



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

**REUNIÃO**

23/08/2021 - 8ª - Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - AL. Fala da Presidência.) - Declaro aberta a 8ª Reunião do ciclo de audiências públicas sobre desenvolvimento regional na Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo. O nosso objetivo, como sempre, é abordar temas relacionados ao desenvolvimento regional, identificando gargalos e discutindo soluções legislativas.

A participação dos cidadãos será recebida sempre pelos canais Portal e-Cidadania, que pode ser acessado pelo *site* desta Comissão ou, então, pela Ouvidoria do Senado, pelo número 0800-0612211.

Exmas. Sr<sup>as</sup> Senadoras, Exmos. Srs. Senadores, estimados telespectadores que nos acompanham pela TV Senado, senhoras e senhores participantes desta audiência pública, no encontro de hoje daremos continuidade às discussões na área de infraestrutura.

Na semana passada, tivemos um rico debate sobre a geração própria de energia elétrica. Agora, abordaremos o desafio da integração multimodal de transportes no Brasil, com especial atenção para a relevância das nossas hidrovias no contexto do desenvolvimento regional.

Esta audiência pública atende ao Requerimento nº 08, de 2020, de autoria de S. Exa. o Senador Izalci Lucas.

Os investimentos em infraestrutura são assunto prioritário na agenda de desenvolvimento das maiores potências mundiais. Nos Estados Unidos, o Congresso aprovou recentemente um pacote de apoio ao setor de mais de US\$1 trilhão. A China vem implementando o projeto da nova rota da seda, que ultrapassa as fronteiras nacionais num ambicioso programa de integração da infraestrutura de transportes em diferentes continentes.

No Brasil, o aumento dos investimentos e da eficiência do nosso sistema de transportes é urgente. Estamos ainda muito aquém da nossa capacidade. Lamentavelmente, o modal rodoviário, que é o mais caro e o menos eficiente, é o mais utilizado. Faltam ferrovias, faltam hidrovias, falta integração.

A tão desejada e necessária integração multimodal ainda é uma realidade a ser construída no País. Trata-se de um enorme desafio para a sociedade e para o Estado brasileiro. Mas, como todo desafio deve ser enfrentado, deve ser feito isso de forma urgente.

A falta de um bom equacionamento para essa questão impõe grandes custos a todos os setores da economia. Parte considerável do chamado custo Brasil se deve aos gargalos que temos na infraestrutura de transportes. O setor agropecuário, por exemplo, se moderniza, bate recordes de produção e produtividade todos os anos, no entanto, infelizmente, perde competitividade ao deparar com problemas logísticos para escoar sua produção.

O mesmo acontece com a maior parte das nossas vendas externas. Sendo um grande exportador de *commodities*, produtos de menor valor agregado, os custos de transporte comprometem de maneira importante a nossa competitividade internacional.

Também sofrem os setores importadores. A ineficiência do nosso sistema de transportes representa um custo que é perversamente compartilhado com toda a sociedade, que acaba pagando a conta pela falta de investimentos públicos e privados.

Em hidrovias, temos um imenso potencial ainda inexplorado. Nossos corredores hidroviários somam mais de 20 mil quilômetros de vias interiores. Nosso potencial estimado de navegação fluvial alcança 40 mil quilômetros.

Entre as diferentes modalidades de transporte, o hidroviário é o que apresenta o menor percentual de participação na economia brasileira. Essa triste realidade contrasta com as expressivas vantagens oferecidas pelo modal. O transporte fluvial é capaz de deslocar enormes volumes de mercadoria, percorrer longas distâncias com baixo custo operacional e o seu impacto ambiental é significativamente menor do que os demais. É fundamental, entretanto, que esteja bem integrado aos outros modais. Para isso, é preciso planejamento e coordenação, envolvendo todos os atores econômicos, esforço esse que, a bem da verdade, o Ministro Tarcísio, da Infraestrutura, vem realizando com muito denodo.

O Estado tem papel fundamental nessa tarefa, não só investindo diretamente em alguns projetos, mas, sobretudo, atuando como incentivador e catalizador de investimentos privados.

Precisamos, enquanto agentes estatais: produzir um marco regulatório moderno para o setor - isso é fundamental -; desburocratizar a legislação ambiental e portuária, que também é fundamental; induzir esses investimentos de acordo com um plano abrangente e de longo prazo, fomentando o crédito, ajudando a formar os recursos humanos imprescindíveis para o setor.

O sistema de transportes precisa, portanto, ser uma política de Estado, e não apenas de governo. Precisamos focar na melhoria da infraestrutura e na redução do custo logístico. Precisamos desenhar um sistema de transportes mais inteligente, sem esquecer o papel da integração multimodal como vetor de desenvolvimento regional.

Nesse sentido, cabe um olhar especial para a navegação interior. Para concretizar o seu potencial, será necessário realizar grandes obras de dragagem e transposição; construir canais e também eclusas; estabelecer balizamentos e sinalizações.

Temos discutido, por exemplo, o projeto da Hidrovia do Contorno, uma iniciativa ambiciosa que poderá trazer grandes vantagens econômicas e consideráveis avanços no desenvolvimento regional. O seu objetivo é unir o Arco Norte aos complexos hidroviários do Sul do País, ligando a Bacia Amazônica à Bacia do Paraná.

Outros projetos encontram-se igualmente em avaliação no País. O exame da sua pertinência e das suas condições de realização não deve ser tarefa exclusiva do Poder Executivo, exige a formação de consensos, pede uma concertação nacional, que só irá ocorrer com amplo e profundo debate, ouvindo especialistas, autoridades governamentais, Parlamentares e a voz da própria sociedade. É nesse contexto que se insere a nossa audiência da noite de hoje.

Para discutir tema de tamanha relevância, sentimo-nos honrados pela presença dos seguintes convidados: Sr. Tiago Pontes, Secretário Nacional de Mobilidade e Desenvolvimento Regional e Urbano, representando o Ministério do Desenvolvimento Regional; Sr. Dino Antunes Batista, Diretor de Navegação e Hidrovias da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, representando o Ministério da Infraestrutura; Sra. Karoline Brasileiro Quirino Lemos, Diretora de Infraestrutura Aquaviária do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit); e o Sr. Adalberto Tokarski, Diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários.

Antes de passar a palavra ao nosso primeiro palestrante, gostaria de dar conhecimento de algumas perguntas e comentários realizados, feitos pelos nossos internautas para que, na medida do possível - e isso seria sempre interessante que assim ocorresse -, os srs. palestrantes pudessem responder, no caso da sua área, às perguntas e considerações que passo agora a ler.

Isto que eu vou apresentar é apenas um resumo das inúmeras perguntas e comentários que chegam.

Como comentários, temos:

de Raphael Bontempo, do Goiás: "A melhoria da matriz de transportes do Brasil reduz custos para toda a sociedade, portanto é fundamental o desenvolvimento de hidrovias";

de Bruno Pires, de São Paulo: "Em um país tão grande territorialmente, é de imensurável necessidade considerar e investir em todos os meios de transporte";

de Ana Paula Cuozzo, do Rio de Janeiro: "As hidrovias são mais baratas para construir e manter, além de causarem um impacto menor no meio ambiente, e são de grande contribuição".

Como perguntas, temos as seguintes:

de Matheus Figueiredo, de Minas Gerais: "Quais as principais barreiras que impedem a atuação da operação multimodal no Brasil?";

de Vanessa Cristina, de São Paulo: "Por que o transporte hidroviário é o que possui a menor representatividade e participação nos sistemas de deslocamento nacional?";

de Loridete Cristina, do Paraná: "Qual o motivo de esse tipo de transporte não ter tanta representatividade, sendo que o mesmo é mais barato e tem um impacto ambiental menor?";

de Larissa Roberta, do Maranhão: "Por que o transporte hidroviário apesar de mais barato e de menor impacto ambiental não é tão utilizado no Brasil?"; e

de Elinadja Targino, de Alagoas: "Como integrar o desenvolvimento e a sustentabilidade?".

