



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

**REUNIÃO**

12/08/2021 - 7ª - Comissão de Agricultura e Reforma Agrária

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO. Fala da Presidência.) - Sob a proteção de Deus, iniciamos os nossos trabalhos.

Declaro aberta a 7ª Reunião, Extraordinária, da Comissão de Agricultura e Reforma Agrária da 3ª Sessão Legislativa Ordinária da 56ª Legislatura do Senado Federal.

Antes de iniciar os nossos trabalhos, proponho a dispensa da leitura e a aprovação da ata da reunião anterior.

As Sras. e os Srs. Senadores que a aprovam permaneçam como se encontram. (*Pausa.*)

Aprovada.

A presente reunião destina-se à realização de audiência pública para debater a infraestrutura e a logística do agronegócio no Brasil, em três etapas. Nesta primeira etapa, serão debatidas as ações para a duplicação da rodovia BR-364, de Porto Velho a Comodoro, e atuais providências do Governo Federal para o reasfaltamento da BR-319, em atendimento aos Requerimentos nºs 1 e 2, de 2021, da CRA, de iniciativa desta Presidência.

Esta audiência pública é interativa, por meio do Portal e-Cidadania, através do *site* do Senado.

Comunico aos membros da Comissão de Agricultura e a todos que nos acompanham através da TV Senado e da Rádio Senado e pelas redes sociais que, ontem, dia 11 de agosto, estivemos reunidos com o Presidente do Senado, Senador Rodrigo Pacheco; com o Presidente da Comissão de Meio Ambiente, Senador Jaques Wagner; com a Senadora Kátia Abreu, Presidente da Comissão de Relações Exteriores e Relatora do PL 2.159, de 2021, que trata do marco de licenciamento ambiental; e também com o Senador Carlos Fávaro, Relator do Projeto 2.633, de 2020, que tramita em conjunto com o PL 510, de 2021, que tratam da regularização fundiária. Também estavam presentes na reunião o Senador Contarato, a Senadora Eliziane Gama e o Senador Irajá, autor do PL 510, que muito contribuíram nessa reunião. Fizemos o entendimento de que os projetos tramitarão em conjunto na CRA e na CMA para obtermos um consenso em cada um dos temas.

Entendemos que a produção agrícola e os empreendimentos são imprescindíveis para o crescimento, para o aumento da produção de alimentos e para a melhoria de toda a nossa infraestrutura, mas não serão sustentáveis sem a preservação ambiental, sem o cuidado com o meio ambiente.

Lembro que, só em Rondônia, temos mais de 60 mil propriedades sem regularização fundiária. São colonizadores que chegaram ao nosso Estado na década de 70 e até hoje não têm o título das suas propriedades. Isso é uma questão de cidadania. Nós precisamos entregar o documento para essas pessoas.

O objetivo é a aprovação desses projetos antes da COP 26, onde líderes de 196 países se reunirão em Glasgow, na Escócia, entre os dias 1º e 12 de novembro, para uma grande conferência do clima. É importante o Brasil chegar a essa conferência com as suas projeções definidas para o futuro do nosso País, principalmente com relação à regularização fundiária e com relação ao licenciamento ambiental, e deixar claro qual é o entendimento do Brasil com relação a essa preocupação, que não é só nossa, é do mundo inteiro, com relação ao meio ambiente. Nós estaremos nessa reunião junto com o Presidente e os demais Senadores, Presidentes das Comissões ora aqui citados. O Brasil certamente mostrará que temos uma produção sustentável e que preserva o meio ambiente.

Em acordo com o Senador Jaques Wagner, certamente, proporemos um calendário de discussões, audiências públicas e votações desses projetos imprescindíveis para o nosso País.

Agradeço, em nome desta Comissão, da Comissão de Agricultura, ao Presidente Rodrigo Pacheco, que proporcionou o entendimento, demonstrando, mais uma vez, seu compromisso com o desenvolvimento do nosso País.

E nós estaremos prontos para debater, junto com os membros desta Comissão, junto com os membros da Comissão de Meio Ambiente, para que possamos avançar nesses dois temas tão importantes para o País e dar ao mundo uma mensagem positiva e clara de quais são os interesses do nosso País com relação à preservação do meio ambiente. É importante chegar à COP 26 já com esse tema debatido, aprovado, para claramente passarmos uma mensagem positiva ao mundo de que o Brasil tem responsabilidade ambiental. Por isso, a importância de nós debatermos e aprovarmos esses temas até a COP 26.

Entrando no tema de hoje, temos algo a comentar. A economia da Região Norte do Brasil, que engloba os Estados de Acre, Amapá, Amazonas, Pará, Rondônia, Roraima e Tocantins, tem crescido mais que a média nacional há muito tempo e também a partir do ano 2000. No acumulado de 2001 a 2010, por exemplo, a Região Norte teve um crescimento de 5,6% em seu PIB, muito acima da média nacional para o período, que foi de 3,6%. De 2011 a 2020, período em que o Brasil viveu os menores níveis de crescimento e os maiores retrocessos de renda de sua história republicana, a Região Norte também foi a que mais cresceu.

Enquanto o crescimento médio anual do Brasil nessa década que se encerrou foi apenas de 0,3%, o crescimento médio anual da Região Norte foi acima de 6,4%, muito acima da média nacional. No entanto, contrastando com o crescimento da economia, a Região Norte não tem recebido investimentos públicos de infraestrutura na mesma medida e tem o maior índice de rodovias em condições adversas.

Só para citar um modal importantíssimo para o escoamento da produção e a exportação da produção industrial e agropecuária, de acordo com pesquisa da Confederação Nacional dos Transportes, 78% da malha viária da Região Norte estão em condições ruim ou péssima, enquanto na Região Sudeste esse índice é de 45%. E a situação precária de nossas estradas é o reflexo do baixo investimento feito pelo Governo Federal na manutenção das rodovias da Região Norte e mesmo na abertura de novas estradas. O investimento em outros modais de transporte, como hidroviário ou ferroviário, também é abaixo do necessário.

Um caso típico do baixo investimento do Governo Federal na Região Norte é o caso da BR-364, que conecta as regiões produtoras de soja, milho, algodão, etc., do Mato Grosso e Rondônia à hidrovia do Rio Madeira, em Porto Velho, de onde as balsas conduzem os grãos para exportação ao longo dos Rios Madeira e Amazonas, via Portos de Manaus, Itacoatiara, Santarém e Belém. A BR-364 é a principal artéria viária de Rondônia e tem uma importância estratégica para o nosso País, visto que a sua integração intermodal com a Hidrovia do Madeira apresenta um bom custo benefício na redução de custos de transporte para os grãos do Mato Grosso e das Regiões Centro-Oeste e Norte do nosso País. Mesmo assim, não vemos a mesma atenção que essa rodovia merece. Com isso, os agricultores pagam uma conta mais alta para escoar a produção, e a população se arrisca diariamente ao transitar em uma rodovia cheia de buracos e perigosa. Repito: o custo de transporte de cargas poderia ser ainda mais baixo para a exportação de grãos se essa rodovia estivesse duplicada, como cobramos do Governo Federal desde 2010.

Há 11 anos, nós estamos trabalhando pela duplicação da BR-364 de Comodoro a Porto Velho. Desde quando cheguei aqui ao Senado e assumi a Comissão de Agricultura, tenho, junto com os meus colegas Senadores e Senadoras, trabalhado com técnicos do extinto Ministério dos Transportes, do Dnit e do atual Ministério da Infraestrutura para viabilizar a duplicação da BR-364.

Discutimos esse tema amplamente com a população de Rondônia, que clama pela duplicação desta rodovia.

Em 2012, apresentei a proposta de duplicação da BR-364 ao Orçamento da União, quando fui Relator de receitas. Incluímos a mesma proposta no PPA 2012/2015 e também na LDO de 2014. Em 10 de junho de 2015, o Ministério dos Transportes publicou o edital para chamamento público para a realização dos custos técnicos e de viabilidade da duplicação da BR-364, referente à concessão e duplicação do trecho de Comodoro a Porto Velho.

A primeira audiência pública para tratar exclusivamente da duplicação da BR-364 realizamos aqui nesta Comissão de Agricultura, no dia 12 de junho de 2016. Em 2017, mais uma vez, incluímos a proposta de duplicação da BR-364 na Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e também no Orçamento-Geral da União e no PPA de 2016 a 2019.

Já tivemos alguns avanços, é verdade, mas hoje parece que retrocedemos ao princípio desse trabalho, sendo que a última notícia que temos do Ministério da Infraestrutura é que o lançamento do edital para concessão e duplicação da BR-364 está previsto para 2023. Temos que encurtar esse tempo.

E nós ainda debateremos o tema, que é da maior importância. Nós não concordamos em pedagiariar antes de duplicar; temos que duplicar, para depois pedagiariar. Esse é um tema importante, é um ponto importante dessa história.

Um estudo de viabilidade da duplicação da BR-364 foi elaborado pela EPL (Empresa de Planejamento e Logística) em julho de 2016. Esse estudo foi incorporado ao Plano Nacional de Logística Integrada e apontou a viabilidade da duplicação da rodovia, mesmo considerando a entrada em operação da Ferrovia de Integração Centro-Oeste, de Sapezal a Porto Velho, prevista para 2025 - outra obra muito importante que também não saiu do papel.

A grande quantidade de veículos, principalmente de carretas para exportação da safra de soja, milho, algodão e outros, justificam a duplicação dessa BR. Dados de 2012, do Ministério dos Transportes, indicavam, lá em 2012, um fluxo de 20 mil veículos/dia no trecho Porto Velho-Ariquemes e aproximadamente 10 mil veículos/dia nos demais trechos, que, já naquela época, justificavam um plano de escalonamento da duplicação.

Em 2015, eram exportados, pela BR-364, Hidrovia do Madeira, cerca de 6,3 milhões de toneladas de grãos. Na época, a previsão era de que esse volume dobraria até 2035, chegando a 12,4 milhões de toneladas. No entanto, esse volume já foi alcançado em 2020, e tudo indica que os portos da Região Norte, em especial os terminais portuários de Porto Velho, Itacoatiara, Santarém e Barcarena, do chamado Eixo Norte, irão desbancar o restante do País na exportação de grãos.

Há dez anos, os terminais portuários da Amazônia eram tratados como experiências logísticas para manter parte dos produtores de grãos, dada a precariedade da infraestrutura de acesso aos terminais. Hoje esses terminais se consolidaram como alternativa aos terminais de Santos e Paranaguá, principalmente por conta do menor custo da tonelada exportada.

Atualmente, 50% dos grãos produzidos no Brasil já são exportados pela Região Norte. O corredor, via Hidrovia do Madeira, que utiliza a BR-364 na parte rodoviária de Porto Velho, é o que apresenta o menor custo, o custo de R\$188 a tonelada transportada. No corredor Tapajós, via BR-163 e Porto do Conde, no Pará, o custo é de R\$226 a tonelada. No corredor Tocantins, de Querência do Mato Grosso a São Luís do Maranhão, via rodovia e ferrovia, o custo é de R\$230 a tonelada. Já o eixo Mato Grosso a Porto de Santos apresenta o maior custo, que é de R\$280 a tonelada transportada. Vejam que temos no corredor da BR-364, Hidrovia do Madeira, o menor custo de frete, mesmo com a rodovia em condições precárias e com os terminais portuários necessitando de modernização.

Com a duplicação da BR-364, teremos condições de ampliar ainda mais o volume de grãos exportados pela Hidrovia do Madeira, além, é claro, de dar mais segurança para quem transita por essa rodovia, sem contar que os investimentos na obra de duplicação irão gerar mais emprego e renda em nosso Estado e em toda a região.

Nesta linha, é que defendo o reasfaltamento da BR-319, que liga Porto Velho a Manaus. Uma rodovia que foi aberta na década de 70 e que foi abandonada pelo Governo Federal a partir dos anos 90. Já realizamos diligência e conseguimos a reabertura dessa rodovia, que estava intransitável. Retomamos a sua manutenção permitindo o trânsito de veículos durante o ano inteiro. Agora precisamos reasfaltar os 405km do trecho do meio, o famoso meio, que também é uma luta que travamos, desde 2010, aqui na Comissão de Agricultura, na Comissão de Infraestrutura, junto ao DNIT, junto ao Ministério de Infraestrutura. Manaus tem o direito de receber frutas, legumes, verduras e lácteos frescos produzidos no Estado de Rondônia.

São essas as questões que queremos discutir com o Governo e com a sociedade neste momento. São essas as questões que vamos debater aqui nesta audiência pública, não só a BR-364, a BR-319, mas as rodovias estaduais em Rondônia e também no Mato Grosso, que são importantíssimas para a exportação daquilo que nós produzimos. Ou seja, nós conseguimos avançar e aumentar muito a produção agrícola da Região Norte, tanto no Estado de Rondônia, como no Estado do Acre, no Estado do Mato Grosso, principalmente, mas não tivemos a atenção devida com relação às obras de infraestrutura. Porteira adentro, as coisas acontecem; porteira a fora, as coisas não estão acontecendo. Por isso, a importância de nós fazermos esse debate aqui hoje para que a gente possa discutir e saber do Governo quais são as metas, o cronograma para que a gente possa avançar na duplicação da BR-364, no reasfaltamento da BR-319. Tenho certeza de que os temas da BR-174, no Mato Grosso, e também em Rondônia serão abordados hoje.

Temos um requerimento para aprovarmos.

## **EXTRAPAUTA**

### **ITEM 1**

#### **REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE AGRICULTURA E REFORMA AGRÁRIA Nº 2, DE 2021**

*Requeiro, nos termos do art. 93, inciso II, do Regimento Interno do Senado Federal, em aditamento ao REQ 1, de 2021-CRA, a inclusão dos seguintes convidados:*

*1) Representante da Empresa de Planejamento e Logística S.A (EPL)*

2) Representante da Associação dos Produtores de Soja e Milho de Mato Grosso (APROSOJA/MT)

3) Representante da Associação dos Produtores de Soja e Milho de Rondônia (APROSOJA/RO)

**Autoria:** Senador Acir Gurgacz (PDT/RO)

As Sras. e os Srs. Senadores que o aprovam permaneçam como se encontram. (*Pausa.*)

Aprovado.

