



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

**REUNIÃO**

16/05/2023 - 14ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

**O SR. PRESIDENTE** (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO. Fala da Presidência.) - Havendo número regimental, eu declaro aberta a 14ª Reunião da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura.

**ITEM 1**

**MENSAGEM (SF) Nº 23, DE 2023**

**- Não terminativo -**

*Submete à apreciação do Senado Federal, de conformidade com o art. 52, inciso III, alínea "f", da Constituição, e com o art. 88-A, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, o nome do Senhor ERICK MOURA DE MEDEIROS, para exercer o cargo de Diretor de Infraestrutura Aquaviária do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT.*

**Autoria:** Presidência da República

**Relatoria:** Senador Eduardo Braga

**Relatório:** Pronto para deliberação

**Observações:** Reunião destinada à arguição pública do indicado.

Na reunião do dia 10 de maio, o relatório foi lido e foi concedida vista coletiva da matéria.

Eu consulto o Senador Eduardo Braga se há algo a acrescentar, uma vez que o seu relatório já foi lido.

**O SR. EDUARDO BRAGA** (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - AM) - Não, Presidente, não há nada a acrescentar.

**O SR. PRESIDENTE** (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Convido para que tome assento à mesa o Sr. Erick Moura de Medeiros, indicado para o cargo de Diretor de Infraestrutura Aquaviária do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit). *(Pausa.)*

Eu convido para que tome assento o Erick, que já está aqui ao meu lado, indicado para o cargo, e informo ao indicado que tem o tempo de 15 minutos, com uma tolerância de 5 minutos, para fazer toda a sua exposição necessária.

Ao final da exposição será concedida a palavra às Sras. e aos Srs. Senadores que desejarem sabatinar o indicado conforme a lista de inscrição que se encontra sobre a mesa.

Então, concedo a palavra ao Sr. Erick Moura de Medeiros, indicado para o cargo de Diretor de Infraestrutura Aquaviária do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit).

Com a palavra, o Erick.

Fique à vontade.

**O SR. ERICK MOURA DE MEDEIROS** (Para expor.) - Obrigado. Boa tarde a todos os presentes nessa ilustre Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal.

Exmo. Sr. Presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal, Senador Confúcio Moura, a quem saúdo pela brilhante condução do presente Colegiado e aproveito para parabenizá-lo pelo transcurso de mais uma data natalícia, pelo seu aniversário, meus parabéns!

Exmo. Sr. Relator, Líder Eduardo Braga, a quem presto meu agradecimento pelas sinceras palavras em defesa de meu nome em sua relatoria; Exmas. Sras. e Srs. Senadores, aos quais agradeço a presença e a cortesia ao me receberem previamente para me apresentar e dialogarem comigo...

Cumprimento as demais autoridades e convidados presentes, aos quais também saúdo pelo prestígio na presente sessão extraordinária, sessão esta, Sr. Presidente, que possui um relevante significado pelo momento histórico da retomada das sabatinas de Diretores do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), que voltam a ocorrer sob a Presidência do Senado Federal, especialmente do Exmo. Sr. Senador Rodrigo Pacheco. Isso está ocorrendo após um transcurso de cinco anos sem que os Diretores tenham sido ungidos e referenciados pela Casa Alta.

Além disso, quero registrar meu agradecimento ao Exmo. Sr. Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, e ao Exmo. Sr. Ministro de Estado dos Transportes e Senador, José Renan Vasconcelos Calheiros Filho, pela imensa gratidão ao compor a indicação do meu nome para a Diretoria de Infraestrutura Aquaviária do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit).

Saúdo também o Exmo. Sr. Ministro de Estado de Portos e Aeroportos, Márcio Luiz França Gomes, e toda a sua equipe do transporte aquaviário federal, da qual me coloco à disposição para atuar em permanente articulação.

Agradeço a Deus por me guiar em diversos momentos vitoriosos de minha trajetória e por me ensinar a nunca desistir nos momentos de dificuldade.

À minha guerreira mãe, Sheila Moura, que acompanha remotamente mais uma vez a sabatina aqui nesta Comissão, agradeço por minha existência, pelos valores e exemplo de garra na vida e por me mostrar o rumo que a vida me forjou, mesmo ao me criar sem o pai presente. Fez isso juntamente com a inestimável ajuda de meus saudosos avós Waldith Moura e Paulo Moura.

À minha amada e querida esposa, Ligia Mara Moura, agradeço pelo amor incondicional, assim como pela paciência, dedicação, sacrifício, respeito e parceria eterna para comigo, ao passo que aproveito, Sr. Presidente, para cumprimentar todas as mulheres do Brasil, especialmente neste mês das mães, e o faço por intermédio das Exmas. Sras. Senadoras que tão bem as representam no nosso imenso país.

Sr. Presidente, gostaria de registrar e celebrar o nome, *in memoriam*, da Sr. Enedina Alves Marques, a primeira engenheira negra do Brasil, que se formou em 1945 na Universidade Federal do Paraná. Ela era filha de um lavrador e de uma empregada doméstica. Entre suas obras como engenheira, está a Usina Capivari-Cachoeira, no Estado do Paraná, que foi considerada a maior central hidrelétrica subterrânea do sul do país. Diz-se que, durante a obra na usina, mas sem se abster de sua vaidade na vida pessoal, ela usava um macacão e portava uma arma na cintura a fim de impor respeito. Era enérgica e rigorosa dentro de um ambiente eminentemente masculino e simboliza a mais verdadeira guerreira entre outras mais que constroem diariamente este país em suas diversas e inúmeras atividades.