Dando início à nossa audiência pública de hoje, passo a palavra ao Sr. Tiago Pontes, que é o Secretário Nacional de Mobilidade e Desenvolvimento Regional e Urbano, representando o Ministério do Desenvolvimento Regional (MDR).

**O SR. TIAGO PONTES** (Para expor. *Por videoconferência.*) - Boa noite a todos! Boa noite, Senador Fernando Collor. Boa noite, Dino, representante do Ministério da Infraestrutura; Dra. Karoline Brasileiro, representante do Dnit; Dr. Adalberto, representante da ANTT, e demais presentes! Para nós, é uma grande satisfação estar aqui recepcionando e participando, com o Presidente Fernando Collor, deste evento, desta audiência pública, colocando um pouco da nossa função, aqui, da Secretaria de Mobilidade.

Compete a nós, do Ministério do Desenvolvimento Regional, a mobilidade urbana das áreas. Temos aqui algumas discussões sobre o transporte fluvial e os transportes modais, o multimodal de transportes urbanos, especificamente.

Na área de logística, eu acho que o Dino e a Karoline, do Dnit, teriam uma competência logística muito maior para falar e para prosseguir nesse termo.

Compete a nós, aqui, do Ministério do Desenvolvimento Regional, basicamente a mobilidade em si urbana, Senador, ou seja, tudo que tange ao transporte urbano de passageiros dentro de uma circunscrição urbana compete a nós, daqui.

Somos também entusiastas e entendemos que o Brasil é um País gigantesco, principalmente em suas vias fluviais. Temos ciência da importância desse transporte junto a algumas cidades que possuem grandes leitos fluviais, onde cabe esse tipo de transporte. Sabemos que esse transporte é uma forma de facilitar a mobilidade urbana, nos grandes centros urbanos, que tantos necessitam ampliar.

Estamos aqui à disposição para ampliar essa discussão no que tange ao transporte fluvial para os grandes centros urbanos. Obrigado a todos.

Acho que o pessoal aí do MInfra vai poder colaborar muito mais na parte de transporte logístico.

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - AL) - Muito obrigado pela sua introdução, Sr. Tiago Pontes, que representa o Ministério do Desenvolvimento Regional, que é o título desta Comissão, que hoje está dedicada à questão da infraestrutura especificamente. Agradeço a presença do representante do Ministério do Desenvolvimento Regional, Sr. Tiago Pontes.

Passo agora a palavra ao Sr. Dino Antunes Batista, Diretor de Navegação e Hidrovias da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, representando o Ministério da Infraestrutura.

**O SR. DINO ANTUNES BATISTA** (Para expor. *Por videoconferência.*) - Boa noite, Senador. Primeiro, eu gostaria de agradecer o convite que foi feito ao Ministério da Infraestrutura para conversarmos sobre esse tema, que é de fundamental importância.

Eu queria também saudar a todos aqui presentes - Dr. Tiago, Karol, Adalberto -, que são parceiros aqui do ministério. Só fazendo a correção de que o Dr. Adalberto é da Antaq... (*Risos.*)

... mas que são parceiros aqui do ministério nessa busca pelo desenvolvimento da navegação interior.

Senador, esse tema realmente suscita muita paixão, eu diria, pela sociedade. Muito se fala sobre a necessidade de desenvolvermos a navegação interior. Todo mundo questiona: "Poxa, mas por que isso não deslança? Se é tão bom assim, por que não deslança?". E eu queria, antes mesmo de fazer a fala que eu tinha já preparado, comentar esse questionamento. Isso é fundamental.

Apesar de existir realmente muita solicitação por parte da sociedade, no final das contas, no momento que importa, que é o momento da disputa, vamos dizer assim, orçamentária, todo o incentivo que nossos representantes políticos têm é de continuar investindo no rodoviário. A gente tem que ser muito claro, muito objetivo de que, no final das contas, a grande pressão que o setor político recebe é pelo asfaltamento de uma rodovia X, pela construção de um viaduto Y, e assim por diante.

Então, nesse primeiro momento, eu queria colocar luz realmente numa questão fundamental que é a necessidade efetiva de a sociedade cobrar seus representantes políticos para que haja essa prioridade no transporte fluvial e que essa prioridade

possa efetivamente ser transformada em orçamento. Eu não quero aqui substituir a fala da Dra. Karoline, que está muito mais por dentro dos números, mas o orçamento que a Diretoria Aquaviária do Dnit tem para fazer frente às obras enormes de que a gente precisa para desenvolver as hidrovias brasileiras é extramente pequeno quando comparado ao que temos para os setores rodoviário ou mesmo ferroviário.

Eu queria lembrar aqui que a gente tem as duas maiores obras do setor hidroviário que há hoje no País e certamente as duas mais importantes, que são dois derrocamentos, ou seja, duas retiradas de rochas em hidrovias importantes: o derrocamento do Pedral do Lourenço no Rio Tocantins, muito próximo da eclusa de Tucuruí; e o derrocamento do Pedral de Nova Avanhandava, também muito próximo da eclusa, na hidrelétrica de mesmo nome. São duas obras que montam, somadas, R\$1 bilhão, e a gente não tem a perspectiva - pelo menos, a gente não tinha até então, e eu vou depois colocar alguns elementos na minha fala - de conseguir orçamentos para fazerem frente a essas duas obras que são fundamentais para a logística hidroviária brasileira, porque realmente não existia uma prioridade efetiva na construção do orçamento público. Então, essa é a primeira questão que eu queria salientar.

E aproveito este momento, novamente agradecendo a oportunidade que nos é dada pelo Senado Federal, para clamar que realmente a sociedade demonstre efetivamente que o setor hidroviário é prioritário, a partir de uma pressão nos seus representantes políticos para que possa haver orçamentos mais adequados para tratar as hidrovias.

Volto aqui para a minha fala que eu havia planejado.

Eu queria inicialmente falar sobre a prioridade que foi dada pelo Ministro Tarcísio para o setor aquaviário. Até então, no antigo Ministério dos Transportes havia, sim, setores que trabalhavam a navegação, trabalhavam a navegação interior, mas de uma maneira bastante diluída e sem foco. Com o novo Ministério da Infraestrutura, foi criado o Departamento de Navegação e Hidrovias, do qual estou à frente atualmente, desde o início do Governo, em 2019, que teve como objetivo realmente dar foco às políticas de navegação no País.

A gente recebeu uma primeira missão, que foi trabalhar inicialmente a navegação de cabotagem. A gente assim fez: trabalhamos e desenvolvemos o projeto BR do Mar, que hoje se encontra exatamente no Senado Federal para apreciação. Sexta-feira passada, tivemos uma audiência pública sobre o BR do Mar. Queria já até saudar o Senador Izalci Lucas e agradecer-lhe não só pela presença, mas pelo trabalho que tem feito também e pelas emendas que apresentou ao BR do Mar, o que traz exatamente uma discussão importante para o projeto. Esperamos que o projeto agora possa ter o andamento que merece dentro do Senado Federal. Não tenho dúvida nenhuma de que os nossos Senadores reconhecem a importância de celeridade na tramitação dessa matéria da cabotagem. E essa tinha sido realmente a nossa primeira missão.

A segunda missão - e é o momento atual que estamos vivendo - é a navegação interior. Alguns chamam esse nosso projeto de BR dos Rios, mas, na verdade, ainda não temos o nome para esse projeto de desenvolvimento da navegação interior. Mas é agora que o Ministro está pegando no meu pé, é exatamente agora, no projeto da navegação interior, que somos mais cobrados e é no que estamos trabalhando.