O Senador Esperidião Amin pede a palavra.

Concedo a palavra ao eminente Senador Esperidião Amin.

**O SR. ESPERIDIÃO AMIN** (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC. Pela ordem. *Por videoconferência.*) - Presidente, eu vou ser bem conciso, mas apreciei a sua manifestação e queria só fazer duas observações.

Primeira, com convidado participando hoje, porque eu tenho aqui uma relação de entidades que estariam presentes hoje, nesta primeira etapa, e incluí o representante da EPL, e V. Exa. apresentou agora um requerimento convidando novamente alguém da EPL. Neste tópico particular, eu acho que é muito importante, tão logo tenhamos alguém da EPL presente, indagar se, nesse estudo de viabilidade e na proposta de leilão de concessão, já teremos o novo modelo que sucede e substitui o modelo do menor preço, que tem se revelado um modelo perverso, equivocado e de maus resultados. Repito: o modelo de licitação baseado no menor preço tem propiciado mais fracassos e problemas do que êxito e sucesso.

E a segunda parte do meu comentário, Presidente, é para que, associado talvez à Comissão de Serviços de Infraestrutura, cujo Presidente é o Senador Dário Berger, e, num segundo momento, à Comissão de Orçamento e a outras, nós analisemos essa questão de que o limite do teto de gasto praticamente está inviabilizando obras de infraestrutura que tenham esse caráter pioneiro dessas obras que V. Exa. menciona e que são fundamentais para o desenvolvimento da maior parte geográfica do Brasil.

Então, são esses dois tópicos que eu gostaria que fossem levados em consideração.

Primeiro: tem alguém da EBL hoje na reunião?

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Muito obrigado...

**O SR. ESPERIDIÃO AMIN** (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Se já tem o representante da EPL, eu gostaria de antecipar esta indagação: que modelo é este de edital que sucede ao estudo de viabilidade? Ainda é o modelo do menor preço? Ou o último modelo baseado no menor preço foi o da BR-101 Sul, de Santa Catarina, lamentavelmente? Já é um novo modelo? E a segunda é a questão do limite do teto de gastos, que vai ser aberto agora, ironicamente, para permitir pagamento de precatórios, mas não para novas obras cuja viabilidade econômica depende de alguma garantia ou de algum subsídio do Governo.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Muito obrigado, Senador Esperidião Amin.

Nesta linha em que V. Exa. coloca a importância de quais são os modelos para a concessão principalmente das rodovias, nós colocamos aqui a nossa preocupação também. Nós estamos falando da BR-364, da ligação de Cuiabá a Porto Velho. V. Exa. fala da importante ligação do Rio Grande do Sul a Santa Catarina, ao Paraná, a São Paulo, que é um eixo de exportação muito grande também. E, nessa região, na sua região, também tem aumentado muito a produção, só que tem aumentado não só a produção agrícola como na nossa região; o aumento da produção agrícola é grande no seu Estado, mas o aumento da produção de industrialização também é muito grande. E já a duplicação da BR-101 não atende mais a demanda, e isso é uma coisa positiva. Por mais que alguém possa dizer: "Não, mas isso não é bom", eu entendo que é muito positivo, porque o resultado disso é que aumentou a produção tanto agrícola, quanto industrial, para que a gente possa ter que aumentar as nossas rodovias.

E esse modelo de concessão já está sendo discutido. Eu acompanhava ontem a reunião do Ministro com o Governo do Estado do Paraná, que é o primeiro lote a ser licitado com o novo modelo de concessão. E aí há uma preocupação grande, porque aquilo que acontecerá no Paraná vai se estender para os demais Estados brasileiros e vai chegar lá na outra ponta, do outro lado do País, que é exatamente na BR-364. E o que nós estamos sabendo é que o pedágio, que já é caro no sul do País, nessa região, vai aumentar ainda mais com esse novo modelo.

Esse é o tema, Senador Esperidião. Nós podemos, é claro, debater com a Paula Tagliari, que está aqui representando a EPL, mas esse tema será debatido exclusivamente, numa próxima audiência pública, o que não impede de nós entrarmos também nesse tema, hoje, aqui nesta audiência. Mas esse tema é tão importante que merece uma exclusividade de debate para que

nós possamos entender, de fato, qual é esse novo modelo de concessão para as nossas rodovias, que está inicialmente começando no sul do País, na região do Paraná, mas é extensiva a todos os nossos Estados. Por isso a nossa preocupação de debatermos, agora, esse tema.

Agradeço a V. Exa. pelas suas colocações. Já estão presentes na nossa sala virtual: o Marcello da Costa Vieira, Secretário Nacional de Transportes Terrestres do Ministério de Infraestrutura; o Luiz Guilherme Rodrigo de Mello, Diretor de Planejamento e Pesquisa do Dnit; a Paula Tagliari, da EPL; Elisangela Pereira Lopes, da CNA; o Valdir Masutti Júnior, que não está conseguindo a sua conexão, Presidente da Associação dos Produtores de Soja e Milho do Estado de Rondônia; e o Edeon Vaz Ferreira, Diretor-Executivo do Movimento Pró-Logística do Mato Grosso e representante da Aprosoja do Mato Grosso.

Iniciamos.

Indago se nós temos algum Senador que gostaria de usar a palavra antes de nós chamarmos os nossos convidados. Franqueio a palavra aos nossos Senadores. *(Pausa.)*

Se não, iniciamos, então, com os nossos convidados, convidando Edeon Vaz Ferreira, Diretor-Executivo do Movimento Pró-Logística de Mato Grosso e representante do Aprosoja do Mato Grosso.

Com a palavra, agradecendo a presença, o nosso amigo e colega Edeon Vaz Ferreira.

**O SR. EDEON VAZ FERREIRA** (Para expor. *Por videoconferência.*) - Bom dia, Senador. É um prazer estar aqui na audiência pública. Bom dia também ao Senador Esperidião Amin, à Senadora Rose de Freitas, à Senadora Zenaide e ao nosso mato-grossense Senador Carlos Fávaro.

Sem dúvida alguma, o grande problema que nós temos no Brasil hoje, um problema positivo, é o grande volume de produção que nós temos na chamada região do Arco Norte.

Se me permite poder liberar, eu gostaria de colocar uma apresentação, rapidinho, que faz parte do meu discurso. Não é uma apresentação e depois a minha fala. E eu preciso da autorização aí da...

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Pois não, V. Sa. está autorizado a fazer a sua apresentação.

**O SR. EDEON VAZ FERREIRA** - Eu sei que nós temos um tempo limitado... *(Pausa.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Estamos o.k. Podemos iniciar. Pode compartilhar. *(Pausa.)*

**O SR. EDEON VAZ FERREIRA** - Já estão todos vendo? Está o.k.? Todos estão visualizando? Está sendo visualizado, Senador?

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Sim, afirmativo.

**O SR. EDEON VAZ FERREIRA** - Perfeito.

Bom, Mato Grosso tem basicamente, voltado para o chamado Arco Norte, três grandes corredores logísticos. O corredor logístico da BR-364 até Porto Velho, e daí pela Hidrovia do Madeira para os Portos de Itacoatiara, Santarém, Santana e Vila do Conde; o da BR-163, para os Portos de Santarém, Santana e Vila do Conde; e o corredor da BR-158, que alcança, pela Ferrovia Norte-Sul, o Porto do Itaqui, isso a partir de Redenção, no Pará. Então, essa conformação que nós temos - e, principalmente, que é objeto hoje da nossa conversa - é esta região aqui oeste de Mato Grosso, cone sul de Rondônia e o centro de Rondônia. Então, essa é o nosso grande objetivo. Por quê? Nós temos ainda um dos mais altos custos de frete do Brasil. Se nós considerarmos, por exemplo, o Município de Sorriso, que está na região do médio norte do Estado, nós vamos ver que, pelo modal rodoviário mais o marítimo, uma tonelada de soja, para sair de Sorriso e chegar à China, custa US\$124; se ela for por rodoviário mais ferroviário, ela vai chegar por US\$116. Então, a gente já vê a importância da ferrovia nesse sistema. E, quando nós vemos os Estados Unidos, ele hoje, em função do alto valor do frete marítimo, está chegando a US\$80. Há pouco tempo, esse valor de frete aqui era US\$36. Então, hoje, o frete marítimo já está impactando muito. Nós temos aqui basicamente, no Brasil, o custo do frete marítimo, pela primeira vez, mais alto do que o nosso custo interno. Então, isso é uma coisa que chama muito a atenção.

Porto Velho: aqui nós temos um histórico dos volumes escoados por Porto Velho desde 2012. E, em 2020, ele chegou a 8,4 milhões de toneladas; sendo que, em 2019, ele foi 9,2 milhões, o que mostra a importância desse corredor logístico e o crescimento que ele teve nesse período. Nós acreditamos que agora, em 2021, em função da redução da safra da soja e do milho, nós devemos manter esse volume aqui, quando a gente previa um crescimento dele.

Aqui nós estamos vendo um conjunto de barcaças, um comboio formado por 20 barcaças, transportando aqui 40 mil toneladas pela Hidrovia do Madeira.

Aqui nós vemos as instalações de Porto Velho. Isso aqui é um porto público lá em Porto Velho onde a empresa Hermasa explora esse terminal. Ela tem aqui uma capacidade de 3 milhões de toneladas.

Aqui, que ainda não aparece, tem um terminal também da Cargill que tem a capacidade de 1,5 milhão de toneladas.

Mas nós temos estações de transbordo de carga muito modernas na região. É o caso dessa aqui da Amaggi. Essa estação de transbordo da Amaggi, que fica em Portochuelo, tem capacidade de 5 milhões de toneladas. Então, uma ETC muito moderna e que já está funcionando praticamente plena.

Essa aqui é uma estação de transbordo de carga da Transportes Bertolini, que fica no Cujubim, também próximo do Portochuelo. Tem capacidade de 3 milhões de toneladas.

E essa aqui é a caçula, que é a estação de transbordo de carga da Masutti, em Humaitá.

Então, se a gente somar todo esse conjunto, nós temos hoje 16 milhões de toneladas de capacidade para escoamento da produção pela BR-364.

Isso aqui é o primeiro porto depois de Porto Velho. Depois da foz do Rio Madeira, no Rio Amazonas, fica a cidade de Itacoatiara. Isso aqui é uma unidade da Amaggi. Ela tem capacidade de 3,5 milhões de toneladas de embarque - nós estamos vendo um navio sendo embarcado aí. E eles agora estão operando também o que se chama *barge-to-ship*, que é um sistema que fica entre o navio e a barcaça e retira da barcaça e carrega o navio. Esse sistema veio também para ficar. É um sistema que tem que ser *just in time*, ou seja, as barcaças têm que estar carregadas e disponíveis ali para se fazer essa operação, mas ele faz 1,5 milhão de tonelada/ano. Então, Itacoatiara hoje tem condição de escoar 5 milhões de toneladas, e está em construção em Remanso, que é um pouco mais a montante de Itacoatiara, um novo porto da empresa JSL, e a previsão lá são 5 milhões de toneladas também.

Então, era isso que eu queria mostrar para vocês e dizer o seguinte: nós somos totalmente favoráveis à duplicação da BR-364. A minha sugestão é que ela seja concessionada a partir da cidade de Sapezal, não só Comodoro. Nós vamos estendê-la um pouco - viu, Paulo? -, porque o grande volume de carga tem como origem a região oeste de Mato Grosso. Nós temos essa região que produz hoje por volta de 10 milhões de toneladas. Então, esses 10 milhões toneladas, parte vai para Rondonópolis e parte sobe para Porto Velho, quer dizer, a maior parte sobe para Porto Velho, aí por volta de 75%, 80%. E há mais a produção de Rondônia, um Estado cuja agricultura está crescendo.

Eu estive recentemente lá, nós fazemos os chamados estradeiros. Então, nós fomos até Porto Velho, verificamos a situação das estradas, fizemos um relatório sobre isso, cobrando inclusive ações do Dnit, porque há trechos lá que estão intrafegáveis, estão muito ruins, principalmente as passagens urbanas. Os trechos das rodovias estão até razoáveis, mas as passagens urbanas são uma lástima.

Então, nós precisamos melhorar isso, precisam ser feitas essas obras, para que nós possamos escoar a produção tanto do Mato Grosso quanto a produção de Rondônia por esse corredor logístico, que é de grande importância.

O Arco Norte hoje, que é composto por Itacoatiara, Santarém, Santana, Vila do Conde, Itaqui, Porto de Sergipe, Salvador e Ilhéus, que é o chamado Arco Norte, que são aqueles que estão ao norte do paralelo 16, já escoou, no ano passado, 2020, 42,3 milhões de toneladas, que é o mesmo volume do Porto de Santos.

Então, nós vamos crescer sem dúvida alguma, o Arco Norte vai superar os demais portos do Brasil, e esses esforços da calha do Amazonas vão ser, sem dúvida, o grande *hub* para o escoamento da nossa produção.

É o que eu tinha a falar, Senador.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Muito obrigado, representante da Aprosoja e Diretor Executivo do Movimento Pró-Logística do Mato Grosso.

Passo a palavra agora à Sra. Elisângela Pereira Lopes, representante da CNA.

V. Sa. tem a palavra.

**A SRA. ELISANGELA PEREIRA LOPES** (Para expor. *Por videoconferência.*) - Bom dia a todos.

Em nome do nosso Presidente João Martins, nós agradecemos a participação aqui hoje nesta audiência. Cumprimento o Senador Acir Gurgacz, o Senador Esperidião, a Senadora Rose, o Senador Carlos Fávaro, que é agro também, e eu, assim como o Edeon, gostaria de colocar aqui alguns eslaides para discutirmos a opinião da CNA referente a essas duas obras de grande relevância para o setor agropecuário.

Eu gostaria de pedir permissão para essa exposição de eslaides.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Pois não.

Já está sendo providenciado pela Mesa.

**A SRA. ELISANGELA PEREIRA LOPES** - Muito obrigada, Senador.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Pode teclar já.

**A SRA. ELISANGELA PEREIRA LOPES** - Pronto.

Já conseguem visualizar?

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Sim, já estamos visualizando.

