medeiros**, Diretor de Infraestrutura Aquaviárias do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT;
3. **Sr. Adalberto Tokarski**, Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ; *fu*



SF/17236.13949-42

Página: 1/4 27/09/2017 19:34:12

ae4590a1d074ebdbfb27abb4e6cb244d1d86cd7



4. **Sr. Edeon Vaz Ferreira**, Presidente da Câmara Temática de Infraestrutura e Logística do Agronegócio;
5. Representante do Ministério do Meio Ambiente – MMA;
6. **Dr. Tarciso Dal Maso Jardim** – Consultor Legislativo do Senado Federal.

JUSTIFICAÇÃO

O Grupo Parlamentar Brasil-Argentina, criado pela Resolução n. 4, de 24 de fevereiro de 2016, aprovou Plano de Trabalho no dia 22 de agosto de 2017, no qual, dentre as prioridades, destacou a superação de entraves no hidroviário dos rios Paraguai/Paraná.

A hidrovia entre Cáceres (MT) e Nueva Palmira (Uruguai) possui um potencial enorme para escoar commodities e minérios, percorrendo 3.442 km por cinco países (Brasil, Bolívia, Paraguai, Argentina e Uruguai) e atingindo 25 milhões de pessoas.

Do ponto de vista logístico existem quatro trechos: I. Rio Paraguai de Cáceres a Corumbá (680 km); II. Rio Paraguai de Corumbá a Assunção (1.132 km); III. Rios Paraguai e Paraná de Assunção a Santa Fé (1.040 km); IV. Rios Paraná e Prata de Santa Fé à foz em Nueva Palmira (500 km).

O Grupo Parlamentar Brasil-Argentina comprometeu-se com autoridades de ambos os Países a verificar o trecho brasileiro dessa hidrovia, que é dividido em Tramo Norte (Cáceres/MT e



SF/17236.13949-42

Página: 2/4 27/09/2017 19:34:12

ae4590a1d074ebdbfb27abb4e6cb244d1d86cd7



Corumbá/MS, 680 km) e Tramo Sul (Corumbá/MS à foz do Rio Apa, 590 km), analisando questões econômicas, jurídicas, regulamentares, estruturais e de governança.

O transporte hidroviário é considerado o modo mais econômico e aconselhável para deslocar grandes volumes a grandes distâncias. A Hidrovia em questão é usada para transporte de 7 milhões de toneladas por ano, mas por diversos fatores deixou de ser relevante para as commodities, como a soja, e por falta de racionalidade não é aproveitada para importação. Assim, empurradores e barcas voltam vazios.

A não superação de gargalos e de ineficiências prejudica a região com grande potencial para o comércio exterior, que acaba se rendendo ao impactante e custoso modal terrestre de caminhões. A título de exemplo, a soja de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul é destinada a mais de 70 países.

Evidentemente, apesar de inegável virtude logística e de desenvolvimento regional da Hidrovia, sua viabilidade deve ser acompanhada de cuidados ambientais, a fim de proteger animais, plantas, qualidade de água, saúde, segurança e bem-estar da população.

Em termos de viabilidade prática, importa prestar atenção às condições de sinalização/balizamento e equipamentos de auxílio à navegação, existência de restrições críticas de profundidade que impeçam ou dificultem as operações de transporte, bem como que



SF/17236.13949-42

Página: 3/4 27/09/2017 19:34:12

ae4590a1d074ebdbf27abb4e6cb244d1d86cd7