É interessante, a gente já tem trabalhado com mais afinco na navegação interior - na verdade, com mais foco -, desde o início do ano, e a gente fez diversas, dezenas de reuniões com todos os envolvidos na navegação interior: empresas de navegação, usuários, associações, sindicatos, Marinha, todo mundo. A gente tem conversado com todo mundo aliado sempre a todo conhecimento que a nossa equipe tinha sobre os problemas, sobre o histórico da navegação interior, mas isso tudo efetivamente para entender quais seriam os focos de ataque que a gente poderia fazer em alterações das políticas públicas relacionadas à navegação interior.

Aqui, é muito claro - e a gente deve trazer à tona - que cada hidrovia é uma hidrovia. A situação, a realidade de cada via navegável é muito diferente de outras. Então, a gente querer comparar, por exemplo, a hidrovia Tietê-Paraná com a hidrovia do Madeira, por exemplo, não faz muito sentido. Na Tietê-Paraná, nós já identificamos que praticamente não temos dificuldades burocráticas. Na Tietê-Paraná, temos, sim, uma questão de uma relação um pouco conflituosa, às vezes, mas que, neste ano, foi muito boa, com o setor elétrico, mas certamente não temos problemas, como temos no Rio Madeira, de necessidade de dragagens anuais para fazer realmente a perenização do transporte no rio, assim como, nas hidrovias do Sul, temos uma necessidade totalmente diferente, não só de intervenções como de soluções.

Então, essas conversas e essas reuniões todas que tivemos nos permitiram já pensar em alguns elementos importantes para essa nova política que, neste ano ainda, devemos trazer para discussão com a sociedade.

O primeiro ponto é exatamente o que diferencia cada hidrovia e que hoje ainda não existe. Não existe um dono da hidrovia. Não existe uma instituição que fale pelos usuários da hidrovia, pelos armadores, por todos aqueles que vivem da hidrovia. Esse é um primeiro ponto que queremos trabalhar, trazendo aqui a figura de uma espécie de comitê para cada hidrovia. É lógico que isso não se mistura com os comitês das bacias hidrográficas. Aqui a gente não está falando do rio; a gente está falando da hidrovia em si, hidrovia que tem empresas que navegam, que tem empresas que utilizam os embarcadores e

que precisam ser devidamente representadas em diversos fóruns, fóruns como o do Orçamento Público, o debate e disputa pelo Orçamento Público, e como o da própria Agência Nacional de Águas, nessa interação com os diversos usos - a gente tem o uso múltiplo dos nossos rios. A gente precisa estar muito mais bem preparado para fazer as discussões relacionadas às demandas que a hidrovia tem. Então, um primeiro ponto é a criação dessa nova instituição que vai trabalhar de maneira mais adequada do que já existiu. A gente teve já momentos em que as administrações hidroviárias tentaram suprir essa necessidade, mas ficaram muito longe de resolver isso.

Um segundo ponto que estamos trabalhando, que ataca exatamente um ponto que o Senador Collor bem colocou, é relacionado a burocracias no ambiente - e aqui eu já pego um gancho num questionamento que foi colocado por um dos nossos ouvintes, que é o questionamento sobre por que a gente não tem operações multimodais. E aqui realmente a gente entra num problema grave de burocracias, burocracias tanto operacionais como burocracias em obras.

Hoje temos no setor portuário uma instituição que funciona bem, que voltou a funcionar desde 2019, que é o Conaportos, uma instituição que agrega todos os órgãos intervenientes numa operação portuária e que busca exatamente trabalhar as burocracias, articular os procedimentos e reduzir os custos, custos de pessoal, de horas, custos monetários mesmo, na operação portuária. E a gente quer trazer essa mesma experiência agora para o setor hidroviário. A gente tem chamado de conahidro, que seria exatamente o comitê nacional de hidrovias, que buscaria congregar todas as instituições envolvidas na operação hidroviária para a gente trabalhar de maneira geral as burocracias, os procedimentos envolvidos. Note que isso inclui também a questão ambiental, porque a gente trabalha, pretende também trabalhar a questão de obras.

Outro ponto que também vai estar envolvido nesse mesmo setor é a própria regulamentação da Lei das Eclusas, algo que é fundamental ser feito, que ainda não existe.

Um outro elemento que também estamos trabalhando dentro desse programa de desenvolvimento da navegação interior são os investimentos que são necessários. Aqui eu queria chamar a atenção para um instrumento de planejamento da logística nacional, que é o PNL. O PNL, eu diria, está em construção desde 2012, na verdade. Com a criação da EPL, a gente iniciou um trabalho muito forte de retomada do planejamento setorial no setor de logística e, nesse ano, a gente teve um avanço enorme com... Ainda não foi publicado, mas muito em breve será publicado o PNL, com considerações muito mais adequadas do setor hidroviário, na verdade, do setor de navegação, no planejamento setorial. Esse planejamento setorial é que permitirá também a gente trazer os investimentos adequados nos rios adequados. Só que aqui eu queria chamar a atenção para o fato, que já foi colocado, na verdade eu iniciei a minha fala com esse fato, de orçamento. A gente tem uma necessidade de orçamento público muito grande, que a gente não tem conseguido, o que, portanto, nos levou a buscar alternativas, dentro do Ministério da Infraestrutura, para parcerias com a iniciativa privada, para fazer investimentos em infraestrutura hidroviária.

Para essas parcerias, a gente tem buscado, a gente tem estudado várias alternativas. Alternativas, por exemplo, de inclusão de obrigações contratuais em outras parcerias logísticas, por exemplo, em concessões rodoviárias, ou mesmo ferroviárias, não é? Então não seriam parcerias específicas do setor hidroviário.

A gente estudou também parcerias específicas do setor hidroviário. Por exemplo, estudamos no Rio Madeira. E a gente, muito proximamente, vai fazer um *workshop* com todos os envolvidos para falar dos resultados desse estudo, que foi feito junto com o Banco Mundial.

E um outro elemento que foi fundamental, e aqui já agradeço novamente o esforço que foi feito pelo Congresso Nacional, que foi a inclusão, na lei da privatização da Eletrobras, de importantes recursos para a solução de obras hidroviárias. Então, foram incluídos, na lei da Eletrobras, recursos para a conclusão do derrocamento do Pedral de Nova Avanhandava, foram incluídos recursos para a melhoria da navegação do Madeira e do Tocantins especificamente e, de uma maneira geral, para a solução de problemas nas bacias hidrográficas, o que também pode trazer outras hidrovias aqui à baila, com recursos para essas outras hidrovias.

Mas esses três elementos, Nova Avanhandava, que está explicitamente colocado na lei da Eletrobras; o Madeira, que é um rio que a gente precisa e coloca, o Dnit tem colocado aí algumas dezenas de milhões de reais anualmente para fazer a dragagem do Madeira, na lei da Eletrobras, foi colocado um recurso de quase R\$60 milhões anuais para a melhoria da navegação do Madeira; e no Tocantins, quase que R\$30 milhões para a melhoria do Tocantins. Então esses são recursos fundamentais, que agora, junto tanto com o MDR, quanto com o Ministério de Minas e Energia, a gente tem trabalhado para ver como efetivamente colocar esses recursos nas obras. Tá?

Por fim, a gente tem outro elemento fundamental, que também está em debate nesse programa de desenvolvimento da navegação interior, que são outras, que a gente chama, a sociedade chama normalmente de burocracias, não é? São regulações técnicas, são procedimentos que tanto Marinha do Brasil, Anvisa, Vigiagro têm em relação à navegação interior e que a gente tem discutido já com essas instituições, mesmo antes da instituição do Conahidro.