**A SRA. ELISANGELA PEREIRA LOPES** - Então, vamos ao que interessa aqui.

Gostaria, primeiramente, complementando o que Edeon já falou, de expor aqui um pouco a evolução do crescimento da produção de grãos, que são os produtos carro-chefe do setor das áreas de novas fronteiras agrícolas, inclusive o centro do Mato Grosso e o Matopiba também, considerada a novíssima fronteira agrícola.

A gente tem feito um trabalho, desde 2009, que vem mostrando a evolução desses produtos nessa região e esses produtos são indutores do crescimento da infraestrutura, porque nós sabemos que a produção, tanto de soja e de milho, tem crescido exponencialmente desde que houve essa mudança geográfica do Sul e Sudeste ali para o centro-norte e, agora, o Matopiba, mas a nossa infraestrutura não tem acompanhado da mesma maneira, não tem evoluído da mesma forma.

Então, a gente observa que, em 2009, acima do paralelo 16, que são essas regiões de novas fronteiras, nós produzíamos ali cerca de 56 milhões de toneladas de soja e milho e, hoje, nós já alcançamos um valor de 148,6 milhões de toneladas. Então, veja que quase que triplicou em cerca de 11 anos, um crescimento de 8,4 milhões de toneladas por ano nessas regiões.

Deixe-me passar aqui.

Aqui a gente consegue melhor observar o que isso representa em termos percentuais. Então, lá em 2009, era meio que dividido. A gente consegue observar aqui, no início do gráfico, que era aqui meio dividida a produção de grãos quando se divide o País no paralelo 16, então, quase 52% acima do paralelo 16 e 48,1% abaixo do paralelo 16. Houve uma evolução hoje acima do paralelo 16, nessas regiões de novas fronteiras, que já correspondem a 65,3% da produção e quando a gente observa a tendência da curva é de que se cresça cada vez mais. O Edeon deixou isso muito bem claro quando ele traz as oportunidades em termos de capacidade dos terminais existentes hoje e, também, quando ele projetou a possibilidade de crescimento da produção ainda no Mato Grosso, mostrando uma necessidade latente de se investir em infraestrutura.

Quando a gente fala de exportação, também há uma evolução importante. Lá pelos portos do Arco Norte, nós exportávamos cerca de 16,6%; hoje isso representa quase que 32% da exportação de soja e milho em todo o País, também mostrando que, embora essa curva de tendência de crescimento seja pequena em relação à sua ascensão, mesmo assim é um crescimento expressivo, ainda mais quando a gente observa isso em termos de toneladas. Em 2009, nós exportávamos ali pelo Arco Norte 7 milhões de toneladas e hoje esse número é de 42 milhões de toneladas, como já mencionado pelo Edeon, que fez um comparativo interessante que é a mesma capacidade do Porto de Santos. E a tendência é de continuar crescendo enquanto a gente observa que, nos portos do Sul, a tendência é de estagnação quando a gente acompanha esse movimento da curva.

A gente também observa aí um crescimento médio de escoamento de produção pelo Arco Norte de 3,2 milhões de toneladas ao ano. Como já disse anteriormente, é um número relativamente ainda pequeno, mas com grande potencialidade de expansão, como já demonstrado na apresentação anterior.

E aqui é interessante observarmos o que aconteceu ao longo dos anos em cada terminal utilizado no Arco Norte. A gente vê aqui que, em 2009, quando a gente exportava ainda cerca de 7 milhões de toneladas, alguns portos e terminais portuários estavam em ação, em movimento, naquela época. E, a partir da Lei 12.815, que promoveu a abertura dos portos e dos terminais portuários à iniciativa privada, em que ela poderia movimentar cargas de terceiros ao invés de cargas próprias, como era limitado antes dessa lei... Ela até podia movimentar algo de terceiros, mas, relativamente, numa importância muito menor: 10%, 5%. E agora ela pode totalmente movimentar cargas de terceiros. Então, a gente viu uma explosão. Vários terminais foram instalados.

E aqui há um destaque interessante para o Sistema Belém, que, em 2013, movimentava zero tonelada de grão e hoje ele é o primeiro no *ranking* com quase 14 milhões de toneladas. E também aqui a gente observa um movimento interessante nos portos e terminais portuários de São Luís, Maranhão, com o Tegram, em Itaqui, que fica em segundo lugar do *ranking*, mas o objeto aqui do nosso estudo hoje diz respeito ali à região que envolve o porto de Porto Velho. E a gente também viu um crescimento de quase o dobro... Antes, em 2009, nós movimentávamos 2,3 milhões de toneladas e hoje estamos movimentando 4,5 milhões de toneladas.

Então, isso mostra uma necessidade de se investir em infraestrutura e, quando a gente observa o mapa hoje dos corredores utilizados nessas regiões e a gente plota esse mapa, a produção em si que a gente consegue observar nessa mancha cinza que há é um mapa de calor mostrando uma intensidade muito mais forte no Mato Grosso, especialmente se utilizando a BR-364.

A gente, sem dúvida, traz para este debate as palavras iniciais do Senador Acir, que mostrou a relevância da BR-364 para a movimentação desses grãos que estão situados especialmente na região do Mato Grosso e uma parte também na região de Rondônia.

Mas a gente observa aí um corredor muito relevante, um corredor intermodal, com a junção de dois modos de transporte na BR-364, juntamente com o Rio Madeira, o que proporciona menores custos de transporte, já que se utiliza o modo de transporte, nesse caso, hidroviário - chega a ser 30%, 40% do valor referencial do rodoviário -, viabilizando a movimentação de *commodities*, *commodities* agrícolas como a soja e o milho. Então, é um corredor que a gente considera essencial para esse crescimento de movimentação nos portos do Arco Norte.

E aí, brevemente - acho que a minha sala já está se encerrando; são dez minutos -, aqui nós colocamos o mapa que é fornecido pelo Dnit. Ele traz aqui o índice de condição da malha, que a gente pode ver aí classificado. Ao longo da BR-364, as condições estão entre boas, regulares, ruins e péssimas. Então, a gente observa que alguns trechos ainda são considerados péssimos e necessitam de manutenção.

O Edeon trouxe para o debate a questão das travessias urbanas. Algumas já se encontram solucionadas, mas há necessidade de investimentos nesse sentido também.

E a necessidade... Essa avaliação é feita quilômetro a quilômetro, observando todos os problemas existentes ao longo dessa rodovia. Então, a gente observa aí, no resultado total, que 48% se encontram numa condição boa, porém, o restante está numa condição que vai de regular e ruim a péssimo. Na última pesquisa da CNT, eles classificaram a rodovia como um todo como regular, porém chamaram a atenção para a questão da sinalização. Aí eles classificaram essa rodovia com uma sinalização que precisa de melhorias.

Aqui nós temos o segundo mapa. Ele é organizado de maneira a apresentar os tipos de intervenções que estão desenhados pelo Dnit para essa rodovia. A gente observa que boa parte dela é contemplada pelo Crema, que são contratos de duração de três a cinco anos que permitem que as condições da rodovia em que esses contratos estão em vigor se mantenham ideais até a finalização do contrato. Então, a gente observa que boa parte dela é contemplada nesse sentido e pelo menos 30% foi classificada com necessidade de conservação - isso vou explicar um pouco mais adiante.

Com relação à BR-319, que também é objeto aqui da nossa conversa, a gente já observa uma situação totalmente diferente, em que o trecho do meio, como mencionado pelo Senador Acir, carece de intervenções. É uma rodovia que nasceu em 1976, um ano antes do meu nascimento. E, de lá para cá, ela não tem recebido manutenção. Então, essa parte do meio, como apresentado aqui, que o Dnit classificou como vermelho, apresenta-se numa situação ruim, que necessita de investimentos. A última notícia que eu tenho é que estão cobrando aqui novamente a licença ambiental, o que não parece ser uma cobrança justa, uma vez que já existe um traçado nessa rodovia, isso já aconteceu na época da sua primeira pavimentação. Isso só traz um atraso para a concretização dessa importante BR, principalmente, que liga Manaus a Porto Velho. Se ela estivesse em condições ideais, o tempo, o *transit time* dela seria de 10 horas a 12 horas. No ano passado ou, salvo engano, neste ano, nós tivemos, por exemplo, um evento negativo de transporte de oxigênio que demorou 36 horas para chegar até Manaus. Então, isso relata realmente a condição dessa rodovia que merece cuidados.

Aqui, novamente, nós temos as intervenções delimitadas pelo Dnit. A gente vê que boa parte se encontra em azul. Isso significa que há necessidade de conservação dessa área. Isso não significa que, neste momento, encontram-se em execução obras de conservação, mas que é necessário colocar recursos para que isso aconteça.

Aqui, só para fechar a minha apresentação, nós temos os dispêndios pelo Governo Federal nos últimos anos, de 2010 a 2020, focados em rodovias. A gente observa um decréscimo aí no total - nós temos uma primeira linha em azul mais claro. Antes, nós dispendíamos R\$17,8 bilhões em manutenção, adequação, construção das nossas rodovias. E isso caiu mais que a metade. Em 2020, foram R\$6,74 bilhões de investimento. A gente vê um declínio quando se trata da manutenção, que deveria ser permanente, porque, a cada ano em que não se faz a manutenção, isso exigirá mais recursos para que aquela rodovia tenha obras que a tornem adequada, que tornem adequado o seu fluxo. Então, a gente observa esse problema. Antes de ontem, saiu na Agência Infra uma informação de que o Dnit precisa de pelo menos R\$9 bilhões para cuidar das nossas rodovias, e o orçamento fala de R\$2,8 bilhões, algo a ser confirmado hoje aqui pelos representantes do Ministério da Infraestrutura.

A fala que fica é justamente esta: o agronegócio tem crescido exponencialmente, mas, infelizmente, a infraestrutura não tem acompanhado o esforço do produtor rural, diário, de produzir. Como disse o nosso Senador Acir, da porteira para dentro, nós somos competitivos, mas fora da porteira enfrentamos problemas como esse. Então, é de sumária importância que o Governo Federal volte seus olhos e garanta investimentos para que as nossas rodovias, principalmente, que é o objetivo aqui da nossa conversa, tenham os recursos necessários para a sua manutenção e garantam que o produtor rural escoar os seus produtos de forma competitiva com os nossos principais concorrentes aí fora, internacionais, como a Argentina e os Estados Unidos.

Obrigada pela oportunidade. Fico à disposição para esclarecer dúvidas e debater mais sobre o assunto.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Nós é que agradecemos a sua participação e a sua bela explanação sobre o que aconteceu na produção na Região Norte do País.

Desde 2012, já estamos alertando o Governo sobre o aumento da produtividade na Região Norte e da importância do investimento na mesma proporção. Não apenas não acompanhou o investimento do Governo como retroagiu e muito, de R\$17 bilhões para pouco mais de R\$6 bilhões ao ano. Realmente é uma dificuldade grande que nós estamos vendo, e isso impacta nos custos da exportação do nosso País. Nós temos que ter uma diminuição desses custos para que nós possamos continuar sendo competitivos com os países concorrentes na exportação de grãos.

Antes de passar a palavra ao próximo convidado, passo, em pedido de ordem, para o Senador Carlos Fávaro.

V. Exa. tem a palavra.

**O SR. CARLOS FÁVARO** (PSD - MT. Pela ordem. *Por videoconferência.*) - Bom dia, Senador Acir. Parabéns pela iniciativa.

Quero também cumprimentar e dar um bom-dia para o Senador Esperidião Amin, Senadora Rose de Freitas, Senadora Zenaide Maia, todos os técnicos e debatedores que engrandecem esta audiência de debate.

Rapidamente, Presidente, o importante para nós Parlamentares é ouvir as explicações tão bem expostas por todos que aqui estão, para que nós possamos, cada vez mais, ter postura e cobranças para que o Governo Federal possa agir em prol da infraestrutura brasileira. Como já foi dito, sabemos que o Dnit não tem capacidade financeira neste momento de fazer investimentos, e a sociedade e o desenvolvimento deste País exigem essa infraestrutura mais eficiente.

O nosso Estado de Mato Grosso, que é umbilicalmente ligado ao Estado de Rondônia, tem nessa rodovia, BR-364, o grande canal de ligação e de desenvolvimento não só para o agro, como foi dito aqui, das oportunidades de crescimento, do avanço da integração da lavoura e pecuária e os portos do Arco Norte, mas também do desenvolvimento social, da geração de emprego, da qualificação, da agroindústria caminhando a passos largos, e a infraestrutura é esse indutor.

Eu ressalto aqui só um pequeno detalhe: quanto à viabilidade, não tem a menor dúvida de todos os esforços que iremos fazer para que essa concessão se torne uma realidade. Mas a atenção especial é papel nosso parlamentar na cobrança do modelo dessa concessão. Veja a ferida aberta no Estado de Mato Grosso com uma concessão mal planejada da BR-163, em que ganha uma empresa que não executa a obra, mas cobra pedágio do cidadão. Por isso, nós temos que estar muito alertas ao chamamento, ao modelo de concessão, para que isso não se repita na BR-364, como outros casos que existem Brasil afora.

Mas parabeno-o por essa iniciativa. É extremamente importante para que nós possamos fazer um alerta e cobrar para que o Dnit, para que a ANTT faça o chamamento dessa concessão que leva desenvolvimento para os Estados do Norte do País, em especial para Mato Grosso e Rondônia. Mais uma vez, parabéns, e fico aqui atento a todas as explicações.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Muito obrigado, Senador Carlos Fávaro, pelas suas colocações.

Passo a palavra agora à Sra. Paula Tagliari, aqui representando a EPL. V. Sa. tem a palavra.

**A SRA. PAULA TAGLIARI** (Para expor. *Por videoconferência.*) - Bom dia, Senador, bom dia a todos os Senadores, ao Secretário Marcelo da Costa, ao Luiz Guilherme do Dnit, ao Edeon, à Elisângela.

Eu estou aqui hoje representando a Empresa de Planejamento de Logística. O nosso Presidente está em uma viagem com o Ministro da Infraestrutura, e eu estou aqui na EPL como Gerente de Meio Ambiente. Então, eu gostaria de apresentar para vocês um pouquinho do processo de licenciamento ambiental da BR-364, Rondônia-Mato Grosso, para vocês saberem como está o andamento desse processo.

