



CÂMARA DOS DEPUTADOS

INDICAÇÃO N.º 1.040, DE 2020
(Do Sr. Lucio Mosquini)

Sugere que a República Federativa do Brasil adote medidas para a negociação e celebração de um acordo com o Estado Plurinacional da Bolívia sobre aspectos técnico-operacionais e aduaneiros com vistas à criação de portos fronteiriços para a operação de balsas de travessia no Rio Guaporé entre o Município de Costa Marques, no Estado de Rondônia, e Puerto Ustarez, Município de San Joaquín, no Departamento do Beni.

DESPACHO:
PUBLIQUE-SE. ENCAMINHE-SE.

PUBLICAÇÃO INICIAL
Art. 137, caput - RICD

Excelentíssimo Senhor Ministro de Estado da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas,

As relações do Brasil com o Estado Plurinacional da Bolívia são consideradas prioritárias para o Brasil, abarcando desde a cooperação energética, transfronteiriça e de combate a ilícitos transnacionais até a articulação em foros regionais e globais.

Historicamente, o Brasil figura como principal parceiro comercial da Bolívia, sendo o principal destino de suas exportações, com destaque para a venda de gás natural, fertilizantes e riquezas minerais, e o segundo país de origem de suas importações, sobretudo de produtos manufaturados. Os investimentos brasileiros na Bolívia e a remessa de imigrantes bolivianos residentes no Brasil têm igualmente representado vetor de desenvolvimento para a economia do país vizinho.

A relação bilateral ganha contornos de importância geoestratégica quando se considera a extensa fronteira entre os dois países, de 3.423 Km, a maior fronteira que o Brasil constitui com um país. Diante desse relevante espaço compartilhado, Brasil e Bolívia têm buscado desenvolver uma política de integração fronteiriça calcada na finalidade de tornar a fronteira um espaço de paz, cooperação e desenvolvimento econômico e social. Em 2011, foram criados os “Comitês de Integração Fronteiriça”, com o objetivo de buscar soluções para questões específicas das zonas de fronteira. Foram realizadas as reuniões dos Comitês que operam em Corumbá/Puerto Suárez (2011 e 2018), Brasileia-Epitaciolândia/Cobija (2012), Cáceres/San Matías (2013) e Guajará-Mirim/Guayaramerín (2013 e 2016). Essa política de integração fronteiriça busca trazer melhorias efetivas à população local.

Nesse quadro, assume importância o potencial de integração e desenvolvimento socioeconômico da região do Vale do Guaporé. Desde as iniciativas de diálogo e negociação bilateral, lançadas em 2011, busca-se legalizar e viabilizar um corredor de integração econômico-comercial, cultural e turística interligando as cidades de Costa Marques, em Rondônia, e San Joaquín/Trinidad, no Departamento de Beni. A interligação de Rondônia e Beni por meio da regularização de uma travessia internacional de balsa entre a BR-429 e Puerto Ustarez (Ruta 9) abrirá uma gama de oportunidades de negócios entre as regiões fronteiriças, reduzindo o custo de transporte, facilitando o intercâmbio cultural e turístico, além de permitir o acesso brasileiro aos portos no Oceano Pacífico em Arica, no Chile e Illo, no Peru.

Deve-se atentar ao fato de que o Departamento de Estradas de Rodagem (DER) já entregou estrutura para atracação de balsa para transporte de veículos nesse ponto da BR-429, já autorizada pela Agência de Transportes Aquaviários (ANTAQ), e de que empresários locais já chegaram a investir mais de meio milhão de reais na construção de duas balsas para o transporte da produção rondoniense por via fluvial.

Com viabilização dessa rota, a distância de Costa Marques a San Joaquín será de aproximadamente 100 Km; de Costa Marques até Trinidad, capital do Departamento de Beni, na Bolívia, será de 330 Km; de Trinidad a Santa Cruz são mais 350 Km. Essas distâncias contrastam com cenário atual, em que os moradores de Costa Marques têm de se deslocar até Guajará-Mirim, percorrendo distâncias de mais de mil quilômetros pelo trecho brasileiro e mais de 450 Km no trecho boliviano. Em razão da falta de acesso entre as regiões vizinhas, perdem-se muitas oportunidades de incremento do intercâmbio comercial e humano.

Com uma população de três milhões de habitantes, Santa Cruz importa mercadorias até dos Estados Unidos. Com a interligação física em consideração, o Brasil abrirá mercados para produtos agropecuários e industrializados não apenas na Bolívia, Chile e Peru, mas até em outros continentes, com a integração pacífica barateando o custo do transporte. O impulso ao crescimento econômico na região também viria com o acesso à abundante produção boliviana de ureia, sal que chegaria mais barato aos produtores brasileiros. A viabilização da ligação portuária entre Costa Marques e Puerto Ustarez também permitiria o transporte de calcário e facilitaria o investimento brasileiro na região boliviana. Vários empresários brasileiros estão abrindo filiais na Bolívia além da faixa dos 50 Km, situação em que não há necessidade de se ter um nacional do país vizinho como sócio.

