

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Projeto de Decreto Legislativo nº 564, de 2012

Submete à consideração do Congresso Nacional o texto do Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e a República Oriental do Uruguai sobre Transporte Fluvial e Lacustre na Hidrovia Uruguai-Brasil, assinado em Santana do Livramento, em 30 de julho de 2010.

Autor: **MERCOSUL**

Relatora: Deputado **GERALDO SIMÕES**

I - Relatório

O Projeto de Decreto Legislativo em epígrafe aprova o texto do Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e a República Oriental do Uruguai sobre Transporte Fluvial e Lacustre (tanto de cargas como de passageiros) na Hidrovia Uruguai-Brasil, assinado em Santana do Livramento, em 30 de julho de 2010. Ressalva que ficam também sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em revisão da referida Decisão, bem como quaisquer ajustes complementares que, nos termos do inciso I do art. 49 da Constituição Federal, acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

Entre as disposições principais do Acordo destaca-se o seu objetivo, que é permitir o acesso livre e não-discriminatório de empresas mercantes brasileiras e uruguaias aos mercados de ambos os países, excluindo-se o transporte de cabotagem nacional, os serviços de apoio portuário e de reboque, e o transporte de cargas que, de acordo com a legislação de cada Parte, esteja reservado a suas respectivas bandeiras. Fica estabelecido, também, o alcance da Hidrovia que abrange o setor brasileiro da Lagoa Mirim e seus afluentes (especialmente o Rio Jaguarão), o Canal de São Gonçalo e seus afluentes, os canais de acesso hidroviário ao Porto de Rio

Grande, a Lagoa dos Patos e seus afluentes, o Rio Guaíba e seus afluentes (especialmente os rios Taquari, Jacuí, dos Sinos, Gravataí e Caí). Na República Oriental do Uruguai, a Hidrovia abrange o setor uruguaio da Lagoa Mirim e seus afluentes, especialmente os rios Jaguarão, Cebollati e Tacuari. Estão incluídos, ainda, os portos e terminais reconhecidos por cada Parte, cuja lista deverá ser encaminhada oportunamente à outra Parte.

Como autoridades responsáveis pela aplicação do Acordo, ficam designados, pelo Brasil, o Ministério dos Transportes e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). No que se refere ao transporte na Hidrovia, à segurança, ao meio ambiente, às fronteiras, às alfândegas, às divisas, à saúde, à vigilância sanitária, à fiscalização veterinária e fitossanitária e à salvaguarda da vida humana, serão aplicados regulamentos e as leis de ambas as Partes em suas respectivas jurisdições.

A Mensagem 43/2012, que encaminha o texto ao Congresso Nacional, afirma que o referido Acordo tem o objetivo de implantar um sistema de transporte moderno de cargas e de passageiros entre os dois países, que oferecerá uma alternativa de baixo custo para o transporte multimodal na área de influência da Bacia da Lagoa Mirim, revitalizando a economia da região e contribuindo para o desenvolvimento social das comunidades fronteiriças.

O referido Acordo foi apreciado pela Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul, tendo recebido parecer favorável do Relator, Senador Paulo Paim, que foi aprovado, dando origem ao presente Projeto de Decreto Legislativo.

Além desta Comissão de Viação e Transportes, a matéria será analisada, também, pela Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional e pela Comissão de Constituição e Justiça e de Redação (quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa), em regime de urgência, devendo ser submetida, em seguida, ao Plenário da Casa.

É o nosso relatório.

II – Voto do Relator

A Lagoa Mirim, que possui 47% de sua superfície em território brasileiro, no Estado do Rio Grande do Sul, e o restante no Uruguai, é ligada à Lagoa dos Patos pelo Canal de São Gonçalo, uma ligação natural com 76 quilômetros de extensão, que alcança até 300 metros de largura e conta com uma profundidade mínima de cinco metros. Em conjunto, esse sistema lacustre é muito importante para a movimentação de cargas brasileiras e uruguaias, visto que a rota permite aos produtores do país vizinho alcançar o porto de Rio Grande, com saída através da cabotagem para a costa brasileira, ou para a

navegação de longo curso, em mercados internacionais. Permite, ainda, por via flúvio-lacustre, chegar à capital gaúcha e ao porto de Estrela, no interior do Estado do Rio Grande do Sul, onde existe a intermodalidade com a ferrovia, fazendo com que produtores brasileiros alcancem o mercado uruguaio e, no caminho inverso, produtos uruguaios cheguem aos mercados consumidores do centro do nosso país.

A implantação da Hidrovia Fluvial e Lacustre Uruguai-Brasil, objeto do presente Acordo, contribuirá, portanto, para a ampliação do comércio entre os dois países, com reflexos altamente positivos para o desenvolvimento da região da Lagoa Mirim e de sua área de influência. Ressalte-se, a propósito, que o meio de transporte hidroviário é uma alternativa bastante eficiente e econômica, que deve ser incentivado, não apenas naquele local, mas sempre que for viável.

A cooperação entre o Brasil e o Uruguai com vistas à utilização da Lagoa Mirim não é fato recente. Desde a celebração, em 1909, do Tratado da Lagoa Mirim, negociado pelo Barão do Rio Branco, os dois países vêm tentando promover a integração fronteiriça e do uso compartilhado da Bacia da Lagoa Mirim. Como bem registra a Exposição de Motivos, com esse objetivo foram firmados o Tratado de Comércio e Navegação entre os Estados Unidos do Brasil e a República Oriental do Uruguai, em 27 de maio de 1949, o Convênio entre a República Oriental do Uruguai e a República Federativa do Brasil sobre Transporte Fluvial e Lacustre, em 12 de junho de 1975 e o Tratado de Cooperação para o Aproveitamento dos Recursos Naturais e o Desenvolvimento da Bacia da Lagoa Mirim, em 7 de julho de 1977.

O Acordo em análise, portanto, representa mais um passo, agora já no contexto do Mercosul, para o desenvolvimento econômico, comercial e social da Bacia da Lagoa Mirim. Deve-se destacar, a propósito, que já estão previstos recursos, no âmbito da segunda etapa do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC 2), para a realização de obras de dragagem, balizamento e sinalização, bem como para a adequação de terminais hidroviários existentes e a implantação de novos terminais no trecho brasileiro da Hidrovia.

Diante do exposto, somos pela **aprovação** do Projeto de Decreto Legislativo 564, de 2012.

Sala da Comissão, em de de 2012.

Deputado **Geraldo Simões**
Relator