Eu fiz uma pequena apresentação também. Vou apresentar.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Já está liberado, Paula.

**A SRA. PAULA TAGLIARI** - Os senhores conseguem ver?

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Sim, estamos já conectados.

**A SRA. PAULA TAGLIARI** - O processo de licenciamento da BR-364, Rondônia-Mato Grosso, é um processo complexo, que se dá em três etapas. Então, a gente precisa estudar esse traçado para obter a licença prévia, porque é ela que diz sobre a viabilidade ambiental do empreendimento. Depois o processo segue com a obtenção da licença de instalação e futuramente com a obtenção da licença de operação. No momento, a EPL foi designada para realizar os estudos, o estudo de impacto ambiental, para obtenção da licença prévia.

Então, nós realizamos esse estudo. Nós iniciamos a elaboração do EIA/RIMA em 2018. Normalmente os Estudos de Impacto Ambiental têm um prazo de elaboração de um ano, devido às campanhas que a gente precisa fazer, relacionadas ao meio biótico, que precisam ser feitas em épocas de seca e em épocas de chuva. Nós estamos falando de um trecho de aproximadamente 800 quilômetros, passando por diversos Municípios que os senhores conhecem bem, e nós estamos numa área de biodiversidade muito rica. Nós passamos, com essa rodovia, por 50 unidades de conservação nas suas proximidades, sendo 47 delas áreas prioritárias, 9.522 remanescentes florestais e 302 áreas de preservação permanente. São 622 hectares de áreas sensíveis, 697 hectares de espelhos d'água, e foram identificadas 103 nascentes. Então, é um projeto que vai demandar um cuidado bastante especial em relação ao meio ambiente, aos nossos recursos hídricos.

E tem uma biodiversidade de flora muito rica também, são 906 espécies de árvores, divididas em 428 gêneros, e o que é predominante são as florestas ombrófilas abertas e as florestas de mata ciliar. Foram encontradas 11 espécies ameaçadas de extinção e/ou protegidas por legislação específica.

Em relação à fauna, a gente tem 866 espécies encontradas de todos os tipos de fauna: aves, mamíferos, anfíbios, répteis, peixes, invertebrados.

Nós temos também nas proximidades 20 terras indígenas, sendo que 9 delas estão nos limites de presunção de impacto da Portaria Interministerial nº 60. Isso significa que nós do EPL vamos ter que estudar essas 9 terras indígenas, fazer estudos específicos do componente indígena para cada uma delas. Além das comunidades indígenas, nós temos outras comunidades tradicionais classificadas como pescadores, além do patrimônio arqueológico e cultural - são 313 sítios arqueológicos registrados.

Então, é um estudo bastante complexo que identificou possíveis impactos e, consequentemente, já estabeleceu as medidas de controle, mitigação e proteção em relação a esses possíveis impactos. E nós já temos as anuências dos órgãos intervenientes, ou seja, o estudo de impacto ambiental foi finalizado e foi protocolado no Ibama. Nós temos, em relação à Funai, já a aprovação do plano de trabalho pelas terras indígenas, só que, logo que esse plano de trabalho foi aprovado, em dezembro de 2019, no ano seguinte nós entramos em um ano de início de pandemia, quando a Funai emitiu a Portaria nº 419, que impede o acesso às terras indígenas, e essa portaria encontra-se vigente.

Por esse motivo, o estudo de impacto ambiental não foi finalizado e o Ibama não pôde recebê-lo, pois faltava ainda o estudo do componente indígena. Nos demais órgãos, o Iphan e o Ministério da Saúde, nós já temos as aprovações desde agosto de 2019.

É isso o que eu tinha para apresentar, para mostrar um pouco da complexidade desse processo de licenciamento. Infelizmente, nós fomos acometidos por uma pandemia, o que nos impediu de dar continuidade ao estudo do componente indígena. Aqui pelo EPL nós estamos em contato contínuo com a Funai, propondo diversas maneiras de elaborar esses estudos, inclusive em época de pandemia, com os cuidados necessários, a distância, e nós estamos retomando essas alternativas neste momento.

Eu fico à disposição para algum questionamento. Os demais questionamentos a respeito de modelos de concessão eu peço que sejam direcionados depois ao nosso Secretário Nacional de Transportes Terrestres, porque ele vai ter mais propriedade para conversar sobre isso.

Obrigada.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Muito obrigado, Paula. Só para registro, a duplicação da BR-364 não implica nenhum impacto ambiental, eu acredito, pois é uma BR que já tem nas suas margens um planejamento para a duplicação.

Não vai haver nenhuma transformação diária para que seja possível a duplicação da BR-364, pois, quando ela foi executada lá nos anos 80, na sua área já ficou prevista a duplicação. Portanto, na largura das margens da BR-364 já está prevista a duplicação. Então, não há nenhum impacto ambiental com relação à duplicação da BR-364, só pra deixar isso bem claro, porque não passa por nenhuma área indígena, não passa por nenhuma reserva. Aliás, isso já acontece desde dos anos 60

para cá, em que houve a implantação da BR-364. Portanto, não vejo nenhuma preocupação com relação ao licenciamento ambiental para a duplicação da BR-364. Aliás, só faltava isso para dizer que não pode duplicar a 364, por conta de falta de licenciamento ambiental, como tem essa desculpa do reasfaltamento da BR-319, que também já foi asfaltada lá nos anos 70, não há nenhum impacto ambiental no reasfaltamento, seria uma manutenção do asfalto. Portanto, é inaceitável essa desculpa de não poder reasfaltar a BR-319 por conta de questões ambientais. Mas, enfim, sigamos em frente.

Passo a palavra agora ao Luiz Guilherme Rodrigues de Mello, representando aqui o Dnit.

**O SR. LUIZ GUILHERME RODRIGUES DE MELLO** (Para expor. *Por videoconferência.*) - Bom dia, Presidente! Bom dia a todos!

Em nome do General Santos Filho, eu agradeço o convite. Estamos aqui no Dnit para falar um pouquinho especificamente da BR-319.

Eu vou pedir, então, licença também para colocar alguns eslaides, se for possível. São rápidos, são dez, doze eslaides. Se me permitirem o compartilhamento...

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Pois não. Já está autorizado pela Mesa aqui. Pode prosseguir.

**O SR. LUIZ GUILHERME RODRIGUES DE MELLO** - O.k.

Todos estão vendo a apresentação?

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Sim. Já está conectado.

**O SR. LUIZ GUILHERME RODRIGUES DE MELLO** - O.k.

Bom, a 319, eu vou falar rapidamente do seu *status*, e aí eu estou falando especificamente do processo de recuperação do pavimento, como o Senador Acir acabou de comentar. A gente tem, na BR-319, alguns desenvolvimentos. Então, é importante só ressaltar como que nós consideramos a BR-319 hoje, em termos de projeto. Nós temos o segmento A e o segmento B já ambos pavimentados, já com revestimento asfáltico implementado já há bastante tempo. Nós temos o segmento que a gente chama segmento C, no km 177,8 até o 250, em que ele foi um empreendimento iniciado; porém, ele encontra-se ainda não finalizado. E nós temos o famoso trecho do meio, que é do km 250 ao km 655 - esse efetivamente a gente precisa fazer um processo de reconstrução do pavimento. E o processo de licenciamento ambiental ocorre de uma forma ordinária, estamos em tratativas para obter o processo de licenciamento. É isso que nós temos em termos de implementação da BR-319.

Falando um pouquinho do lote C, e aí aqui a gente está falando dos últimos 52km que nós temos no lote C, que é do km 198 ao 250, esse é um empreendimento em que, desde 2007, nós temos um TAC, Termo de Acordo e Compromisso, com o Ibama, em que foi permitida a finalização desse empreendimento, desse lote C especificamente. Em função disso, o Dnit fez uma licitação, em 2020, e a gente tem um contrato hoje; é um contrato que nós chamamos de contratação integrada, um RDCI. Esse contrato tem um valor de aproximadamente 165 milhões. É um contrato em que a empresa responsável para terminar os projetos, detalhar os projetos e fazer a obra, cujo prazo contratual é de 900 dias, iniciou os projetos, o detalhamento dos projetos em janeiro de 2021. Estamos aí já com a maioria dos estudos preliminares realizados, projetos executivos dos primeiros 20km em finalização e os demais projetos em desenvolvimento.

Então, esse é o *status* desse contrato do trecho que nós chamamos lote C. Esse lote C especificamente já permite, já tem autorização do Ibama para fazer a reconstrução especificamente nesses 52km, em função de essa obra estar sendo finalizada. É uma obra que está inacabada; a gente simplesmente está finalizando um segmento que havia sido iniciado, a gente o está finalizando nesse momento.

Em relação ao trecho do meio, é importante falar que nós temos um processo de licenciamento ordinário, elaborando a EIA/RIMA, Estudo do Componente Indígena. E há uma solicitação, há o órgão licenciador, o Ibama, para obter a licença prévia e, conseqüentemente, depois a licença de instalação. Mas, em função dessas discussões, em função também de o projeto estar, já há um bom tempo, sem uma nova revisão e pela região, pela complexidade da região, o Dnit desenvolveu contratos para fazer a atualização desses projetos.

Então, a ideia é a gente trazer premissas para que nós possamos atualizar os projetos. E, quando a gente fala em atualizar os projetos, é atualizar as novas áreas em que nós vamos precisar de jazidas. Isso é muito dinâmico. Então, em função da contínua manutenção, isso acaba necessitando ou empurrando a gente para buscar algumas áreas para que a gente consiga obter materiais para a reconstrução do pavimento. Muito provavelmente a gente vai ter que mexer em algum greide de rodovia, por conta da questão do efeito hidrológico da região, muito provavelmente para a gente afastar o pavimento da

água. A água é um inimigo do pavimento; então, a gente tem que proteger o pavimento e tirar a proximidade da água, evitando que o pavimento se deteriore de uma forma muito rápida.

A gente também está fazendo uma engenharia um pouco mais apurada sobre soluções de pavimentação naquela região que tem uma dificuldade de acesso a materiais bem grande, soluções mais modernas que evitem consumo muito grande de materiais naturais. Então, a gente está fazendo uma engenharia de pavimentação um pouquinho diferente para tentar minimizar impactos ambientais o máximo possível e também avaliando as pontes que lá existem, pontes de madeira, hoje, que possam ser incorporadas a áreas, inclusive para funcionar não só como uma passagem do corpo hídrico, mas também como passagens de fauna. Como a gente tem uma gama muito grande de passagens de corpos hídricos ao longo da BR, a gente também está estudando isso. Então, são premissas de atualização. Lá, nós dividimos esse trecho do meio em cinco segmentos de projetos. E aí a gente contratou duas empresas, não é? A primeira empresa é o Contrato 303, de 2020. É uma empresa de projeto cujo contrato é de R\$4,8 milhões. A gente iniciou essa atualização dos projetos em meados do ano passado. Esses dois lotes de projetos estão em elaboração. A nossa expectativa é ter, pelo menos, um lote de projeto executivo se a gente conseguir, claro, a obtenção da licença ainda este ano. Então, a gente tem um otimismo muito grande nesse trecho especificamente. E o segundo contrato é o Contrato 376, de 2020, também iniciado em meados do ano passado. A atualização do projeto está sendo feita, refazendo sondagens, algumas pesquisas. Nós temos também o prazo contratual, e ele termina em 2022.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Permita-me, um pouco, Luiz Guilherme?

**O SR. LUIZ GUILHERME RODRIGUES DE MELLO** - Sim, senhor.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Todos estamos tentando... Pedimos ao senhor se há como aumentar a tela, para que a gente possa ter uma amplitude na visualização? Se puder aumentar seria importante.

**O SR. LUIZ GUILHERME RODRIGUES DE MELLO** - Tá. Eu vou tentar sair da apresentação e, talvez, fazer um *zoom*. (*Pausa.*)

Eu parei de compartilhar a tela, não é?

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Sim.

**O SR. LUIZ GUILHERME RODRIGUES DE MELLO** - Deixe-me tentar fazer um *zoom* aqui.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Isso, agora, sim. Agora ficou bom.

**O SR. LUIZ GUILHERME RODRIGUES DE MELLO** - Sem o efeito da apresentação.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Obrigado.

**O SR. LUIZ GUILHERME RODRIGUES DE MELLO** - Eu posso voltar um pouquinho? Ou continuo?

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Pode continuar, sem problemas.

**O SR. LUIZ GUILHERME RODRIGUES DE MELLO** - Tá. Então, está bom.

Eu estava falando - e, aliás, já estou chegando ao final, Senador - que, pelo conceito de nós termos a BR-319 como um conceito diferente e mais preocupado com essa questão ambiental, nós estamos tratando o projeto justamente para trazer soluções que são ambientalmente, digamos assim, compatíveis com a região.

Então, o Dnit está estudando o projeto de uma forma muito precisa e aprofundada e propondo soluções que usualmente nós não tínhamos em certas outras regiões. Mas nós entendemos que, para a BR-319, nós precisamos investir em soluções diferenciadas, e uma delas, em função da quantidade de pontes de madeira que nós temos lá, é justamente fazer a troca da ponte de madeira, que, numa rodovia usual, essa ponte de madeira no estudo hidrológico teria na verdade uma proposição de ter um bueiro - por exemplo, um bueiro celular -, que seria uma obra de arte corrente.

Nesse caso, o Dnit está estudando não construir o bueiro e construir uma ponte de concreto, porque a ponte de concreto tem vários benefícios, do ponto de vista de engenharia, claro, porque com o bueiro sempre existe um risco, em eventuais chuvas acima da normalidade, de a gente ter problemas de ruptura da rodovia. Mas a questão da transformação de um bueiro para a ponte de concreto é permitir e evitar que nós tenhamos problemas ambientais de impedimento da livre passagem do curso de água nesse ponto especificamente; e, além disso, a obra de arte especial vai ter um vão um pouco maior, permitindo, mesmo na época da cheia, que haja uma passagem a seco para a fauna conseguir atravessar de um lado para o outro de uma forma segura.

Isso pode trazer realmente um encarecimento da via, porque uma obra de arte especial é um pouco mais cara do que uma obra de arte corrente, mas nós entendemos que é uma solução ambientalmente muito adequada para a característica da região.