A operação dessa ligação por balsa também permitirá um fortalecimento dos vínculos culturais e turísticos. De pronto, a medida atenderá às necessidades dos quase 16 mil alunos brasileiros que estudam em Santa Cruz. Os que moram na região central de Rondônia, por exemplo, enfrentam quase dois mil quilômetros para chegar à cidade boliviana, passando por Cáceres, no Mato Grosso. Com o novo ponto de interligação, será possível a instalação de linhas regulares de ônibus para Cochabamba, Santa Cruz de La Sierra e outras cidades. Do ponto de vista turístico, o Rio Guaporé se destaca pelos cenários exuberantes e pelo interesse

para a pesca esportiva, os quais poderão ser mais explorados com a facilitação de acesso.

Além da regularização da balsa como ponto de ligação internacional pelos órgãos competentes dos dois países, deve-se atentar para a dinâmica do fluxo de pessoas e mercadorias nessa região fronteira, a exigir a criação de um regime aduaneiro compatível. Em virtude da recente regulamentação brasileira de aspectos relativos à implementação do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre, entre o Brasil, a Argentina, a Bolívia, o Chile, o Paraguai, o Peru e o Uruguai, promulgado no Brasil por meio do Decreto nº 99.704, de 20 de novembro de 1990, novas exigências para o trânsito aduaneiro foram criadas.

A inovação normativa trazida nesse instrumento procura contribuir com a integração dos países da América Latina e com a modernização da fiscalização aduaneira. O instrumento estabelece, entre outras exigências, a necessidade de que o transporte terrestre de passageiros e de cargas, inclusive por meio de balsas, somente seja realizado por empresas autorizadas, nos termos do Acordo; a entrada e saída dos veículos seja efetuada nos pontos habilitados; o transportador obtenha uma licença do país de origem e outra do país de destino; a operação de trânsito aduaneiro internacional seja efetuada por meio de declaração de transporte aduaneiro, etc.

A despeito da necessária modernização no controle aduaneiro, deve-se considerar a igualmente legítima e importante adaptação dos procedimentos alfandegários ao trânsito regular de pessoas e de pequenas quantidades de mercadorias, típico dessa região fronteira; à demanda por agilidade nos trâmites de importação e exportação; e à peculiaridade da infraestrutura de fiscalização do lado boliviano da fronteira em Puerto Ustarez.

Diante disso, parece pertinente a criação de um regime jurídico específico para esse ponto da fronteira, com a negociação bilateral e regulamentação de uma Área de Controle Integrado entre a Receita Federal do Brasil e a Aduana boliviana, de maneira similar ao que existe na fronteira Corumbá-Puerto Suárez. A exitosa experiência praticada no entreposto corumbaense poderá ser replicada no controle alfandegário de Costa Marques-Puerto Ustarez, com ganhos em eficiência logística e fiscalizatória, bem como na coordenação de esforços e troca de informações entre as duas Aduanas.

Nesse ensejo, sublinhamos que o citado Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre prevê, em seu art. 14, a criação de regimes bilaterais

diferenciados para contemplar aspectos técnico-operacionais e aduaneiros específicos, como de fato se demanda no caso da fronteira do Brasil com a Bolívia. O mencionado dispositivo estabelece que:

Artigo 14. - Os países signatários poderão chegar a acordos bilaterais ou multilaterais sobre os diferentes aspectos considerados no Acordo e, em especial, em matéria de reciprocidade na concessão de permissões, regimes tarifários e outros aspectos técnico-operativos. Tais acordos não poderão, em nenhum caso, contrariar aqueles alcançados no presente Acordo.

Com vistas ao encaminhamento de medidas que viabilizem o trânsito internacional de pessoas e cargas nesse ponto da fronteira por meio de balsa, solicitamos a Vossa Excelência a realização de gestões para a negociação e celebração de um acordo com o Estado Plurinacional da Bolívia sobre aspectos técnico-operacionais e aduaneiros com a finalidade de: 1) criar e regular portos fronteiriços para a operação de balsas de travessia no Rio Guaporé entre o Município de Costa Marques, no Estado de Rondônia, e Puerto Ustarez, Município de San Joaquín, no Departamento do Beni; e 2) criar um regime aduaneiro próprio a essa zona de fronteira para a aplicação do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre, promulgado por meio do Decreto nº 99.704, de 20 de novembro de 1990, de modo a contemplar as especificidades socioeconômicas e físicas da região, possivelmente com a constituição de uma Área de Controle Integrado entre as Aduanas dos dois Estados.

Sendo estas as considerações que entendemos cabíveis com respeito aos fatos, oportunidades e demandas expostos, manifestamos a nossa confiança de que Vossa Excelência dispensará a necessária atenção em prol dos interesses maiores da Nação brasileira.

Sala das Sessões, em 21 de setembro de 2020.

Deputado **Lucio Mosquini**
MDB/RO

FIM DO DOCUMENTO