Seguindo adiante, Sr. Presidente, dedico aos meus filhos - Guilherme Moura, Daniel Moura e Matthäus Medeiros - o agradecimento pela alegria e a existência em minha vida e por poderem, algum dia, perpetuar e aprimorar o meu legado como pessoa e profissional, assim como também saúdo o meu enteado, Aldo Júnior, pela parceria e amizade que existe entre nós.

Aos meus sogros e cunhados, o meu agradecimento por me acolherem no seio de suas famílias.

Cumprimento também os guardiões da atividade de controle, tão bem conduzida pelo Tribunal de Contas da União e pela Controladoria-Geral da União.

Aproveito para agradecer ao Exmo. Sr. Ministro de Estado da Controladoria-Geral da União, Vinícius Marques de Carvalho, e à Exma. Sra. Secretária-Executiva, Vânia Lúcia Ribeiro Vieira, assim como às demais autoridades da CGU e aos nobres colegas de carreira, consignando o meu respeito e minha admiração pela condução da nossa casa.

Faço um registro especial à Exma. Sra. Ministra de Estado de Turismo, Daniela Carneiro, bem como aos servidores e colaboradores do ministério, que me acolhem por quase dois anos na atual função de Corregedor do Ministério do Turismo.

Saúdo humildemente e reconheço a importância de todos os servidores e colaboradores que pude liderar, muitos dos quais se tornaram amigos pessoais, e com quem muito pude aprender, além de agradecer àqueles por quem pude ser liderado, sem me esquecer dos chefes que tive no passado.

Também cumprimento os ilustres Diretores do Dnit, representados pelo Sr. Fabricio de Oliveira Galvão, além de registrar a gentileza e fidalguia da atual Diretora de Infraestrutura Aquaviária, Sra. Karoline Lemos, por compartilhar algumas informações sobre a situação atual das atividades inerentes ao cargo em que outrora eu a antecedi.

Além disso, saúdo os brilhantes servidores do quadro de pessoal do Dnit, com os quais pretendo dar continuidade ao legado instituído por todos os ex-diretores, assim como à amizade e ao profissionalismo já construídos, caso tenha meu nome aprovado e nomeado para esse importante desafio que desponta para meu eventual retorno à aludida e relevante diretoria.

Por fim, agradeço sinceramente a todos os leais amigos, interlocutores e colaboradores que estiveram comigo ao longo desta jornada e àqueles que remotamente fizeram algo por mim.

Sr. Presidente, Srs. Senadores, Sras. Senadoras, após oito anos, este servidor do Estado brasileiro retorna a esta Comissão como tendo sido o último Diretor de Infraestrutura Aquaviária do Dnit sabatinado nesta Comissão, e, com muita satisfação e honra, Sr. Presidente, pronto para mais uma etapa desafiadora no mesmo cargo, em que muito foi realizado profissionalmente no ciclo 2016-2018.

Atuei em diversos serviços prestados ao país, sempre em carreiras típicas de Estado e após a aprovação em concursos públicos, que me tornaram, antes de mais nada, um defensor desse nosso Brasil tão imenso em possibilidades de demonstração de sucesso na boa gestão e na governança da *res publica*, inclusive sem qualquer registro que desabone minha conduta, Sr. Presidente.

Nesse sentido, registro que um gestor público não precisa comungar do apagão das canetas nem viver em função do direito administrativo do medo. Basta acreditar e se adequar à responsabilidade social e à legalidade, fatores estes que pretendo continuar a propagar em minha futura equipe na Diretoria do Dnit, no caso de aprovação da minha indicação.

Tenho o real valor republicano em minha formação técnica e moral, sem deixar de ouvir as demandas da sociedade brasileira e, em especial, o setor aquaviário como um todo. Isto pode ser comprovado no meu histórico registrado no inestimável relatório apresentado a esta Comissão pelo Exmo. Sr. Senador o Líder Eduardo Braga, especialmente pelas diversas atribuições exercidas ao longo do tempo.

No que se refere a minha formação profissional, participo que ingressei no serviço público federal em fevereiro de 1988, mediante concurso público, tendo sido graduado como Bacharel em Ciências Navais pela Marinha do Brasil em 1995, onde permaneci até 2007, quando solicitei baixa voluntariamente para tomar posse em cargo inacumulável, em razão da minha aprovação no concurso público para Auditor Federal de Finanças e Controle da CGU, onde sou servidor efetivo até o presente momento, ou seja, Sr. Presidente, por mais de 16 anos como servidor da CGU.

Ao longo desses mais de 35 anos de serviço público federal - frise-se somente em carreiras típicas de Estado -, pude aplicar diversos conhecimentos em disciplinas técnicas adequadas às atividades pretendidas, sendo as principais as que listo a seguir: Navegação Básica e Avançada, Interior e Marítima; Navegação Astronômica; Navegação Eletrônica; Noções de Engenharia Naval, Civil, Mecânica, Eletrônica e Elétrica; Estatística; Matemática Financeira; Cálculo; Direito; Geometria Descritiva; Administração; Inglês; Contabilidade Geral e Pública; Administração Financeira e Orçamentária.

Além disso, possuo especialização em Eletrônica e Guerra de Superfície; pós-graduação em Estado-Maior de Planejamento e Assessoramento; além de ser administrador habilitado no Conselho Regional de Administração do Distrito Federal (CRA-DF), bem como habilitado no Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Distrito Federal (Crea-DF).

Fiz especialização referente ao curso de formação para servidores da CGU, cursado na Esaf, onde se abordaram disciplinas como Administração Financeira e Orçamentária, Lei de Licitações e Contratos, Lei dos Consórcios Públicos, Regime Jurídico Único dos Servidores da União, com ênfase em regime disciplinar, bem como conhecimentos de Contabilidade Pública e Contabilidade Geral.