Então, nós estamos propondo já adaptações ao nosso projeto para que a gente apresente ao Ibama projetos que tenham concepções ambientais mais aderentes à necessidade da região. Então, é uma preocupação que o Dnit tem bastante nesse sentido.

Bom, então, esses são os *status* do projeto. Falando um pouquinho do *status* do licenciamento ambiental, como a gente falou, o trecho do meio é um licenciamento ordinário; então, já elaboramos o EIA/RIMA. Desde o ano passado, a gente vem tendo discussões com o Ibama - e discussões muito interessantes, técnicas -, e o Ibama tem ajudado a gente bastante a melhorar o nosso estudo, o EIA/RIMA. Já apresentamos ao Ibama.

Nós temos programadas audiências públicas para início em 21 de setembro. Nós faremos essas audiências públicas... A proposição é fazê-las em quatro cidades e com quatro cidades a mais no modelo virtual, ou seja, serão oito pontos de discussões sobre o estudo, para que a população que, digamos assim, tem acessibilidade à rodovia possa contribuir, possa apresentar suas demandas.

O Dnit já possui um contrato para as eventuais complementações para obtenção da LI. Então, se a gente conseguir obter a LP logo depois das audiências públicas, nós já temos um contrato aguardando, apto a fazer eventuais complementações que porventura o Ibama nos solicite.

E também nós temos uma licitação em andamento para execução, para recuperação de áreas degradadas, dos PRADs. Essa licitação está em andamento. São licitações... É um contrato que vai trazer serviços para recuperação de áreas que estejam degradadas ao longo da via. Então, há plantio de muda, há controle erosivo, uma série de serviços, para que a gente consiga melhorar, cada vez mais, a BR-319 do ponto de vista ambiental.

E - eu não ia falar, mas já que foi comentada a questão da manutenção da BR-319, eu acho que pela representante da CNA -, de fato, o Dnit tem, como todos já falaram, uma limitação orçamentária muito forte e, infelizmente, isso dificulta bastante; mas, para a BR-319, por ser uma prioridade do Dnit, do Ministério da Infraestrutura, a gente fez licitações de manutenção. Ela está totalmente coberta com contratos de manutenção; ela está integralmente coberta com contratos de manutenção.

Eu acabei de chegar da BR-319; quinta-feira da semana passada, eu saí de Porto Velho 5h da manhã e cheguei a Manaus 22h da noite. Parei em vários pontos, foi uma viagem de visita técnica; parei em vários locais para olhar justamente os bueiros, as pontes, o serviço até de manutenção, ou seja, andei muito bem pela BR-319. Claro, a gente está na época da seca e o Dnit está fazendo manutenção. Então, ao contrário do que foi falado, essas são fotos de quinta-feira, de serviços sendo realizados pela manutenção do Dnit na BR-319.

E é importante falar da 319 quando a gente passa pela 319. Só conhece a 319 quem atravessa a 319. E eu acabei de fazer isso; então, eu tenho bastante segurança de falar que nós estamos totalmente cobertos; os contratos estão funcionando, estão atuando justamente para proteger a BR-319 no próximo inverno. Então, o Dnit está fazendo um trabalho de proteção da BR-319 para o próximo inverno. Poderíamos fazer mais? Sim, se nós tivéssemos mais recursos, mas é uma situação que foge um pouco do nosso controle.

Então, eram essas as minhas colocações.

E eu estou à disposição, Presidente, para eventuais questões.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Muito obrigado ao Luiz Guilherme.

Nós sabemos do investimento que já foi feito do Dnit nessa BR-319 para o licenciamento ambiental. Foram investidos ali mais de R\$110 milhões ao longo dos últimos 15 anos para a tentativa de obtenção de licenciamento para o reasfaltamento do trecho do "meião".

É evidente que o Dnit faz a sua parte, e, toda vez que o Dnit conclui o seu trabalho, vêm novas exigências do Ibama ou da Funai para outros serviços a serem elaborados. Isso ao longo dos últimos 15 anos. Então, se prepare, Luiz Guilherme: assim que vocês concluírem os trabalhos para o licenciamento, haverá outras demandas do Ibama ou do meio ambiente em modo geral. É por isso que nós colocamos aqui a importância da aprovação desse projeto, o novo marco regulatório do licenciamento ambiental. É preciso modernizar.

Eu não entendo por que, numa BR como a BR-319, que foi aberta e asfaltada na década de 70, hoje não pode ser feita a manutenção do asfalto - o reasfaltamento, a manutenção do asfalto são a mesma coisa para mim. Isso numa estrada que já existe.

Enfim, por isso a importância dessa reunião de ontem com o Presidente Rodrigo Pacheco; com o Presidente da Comissão de Meio Ambiente, Senador Jaques Wagner; com a presença e a participação da Senadora Kátia Abreu, Presidente da Comissão de Relações Exteriores; e com os demais Senadores: Irajá, Eliziane, Contarato, Carlos Fávaro, que são os Relatores e autores desses temas, que são da maior importância.

Nesse novo marco regulatório do licenciamento ambiental, não está prevista nenhuma liberação de desmatamento ou não cuidado com o meio ambiente; pelo contrário, há uma preocupação grande de cuidar do meio ambiente, mas sem exageros. E eu considero esse licenciamento travado da BR-319 já há mais de 15 anos um exagero com relação ao licenciamento ambiental.

Luiz Guilherme, só faltou você colocar algo sobre a duplicação da BR-364. Nós estamos também trabalhando e debatendo esse tema já desde 2012, com audiências públicas aqui no Senado, feitas no Estado de Rondônia. E é um tema da maior importância. Talvez até o final da nossa audiência, V. Sa. possa explicar para nós como está sendo feita, em que momento nós estamos com relação à duplicação da BR-364.

Passo a palavra agora ao Marcello da Costa Vieira, Secretário Nacional de Transportes Terrestres do Ministério da Infraestrutura, agradecendo a todos pela presença junto conosco.

E volto a colocar que o Valdir Masutti Júnior, Presidente da Associação dos Produtores de Soja e Milho do Estado de Rondônia (Aprosoja), não está conseguindo se conectar. Infelizmente nós não vamos ter a participação do nosso amigo Valdir Masutti, mas fica aqui o nosso agradecimento pela tentativa de conectar conosco.

Com a palavra, Marcello da Costa Vieira.

Muito obrigado, Marcello, pela sua presença.

**O SR. MARCELLO DA COSTA VIEIRA** (Para expor. *Por videoconferência.*) - Eu agradeço, Senador, pela oportunidade de a gente prestar contas aqui das iniciativas e das ações do Ministério da Infraestrutura. Falo com a responsabilidade de suceder aí na fala o Luiz Guilherme, do Dnit, que também apresentou a questão da 319. Farei só alguns complementos. E também da Paula, da EPL, que falou sobre a questão do licenciamento ambiental, especificamente da 364.

Então, vou juntar um pouco das duas rodovias.

Mas vou iniciar agradecendo e cumprimentando, agradecendo o Senador Acir Gurgacz pela oportunidade e cumprimentando os Senadores Esperidião Amin, Rose de Freitas, Carlos Fávaro, a Elisângela e o Edeon, os nossos companheiros de batalha, em prol do agronegócio e da viabilização, de tornar realmente, como foi falado anteriormente, o custo logístico reduzido, a gente ser tão efetivo como é da porteira para dentro ser também da porteira para fora. E a gente tem...

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Marcelo, desculpe-me, mas o seu som não está muito bom. Se puder ajustar um pouquinho, seria importante. Obrigado.

**O SR. MARCELLO DA COSTA VIEIRA** - Deixa eu tentar falar mais alto. É porque estou com microfone. Estão me ouvindo bem agora?

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - É, estamos. Estamos ouvindo.

**O SR. MARCELLO DA COSTA VIEIRA** - Está bem. Então, vou falar um pouco mais alto. Desculpe-me!

Bom, eu estava agradecendo a oportunidade e a todos os presentes e vou falar um pouquinho sobre o racional do Ministério da Infraestrutura com relação a essas duas rodovias.

Primeiro, mesmo com toda a dificuldade orçamentária, e as restrições foram apresentadas... Só para título de exemplificação, em 2013 e 2014, o Ministério dos Transportes, à época, que era um ministério de rodovias e ferrovias apenas, tinha na sua carteira R\$20 bilhões, aproximadamente R\$18 bilhões a R\$20 bilhões, para fazer obras de rodovias e ferrovias no País. Hoje, o orçamento é por volta de R\$6 bilhões.

A Elisângela apresentou bem e eu confirmo a informação de que há uma previsão anual do DNIT só para fazer manutenção nos 55, 54 mil quilômetros de rodovias federais, que estão sob jurisdição do DNIT - os outros 10 mil são rodovias já concedidas. Há uma necessidade em torno de R\$6 bilhões a R\$8 bilhões de Reais, dependendo da complexidade e da gravidade do regime de chuvas do ano anterior, e temos um terço disso para fazer manutenção.

Então, senhores, esse é o desafio.

É muito importante a gente ter essa oportunidade de cobrança das entidades e do Congresso, mas também de discussão de alternativas e de uma busca de uma parceria para, em conjunto, definir soluções. Enquanto a gente não tiver um orçamento

- e o Congresso tem uma participação relevante nas definições minimamente viáveis para a gente tocar, pelo menos cuidar da manutenção do nosso patrimônio rodoviário, principalmente para o País poder investir em obras públicas, em todos os modos de transporte, fica muito difícil para o Ministério da Infraestrutura de qualquer Governo cuidar desse patrimônio, que é tão caro e que impacta o dia a dia das empresas, de quem produz emprego e renda no País.

Mas temos entendido que essa dificuldade é permanente e não existe uma mudança prevista na próxima década, e a gente tem optado por uma carteira de terceirização, de *pipeline* de projetos de concessão, entendendo que essa é a solução permanente, a solução que vai realmente trazer os investimentos necessários para o País, na velocidade de que a gente precisa.

Senhores, temos uma carteira de projetos de concessão da ordem de R\$250 bilhões, sendo que 90% dos investimentos vão ser feitos nos próximos dez anos.

A gente está falando de colocar para dentro da infraestrutura do País algo em torno de R\$25 bilhões por ano, sem um centavo definido pelo OGU. Então, é dinheiro que vem da iniciativa privada, porque investir no Brasil com a atual modelagem que temos, com a maturidade que as agências reguladoras adquiriram nos últimos 20 anos, é um bom investimento. Investir no Brasil em infraestrutura é um bom investimento, um investimento rentável. Com isso, a gente consegue atrair investidores, inclusive internacionais, e viabilizar esses projetos de R\$250 bilhões.

Muito já foi feito desde 2019. Já temos 71 ativos contratados, licitados, leiloados através de concessões. Aí eu estou falando de aeroportos, sejam aeroportos de grande porte, sejam aeroportos regionais, sejam terminais portuários, como também foi citado. Nós temos hoje os portos organizados no País que deixaram, na última década, de ser os grandes gargalos das nossas exportações devido a um maciço investimento privado, devido a uma mudança legislativa que viabilizou esses investimentos. Hoje, dois terços do que é exportado no País é feito por terminais de uso privado, diferentemente da realidade da década anterior.

Então, isso viabilizou. O que a gente tem que fazer é aprender com o que aconteceu nos aeroportos que também se modernizaram na última década, aprender com o que aconteceu nesse movimento todo dos portos e trazer essa boa prática para rodovias e ferrovias.

Com relação a obras públicas, concluímos uma obra fantástica que o Dnit entregou, uma obra que estava há décadas para ser concluída: a ponte do Abunã, muito importante para a região - é um marco para aquela região. Quem conhece a região sabe da relevância daquela obra, uma obra que estava paralisada - está aí o Edeon, que não me deixa mentir; está atrás dele a foto, inclusive -; sabe da importância dessa obra emblemática para a região, com acesso rodoviário ao Acre também, que participa desse corredor de exportação da 364.

Cito a conclusão da pavimentação da 163, também outra obra de décadas, com a pavimentação do trecho que faltava, o que contou com a participação, inclusive, do próprio Exército como uma prioridade - a primeira grande missão e tarefa que o Governo Federal imputou ao Ministério da Infraestrutura. Isso a gente já concluiu e já reduziu custos. E fizemos a concessão da BR-163, que vai permitir que, na próxima década, haja investimentos: terceira faixa, ampliação, ponto de parada e descanso, melhoria significativa de sinalização, mais segurança e previsibilidade de investimentos, com mais de bilhão de reais previsto nessa concessão que se inicia agora - a gente assina o contrato agora, no segundo semestre. Até o final do ano, início do ano que vem, já haverá obra na pista, resolvendo o problema, em definitivo, da BR-163.

Estamos investindo pesado na retomada da dragagem do Rio Madeira, o que viabiliza esse corredor logístico.

A questão das concessões e dos arrendamentos de TUPs, como foi falado. Portos, como o do Itaqui, têm sido beneficiados com isso, ampliando a capacidade instalada, permitindo que uma maior infraestrutura dos portos dê agilidade a esse escoamento da produção.

Eu vou falar, daqui a pouco, Senador, da duplicação da BR-364. Aí eu retiro essa responsabilidade do Dnit, do Luiz Guilherme, porque é uma obra prevista dentro da carteira do *pipeline* de projetos de concessão. Daqui a pouco, eu vou dar algumas características e o racional do que a gente está falando e vou responder um pouquinho também à pergunta do Senador Esperidião Amin sobre qual é o modelo de concessão desejado para essa rodovia.

E também não se pode deixar de falar dos investimentos maciços no modal ferroviário que estamos fazendo. Aí o Senador Fávoro é testemunha da força que o Governo Federal tem feito, que os próprios Estados - Mato Grosso é um exemplo - têm feito para a gente dotar a Região Centro-Oeste do País daquilo que ela precisa, daquilo que vai torná-la competitiva, que é ferrovia.

Aí a gente tem a Fico, a Ferrovia de Integração Centro-Oeste, uma ferrovia que já nasce paga, sem um centavo de necessidade de orçamento, porque foi um investimento cruzado, com a renovação antecipada da Ferrovia Vitória-Minas,

com R\$2,73 bilhões de investimentos garantidos. Nós trocamos a obrigação de pagar pela obrigação de fazer, e a Vale vai construir essa ferrovia; a Vale, que tem muito *know-how* em construção de ferrovia... (Falha no áudio.)