Dentro dessas discussões, está também a formação de tripulação. É algo que hoje é feito com a Marinha. A Marinha tem feito esse trabalho de formação de tripulantes, tanto no fluvial, quanto no marítimo, de maneira muito interessante, mas que, no nosso entender, merece ser discutido, na busca por aperfeiçoamentos. Então, essa é a nossa expectativa dentro do Ministério da Infraestrutura, ainda este ano, de trazer o resultado, não só dessas discussões todas que tivemos com os envolvidos na navegação, como agora, trazer efetivamente sugestões de propostas, de soluções para reduzir ou para mitigar parte desses gargalos que são identificados no setor da navegação interior. Senador, espero ter passado aqui pela maior parte dos problemas, dos questionamentos, do porquê de que multimodal é difícil, a questão burocrática é muito complicada, não é? E pincelei um pouco aqui por que o que a gente chama de *share*, o *market share* das hidrovias é tão aquém do potencial que elas possuem. E para isso, agradeço novamente esta oportunidade e o fato de o Senado Federal estar dando essa prioridade para a navegação interior. Agradeço novamente e fico aqui à disposição, Senador.

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - AL) - Muito obrigado, Sr. Dino Antunes Batista, Diretor de Navegação e Hidrovias da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura.

Passo agora a palavra à Sra. Karoline Brasileiro Quirino Lemos, que é Diretora de Infraestrutura Aquaviária do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit).

**A SRA. KAROLINE BRASILEIRO QUIRINO LEMOS** (Para expor. *Por videoconferência.*) - Boa noite a todos. Agradeço primeiramente o convite para poder estar aqui com vocês hoje, conversando a respeito das nossas hidrovias. Se me permitirem, eu vou projetar uma apresentação rápida que eu fiz aqui. Só um segundo. (*Pausa.*)

Vocês conseguem ver minha apresentação?

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - AL) - Sim.

**A SRA. KAROLINE BRASILEIRO QUIRINO LEMOS** - Pois não. Então vamos lá conversar um pouco sobre hidrovias.

Hoje o Brasil já transporta 110 milhões de toneladas de produtos por ano utilizando as nossas hidrovias. Ao longo dos últimos dez anos, houve um incremento de 46% nesse transporte. E há um potencial muito grande ainda para a gente explorar. E por que é que eu falo isso? Porque a gente utiliza hoje, para transporte de carga e de passageiros... As vias economicamente navegadas hoje são em torno de 18 mil quilômetros, de um total de 64 mil previstas no SNV. E também a participação desse modal ainda é muito pequena. Como todos já falaram, a gente tem em torno apenas de 5% de uma matriz de transporte que é majoritariamente rodoviária.

Sem contar também com a grande competitividade e a eficiência que a gente tem para esse transporte. Fazendo um comparativo aqui, em termos de capacidade de cargas, um comboio padrão utilizado no Rio Tapajós, que transporta 50 mil toneladas, equivale a 1,4 mil carretas de 35 toneladas.

E a gente destaca também a eficiência em termos de consumo de combustível. O custo do transporte, tanto para prover a infraestrutura, como para o transporte em si, é o mais barato, sem contar também com o número menor de acidentes que o modal hidroviário possui, comparado com os demais modais.

Foi perguntado e também já foi comentado pelo Dino, por que é que não se utilizam tanto as hidrovias? O que é que falta, o que é que pode ser feito para ampliar a utilização desse modal? O Dino comentou muito bem a questão de investimento, a necessidade de um patamar de investimento que nos permita dar respostas importantes.

Hoje a gente tem em torno de 240 milhões para investir. O ano que vem estão previstos, na PLOA, 336 milhões. Então, é um patamar ainda muito baixo para que a gente consiga trazer essa confiabilidade de que o transporte hidroviário necessita. Aqui eu organizei essa apresentação, trabalhando alguns itens relacionados a ações que estamos adotando para ampliar essa utilização das hidrovias. Vou falar um pouco a respeito das obras estruturantes, como a gente as chama. São obras de maior porte, obras que visam a ampliar a extensão navegável, o tempo de navegação que a gente tem, da hidrovia, ao longo do ano. Vou falar também do Plano de Manutenção Aquaviária que, sem dúvida, até pelo patamar de recursos que a gente vem recebendo, é o nosso principal empreendimento, também falando sobre o Atlas Aquaviário e um pouco sobre as nossas normatizações.

Destaco aqui os principais empreendimentos estruturantes que o Dino já antecipou também. A gente tem o derrocamento do Pedral do Lourenço no Rio Tocantins. Esse empreendimento gira em torno de R\$700 milhões, já está contratado via contratação integrada. Hoje a gente está fazendo a elaboração do projeto básico executivo e trabalhando junto ao Ibama na obtenção da licença prévia para, na sequência, podermos executar as obras.

O derrocamento de Nova Avanhandava, localizado no Rio Tietê. Esse ponto crítico, em rocha, também fica ali a jusante da eclusa de Nova Avanhandava. Hoje está sendo fechado o projeto executivo para que possa ser feita a licitação da obra. Esse empreendimento gira em torno de 300 milhões. Então, como foi comentado, precisaríamos, nos próximos três anos, em torno de um R\$1 bilhão para executar esses dois empreendimentos, que são os mais estruturantes.

Falando um pouco do nosso Plano de Manutenção Aquaviária. A gente visa a atuar em infraestrutura que nos permita aproximar os nossos rios navegáveis de hidrovias. Então, o que eu preciso ter para, de fato, considerar aquela via como hidrovia? Eu preciso ter um monitoramento, precisamos da execução de serviços de dragagem, de manutenção, executar as sinalizações, fazer também a manutenção, a operação adequada das IP4, assim como recuperações também. E precisamos de um olhar especial para as nossas eclusas.

Então, esse trabalho conjunto, pensado na manutenção aquaviária, vai nos trazer uma confiabilidade maior e, com essa confiabilidade, mais investidores, mais empresas vão querer utilizar a hidrovia para fins de transportes de carga, o que demanda também investimento em portos, em barcas, no transporte em si. Então, a ideia é a de que, com esse plano de manutenção, a gente amplie essa confiabilidade para que a gente torne o tráfego mais seguro, tanto para embarcações, quanto para o embarque e desembarque de passageiros e de cargas.

Vou detalhar um pouco sobre cada programa que compõe o nosso Plano de Manutenção Aquaviária. Nós temos o Programa de Monitoramento Hidroviário, também chamado de PMH. Hoje já licitamos, temos em execução, o PMH do Madeira, do Tapajós, do Tocantins e do São Francisco. A ideia é a de que a gente faça serviços de levantamento batimétricos e de monitoramento. E esses dados são compartilhados com os usuários da hidrovia e também subsidiam a elaboração de projetos de dragagem, de sinalização e também ações ligadas a planejamento.

O Programa de Dragagem de Manutenção. Nós já executamos, periodicamente, dragagem de manutenção nos Rios Madeira, Taquari, Paraguai. E, recentemente, criamos um normativo novo chamado Padma que se assemelha ao que já é feito para as rodovias, a exemplo do programa chamado PATO (Plano Anual de Trabalho). Esse novo modelo de contratação a gente já aplicou para a hidrovia do Madeira, tornando um contrato mais eficiente, mais dinâmico que a gente pretende, depois, expandir também para as outras hidrovias.

O nosso Programa de Sinalização (Prosinaqua) já tem alguns resultados, executamos o diagnóstico do São Francisco, do Tocantins, temos lá já contratada a manutenção da sinalização do Rio Paraná e do Rio Paraguai também, no tramo norte. A proposta aqui é a de que seja feito um diagnóstico de toda a sinalização e que a gente possa atuar, também, executando as manutenções e implantando algumas sinalizações e balizamentos, além da elaboração de normativos.