Superada a demonstração da adequada formação profissional, passo a demonstrar a experiência e os conhecimentos profissionais que possuo, dos quais registro a seguir as principais características: gestor, ao longo de 28 anos, no âmbito da administração pública, tendo visitado 22 unidades da Federação no exercício de função pública; participação em diversas ações cívico-sociais, por cerca de três anos e meio, junto a populações carentes, indígenas e ribeirinhas, em meios navais e aeronavais; administração, planejamento e execução sustentável de obras públicas de infraestrutura, incluídas as de natureza rodoviária, ferroviária, aquaviária e aeroviária; operacionalização e implementação de programas e projetos sustentáveis de fomento e apoio ao desenvolvimento econômico, social, industrial e agrícola, bem como para a expansão dos setores urbano, habitacional, de serviços tecnológicos e de estímulo à inovação; promoção de investimentos em parcelamentos do solo, desapropriação, infraestrutura e identificações, bem como de construção, manutenção e adequação física e operacional dos bens imóveis destinados à prestação de serviços públicos; participação em sabatina do Senado Federal para o mesmo cargo de Diretor do Dnit em 2015, tendo sido aprovado por unanimidade de votos

na Comissão de Serviços de Infraestrutura e por 57 votos entre os 65 Senadores presentes em votação do Plenário em 2015; participações em audiências públicas diversas perante Comissões Temáticas do Senado Federal e da Câmara Federal; planejamento e execução orçamentária e de contratos e convênios; recursos humanos e logísticos; tecnologia da informação e comunicação; auditoria e fiscalização; corregedoria; ouvidoria; prevenção e combate à corrupção; governança e *compliance*; noções de relações institucionais e comércio exterior.

Atualmente exerço a função comissionada de corregedor do Ministério do Turismo, mas já exerci diversas funções em órgãos e entidades da administração pública federal, cujas principais passo a expor a seguir.

No Dnit, fui Diretor de Infraestrutura Aquaviária titular, Diretor de Infraestrutura Rodoviária substituto, Diretor de Infraestrutura Ferroviária substituto e Diretor de Administração e Finanças substituto.

*(Soa a campanha.)*

**O SR. ERICK MOURA DE MEDEIROS** - No Ministério dos Transportes, Corregedor Seccional do Ministério do Transportes; na Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (ApexBrasil), como Gerente de Auditoria Interna e Gerente de Integridade. Na Secretaria da Micro e Pequena Empresa da Presidência da República, como Coordenador-Geral de Gestão de Pessoas e Recursos Logísticos.

Com relação à Marinha do Brasil, discorro os principais cargos até o posto de Capitão de Corveta, quando pedi baixa voluntariamente, a fim de assumir cargo inacumulável na CGU; fui Juiz Militar na 11ª Circunscrição Judiciária Militar em Brasília, encarregado de navegação, imediato substituto do comandante, oficial de operações de comunicações navais e de inteligência, encarregado do setor de aviãoica de helicóptero de ataque, controlador aerotático de meios aéreos navais, encarregado de pessoal, de relações públicas, de esportes e agente financeiro.

Ressalte-se que, no período na qual servi à Marinha do Brasil, tive a oportunidade de navegar em vias marítimas e de navegação interior por mais de 500 dias de operação, tais como no Canal do Panamá, no Rio Mississippi e na Mobile Bay, sem contar as diversas milhas singradas na Baía de Guanabara, na Baía de Todos-os-Santos e também ao longo de toda a costa e águas interiores brasileiras, assim como em águas internacionais.

Consigno o fato de já ter navegado e atracado em diversos portos, entre eles Manaus, Belém, Rio de Janeiro, Santos, Vitória, Itajaí, Rio Grande, Salvador, Aratu, Ilhéus, Maceió, Aracaju, Recife, Natal, Fortaleza, Praia Bissau, Civitavecchia, Principado de Mônaco, Estocolmo, Copenhagen, e uma série de outros países que eu coloquei na minha descrição sucinta, Sr. Presidente.

Ademais, no âmbito da minha primeira passagem ocorrida na Diretoria de Infraestrutura Aquaviária do Dnit, de 2016 a 2018, visitei diversas instalações portuárias de pequeno porte da Região Norte, barragens e eclusas, bem como acompanhei dragagens, manutenções e operações aquaviárias, inspeções e reformas das instalações administrativas e operacionais das então administrações hidroviárias existentes no Dnit.

No transcorrer das informações até aqui prestadas, registro a respectiva afinidade intelectual e moral para o exercício da atividade, em especial a relativa aos cargos anteriormente ocupados sem restrições em consultas governamentais nem qualquer responsabilização. Além disso, consegui muitas condecorações pelo reconhecimento do setor aquaviário, tais como Hidrógrafo Honorário, Medalha Mérito Cartorário, Medalha Mérito Tamandaré, Medalha Militar com passador de bronze, Medalha Mérito Marinheiro de uma âncora pelos mais de 500 dias de mar navegados.

Registre-se ainda que, ao ingressar na CGU, especializado na área de correição, continuei a prestar nobre atividade estatal em prol do fortalecimento do zelo pela coisa pública, tendo me aperfeiçoado, nos últimos quatro anos, em temas relacionados à integridade, auditoria, ouvidoria e corregedoria, tema esse em que atualmente me encontro em exercício no Ministério do Turismo.