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Caiu a conexão.

**O SR. MARCELLO DA COSTA VIEIRA** - Pergunto se vocês estão me ouvindo.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Agora, sim.

**O SR. MARCELLO DA COSTA VIEIRA** - Agora, sim. Está bom. Realmente interrompeu aqui.

Bom, ferrovias na Região Centro-Oeste. Temos a Fico. A obra da Fico se inicia agora, já no segundo semestre. Daqui a quatro anos, teremos 383km, ligando Água Boa a Mara Rosa, ligando a Região Centro-Oeste à Norte-Sul.

A Norte-Sul, nós entregamos. Concluímos a Norte-Sul, finalmente, também uma obra de décadas, que o Governo Bolsonaro, o Ministério da Infraestrutura entrega, no seu último trecho, que já está revolucionando a região. Inauguramos, recentemente, terminais com capacidade de 11 milhões de toneladas/ano em Rio Verde, São Simão, Santa Helena. Então, temos uma revolução que a ferrovia está induzindo de crescimento na região.

Temos a discussão e nós somos apaixonados e acreditamos muito na Ferrogrão. Tenho certeza de que a Elisângela, da CNA, e o Edeon, que vivem essa realidade, a necessidade de trazer competição intramodal, a também competição entre ferrovias, apoiam este projeto.

A gente ouviu o clamor do setor produtivo e acredita muito na Ferrogrão, inclusive como modelador de tarifa, para reduzir de verdade o custo logístico da região. Não adianta haver ferrovias se o custo ferroviário é o custo rodoviário menos x%, porque a gente precisa ter ferrovias que façam, através da competição, uma redução efetiva do custo logístico.

É por isso que a gente se desgasta tanto, que a gente defende tanto, porque o Ministro Tarcísio botou isso como uma questão muito importante e prioritária para o Governo Federal. E a gente acha que, no segundo semestre, a gente já consegue destravar essa importante ferrovia.

Aí a gente vai para o mercado, e o mercado decide se é um bom negócio, se não é um bom negócio, se vale a pena correr o risco. E a gente faz uma concessão.

Então, é isso, para citar outros investimentos.

Agora, se me permitirem, eu vou falar um pouquinho sobre, primeiro, a 319, para concluir o que o Dnit já falou. Depois, eu vou para a 364.

Estou um pouquinho atrasado. Se me permitirem, eu avanço, em cinco minutinhos, para ter a oportunidade de falar sobre essas duas rodovias importantes.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Marcelo, você tem o tempo necessário.

**O SR. MARCELLO DA COSTA VIEIRA** - Está bom. Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - A sua fala é importante para que a gente possa saber o que está acontecendo, quais são os investimentos que o Governo está realmente fazendo para a duplicação da BR-364.

**O SR. MARCELLO DA COSTA VIEIRA** - Está bom. Então, eu fico um pouco mais relaxado e posso falar um pouquinho.

Então, vamos falar da 319 um pouquinho.

Já foi apresentado, todos os senhores já conhecem o nosso drama. É uma rodovia que realmente já foi pavimentada na década de 70. Eu tenho dados aqui que mostram que, de 1968 a 1973, ela foi concluída. Até 1988, ela esteve operacional, pavimentada, funcionando.

E, de 1988 para cá, é que ela deixou de ser pavimentada. E aí o meio ambiente tomou a região, a vegetação tomou a rodovia, e a gente perdeu a pavimentação. O que a Elisângela falou, do drama que nós tivemos este ano para fazer o transporte de oxigênio, reflete o que é o período chuvoso naquela região.

Eu complemento, pegando o gancho, um pouco, no que a Elisângela falou e no que o Luiz Guilherme falou. Nós tivemos duas fotos emblemáticas e as duas são verdadeiras: uma da 319 na chuva e a outra da 319 no período de seca.

A pergunta e a provocação que eu faço aos senhores é até quando nós vamos ter essas realidades tão diferentes na rodovia, na mesma rodovia, dependendo do período do ano?

Eu pergunto se os senhores estão me ouvindo?

O.k.? Vamos continuar.

Essa é a questão.

O trabalho do Dnit é anual, é hercúleo, e a gente conta com um apoio muito grande da bancada federal, sempre. Então, na 319, até por uma decisão do Governo Federal, não faltou e não falta recurso. O problema é que o período chuvoso vem de novo e, provavelmente, talvez a gente tenha uma foto tão ruim quanto a que Elisângela apresentou, no próximo ano. E será assim sucessivamente. A única solução, para a gente evitar que isso aconteça no futuro e parar de gastar dinheiro com manutenção, é pavimentar a rodovia, pavimentar a BR-163. Só o pavimento é a solução para essa rodovia.

E aí eu me pergunto o que causa mais dano ambiental: fazer manutenção todo ano, porque há necessidade de explorar jazida, há necessidade de fazer trabalho de engenharia, há necessidade de fazer obra de engenharia na rodovia, ou pavimentar a rodovia uma vez e fazer a manutenção desse pavimento nos próximos anos?

A minha percepção de engenheiro, e eu trabalhei com obras rodoviárias a minha vida inteira, é que a pavimentação é uma excelente opção para mitigar riscos ambientais na rodovia. E tem outros ganhos.

Quando a gente tem a presença do Estado... Porque, Elisângela, a gente só conseguiu fazer, em quatro dias, o transporte de oxigênio, porque o Dnit disponibilizou uma patrulha de equipamentos. Tinha uma motoniveladora, tinha uma retroescavadeira e tinha caçamba à frente do comboio de oxigênio, para permitir. Senão, a gente estaria até hoje lá com um caminhão e sem levar o oxigênio para salvar vidas em Manaus. Essa foi a grande realidade. Então, se foi em quatro dias, foi fruto do trabalho hercúleo desenvolvido pelo Dnit, senão não teria chegado em quatro dias.

Essa é a realidade do único acesso rodoviário a uma cidade que tem 2 milhões de habitantes. E aí eu me pergunto qual outro país do mundo - França, Alemanha - conviveria com uma realidade de ter uma cidade tão importante e tão relevante como Manaus, sem um acesso rodoviário, para 2 milhões de pessoas?

Essas são as questões ambientais que a gente enfrenta, e essa é a discussão. E aí eu faço um *disclaimer*, e repito, reforço, o que o Luiz falou: nós temos tido um apoio muito grande e uma sensibilidade muito grande pela atual gestão do Ibama. Isso é um fato. Isso é um fato, que tem que ser declarado aqui e atestado pelo Ministério da Infraestrutura. Temos tido um apoio muito grande, um entendimento da relevância dessa obra, e estamos conseguindo um avanço que não conseguimos na década anterior, de destravar, respeitando e transformando... A gente não discute com o Ibama a pavimentação da BR-319; a gente discute com o Ibama a 319 como um exemplo de sustentabilidade.

É isso que a gente vai entregar. E é isso que o Ibama está nos ajudando a construir. Então, se se discute viabilidade socioambiental da 319, nós, neste Governo, daremos um exemplo de como fazer uma obra respeitando a sustentabilidade. Isso é o que a gente está projetando para a 319.

E a boa notícia que eu tenho é que ano que vem, se tudo correr como está previsto no licenciamento ambiental, teremos o primeiro lote daqueles cinco contratados pelo Dnit com o projeto executivo pronto, com recursos alocados, viabilizando o início da pavimentação do lote do meio, ou a retomada desse pavimento que foi perdido desde 1988. O que falta até lá é viabilizar - e agora, com a fase em que estamos da covid, já se permite que façamos isso - as audiências públicas. O Ibama tem sido parceiro na condução desse processo. Para os senhores terem uma ideia do nível de preocupação e da importância da participação social, nós temos uma parceria com o Ministério das Comunicações, que vai disponibilizar um satélite, vai disponibilizar uma antena de internet em cada um desses pontos para que a gente tenha, sim, acesso de internet e dê o máximo de transparência, de visibilidade e de participação social, mesmo com toda a dificuldades da região. Então, é um esforço que o Governo Federal está fazendo para viabilizar uma etapa importante para a obtenção da LP e depois da LI. Tudo que o Dnit podia fazer de preparação para a obtenção dessas licenças foi feito. E os primeiros retornos que tivemos, em últimas reuniões conduzidas pelo próprio Ministro Tarcísio com o Ibama, é que eu acho que agora a gente conseguiu chegar a um ponto de entregar - e o Dnit se esforçou nisso - toda a documentação com o nível de aceitação, com o nível de qualidade que o Ibama imagina aceitável. E a gente acha que agora vai andar mais rápido.

A nossa meta, Senadores, é que no ano que vem, com a parceria dos senhores para a alocação de recursos, a gente cumpra essa importante etapa, que é retomar um trecho aí de 80km de pavimentação do trecho do meio. É uma obra para quatro anos e a gente espera dar um passo muito importante no ano que vem. Acreditamos nisso, torcemos para isso e precisamos da fiscalização do Senado e do Congresso Nacional para que isso se torne efetivo. A cobrança dos senhores é que impulsiona e facilita todo esse nosso trabalho aqui.

Bom, sobre a 319 era isso.

Agora vamos falar um pouquinho sobre... Lembrando que a 319 é mais do que pavimentar, porque o que a gente está fazendo é a gestão patrimonial da rodovia. Então, a gente tem ações relacionadas à presença do Estado, como Polícia Rodoviária Federal, ações da Polícia Federal, imageamento, controle por satélite de desmatamento. Então, a pavimentação

da 319 permite a presença do Estado. Isso tem reflexos muito positivos também na questão do desmatamento e na preocupação ambiental dessa rodovia.

Bom, eu vou falar um pouquinho, para concluir, sobre a 364. Por que eu intervi aí na pergunta que foi feita ao Luiz Guilherme? Porque, com relação à 364, a gente entendeu, no Governo Federal, que, devido a toda essa restrição orçamentária, a gente ia demorar muito tempo, através dos recursos do Dnit, por mais apoio que a gente tenha da bancada federal do Estado, para pavimentar essa rodovia. Então, a solução é fazer essa pavimentação incluindo essa rodovia como prioritária no nosso *pipeline* de projeto de concessão. E assim está sendo feito.

Estamos já concluindo os estudos de um primeiro lote, de um pacote de 6.700km que contratamos no BNDES, priorizamos uma ordem do Ministro Tarcísio, para que o primeiro lote fosse um lote de 2.300km, que a gente chama de lote Centro-Norte, em que a menina dos olhos, a principal rodovia é a 364, pegando a 364 em Rondônia inteira. E aí a gente tem não só a 364, mas também a 070 e a 452, indo, inclusive, para Goiânia. Então, o lote Centro-Norte, que a gente chama, é um lote que tem uma extensão de duplicação prevista na ordem de 380km a 400km. Então, boa parte do trecho em Rondônia da 364 vai ser duplicado, e aquele que não for duplicado, porque que não tem necessidade de nível de serviço, de crescimento de tráfego, vai ter terceiras faixas, faixas adicionais, dispositivos de sinalização.

A gente vai dotar essa rodovia de apoio aos caminhoneiros. Quem ganhar a concessão vai construir e operar, sem custo para o caminhoneiro e para o embarcador, pontos de parada e descanso ao longo dessa rodovia. Isso tem reflexos, inclusive, no frete, no custo do seguro do frete. Então, a gente vai dotar a rodovia, colocar a 364, fazer contornos urbanos, travessias urbanas, segregando o tráfego de longa distância dos caminhões que passam por ali, do tráfego local, construindo marginais, se for necessário, algum contorno, como exemplo o contorno norte de Porto Velho, que já está previsto, fazendo o acesso ao aeroporto e ao porto a partir desse contorno, liberando isso do tráfego interno da cidade. Então, a gente tem um pacote de obras para incorporar nessas rodovias, principalmente, na 354.

A gente acredita que, com esses investimentos, a gente vai transformar a 364 no que ela precisa ser para a próxima década. A gente sabe do potencial agrícola da região. A 364 vai deixar de ser o gargalo e vai passar a ser a certeza de que, com esse investimento, a gente vai conseguir viabilizar essa logística na região.

Lembrando - e aí respondendo ao Senador Esperidião -: qual é o modelo que a gente está prevendo? Bom, o modelo que a gente defende é o modelo híbrido, o modelo que evita os males do passado. E aí o Mato Grosso e alguns Estados no País, principalmente os da terceira etapa de concessões, sofreram com isso. A gente defende o modelo híbrido, é o que a gente está planejando para o Estado, para a BR-364. A gente já parte de uma tarifa menor. E as tarifas projetadas - eu já posso adiantar - nos estudos são, inclusive, inferiores à média do que a gente está fazendo nas outras concessões, mesmo com todo o investimento previsto. Então, a gente vai conseguir sair com tarifas de R\$0,10, em média, por quilômetro, que é uma tarifa inferior aos R\$0,11, R\$0,12 que a gente tem na média das novas concessões. E a gente vai pegar tudo que a gente está colocando na concessão nova da Dutra, na concessão da CRT, na concessão da 381, que são concessões deste ano, que já foram aprovadas pelo Tribunal de Contas... Todas essas inovações a gente está trazendo para a Região Norte do País e, em particular, para a BR-364.

Então, vai ser um leilão híbrido, um leilão de 30 anos, um leilão com todos os ensinamento e inovações. Vai ter, por exemplo, o *wi-wep*, que Luiz Guilherme conhece tão bem. A gente vai ter uma classificação de segurança viária para cada quilômetro dessa rodovia. Todos os investimentos quinquenais que forem necessários vão ser balizados pela necessidade de aumento da segurança. Então, a gente está trazendo uma rodovia segura, uma rodovia com fluidez e uma rodovia com tecnologia, e é do que precisa a região. Inclusive, é uma das rodovias previstas para o 5G, agora, na concessão do leilão do 5G. Toda ela vai estar com cabeamento nas suas margens, viabilizando o 5G não só para a rodovia, mas também para as cidades vizinhas, isso dentro do leilão do Ministério das Comunicações, uma parceria entre o Ministério das Comunicações e o Ministério da Infraestrutura.