Um ponto que eu queria destacar para vocês é que esse nosso Plano de Manutenção Aquaviária está muito focado não nos 64 mil quilômetros que há em potencial de navegação, a gente está falando de melhorar aquelas vias que hoje já são utilizadas para transporte comercial, ou seja, aqueles 18 mil quilômetros. Já que a gente não tem recurso para focar em tudo, vamos priorizar manutenção e onde já está sendo utilizado, ou seja, vamos incentivar o uso, cada vez mais, dessas hidrovias, tornando-as cada vez mais eficientes, mais seguras.

Então, continuando aqui, eu apresento o Programa de Manutenção, Operação e Recuperação das IP4, que são as Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte. Atendem, principalmente, o transporte de passageiros e de carga acompanhada, principalmente na Região Amazônica.

Nós trabalhamos num novo modelo de contrato, apelidado de macro porque ele agrupa vários serviços que eram contratados, antes, separadamente. Agora a gente agrupou num único contrato e o pagamento, a remuneração da empresa, é vinculado ao desempenho. A disponibilidade do porto para a população impacta na remuneração que ela tem a receber. Estamos, também, executando algumas obras de recuperação dessas estruturas.

Falando do Programa ProEclusas. É um programa nacional de recuperação, operação, manutenção e gestão de eclusas e barragens. Hoje o Dnit tem oito sob sua responsabilidade. Nós já executamos novos modelos de contratos de diagnóstico. Precisamos saber qual a situação real da eclusa, fazer a manutenção e a operação subsequente. E há também a proposta de que a gente possa realizar as recuperações das eclusas do Sul, as quatro eclusas que ficam localizadas no Sul. Está sendo feito o projeto para que, em breve, a gente possa contratar a recuperação dessas eclusas.

Vou destacar aqui uma iniciativa da nossa equipe, da Diretoria de Infraestrutura Aquaviária, no desenvolvimento de um atlas aquaviário. A proposta aqui é a de que a gente possa mostrar a todos os cidadãos, a todos os interessados, informações sobre o aquaviário para que possam conhecer os contratos, a malha, os indicadores da disponibilidade da nossa infraestrutura. Então, com isso, a gente permite uma maior transparência das nossas ações e também funciona como instrumento de gestão e planejamento. Vocês podem baixar o atlas aqui por meio desse QR Code que fica no site do Dnit.

Passei rapidinho, mas agora vou falar um pouco do último item, que é a normatização, esse trabalho importante que foi feito para padronizar a nomenclatura das hidrovias nacionais. Por que eu destaco ele aqui? Semelhante ao que a gente já

tem para as nossas BRs, para as estradas de ferro, a gente busca trazer uma nomenclatura própria para olhar a hidrovia como finalidade de transporte, como via de transporte. Hoje, a partir desse trabalho, a gente tem as HNs. Aqui o exemplo está mostrando a HN-100, que é o Rio Amazonas. A gente utilizou metodologias semelhantes que o Dnit já tem para as suas BRs. Agora, a gente consegue essa classificação e vetorização de todas as nossas hidrovias. Muito obrigada pela atenção.

Fico à disposição para esclarecer qualquer dúvida que surgir.

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - AL) - Muito obrigado, Sra. Karoline Brasileiro Quirino Lemos, Diretora de Infraestrutura Aquaviária do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit).

Passo a palavra, agora, ao Sr. Adalberto Tokarski, que é Diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários.

**O SR. ADALBERTO TOKARSKI** (Para expor. *Por videoconferência.*) - Boa noite, Senador Collor! Cumprimento também o Senador Izalci e meus companheiros de debate, o Dino Antunes - a gente se fala muito no Ministério de Infraestrutura -, a Diretora Karoline, cumprimento o Tiago Pontes, do Ministério do Desenvolvimento Regional.

Eu vou colocar aqui uma apresentação. Inclusive, eu tenho uma missão que não é fácil. O que acontece? Deixe-me só voltar à posição correta.

Presidente Collor, aqui, então, é o seguinte: o Ministério de Infraestrutura é que faz a política - foi falado - e que implementa a infraestrutura, a Diretora Karoline também colocou. Eu, especificamente, represento a agência reguladora. Ela é que fiscaliza essa toda, fiscaliza muito as ações, principalmente quando se vai implantar um terminal ou passam a outorga. Como se diz, há um olhar muito de perto das ações do Dnit, e a gente tem uma percepção de como é que está andando. Então, o meu posicionamento vai ser o de, vamos dizer assim, ver quem fiscaliza esse todo e de saber qual o olhar.

Muito rapidamente, o meu sumário será esse. É rapidinho. Como eu estava falando, a Antaq é uma autarquia especial, em regime especial. Com a nova Lei dos Esportes veio uma autonomia forte para as agências reguladoras. A gente está aqui, junto com as outras agências reguladoras, vinculada ao Ministério da Infraestrutura. A gente atua na navegação, desde a parte interior, de travessia, de passageiro, marítima, apoio portuário, apoio marítimo, portos, instalações portuárias privadas que são os TUPs, preferencialmente, e exploração da infraestrutura aquaviária nacional.

Eu queria falar um pouco do que a gente quase não vê falar. Quando a gente vai falar sobre navegação interior, a gente fala muito do transporte de carga. Eu queria me dedicar aqui, 20%, a falar de passageiros.

Preferencialmente, o transporte de passageiros, na Região Norte, é formado por pequenas empresas e transportam usuários de baixa renda. A gente fez dois estudos e, as linhas regulares, aquelas que saem segunda, quarta e sexta, e terça, quinta e sábado, transportam 10 milhões de pessoas. Então, esse transporte, que é chamado de passageiro e misto, o que é? É passageiro e carga. Isso aqui é uma pesquisa de satisfação que a gente fez. Aqui são algumas linhas e as notas que foram dadas para as linhas que a Antaq regula, porque a Antaq só regula o transporte interestadual. Dentro do Estado, é a agência reguladora do Estado.

E aqui são alguns exemplos. Apesar de a gente estar mostrando embarcações pequenas, mas nós temos, por exemplo, na linha Manaus-Tabatinga, há uma embarcação de passageiro que transporta 800 passageiros. É um verdadeiro navio.

Então, mais um pouco aí.

E aí, como a própria Diretora Karoline mostrou, ocorre principalmente na Amazônia. Esses pontinhos aí são os terminais de passageiros, esses pontinhos vermelhos.

E, só voltando, para concluir aqui o seguinte: a gente precisa ter um olhar maior para o transporte de passageiros na Amazônia. Ele tem uma função importante socialmente, economicamente, para uma série de Municípios, porque é o transporte. Chega-se lá só pelo rio, ou a carga, ou a carga e o passageiro.

Então, entrando, para o que a gente veja, em nível nacional, a questão do transporte de cargas. Eu posso dizer o seguinte: antes até de começar, meio que respondendo um pouco, o transporte de carga, Senador Collor, anda avançando no Brasil. O volume transportado pelos rios está aumentando. Mas vamos lá, quero fazer um diagnóstico um pouco mais profundo, até porque é o seguinte: nós temos um conceito aí do que são vias economicamente navegadas, e a gente fez um estudo, um levantamento e nós tínhamos, no final de 2010, para 2011, 20,9 mil quilômetros economicamente navegados e passou agora, de 2018 para 2019, para 18 mil, e, de 2019 para 2020, caiu um pouquinho, e, em 2020, manteve-se. Mas é o seguinte: a gente teve perda de quilômetros de vias economicamente navegadas. Isso aí, como se diz, não é bom.

Seguindo, eu vou trazer aqui uma coisa de alguns números. A própria diretora trouxe uma estatística aí. Transporte em vias interiores. O que são essas vias interiores? São aquelas que passam por um rio, mesmo quando se tem o seguinte: transporte de cabotagem, sai de Santos e, na hora em que entra no Rio Amazonas, opa! A gente conta aquilo ali. Então,

há 110 milhões de toneladas sendo transportadas. Isso foi feito em 2020. E nós tivemos um crescimento, de 2010 para 2020, de 46%.