No transcurso da minha carreira pública, colecionaram-se experiências de gestor público, sem ter ocorrido qualquer responsabilização contra mim, tanto nas áreas de relações institucionais e comércio exterior, de gestão orçamentária e financeira e nas demais que registrei anteriormente, Sr. Presidente.

Um registro especial se faz em relação à Lei 10.233, de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Dnit. O Dnit, por sua natureza intermodal... Essa lei demonstra que os modais terrestres e aquaviários devem estar permanentemente conectados, de forma a mitigarem os diversos desafios da logística e da infraestrutura.

Sr. Presidente, no nosso Brasil, a gente tem cerca de 28 mil quilômetros de vias navegáveis interiores, com potencial de aproveitamento de mais de 15 mil quilômetros, dados esses que proporcionam maior alcance de entregas se pensarmos

em termos de logística. Por exemplo, uma barcaça com capacidade de transporte de 500 toneladas equivale a 15 vagões ferroviários e a 60 caminhões.

Além disso, o modal... *(Pausa.)*

**O SR. LUCAS BARRETO** (Bloco Parlamentar PSD/Republicanos/PSD - AP. Pela ordem.) - Sr. Presidente, era importante, como vamos ter a sessão, que o senhor já abrisse a votação, porque muitos Senadores estão dispostos já a votar.

**O SR. ERICK MOURA DE MEDEIROS** - Sras. e Srs. Senadores, acreditem todos, somos hidroviáveis.

E, em face dessa argumentação exposta, consigno a minha satisfação pela indicação ao cargo de Diretor de Infraestrutura Aquaviária do Dnit e agradeço humildemente a oportunidade de demonstrar minha capacidade nesse tema. Saibam que estou à disposição de toda a sociedade brasileira, Sr. Presidente.

Muito obrigado pela oportunidade.

**O SR. PRESIDENTE** (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Os Senadores e Senadoras que desejarem fazer as perguntas, indagações ao indicado... A lista tem o Senador Eduardo Braga, o Jayme Campos e a Teresa Leitão.

**O SR. WEVERTON** (PDT/PDT - MA. Pela ordem.) - Pela ordem, Presidente.

Presidente, o senhor poderia autorizar abrir a votação e, enquanto isso, a gente pode fazer essa...

**O SR. PRESIDENTE** (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Perfeito, perfeitamente.

Consulto os Srs. Senadores sobre a proposta do Senador Weverton acerca da possibilidade do início do processo de votação antes do final da arguição do indicado.

Os Srs. Senadores e Senadoras que estiverem de acordo permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Está aprovado.

Então, está iniciado o processo de votação.

Eu passo a palavra ao Senador Eduardo Braga.

**O SR. EDUARDO BRAGA** (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - AM) - Sr. Presidente, primeiro, cumprimento V. Exa. e agradeço...

**O SR. PRESIDENTE** (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Está aberto o processo de votação.

*(Procede-se à votação.)*

**O SR. EDUARDO BRAGA** (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - AM. Para interpelar.) - Primeiro, cumprimento V. Exa. pelo aniversário. V. Exa. hoje está cumprindo anos, portanto quero aqui, mais uma vez hoje - na audiência pública com o Ministro Jader Filho tive a oportunidade de cumprimentá-lo, mas quero fazê-lo aqui novamente -, felicita-lo, desejar muitos anos de vida, muitas felicidades, muita saúde, muita paz e que Deus o continue abençoando, lhe dando sabedoria nessa caminhada, não só na vida pública, mas também na sua vida pessoal.

Com relação ao nosso sabatinado, eu quero aqui destacar que o nosso indicado para o Dnit na Diretoria Aquaviária tem como desafio exatamente a administração das hidrovias neste país. E a extinção, Sr. Presidente, das administrações hidroviárias que aconteceu recentemente, no Governo passado, eu creio que acarretou uma consequente distribuição de cargos para as superintendências rodoviárias, tirando, portanto, estrutura das hidrovias, que atendem a navegação interna e a navegação marítima brasileira, para a estrutura rodoviária, que também precisa de estrutura, mas se acabou deixando a estrutura hidroviária brasileira reduzida de tal forma que ela praticamente ficou inexecutável, a ponto de o Tribunal de Contas da União ter se manifestado, no Acórdão nº 351, dizendo que a redução da estrutura administrativa das hidrovias, especialmente no que se refere à disponibilização de quadro funcional compatível capacitado, de modo a garantir o funcionamento das atividades de manutenção das hidrovias, mereceria especial atenção por parte dos administradores.

No Acórdão 940, de 2016, o Tribunal de Contas da União diz o seguinte: "[...] realize estudo de alocação ideal/necessária de servidores dentro do Dnit, analisando também, até que seja realizado novo concurso público para a entidade, a possibilidade de realocação de servidores, de modo a prover a área aquaviária das condições necessárias ao desenvolvimento do THI [nos seus estados]".

Ora, aqui ao meu lado está o Senador Fernando; está aqui o Senador Lucas Barreto, do Amapá; o Senador Fernando, de Alagoas; o Senador Confúcio, de Rondônia. Todos nós temos questões hidroviárias importantes, mas é necessário que se tenha estrutura.

A minha pergunta ao eminente sabatinado é: como Diretor de Infraestrutura Aquaviária do Dnit, qual é a sua posição em relação a essa alteração que foi feita no Governo passado? V. Sa. considera necessário reavaliar a estrutura organizacional atual para garantir maior atenção e desenvolvimento do modo aquaviário? Sua Diretoria conta com um quadro funcional compatível com as importantes funções que dela se esperam?