Bom, muito obrigado pela paciência e pela oportunidade, Senador. Coloco-me à disposição para novos questionamentos. E queria aproveitar para agradecer a oportunidade de mostrar o racional por trás das decisões e trazer um pouco de boas notícias para os senhores, que sofrem tanto aí na região e que, assim como o Governo Federal, entendem a relevância e a pujança do Arco Norte. A gente está correndo atrás do prejuízo, Senador, tentando resgatar os investimentos da região, fazendo investimentos para a próxima década para projetar o Brasil e a Região Norte do futuro. Então, esse é o nosso objetivo, e nós trabalhamos nisso no dia a dia aqui, sob a forte vigilância e orientação do Ministro Tarcísio, que o senhor bem conhece.

Um grande abraço.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Muito obrigado, Marcelo, pelas suas colocações. Eu só gostaria de saber qual é a data prevista para o início da duplicação da BR-364. Nós estamos discutindo

esse tema desde 2012, e estudos vão e voltam, a EPL faz levantamento, engaveta, tira da gaveta, coloca em cima da mesa, muitas falas bonitas, mas, efetivamente, qual é a previsão de início de obra da duplicação da BR-364? Há algo mais ou menos previsto, Marcelo?

**O SR. MARCELO DA COSTA VIEIRA** - Há sim, concordo com o senhor. Esqueci de falar do cronograma.

Já no segundo semestre, como vai ser o primeiro lote desse pacote de obras e de concessões do BNDES, a gente vai agora, já em setembro, outubro, finalizar os estudos desse primeiro lote e passar, depois de aprovação da agência, ainda no segundo semestre, para o Tribunal de Contas da União. A ideia é que o leilão dessa rodovia seja no início do segundo semestre de 2022; e, a partir daí, assina contrato e começa a obra. Então, a ideia é que, até o final de 2022, sendo possível agilizar isso, é lógico, dentro do Tribunal de Contas da União, considerando um tempo médio de quatro a cinco meses que o Tribunal de Contas da União leva para aprovar esses projetos, a gente acredita que, já no segundo semestre, a gente vai ter leilão realizado, assinatura de contrato e, no final do ano, início das obras.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Final do ano de 2022.

**O SR. MARCELO DA COSTA VIEIRA** - Final do ano que vem.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Investimento do Governo para essa obra não tem previsão, Marcelo?

**O SR. MARCELO DA COSTA VIEIRA** - Não, a gente continua com o trabalho que o Dnit faz, continua com a manutenção do trecho, com tapa-buraco, com manutenção de pavimento. O que o Dnit tem previsto a gente continua executando, mas os investimentos fortes, a duplicação vai estar concentrada dentro desse leilão de concessão.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Muito bem.

Só lembrando, Marcelo, que nós colocamos no Orçamento da União, através de uma emenda de bancada indicada por mim, somando as duas emendas, um valor de aproximadamente R\$40 milhões para concluir a travessia urbana de Ji-Paraná. Já foi licitada, já foi dada a ordem de serviço em dezembro do ano passado, e, até agora, as obras não iniciaram, ou seja, não falta recurso, há licenciamento ambiental, há o projeto, e a obra está engatinhando. Nós estamos no meio da seca de 2021, e essa obra tão importante, que já tem recurso, não falta nenhum licenciamento, ainda não teve início. Então, eu sinto que as coisas demoram para acontecer.

Não é de agora, já há algum tempo que nós iniciamos essa travessia em Ji-Paraná, já há alguns anos. Já foi entregue a primeira parte, que é a parte mais cara, mais complicada, que é no centro da cidade de Ji-Paraná, e agora faltam os dois viadutos ligando o anel viário à BR-364, para concluir essa etapa tão importante.

Indago: há algum problema para iniciar essa obra, Marcelo.

**O SR. MARCELO DA COSTA VIEIRA** (Por videoconferência.) - Vou começar aqui...

**O SR. LUIZ GUILHERME RODRIGUES DE MELLO** (Por videoconferência.) - Secretário e Senador, foi uma licitação do tipo contratação...

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Pois não.

**O SR. LUIZ GUILHERME RODRIGUES DE MELLO** - Foi uma licitação do tipo contratação integrada, e essas licitações tipo contratação integrada têm, na primeira etapa, um detalhamento do projeto. Então, como foi contratado, o senhor bem colocou, muito provavelmente, a etapa em que se encontra atualmente é esse detalhamento do projeto. Eu acredito que isso esteja em avançado estágio e estou tentando obter essa informação aqui com a Superintendência, para saber se já há uma perspectiva mais concreta de início de obra proximamente, mas eu acredito que estejamos nessa etapa de detalhamento do projeto.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Muito bem.

Eu peço uma atenção especial para uma obra tão importante como essa, que já tem recurso, tem todas as licenças, para que nós não percamos essa janela da seca. Como muito bem falou o Marcelo, nós temos um momento... Na Amazônia é assim: há o momento da chuva e o momento da seca. Na época da chuva, nós sofremos muito, e na época da seca nós temos que aproveitar o momento e trabalhar 24 horas por dia para aproveitar essa janela da seca, que é de quatro a cinco meses de uma seca forte, para que a gente possa fazer as obras.

A Paula Tagliari havia pedido a palavra anteriormente.

Eu volto para a senhora, Dra. Paula, para fazer os seus questionamentos. Devem ser sobre o licenciamento da duplicação da BR-364.

V. Sa. tem a palavra.

**A SRA. PAULA TAGLIARI** (Por videoconferência.) - Obrigada, Senador.

Eu gostaria só de dizer que, na verdade, é uma exigência legal o processo de licenciamento de duplicação da 364, e os impactos que a gente estuda, na verdade, são possíveis impactos. A ideia é estudar sobre possíveis impactos, fazer esse levantamento, para que a gente possa propor as medidas de mitigação, de controle e de compensação.

Então, é só esse esclarecimento mesmo em relação ao licenciamento da 364.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Muito bem.

Entendido, então, Paula. Temos que seguir a lei, evidentemente, e é claro que nós não podemos fazer nada neste momento a não ser trabalhar para aprovar, no Senado, o que já foi aprovado na Câmara, um novo marco regulatório do licenciamento ambiental, para nós facilitarmos as obras importantes sem deixarmos de nos preocupar, em nenhum instante, em nenhuma vírgula, com o meio ambiente. Mas temos que avançar, tirar os exageros, atualizar esse licenciamento ambiental, que foi feito já há 30 anos. Temos que atualizá-lo para que a gente possa avançar com relação às obras importantes no nosso País. Volto a colocar que nós aumentamos... Como muito bem colocou aqui a CNA, o nosso amigo Edeon, o aumento da produção foi muito grande - isto é positivo -, mas não houve o investimento para que a gente possa fazer o escoamento dessa produção. E estamos dependendo de investimentos de terceiros para resolver o nosso problema de infraestrutura brasileira.

Não há um planejamento do Ministério de Infraestrutura para o ministério fazer os investimentos necessários. Nós temos que aguardar alguém que tenha interesse em investir no nosso País, para que a gente possa fazer as obras para o escoamento da nossa produção.

Vamos para a última rodada de debates.

Para as suas considerações finais, eu volto a palavra ao Edeon Vaz Ferreira, já agradecendo, mais uma vez, a sua presença conosco.

**O SR. EDEON VAZ FERREIRA** (Para expor.) - Senador, em nome do Presidente da Aprosoja de Mato Grosso, Fernando Cadore, que também é o Presidente do Movimento Pró-Logística, gostaria de agradecer pela oportunidade. Estamos a total disposição do gabinete de V. Exa., assim como dos demais Senadores, para elucidar as dúvidas relacionadas à produção.

Nós acreditamos muito nesse corredor logístico da BR-364.

Nós encaminharemos um documento à Secretaria Nacional de Transportes Terrestre e ao Ministro Tarcísio, solicitando a inclusão do trecho Sapezal-Comodoro, porque a origem da produção, o maior volume de produção está exatamente naquela região, e ela vai ficar desprovida dessa possível duplicação ou de melhorias nessa rodovia, que seriam de extrema importância.

E gostaria de solicitar a todos os Senadores um empenho muito grande em dois assuntos. Primeiro, o orçamento para o Ministério da Infraestrutura, para que o Dnit possa de fato executar as obras necessárias. A gente sabe da tramitação, do cuidado que o Dnit tem. Se algum de vocês tiver a oportunidade de fazer uma reunião com o Luiz Guilherme, vocês vão ver o detalhamento que é uma obra. É como se fosse a construção duma casa a cada quilômetro de rodovia.

E o segundo assunto é a questão da aprovação do licenciamento ambiental. Esse licenciamento ambiental que tem como Relatora a Senadora Kátia Abreu. Nós, do setor produtivo, estamos muito satisfeitos com o que veio da Câmara. Nós achamos que já muda bastante, já contribuí muito para que essas obras possam ser efetivamente desenvolvidas, tirar um pouco da carga da Paula, para facilitar a vida dela, facilitar a vida de todo mundo, em questão de *buffer*, que é aquela distância entre a rodovia e a terra indígena... Isso aí, a gente já elimina um monte de problemas. A questão da construção de acostamento sem precisar de licenciamento ambiental e outras coisas que estão no licenciamento, que são de fundamental importância para nós.

Eu agradeço muito a oportunidade de estar aqui nesta audiência e me despeço desejando um bom final de semana a todos.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Muito obrigado, Edeon, pela sua participação.

Passo a palavra agora à Elisângela Pereira Lopes, da CNA, para suas considerações finais, já mais uma vez agradecendo a sua presença junto conosco.

**A SRA. ELISANGELA PEREIRA LOPES** (Para expor.) - Obrigada, Senador. Obrigada a todos que estão participando aqui conosco hoje. Em nome da CNA, novamente agradecemos esta oportunidade e ficamos à disposição para qualquer debate que seja em prol do produtor rural.

A CNA não tem medido esforços para facilitar, cada vez mais, a vida do produtor. Nós nos reunimos quase que semanalmente com o Ministério da Infraestrutura, com o Dnit, com a IPL nesse intuito. É como o Secretário Marcelo falou: nós estamos muito íntimos, muito próximos, sabemos da necessidade do setor, colocamos isso para o Ministério da Infraestrutura, reconhecemos os esforços tanto do Ministério da Infraestrutura como do Dnit, em manter as nossas rodovias, as nossas estradas vicinais também, mesmo em momentos com uma redução expressiva. São 20 anos de Dnit e, talvez, o menor orçamento, nos últimos 20 anos, que o Dnit tem para fazer uma mágica e permitir que a gente escoe os nossos produtos, como a gente tem feito, a cada ano, uma safra recorde. Mas, de fato, nós precisamos melhorar a nossa infraestrutura.

Isso ficou muito bem dito aqui, tanto das ações do Ministério da Infraestrutura quanto das do Dnit. Nós temos aí a Ferrogrão, que é a menina dos olhos da CNA, da Aprosoja também, o empenho da EPL, porque, há muito tempo, o nosso País ficou sem planejamento. Agora, nós temos uma empresa de planejamento responsivo, que tem feito, neste momento, o Plano Nacional de Logística, em que interagem todos os setores, e nós apostamos nesse plano, mas, de fato, nós sabemos que todos os esforços ainda não são suficientes para garantir aquilo de que o produtor precisa.

Nós já temos reduções de custos, como mencionado pelo Secretário, com a implantação da BR-163, o ministro fala numa redução de 26% de custo, e a gente observa aí momentos em que essa redução pode ser até maior. No escoamento da safra, há momentos em que ela é maior, chegando até a 30%.

Então, é fundamental que continuemos unindo esforços entre o Poder Legislativo, o Executivo e o Judiciário, de maneira a garantir que não só os produtos, as nossas cargas, tenham direito de ir e vir, mas que também pessoas possam se movimentar em todas as estradas do nosso País.

Então, muito obrigada pelo convite.

Já deixei com os senhores à disposição a nossa apresentação e, para qualquer chamado, podem contatar a CNA, que estaremos presentes, possibilitando algumas contribuições.

Obrigada novamente.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Nós é que agradecemos à senhora, Dra. Elisângela Pereira Lopes, pela sua participação.

Passo a palavra à Paula Tagliari, da EPL, para as suas considerações finais.

**A SRA. PAULA TAGLIARI** (*Por videoconferência.*) - Senador, eu que agradeço a oportunidade de participar desta audiência, de ouvir a Elisângela, o Edeon, o Marcelo da Costa, o Luiz Guilherme, os senhor e os demais Senadores.

Em nome da EPL, nós agradecemos e nos colocamos à disposição para fazer demais esclarecimentos.

A gente tem atuado, muito fortemente, aí, com os processos de licenciamento da Ferrogrão, de outras rodovias, na estruturação da Fiol e da Fico para futura concessão. Então, nosso intuito é oferecer os melhores estudos e fazer um planejamento a longo prazo, incluindo, inclusive, a questão socioambiental, para que a gente tenha um melhor modelo e que a gente consiga minimizar esses prazos de planejamento e implantação dos empreendimentos.

Então, agradeço novamente e, qualquer coisa, estamos à disposição.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Muito obrigado à Paula pelas suas colocações.

Antes de passar a palavra ao Luiz Guilherme e ao Marcello, nós temos aqui algumas colocações feitas pelos nossos internautas que eu passo a ler.

A Viviane Damasceno, do Rio de Janeiro, pergunta o seguinte: "Qual será o tempo de duração da obra?".

E comentários do Geová da Costa, de Minas Gerais, que diz: "Essas obras são bastante aguardadas por nós. Esperamos que essa audiência renda frutos".

Nós também, Geová, esperamos e vamos estar atentos, acompanhando todas as colocações feitas aqui, tanto pelo Dnit, quanto pela EPL, quanto pelo Ministério da infraestrutura.

Luia Dalsasso, do Paraná, diz o seguinte: "É urgente e necessário o reasfaltamento [deve ser da BR-319] e a duplicação [da BR-364], porém sem colocar pedágios nas rodovias. Já pagamos os impostos para isto".

O Bruno Pires, de São Paulo, diz o seguinte: "Discussões acerca do agronegócio, um ponto tão crucial na economia brasileira, são sempre necessárias".