Transporte em vias interiores é de um ponto de um rio para outro ponto do rio, não sai para cabotagem, não sai para o longo curso, que é para o exterior: nós temos 52 milhões de toneladas e essa navegação, de 2010 para 2021, cresceu 21%...

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - AL) - Quarenta e três por cento, não?

**O SR. ADALBERTO TOKARSKI** - É isso. Desculpa, desculpa, desculpa, Senador. Cresceu 43%, eu confundi com 21%. Então, ela vem avançando e, se olharmos aqui, esse aqui é o longo curso em vias interiores, que são o quê? É um navio que sai lá da Europa e que vai para Manaus. Ele entra. Essa é a evolução, a navegação propriamente dita, interior, de um ponto para outro. E essa aqui é a cabotagem em vias interiores.

O transporte na navegação interior, 39 milhões de toneladas; e, de 2010 para 2020, cresceu 72%. E aqui tem um número interessante. Olha só: entram a soja e o milho nesse aumento aí.

Esse dado agora é já do primeiro semestre de 2021. Nós tivemos transportados 17,9 milhões de toneladas e aqui, do primeiro semestre de 2010 até o primeiro semestre de 2021, um crescimento de 52%, que é exatamente esse gráfico aí.

Quero falar um pouquinho do Rio Madeira nesse desenvolvimento. A carga do Rio Madeira vem, ano a ano, desde 2011 até 2020, crescendo paulatinamente. E aqui está o destaque: a soja e o milho.

Rio Tapajós. Muitos ouvem falar de Miritituba e Itaituba. Sai de um ponto do Rio Tapajós para até um ponto ali, em Santarém, do mesmo rio ou para outro lugar. E aqui, Senador Collor, em 2014, foram 800 mil toneladas e, agora, no ano passado, 11,5 milhões de toneladas.

Aqui, vamos dizer assim, veio em evolução e veio em evolução, praticamente, pelo seguinte: porque houve ação também dos governos. Ano a ano, os governos vieram, paulatinamente, asfaltando a BR-163 e o atual Governo concluiu os últimos 50km da BR-163.

Então, está concluído até Miritituba, precisa fazer um ou outro acesso. E aí o seguinte: a iniciativa privada investiu fortemente em várias estações de transbordo de carga, que são terminais, e, nos últimos cinco anos, foram construídas na Amazônia por volta de 400 barcas - isso aí é um investimento de mais de 3 milhões - para transportar essa soja e esse milho.

No complexo Solimões-Amazonas, que são os nossos dois maiores rios, também existe uma participação da soja e do milho. Só que é o seguinte: na saída do Amazonas, existe um transporte muito forte de bauxita, que sai dali e vai para alguma posição do Brasil. Por exemplo, vai para Vila do Conde, ou vai para Itaquí, ou vai alimentar alguma outra siderúrgica.

No transporte na navegação interior, em 2020, no complexo Amazônia-Solimões, foram R\$27 milhões.

E aí entro aqui no Tietê-Paraná. Considerando aqueles quilômetros de rios navegados, há uns quatro anos, nós tínhamos esse trecho aqui, que interligava e havia navegação nesse trecho. Tivemos alguns problemas aqui em eclusa e nisso aí, independentemente de que governo anterior havia, isso foi resolvido no final, mas, na hora em que você interrompe, você tira um fluxo aí.

Mas a principal navegação sai daqui de São Simão, no Rio Paraná, aqui no lago - fugiu o nome -, vem para o Canal Pereira Barreto, sai do Paraná e entra no Tietê.

E aí a gente vê aqui o Tietê-Paraná, que a gente considera que, praticamente, é a única hidrovia brasileira. O rio é navegável, praticamente, o ano todo, por quê? Porque, principalmente, existem as eclusas nas barragens, e aí você passa com as barcas, e também existe a dragagem nos pontos de maior problema. E ela, em 2010, transportava 5,8 milhões de toneladas e foi para 6,3. Aqui, em 2014, caiu e veio meio que patinando e já aqui eu vou falar por quê.

No Tietê-Paraná é isso aqui: vem navegando aqui no Rio Paraná até o lago de Ilha Solteira, pega o Canal Pereira Barreto e segue até Pederneiras.

E aqui nós temos o problema que eu vou mostrar com detalhe melhor.

Então, seria isso aqui: vem daqui, aqui, daí, existe um lago, sai no canal e segue. E, exatamente antes de chegar na barragem de Nova Avanhadava, existe um trecho, que é o final do lago, da usina de Três Irmãos, porque esse lago de Ilha Solteira com Três Irmãos é interligado. No final desse lago aqui, onde vai ficando mais raso, vamos dizer assim, está o pedral, que precisa ser derrocado.

Se ele tivesse sido derrocado, nós teríamos menos problemas de navegação, principalmente agora com águas baixas. E veja só: a crise hídrica, em 2014, afetou o transporte de cargas de maio de 2014 a janeiro de 2016, interrompeu a navegação no rio - isso que eu falei que iria mostrar. E aí, segundo a CNT, essa paralisação causou um prejuízo de R\$1 bilhão, com a demissão de 1,6 mil pessoas.

E, agora, nós estamos com um problema - o que acarretou também? Um aumento do custo de transporte, perda da confiança no modal. Tanto que, se se olhar naquela tabela lá, em que vinha crescendo, em 2014, caiu para três e meio, quatro, e daí não voltou para seis mais. Ficou patinando. Por quê? Na hora em que você parou uma navegação... Por quê? Porque foi deprimido o lago de Ilha Solteira e não se preservou o direito dos usos múltiplos, que é também o da navegação.

E nós estamos, agora, com a redução no volume hídrico em todas essas bacias, e o Dnit, liderado pelo MInfra, o Dnit, junto com o Departamento Hidroviário, a Antaq participa com um representante nas reuniões, nas reuniões com a ANA e a ONS. A ONS, como ela é privada, vamos dizer assim, praticamente, essencialmente privada, ela que faz a gestão das águas. E, agora, é o seguinte, está deprimindo novamente Ilha Solteira, e há previsão de você ter uma navegação até o final de setembro. Mas só que já derrubou, vamos dizer assim, o nível, e, pelas informações que a gente tem, em Pederneiras, 90% das embarcações estão paradas e que já foram feitas demissões. Apesar dos esforços do MInfra e do Dnit, nós estamos com um grande problema lá. Então, o passo aí é um grande desafio. Aqui, no Tocantins, que é essa bacia aí, transportaram-se, em 2020, 40 milhões de toneladas.

Eu vou um pouquinho mais rápido.

Aqui é aquele derrocamento do pedral de que a doutora falou, certo?

Só mostrando o seguinte: nós temos rios aqui, rio aqui, rio aqui, e nós temos a Ferrovia Norte-Sul, cujo tramo norte está pronto, e, aqui, uma ligação aqui com Estrela d'Oeste, e vai ser concluída, aqui em Anápolis, a ligação, vai ter de norte a sul e de leste a oeste.

Aqui é um detalhe daquilo ali, certo?

E falo que, com essa interligação das ferrovias, se a gente tivesse outros trechos navegáveis, você conseguiria transportar com muito menos custo.

Falando aqui da Hidrovia do Paraguai, a gente sai aqui da região de Ladário, certo? E dali segue, já entrando no Paraguai. Esse trecho todo da hidrovia são 3 mil quilômetros, certo? A extensão aqui, no Brasil, é de 591km. Só que estamos com um problema lá na hidrovia. Olha só, a mesma coisa, parecido com a Tietê: aumentaram o volume, que foi até 7,1 milhões de toneladas - e isso aqui era prioritariamente minério -, e daí veio caindo, exatamente por problemas no rio. E, no ano passado, Presidente Collor, foram 2,2 milhões. O resto, o restante desse minério aí não saiu todo, mas a maioria tinha contrato e foi de quê? Foi de caminhão, foi de caminhão para a Argentina.