Eu vou dar só um exemplo, Sr. Presidente: lá no nosso estado, a cidade de Parintins, que V. Exa. conhece não só pelo Festival de Parintins, mas pela importância, teve recentemente o Porto de Parintins interditado por um relatório da Antac, que queria fechá-lo para o tráfego de caminhões às vésperas do Festival de Parintins. Se não houvesse uma interferência já da Diretoria Aquaviária junto ao Dnit do Amazonas, para que nós pudéssemos desinterditar o Porto de Parintins e tomássemos as providências com relação a ele, por falta de pessoal nós teríamos um problema gravíssimo na cidade de Parintins, às vésperas do Festival de Parintins - do Boi Caprichoso e do Boi Garantido -, que é responsável pela atividade econômica daquele município.

Uma segunda pergunta: o Amazonas possui uma vasta rede hidroviária, com rios como o Amazonas e o Solimões sendo importantes vias de transporte, inclusive o Rio Madeira, importante hidrovia entre o Estado de Rondônia e o Estado do Amazonas. Como V. Sa. pretende fortalecer e valorizar a infraestrutura aquaviária do Estado do Amazonas e de toda a região amazônica nos rios da Amazônia? E, sendo aprovado, qual será o tratamento da sua administração para os IP4, que são as Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte, que existem no Estado do Amazonas, no Estado do Pará... Em toda a nossa região existem esses portos de pequenos portes.

E, finalmente, uma terceira pergunta: sendo aprovado como Diretor Aquaviário do Dnit, quais são as principais medidas que V. Sa. planeja implementar para promover o desenvolvimento e a modernização das vias navegáveis em todo o país, levando-se em consideração os aspectos como logística, multimodalidade e competitividade nacional?

Seriam essas as perguntas ao Sr. Erick Medeiros, desejando a ele, portanto, sucesso na sua nova missão.

**O SR. PRESIDENTE** (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Perfeito.

Então, vamos aproveitar que só tem dois inscritos, que são o Senador Jayme Campos e a Senadora Teresa Leitão, e eu passo a palavra para o Senador Jayme Campos.

**O SR. JAYME CAMPOS** (Bloco Parlamentar União Cristã/UNIÃO - MT. Para interpelar.) - Sr. Presidente, prezado amigo, novamente nossos parabéns!

Mas vou logo fazer uma indagação ao Sr. Erick Moura de Medeiros, ora indicada pelo Dnit para ocupar essa tão importante diretoria.

Se V. Exa. me desse um minuto de atenção, eu ficaria muito feliz, Erick.

A infraestrutura de transporte do país vem sofrendo com o subinvestimento crônico há décadas. Em um exercício hipotético, se V. Sa. pudesse determinar o orçamento ideal para implantar obras que a sua diretoria considera prioritárias e essenciais para a melhoria da infraestrutura da navegação no interior brasileiro, de quanto esse valor seria?

Sabemos que a logística é um aspecto crucial para a competitividade do agronegócio no nosso país, mas sobretudo no meu querido Estado de Mato Grosso. Diante disso, quais são as medidas prioritárias que V. Sa. pretende adotar para melhorar a intermobilidade entre as hidrovias e os demais modos de transporte, como rodovias e ferrovias do Brasil, particularmente também aqui no Estado de Mato Grosso?

As mudanças climáticas têm impacto significativo no setor da infraestrutura, especialmente nas áreas costeiras e ribeirinhas. Considerando que o Estado de Mato Grosso possui importantes rios navegáveis, como o Araguaia, o Paraguai, quais são as medidas que V. Sa. planeja implementar para enfrentar os desafios decorrentes das alterações climáticas e garantir a segurança e a sustentabilidade das vias fluviais em nosso país, mas particularmente também no meu estado?

São essas rápidas indagações que eu acabo de fazer a V. Sa., e, se possível, gostaria de ser atendido com as suas respostas.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Com a palavra, a Senadora Teresa Leitão.

**A SRA. TERESA LEITÃO** (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PE. Para interpelar.) - Sr. Presidente, Srs. Senadores, Sras. Senadoras, serei muito breve. Não vou fazer uma indagação direta, apenas algumas considerações ao Dr. Erick Moura de Medeiros, ao tempo em que desejo sucesso na empreitada.

Destaco o que eu tenho feito ao ouvir os representantes do Governo Federal já empossados - os ministros, sobretudo -, que estão vindo aqui praticamente toda semana.

A gente tem achado que há, em todas as exposições - e acho que amanhã teremos a Ministra da Ciência e Tecnologia -, um fio condutor da política pública aprovada nas urnas e em implementação e acho que ao Dnit também cabe observar isto, que é uma política de inclusão social e de combate às desigualdades. Onde quer que haja uma representação do Governo Federal, há essa exigência, que eu acho que é uma exigência, Dr. Erick, bastante pertinente.

E aí, nesse aspecto, eu preciso falar da minha região, que é a Região Nordeste e o Estado de Pernambuco, por onde passa o rio genuinamente brasileiro, o rio da integração nacional, o Rio São Francisco, não é? Estamos há anos com o processo de transposição, com algumas propostas, sobretudo em capitais como a nossa, no Recife, projeto de navegabilidade, mas também com muita carência, muita carência de uma intervenção mais ampla, de uma intervenção que traga também o que a última pergunta do Senador Eduardo Braga nos enseja: o que é possível fazer, no sentido de uma política... Um exercício administrativo, técnico, do Dnit, que possa agregar esses fatores que são base do nosso Governo, ao mesmo tempo em que se lance mão da inovação, da competitividade, para que tantos projetos possam, de fato, como a gente diz no jargão popular, sair do papel?

No mais, parabéns pela sua exposição.

Desejo muita sorte, muito sucesso no exercício do cargo.