E o Anésio Ribeiro, de São Paulo, diz o seguinte: "É necessário para o Estado e o País o asfaltamento e a duplicação das estradas para o transporte dos produtos do agronegócio".

Agradeço a participação dessas pessoas.

Temos outras, mas nós não temos tempo para ler todas. Lemos algumas apenas para agradecer a participação dos nossos internautas.

Passo a palavra ao Luiz Guilherme Rodrigues de Mello para as suas considerações finais e já, mais uma vez, Luiz Guilherme, agradecemos a sua presença junto conosco, você que chegou da BR-319 esses dias e acompanhou muito bem. De fato, só mesmo atravessando de Porto Velho a Manaus para conhecer o que é a Amazônia brasileira e conhecendo a nossa BR-319. E você, tenho certeza, não foi a primeira vez que fez esse trajeto e sabe muito bem que não há nenhum impacto ambiental no reasfaltamento da BR-319.

V. Sa. tem a palavra.

**O SR. LUIZ GUILHERME RODRIGUES DE MELLO** (Para expor. *Por videoconferência.*) - Muito obrigado, Senador.

É um prazer participar dessas audiências e não é a primeira vez que a gente discute com o senhor, aqui no Dnit, sobre a necessidade da 364 e da 319. Já há muito tempo acompanho o trabalho do senhor nesse sentido.

Mas, realmente, a 319 só quem passa por lá... E já é a quarta ou quinta vez que eu faço esse trajeto entre as duas capitais, e continuamos trabalhando. Tenho certeza, sou otimista, então, eu acredito fielmente que a gente vai conseguir reconstruir o pavimento dessa rodovia.

Como o Secretário Marcello colocou, é muito melhor, de fato, nós termos um pavimento integro por mais tempo. Isso minimiza bastante o impacto ambiental e facilita o deslocamento de todo mundo, não só da sociedade, dos habitantes das duas capitais, mas da própria fiscalização, do próprio Dnit, da própria fiscalização do Ibama. Então, acredito que a gente vai ter uma governança maior com uma rodovia pavimentada na BR-319.

O nosso compromisso, aqui na Diretoria de Planejamento e Pesquisa, que cuidamos da parte de projeto e dos estudos ambientais, é fazer dessa rodovia um modelo diferente, de fato, de tudo que a gente vem acompanhando aí, porque ela merece. De fato, ela merece ser tratada de forma diferenciada, mas isso não impede que nós possamos, de fato, reconstruir o pavimento e dar essa opção ao usuário, aos habitantes das duas capitais e das regiões próximas da rodovia, de trafegar, de passar, ir e vir.

Eu acho que é importante dar essa opção, e são eles que têm que decidir, quem quer a rodovia, quem tem que falar se quer ou não a rodovia é a região, é a população do Norte.

Então, estamos à disposição aqui no Dnit.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Muito obrigado ao Luiz Guilherme pela sua colocação, pela sua participação junto conosco.

Nós estamos sempre acompanhando o que acontece com relação à infraestrutura do nosso País. Isso impacta diretamente o custo de produção, por isso a nossa preocupação e esta audiência de hoje. Nós precisamos continuar exportando, diminuindo o custo Brasil, para que a gente possa ser competitivo e concorrer com os países que também são produtores e exportadores, assim como a população brasileira precisa ver diminuindo o custo Brasil para que o alimento que vem à mesa dos brasileiros possa, se não diminuir, pelo menos parar de encarecer. Esse é o grande desafio que nós temos aqui na Comissão de Agricultura e Reforma Agrária.

Nós colocamos, como já disse aqui, no Orçamento da União de 2020/2021, verba para a travessia urbana de Ji-Paraná, assim como também a travessia urbana de Jaru, a travessia urbana de Ariquemes e de Porto Velho também. Agora, nós colocaremos... Já coloco uma proposta para o Orçamento do ano que vem: um anel viário na cidade de Cacoal. Nós já temos um anel viário em Ji-Paraná; agora, precisamos avançar.

Conversei com várias autoridades, Deputados Estaduais, Federais e com o Prefeito de Cacoal, para que a gente possa colocar no Orçamento da União do ano que vem o estudo e a contratação de projeto para essa obra, que eu entendo que é muito importante para o Estado de Rondônia: fazer o anel viário em Cacoal também, assim como foi feito em outras cidades.

Marcello, antes de passar a palavra para você, nós já temos o Ofício 1.465, de 2021, pedindo informações do TCU, do Processo nº 010.222/2019-7. Você tem informações de como está esse processo? De qual impacto que vai acontecer? É um processo de auditoria nos atos relacionados à inadimplência dos contratos de concessão de rodovias. Eu não sei se você tem conhecimento disso ou não.

Eu quero dizer a você e a todos que nos assistem que nós vamos continuar acompanhando todo esse cronograma da duplicação da BR-364. Eu tenho que colocar, Marcello, que esse cronograma já foi alterado. Ele era para ter sido iniciado

já em 2019 - o início da obra -, mas infelizmente foi engavetado esse processo lá no passado - passado recente - e agora retomamos novamente.

Mas vamos continuar acompanhando todo esse calendário, esse cronograma para que a gente possa ver, de fato, essa obra acontecer, tanto a duplicação da BR-364 quanto o reasfaltamento do trecho do meio da BR-319. Se acontecer, de fato, o que você nos coloca, para o ano que vem 80km, apenas, dos 400, mas não é apenas, eu entendo que é um sinal importante e é uma obra importante.

Se nós conseguirmos, realmente, avançar nesses 80km será um sucesso total com relação ao reasfaltamento da BR-319. Então, para as suas considerações finais, passo a palavra ao Marcello da Costa Vieira, já agradecendo a sua presença junto conosco.

**O SR. MARCELLO DA COSTA VIEIRA** (Para expor. *Por videoconferência.*) - Eu que agradeço, Senador, a oportunidade de a gente conversar sobre duas rodovias tão importantes e tão diferentes na sua finalidade: a BR-364, carga, logística, exportação, eficiência do País, *commodities*; e a BR-319, direito de ir e vir das pessoas, levar insumos para uma população de 2 milhões a custos menores, diminuir o custo de vida daquela população. Duas rodovias tão diferentes e tão parecidas na sua relevância para o País, uma com uma função social muito forte, que é a BR-319, e outra com uma função estratégica para o País, de custo logístico, que é a BR-364.

Concordo e agradeço a parceria e a preocupação do senhor com a BR-364. A gente sabe que não é de um passado recente que a pavimentação e a duplicação dessa rodovia se torna impositiva e a gente está tentando, neste Governo, através de uma parceria com a iniciativa privada, num modelo de concessão, dar uma solução definitiva para isso e não depender do Orçamento Geral da União para fazer um pedaço dessa rodovia sem a visão, sem a perspectiva, sem a previsibilidade de quando ela vai estar concluída.

Respondendo à pergunta do internauta, acho que foi a Viviane que perguntou sobre o tempo de duração da obra...

*(Interrupção do som.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Caiu novamente a conexão com...

**O SR. MARCELLO DA COSTA VIEIRA** - Voltou agora.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Voltou.

**O SR. MARCELLO DA COSTA VIEIRA** - Logo, quando eu iria responder a Viviane, cortaram aqui, poxa. *(Risos.)*

Não, caiu o sinal. Viviane, então, respondendo, a gente está prevendo no contrato de concessão obras até o 10º ano. Então, mesmo o contrato de 30 anos, a gente está colocando 100% das obras até 10 anos. A gente está falando de quase R\$4 bilhões em investimentos e a gente está faseando isso ao longo da primeira década de duplicação. Daí, as obras mais importantes são feitas até o 7º ano, depois, uma conclusão disso até o 10º ano.

Eu agradeço muito a oportunidade. O modelo de concessão é a solução que a gente tem no País. É um modelo aceito e usado, utilizado no mundo inteiro e é a forma como a gente identificou. Dá uma solução e dá previsibilidade para o setor.

O pior cenário para o setor produtivo do País é não saber quando e como essa obra vai ser feita. Então, quando a gente dá previsibilidade, quando a gente apresenta para a sociedade uma carteira de projetos com início e fim definido, a gente dá essa oportunidade ao empresário de se preparar.

Estamos sempre abertos, Senador, para qualquer convocação. É sempre um prazer participar, e a gente tem sempre uma intenção muito grande de dar transparência nas ações que temos aqui no ministério e sempre ouvir para qualquer melhoria de processo, a gente está sempre à disposição e fazemos isso de uma forma muito tranquila e transparente.

Muito obrigado! Agradeço a iniciativa do evento.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Muito obrigado, Marcello. Tenho que colocar: eu entendo que dez anos é muito tempo para a duplicação da BR-364.

Nós sabemos das dificuldades, mas imaginemos nós qual será o aumento da produção nesses próximos dez anos e o aumento da exportação.

A expectativa é de que nós tenhamos, mais uma vez, dobrado a produção e o transporte de grãos tanto no Estado de Rondônia quanto no Estado do Acre e também no Estado do Mato Grosso, já que há o aumento da produção e, portanto, eu entendo que é muito tempo. Nós estamos no século XXI, nós não podemos demorar dez anos para fazer uma duplicação de 800km numa rodovia tão importante como essa para o escoamento da produção, para a exportação do nosso País.

Fica aqui o nosso agradecimento a todos que participaram desta audiência pública.

Eu tenho recebido comunicados e indagações de várias cooperativas, principalmente do Estado do Paraná, com relação ao modelo para a concessão das novas rodovias, e há a preocupação muito grande com um aumento dos pedágios que hoje são cobrados, que já são caros. Essa indagação tem me chegado por várias cooperativas do Estado, mas nós vamos debater esse tema na próxima audiência pública, em que participarão essas pessoas que estamos indagando e também, é evidente, nós estaremos entrando em contato com o Ministério da Infraestrutura, Agência Nacional de Transportes Terrestres, para que possam colocar aqui como será feito.

Eu vi ontem, houve uma reunião importante do Ministro Tarcísio no Estado do Paraná e o que será feito ali será extensivo a todos os Estados brasileiros, então por isso, a nossa preocupação. A hora que começar um modelo, vai ser dada sequência em todas as duplicações e chegará na nossa BR-364, por isso as nossas antenas estão ligadas, para que a gente possa saber de que forma vão ser feitas essas concessões, como muito bem colocou aqui o Senador Esperidião Amin, também com a sua preocupação, e já convidado...

Aliás, o Senador Esperidião Amin, como os demais, sempre está junto conosco debatendo esse tema. Na próxima etapa, será debatido qual será o novo modelo de concessão, que vem trazendo um impacto direto no preço da nossa produção, seja ela para o consumo interno, seja para a exportação.

Eu agradeço a presença junto conosco também da Senadora Rose de Freitas, Senador Telmário Mota, Senador Luis Carlos Heinze, Senador Esperidião Amin, Senador Izalci Lucas, Senador Carlos Fávaro, Senador Nelsinho Trad, Senadora Zenaide Maia, Senador Jean Paul Prates.

Antes de concluir os nossos trabalhos, nós temos alguns requerimentos para serem debatidos.

**2ª PARTE**  
**EXTRAPAUTA**  
**ITEM 2**

**REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE AGRICULTURA E REFORMA AGRÁRIA Nº 3, DE 2021**

*Requeiro, nos termos regimentais, a realização de Audiência Pública, no âmbito da CRA - Comissão de Agricultura e Reforma Agrária do Senado Federal, com o objetivo de debater o PL 6417/2019 que “Altera a Lei nº 8.171, de 17 de janeiro de 1991, para dispor sobre o Sistema Nacional de Ciência, Tecnologia e Inovação para a Agropecuária (SNPA)”, com a presença dos seguintes convidados:*

- 1) *Representante da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária - (EMBRAPA);*
- 2) *Representante do Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações;*
- 3) *Representante do Instituto Nacional da Propriedade Industrial - (INPI);*
- 4) *Representante da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil - (CNA),*
- 5) *Representante da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes);*
- 6) *Representante do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq);*
- 7) *Representante do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa),*
- 8) *Representante do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea)*

**Autoria:** Senador Acir Gurgacz (PDT/RO).

Em votação o requerimento.

As Sras. e os Srs. Senadores que o aprovam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovado.

**2ª PARTE**  
**EXTRAPAUTA**  
**ITEM 3**

**REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE AGRICULTURA E REFORMA AGRÁRIA Nº 4, DE 2021**

*Requeiro, nos termos regimentais, a realização de Audiência Pública, no âmbito da Comissão de Agricultura e Reforma Agrária do Senado Federal - CRA, com o objetivo, no transcurso dos 48 Anos da Embrapa, conhecer os resultados, perspectivas de futuro e as contribuições da pesquisa agropecuária para o desenvolvimento sustentável da agricultura do país, com a presença do:*

- *Presidente da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (EMBRAPA)*

**Autoria:** Senador Acir Gurgacz (PDT/RO).

As Sras. e os Srs. Senadores que o aprovam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovado o requerimento.

Mais uma vez, agradecemos aos nossos convidados, lamentando a ausência do nosso amigo Valdir Masutti, de Rondônia, que não conseguiu fazer a sua conexão. Mais uma vez, agradecendo ao Edeon Vaz Ferreira.

**O SR. ESPERIDIÃO AMIN** (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Valdir Masuco?

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Valdir Masutti Júnior, que é Presidente da Aprosoja do Estado de Rondônia.

Muito obrigado à Elisangela Pereira Lopes, representando aqui a CNA; à Paula Tagliari, representando a EPL; ao Luiz Guilherme, representando o Dnit; e ao Marcello da Costa Vieira, Secretário Nacional de Transportes Terrestres do Ministério da Infraestrutura.

Muito obrigado pela presença dos senhores e também das Sras. e dos Srs. Senadores que participaram desta audiência pública.

Vamos acompanhar todos os desdobramentos do reasfaltamento da BR-319 e da duplicação da BR-364. Na próxima etapa, vamos discutir quais são os modelos de concessão que irão acontecer e que impactarão diretamente no custo da nossa produção agrícola.

Agradecendo mais uma vez a todos os presentes, declaro encerrada esta reunião.

*(Iniciada às 8 horas e 05 minutos, a reunião é encerrada às 10 horas e 31 minutos.)*