Então, só concluindo. Aqui, é o seguinte: aqui é uma grande preocupação, até com as queimadas no Pantanal. Isso aqui acende mais essa questão. E, dentro de um contexto de planejamento, eu vejo que uma dragagem do canal principal - não é do rio todo; é só do canal principal - faria você ter uma navegação nesse rio mais forte, até porque a Antaq, no caso o Ministério da Infraestrutura, assinou dois contratos já, que foram investidos para dois terminais, que vão movimentar grãos e contêineres, já estão movimentando, mas, provavelmente, agora, no final de setembro, pelas informações que a gente tem, praticamente vai se paralisar a navegação no Rio Paraguai. Então, temos um problema aí. Como é que se resolve? Dragagem nos trechos que estão com problema, certo?

A Hidrovia do Sul, que é lá principalmente a Lagoa dos Patos, subindo o Rio Taquari, em 2020, transportou 6,3 milhões de toneladas, certo? O crescimento, de 10 para 20, foi de 14%. Essa vem se mantendo, vamos dizer, firme a partir de 2011. E aqui, nesse volume aqui, tem uma carga forte, que está crescendo ano a ano, que é a celulose, e também transporte de contêineres pela hidrovia. Então, está interessante, mas ela pode crescer mais, voltar para os 6,3 e assim por diante. Esses são os números que eu tinha para trazer e eu gostaria, Senador Collor, se o senhor permitir, de fazer algumas considerações.

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - AL. *Fora do microfone.*)  
- Pois não.

**O SR. ADALBERTO TOKARSKI** - Sobre os questionamentos que foram feitos pelos ouvintes que participaram, eu vejo da seguinte forma: nós precisávamos do Diretor Dino dois. O que é que seria isso aí? Primeiro, o Diretor Dino, da secretaria que trata dessa parte da navegação fluvial também, é que, eficientemente, tocou todo o trabalho da questão da cabotagem. O problema é que a navegação... Uma política para a navegação interior ficou para depois, e que agora está sendo feita. O problema é esse no Brasil. Sempre a navegação fluvial fica para depois.

Então, eu temo, por exemplo... Esse primeiro... Do mandato do Governo atual, nós temos aí um pouquinho mais de dois anos e meio. Se você quiser implementar uma política, primeiro precisa elaborar e, depois, implementar. Então,

eu acho que a ideia do Conahidro é superinteressante, só que eu vejo o seguinte: nós precisamos de velocidade nessas questões, porque, senão, o que é que vai acontecendo? Os trechos navegáveis, alguns deles, vão tendo problemas ou não se estabelecem, porque nós temos um enorme potencial...

Apesar de falar disso o seguinte: no caso específico, em volume, nós estamos aumentando. Por quê? Porque exatamente a saída norte, que eu chamo de Arco Amazônico, já está concorrendo, o custo é mais barato ao sair do meio do Mato Grosso indo para Itaituba, Mirirituba, do que sair do meio do Mato Grosso e ir para Santos. Mesmo que se coloque na Ferronorte, que vai direto, que está lá mais abaixo, no Mato Grosso, ou na própria Ferrovia Norte-Sul, que já sai de Rio Verde e vai chegar em Santos.

Então, vamos dizer a produção do Estado que mais produz, que é o Mato Grosso, já é viável ir para o Norte, e vai continuar aumentando, só que o seguinte: nós precisamos de uma solução para o Tietê, nós precisamos de uma solução para o Paraguai e nós precisamos de uma solução - e eu nem falei - para o trecho do Rio São Francisco que há dois anos parou de funcionar, porque exatamente, não teve uma dragagem num trecho, que seria no final do Lago de Sobradinho. Então, parou a navegação que lá, em tese, seria viável e importante.

Então, eu vejo da seguinte forma: acho que a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários trata de uma forma inteligente, buscando uma discussão séria, vendo o que pode ser feito de parceria público-privada. E concordo com o Diretor Dino, porque, de repente, o seguinte... Um exemplo: o Rio Madeira. Estão fazendo um estudo, mas, às vezes, o trecho do rio não comporta você cobrar uma tarifa para você fazer uma dragagem, sinalização e balizamento para você navegar o ano inteiro com toda a carga. Lá, o que que acontece? Em águas baixas, você só consegue colocar metade da carga na barça, senão ela vai encalhar. Então, se poderia fazer, um exemplo, se privatiza um trecho da rodovia e coloca uma obrigação para fazer a manutenção no ano lá que, normalmente, é muito mais barato do que o rodoviário e o ferroviário. Quando se fala 1 bilhão para três anos para aquelas duas obras, para 1 bilhão dão 500km de asfalto. E é algo que é histórico que o Pedral do Lourenço não resolvemos há 15 anos, e, quanto a esse problema no Tietê, quando tem problema de crise hídrica bate onde? Na navegação.

Eu vejo assim, tem iniciativa e eu só peço que a gente tenha um pouco mais de celeridade. O que eu diria é o seguinte: concordo com o Diretor Dino, porque a sociedade organizada, vamos dizer assim, que coloca os representantes, a pauta para os representantes, realmente, não é a navegação interior. Aqueles que conseguem entender que traz um custo mais baixo, ambientalmente muito mais sustentável, em todos os aspectos, mas é parte muito pequena da população.

Então, o que precisa? Precisam o Governo ou os governos ter uma proposta desafiadora ou o próprio Governo provocar isso aí.

Desculpa, eu acho que passei...

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - AL) - Política de Estado.

**O SR. ADALBERTO TOKARSKI** - Política de Estado, exato.

Desculpa, talvez eu tenha alongado um pouco, Senador Izalci e Presidente Collor, mas vejo o seguinte: eu não queria estar na pele da Karoline. Por quê? Porque ela precisa de dinheiro para implementar a infraestrutura. Então, tem um conjunto e um conjunto da questão cultural de resolver o problema da rodovia, um tanto da ferrovia e, depois, vamos resolver a hidrovia no todo. Não falo que não está sendo trabalhado. Eu acho que precisa mais.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - AL) - Muito obrigado ao Sr. Adalberto Tokarski, Diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Tenho a satisfação de passar agora a palavra a S. Exa. o Senador Izalci Lucas, autor do requerimento que nos faz realizar a audiência pública de hoje.

Tem a palavra V. Exa., Senador Izalci.

**O SR. IZALCI LUCAS** (Bloco Parlamentar PODEMOS/PSDB/PSL/PSDB - DF. Para interpelar. *Por videoconferência.*) - Presidente, primeiro, quero agradecer, mais uma vez, esta audiência, que foi fruto de um requerimento ainda como Presidente da Comissão.

É um tema muito importante, porque nós estamos agora, inclusive, discutindo esta questão da infraestrutura das rodovias e a parte das hidrovias também, ainda mais agora com essa carência dessa seca, como é que nós vamos fazer para manter isso, mas eu queria levantar, Sr. Presidente, algumas questões, se puderem responder com relação a essa questão. As hidrovias brasileiras, embora tenham um enorme potencial de navegação, a baixo custo, sempre foram tratadas assim como a última opção de transporte de cargas, ao longo das últimas décadas. No entanto, o desenvolvimento e o escoamento

da safra agrícola passam necessariamente pela melhoria da navegabilidade e da infraestrutura de hidrovias. Como está o desenvolvimento do programa BR dos Rios dentro do Ministério da Infraestrutura? De que maneira este programa poderá contribuir com o equilíbrio da matriz de transporte de cargas, a integração multimodal e a diminuição dos custos de frete? Como é que está essa questão?