**O SR. PRESIDENTE** (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Eu tenho aqui mais um inscrito, que é o Senador Wilder Moraes.

Mais algum Senador deseja fazer algum questionamento? (*Pausa.*)

Jaime Bagattoli.

Com a palavra o Senador Wilder de Moraes.

**O SR. WILDER MORAIS** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - GO. Para interpelar.) - Obrigado, Sr. Presidente.

Primeiro, queria cumprimentar V. Exa. pelo aniversário. Que Deus te abençoe, que te dê muita saúde, vida longa, e que a gente possa ajudar muito o nosso país.

Segundo, gostaria de cumprimentar o Erick. Tive a oportunidade, em 2015, de estar com o Senador também sabatinado e também de votá-lo lá, em Plenário, pela sua capacidade.

E quero parabenizar o nosso Relator, o indicado, Senador Eduardo Braga, e dizer que eu conheço da sua competência, tenho acompanhado. Com certeza, vai fazer um grande trabalho; desejo sucesso. Que a gente possa ajudar o nosso país, que precisa muito desse transporte que, com toda a certeza, faz a diferença em baixar o nosso custo Brasil.

Sucesso!

**O SR. PRESIDENTE** (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Finalizando os inscritos, com a palavra o Senador Jaime Bagattoli.

**O SR. JAIME BAGATTOLI** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. Para interpelar.) - Quero cumprimentar aqui, mais uma vez, o Presidente desta Comissão, nosso Senador lá de Rondônia, Confúcio Moura; mais uma vez, os parabéns pelo aniversário. Que Deus dê muitos anos de vida para o senhor.

Cumprimento aqui o Sr. Erick Moura de Medeiros, para ser indicado nessa nova missão.

Eu quero dizer para você o seguinte: lá nos temos o Rio Madeira. Começou lá em 1997, 1998, por aí... O Maggi começou lá, transportando, no primeiro ano, pouco menos de 1 milhão de toneladas. Hoje, o Rio Madeira transporta mais de 8 milhões de toneladas/ano, com tendência a só ir crescendo - de 8 a 10 milhões de toneladas.

A gente sabe os gargalos que tem o Rio Madeira, o Senador Confúcio Moura sabe disso. Nós queremos saber se vai ter algum projeto de dragagem. Tem umas pedreiras lá que tem que explodir, porque nós temos um grande, um problema seriíssimo: quando o Rio Madeira baixa, no forte das águas, dentro do mês de setembro, em meados de setembro e outubro, as balsas podem trafegar lá, muitas vezes, só com 30% da capacidade da carga.

Temos o problema também que todo o petróleo que vai para Rondônia, para o Acre e para boa parte do Mato Grosso do Norte, principalmente a região do noroeste do Mato Grosso, esse combustível vem praticamente 100% de Porto Velho, sendo que o álcool, o biodiesel, tudo o que é transportado para o Estado do Amazonas e para parte do Pará também vai pelo Estado de Rondônia, e é utilizada a hidrovía do Madeira.

Eu quero ver se vocês vão ter algum projeto para melhorar a parte de navegação do Rio Madeira.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Passo a palavra para o Dr. Erick Moura para responder aos nossos seis Senadores.

**O SR. ERICK MOURA DE MEDEIROS** (Para expor.) - Muito obrigado, Sr. Presidente.

Agradeço a pergunta do Senador Eduardo Braga.

Em relação às administrações hidroviárias, eu acredito que a sua dissolução significou a falta de coordenação. E a sensação que se tem é que os cargos foram divididos e diluídos dentro de uma superintendência de um órgão que nasceu com muita influência rodoviária. Então, é natural que não tenha sido prestigiado. E o curioso é que o Dnit aquaviário - vamos assim dizer - herdou a antiga Secretaria de Portos em 2018 e ficou com mais atividades, ou seja, era uma oportunidade de se ampliar a importância do setor aquaviário dentro do próprio Dnit, e o que se passou foi um enfraquecimento. A minha posição é de tentar restabelecer isso sem aumento de despesas, sem criar qualquer desgaste de aumento para o Governo ou para o país, mas é possível, porque que esses cargos provavelmente estão diluídos lá dentro. A alegação é que se começou a colocar em outros estados o assunto aquaviário e que os servidores não têm conhecimento. E aí eu respondo a uma parte da sua pergunta: não há compatibilidade de pessoal em termos de quantidade. O senhor viu que o próprio acórdão no TCU, a casa de controle, já tem recomendado de a gente estruturar. Então, nós precisamos fazer concursos para áreas específicas e áreas aquaviárias do próprio Dnit. Então, no próximo concurso, se eu tiver oportunidade de estar lá no Dnit, na colegiada, eu vou pleitear essa possibilidade para justamente a gente ter a retomada do setor. Até a Portobrás, a visão empresarial do setor, até 1992, o setor funcionava e depois ficou claudicante. E as administrações hidroviárias existem desde 1975, se eu não me engano. Então, é um histórico que já era consolidado, mesmo com os portos estando junto com as hidrovias geograficamente ou administrativamente, o assunto, no nível empresarial, funcionava. Então, Senador...

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. ERICK MOURA DE MEDEIROS** - Perdão...

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. ERICK MOURA DE MEDEIROS** - Obrigado.

A atenção especial que nós podemos ter, Senador Eduardo Braga, realmente é lutar por essa reestruturação, até para poder - e imagino também atender o Estado de Rondônia - acompanhar as principais hidrovias do país.

Em relação à reavaliação, eu faço aqui essa reavaliação em relação ao quadro de pessoal. Eu assevero para o senhor: não é o suficiente, a gente tem que trazer gente nova, tem que arregimentar dentro do próprio Dnit.

Em relação a Parintins, o senhor colocou e agradeço a iniciativa do senhor, que me demandou. A gente conseguiu uma solução lá, ainda que de caráter temporário, mas resolutiva. Então, por intermédio do senhor, agradeço pela oportunidade de já demonstrar que a gente tem saída para essas pequenas heranças que nós temos em relação aos portinhos.

Eu entro na segunda parte, que o senhor falou, da reestruturação das IP4. De fato, Senador, nós temos uma curva de aprendizado de quase 20 anos. O início dessa construção foi na base de tentativa e erro. Então, nós cometemos erros - eu estou dizendo em termos de país - e vamos corrigir isso. Já existem dados de erros estruturais que precisam ser corrigidos e estão mapeados dentro do Dnit. E, nesse sentido, a minha intenção é criar um *refit* das IP4s.

As novas a gente já observa que estão mais maduras e não estão tendo tantos problemas. O senhor, lá em Rondônia, tinha a IP4 lá de Cai n'Água. Nós fizemos uma reestruturação nela, e ela parou de dar o problema.

A gente tem que olhar para dentro e dizer: "Não, a gente vai corrigir". Eu conto com o apoio do Senado Federal nessa questão do *refit* para a gente, em 2025, quando for inaugurado o primeiro portinho, poder fazer um grande ato público do Governo, liderado pelos Senadores principalmente, para a gente celebrar essa conquista social, que já começou, inclusive, num dos Governos Lula. Então, é muito gratificante a gente ver a população, apesar das melhorias que precisam ser feitas... A cada dia, a gente tem ocupado quase todas as cidades do Amazonas. E temos aqui uma entrega já para este ano, ano que vem em Barcelos. Então, a gente vai tentar melhorar, e os antigos nós vamos olhar para dentro e fazer toda a revisão necessária para evitar que a população na Região Norte, como um todo, em especial no seu estado, sofra com esses problemas.

As dragagens. Nós precisamos fazer dragagens na aproximação dos portos, é fato. Eu falo como marinheiro, a gente chega ali e realmente tem problemas de toras e galhadas, tem problemas com a dragagem do assoreamento. Nós temos uma oportunidade, no Tabocal, de fazer uma dragagem de forma que até lá em Itacoatiara a gente fique com uns Panamax chegando lá, à Foz do Madeira. A gente pode fazer uma grande região ali de carga, bem produtiva. É uma pretensão que eu já estudei no estado.

A questão que o senhor falou, a questão de planejamento... O Governo brasileiro não tem acompanhado a história do PHE (Programa Hidrográfico Estratégico). É um programa que existe até 2031 - planejado para isso - e que foi interrompido. Nós tínhamos reuniões que juntavam a Marinha, o Dnit, a Antaq, todos os atores envolvidos: "Olhem, isso aqui já se fez, isso aqui não se fez, vamos fazer". E aí a gente falava com a logística. E, já entrando, Senador Jayme Campos, no que o senhor falou em relação à questão da logística, isso é um assunto que precisa ser retomado nos ministérios que estão tocando esse assunto aquaviário - é em articulação do Ministério dos Transportes com o Ministro de Portos e Aeroportos. E também o setor... Eu sempre tive uma boa relação com a navegação, com o setor produtivo. As minhas portas sempre estiveram abertas, e vou me colocar novamente à disposição às frentes parlamentares - a Frenlogi que está aqui, cada vez mais forte, em relação a isso. Eu sou um servo do Estado e vou estar à disposição para ajudar o país neste momento de logística em que a gente precisa conectar. A palavra que está faltando agora é a conexão.

Eu espero ter respondido as perguntas do senhor, Senador Eduardo Braga, e fico à disposição com a diretoria após a gente conseguir...

**O SR. PRESIDENTE** (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Registre sua presença, Bagattoli, registre sua presença e vote.

**O SR. JAIME BAGATTOLI** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. *Fora do microfone.*) - Já registrei.

**O SR. PRESIDENTE** (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Não, agora é outra. (*Pausa.*)

**O SR. ERICK MOURA DE MEDEIROS** - Senador Jayme Campos, em relação a suas perguntas, realmente o senhor falou da questão do subinvestimento. Historicamente, é a primeira vez que se passa do bilhão no setor aquaviário. Este ano, com a PEC da transição, houve um esforço do Congresso Nacional - e aqui eu não estou falando de time A, ou B, ou C -, e foi importante para o setor aquaviário. E eu gostaria muito de executar esse 1 bilhão. Vou ser ferrenho defensor desse investimento para os quase seis meses praticamente que nós temos pela frente.

Temos obras importantes que vão favorecer o seu estado. A gente pensa, realmente, na questão do Rio Paraguai. O Tramo Norte está, praticamente, abandonado por falta de confiabilidade na navegação, e, então, para de se investir. No Tramo Sul, funciona, porque o Paraguai tem muita embarcação. Acaba que o setor aquaviário brasileiro, a navegação brasileira migrou para o Paraguai. Então, o senhor vê que o Tramo Sul do Rio Paraguai é muito mais pujante do que o Tramo Norte. Vamos explorar isso. Eu tenho esse compromisso que faço aqui com o senhor de a gente retomar esse trecho, para colocar o Estado do Mato Grosso cada vez mais forte em relação a isso. Senão, a gente vai continuar jogando a carga pelas rodovias, com acidentes, transporte caro, poluição - é um ciclo vicioso.