E de que maneira o Dnit tem se estruturado para que o transporte hidroviário seja realmente levado a sério no Brasil? Se olharmos para o orçamento do Dnit - foi dito aí agora -, os recursos empregados na navegação são ainda muito baixos se comparados aos investimentos rodoviários. Como o Dnit enxerga a possibilidade da concessão de hidrovias?

E, por último, Presidente, o Projeto 4.199, de 2020, que institui o programa BR do Mar - nós estamos, inclusive, cobrando isso, para ser votado isso o mais rápido possível -, aumenta o número, evidentemente, de diretores da Antaq, de dois para quatro integrantes. No atual cenário econômico e fiscal do País, V. Sas. concordam com essa ampliação? É lógico que, se for aprovado realmente o programa, talvez tenha que, de fato, ampliar. Como é que vocês veem essa questão do programa BR do Mar com relação a essa estrutura que existe hoje e a falta de orçamento aí do Dnit?

Eram essas, Presidente, as minhas considerações.

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - AL) - Perfeitamente.

Eu passo a palavra à Sra. Karoline Brasileiro Quirino Lemos, que é Diretora de Infraestrutura Aquaviária do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), para oferecer respostas às perguntas formuladas por S. Exa. o Senador Izalci Lucas.

**A SRA. KAROLINE BRASILEIRO QUIRINO LEMOS** (Para expor. *Por videoconferência.*) - Boa noite, Senador Izalci.

Respondendo ao que o senhor perguntou a respeito de investimentos que a gente recebe, de fato, como eu mostrei na apresentação, a gente tem um desafio enorme para um tamanho de investimento muito pequeno. Então, se comparado com o rodoviário, que tentou... Já é pouco para o rodoviário, que tem muitos desafios também, mas, se comparado o que se tem para rodovias, em torno de 6 bilhões, com o que se investe em hidrovias, de 240 milhões, a gente consegue observar essa questão da priorização: da falta de priorização para as nossas hidrovias. Quiçá tenha uma resposta importante para que a gente vire o jogo, para que a gente passe a buscar um equilíbrio maior ali da nossa matriz de transporte, que tem que ter investimento de maior vulto, não é? Com o que a gente recebe, o nosso foco acaba sendo na manutenção - melhorias na sinalização, na manutenção e operação dos portos, das eclusas -, mas a gente não consegue dar uma resposta estruturante, uma resposta maior.

Como eu comentei também, para os nossos dois principais empreendimentos, que são o derrocamento do Pedral do Lourenço e do Pedral de Avanhandava, vão ser necessários em torno de R\$1 bilhão nos próximos três anos, recursos esses que a gente não tem previsão de receber.

Então, como o Dnit está se estruturando para trabalhar? O Dnit passou por uma reestruturação de sua estrutura administrativa. Antes a gente tinha administrações hidroviárias e continuava tendo as superintendências regionais, que atuavam exclusivamente com modal terrestre, rodoviário e ferroviário; e, a partir dessa reestruturação, hoje a gente tem uma visão multimodal na autarquia, a gente tem superintendências também atuando com as hidrovias, o que trouxe uma capilaridade muito maior. A gente hoje está presente não só em oito administrações hidroviárias, mas está presente em todos os Estados da federação, com toda a capilaridade que o Dnit já tem.

Espero ter respondido adequadamente à sua dúvida.

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - AL) - Senador Izalci.

**O SR. IZALCI LUCAS** (Bloco Parlamentar PODEMOS/PSDB/PSL/PSDB - DF. *Por videoconferência.*) - Presidente, eu quero só aproveitar para chamar a atenção também, além da falta de orçamento, para essas questões. Eu vi ontem, já tinha observado em outras ocasiões, mas ontem, acho que foi no Fantástico - e eu pesquei muito lá no Rio Paraguai, no Mato Grosso -, eu vi na reportagem de ontem as pessoas atravessando o rio a pé. E eu, que fui muito a Corumbá, àquela região, havia uma profundidade boa. Então, isso está acontecendo. Além dessas questões de orçamento, de infraestrutura, ainda vêm agora essas questões da falta de água; vem aí uma seca muito forte que pode comprometer também essas questões.

Mas é isso, Sr. Presidente. A gente sabe já, eu estou na CMO, estou acompanhando lá a questão do nosso orçamento, mas precisamos, como V. Exa. fez no seu Governo, a gente começou a política de Estado, mas, infelizmente, não existe mais política de Estado, existe política de governo. As coisas começam, depois param, tomam outro rumo, e a gente precisa agora retomar isso. Acho que o que está faltando no Brasil é isto: a implantação e a continuidade das políticas de Estado.

Parabéns aí, Presidente; parabéns aí, Karoline. E, como disse o Adalberto, você tem um grande desafio - viu Dino? -, que é trabalhar com falta de recursos.

Mas é isso aí, Presidente, obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - AL) - Muito obrigado a V.Exa., Senador Izalci Lucas.

Passo a palavra, agora, para algumas considerações solicitadas a serem feitas pelo Sr. Adalberto Tokarski.

**O SR. ADALBERTO TOKARSKI** (Para expor. *Por videoconferência.*) - Senador, é só o seguinte, Senador Izalci: na verdade a Antaq é a única agência reguladora que tem três diretores; todas as outras têm cinco. Então, é passar de três para cinco. Por quê? Se houver a falta de um diretor, de três, dá problema, já não fica com o colegiado. Então, realmente é voltar ao que equivalem as outras. Só que tem um problema na BR do Mar, que é o seguinte: estão se criando as diretorias, mas não se está trazendo estrutura para elas. A Antaq é a agência reguladora mais enxuta que há, ela é o menor orçamento, praticamente, de todas. E aí, se não se traz estrutura, vai se criar um problema.

Em relação ao que o senhor falou, Senador Izalci, exatamente, de Corumbá, quatro para cinco anos atrás, saiam de lá 6 milhões de toneladas de minério, e está com problema. Então, vamos dizer, essa complexidade não se dá só por conta de ser o Ministério de Infraestrutura que tem que resolver. Por que está dessa forma? Ah, falta de chuva, a questão das queimadas tem que ter todo um outro trato, mas temos esse problema lá de que o senhor falou: em Corumbá, o rio realmente está extremamente raso.

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - AL) - Muito obrigado pelas considerações, Sr. Adalberto Tokarski.

Agradecemos a participação de todos os nossos palestrantes do dia de hoje: ao Sr. Tiago Pontes, Secretário Nacional de Mobilidade e Desenvolvimento Regional e Urbano, que representou o Ministério do Desenvolvimento Regional; ao Sr. Dino Antunes Batista, Diretor de Navegação e Hidrovias da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, representando o Ministério da Infraestrutura; à Sra. Karoline Brasileiro Quirino Lemos, Diretora de Infraestrutura Aquaviária do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, o nosso Dnit; e ao Sr. Adalberto Tokarski, Diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários, mais uma vez também rendendo homenagens a S. Exa. o Senador Izalci Lucas, autor do requerimento que proporcionou a realização desta audiência pública na noite de hoje e a sua participação sempre atuante em todas as nossas reuniões, comunico que, na próxima segunda-feira, dia 30 de agosto, às 18h, dando prosseguimento ao ciclo de audiências públicas, debateremos o tema "O papel da internet 5G na promoção do desenvolvimento regional". Receberemos representantes do Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações, da Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel), da Confederação Nacional da Indústria (CNI) e da Confederação Nacional dos Municípios.

Agradecendo, mais uma vez, a todos os palestrantes pelos esclarecimentos que foram aqui prestados, agradecendo a participação muito especial dos nossos internautas na audiência pública de hoje, nada mais havendo a tratar, declaro encerrada a presente reunião, desejando a todos uma boa-noite.

*(Iniciada às 17 horas e 59 minutos, a reunião é encerrada às 19 horas e 20 minutos.)*