O senhor falou sobre o orçamento ideal. Se a gente começar a pensar no "um, dois, três" - um, neste ano; dois, no outro; três, no outro -, nós vamos ficar em um patamar ideal. E é o tempo de a gente corrigir a falta de projetos. Isto é uma coisa que preocupa: parou de se fazer projeto no país como um todo. Não estou falando só no Dnit. Existe um apagão dos projetos. É o tempo, não é? Uma coisa que o Senador Eduardo Braga comentou é que, se a gente dividir, novamente, as hidrovias em administrações e tiver servidores, equipes técnicas, na ponta, os projetos saem de lá, as licitações saem de lá, não precisa ficar carregando aqui em Brasília. Aqui em Brasília, o que acontece? A prioridade é a rodoviária. Então, quando chega uma licitação aquaviária, não é prioridade. Na ponta, já é, porque o especialista está cuidando. Então, com essa possibilidade de a gente reestruturar as administrações novamente dentro do Dnit, caso isso se confirme, vai ser bom nesse aspecto do projeto. Aí, quanto a essa questão de, ano que vem, a gente conseguir R\$2 bilhões, R\$3 bilhões, os projetos vão se encaixando de acordo com a chegada desse recurso.

Eu costumo brincar que o Brasil é hidroviário. É uma grande verdade, mas a hidrovía não funciona sozinha, a carga não vai sozinha para lá, ela depende dos outros modais. O que a gente vê, como o senhor falou sobre darmos prioridade à intermodalidade... Na transição de governo em 2018, eu falei: "A primeira concessão hidroviária só vai funcionar quando ela for intermodal". Por quê? Porque não funciona sozinha. Quem é que vai investir na hidrovía se você não tem aquela carga chegando para transportar? Tem que ter um atrativo econômico. Riram na minha cara quando eu falei isso em 2018. A gente perdeu, praticamente, quatro anos, sem pensar nisso, e se está batendo cabeça com um modelo que a gente não vai conseguir encontrar. O ótimo é o inimigo do bom. Quando a gente fala em hidrovias, elas têm uma qualificação técnica que tem que funcionar 24 horas, sinalizada, com padrão e tudo... Tem um trecho de hidrovía em que a gente possa fazer isso? Existe trecho, vamos focar nesse. Não adianta a gente fazer a hidrovía toda. Não é viável fazer isso tudo agora. Essas obras aquaviárias são demoradas, são coisas de dez anos. Se tiver que fazer eclusa, são cinco anos de obra. Então, sobre essa questão de intermodalidade, o que eu falo para o senhor é que, talvez, a gente deva começar a pensar em concessão multimodal e colocar hidrovía junto com rodovia. Isso vai ser interessante e vai diminuir o acidente na rodovia, vai diminuir a carga, o caminhoneiro vai ter mais qualidade de vida, vai ficar mais perto da família. Imagino quantos

passam no estado do senhor, ficam distantes da família, percorrem longa distância, com risco, viram a noite para cumprir meta... Então, a gente tem muita oportunidade com relação a esse modal, mas se a gente pensar como intermodalidade.

A lei do Dnit - eu comecei a falar aqui da Lei 10.233 - fala da intermodalidade, porque cuida da Antac, da ANTT e do Dnit, ou seja, o legislador, desde 2001 - essa lei vai fazer 25 anos em 2026 -, está dizendo que nós temos que ser intermodais. Isso está escrito para a gente! Não adianta o rodoviário ficar pensando de um lado, o ferroviário de outro... Nós somos uma equipe.

Eu tive uma grande satisfação, na gestão de 2016 e 2018, de ter uma colegiada harmoniosa dentro do Dnit. Eu espero que esse ciclo agora também seja assim, para a gente conseguir cumprir o que eu estou colocando aqui, disponibilizando ao estado do senhor e aos demais estados.

Em relação ao enfrentamento das alterações climáticas, isso tem acontecido nas grandes cidades. A gente sabe do impacto, e isso é uma coisa que ninguém estudou até hoje. O senhor tem toda razão e está registrado aqui. Eu vou me preocupar com isso, porque a chuva para o rio é boa, mas a gente às vezes não está sabendo para onde está indo. Então, eu preciso conversar com os atores, com a Marinha, que tem um histórico da meteorologia em relação a isso, com a própria Agência Nacional de Águas, o Ministério do Meio Ambiente, o Inpe, preciso conversar com esses *players* para a gente poder estudar isso, porque a gente está vendo nas cidades o impacto dessas alterações climáticas. Nas hidrovias, nas vias navegáveis, isso pode ser positivo? Pode. Mas a água pode estar indo para outro lugar, e nós estamos andando atrás do prejuízo e não conseguimos chegar a lugar nenhum.

Agradeço as perguntas do senhor, e espero ter respondido a todas. Se o senhor tiver alguma coisa, eu estou à disposição.

Senadora Teresa Leitão, o Estado de Pernambuco é muito especial pelo Rio São Francisco - aliás, o Nordeste todo -, o nosso rio da integração nacional.

Na gestão de 2016 e 2018, Sr. Presidente, eu coloquei em cada sala da Diretoria Aquaviária, cada sala física, o nome de um rio. A sala do diretor, e ainda ficou até hoje, é a Sala Rio São Francisco. É um rio que significa muito para o Brasil.

Não adianta mais falar de carga nele agora. Nós temos que falar dos ribeirinhos. As travessias estão precárias. Assim como em Minas a gente tem um problema nas rodovias, as travessias do Rio São Francisco, em Minas, estão precárias, e em todo o Nordeste, em Pernambuco também. Talvez seja essa a preocupação que a senhora colocou. Vamos olhar o ribeirinho. É possível o canal de navegação do Rio São Francisco fazer a intervenção da travessia para deixar a navegação, que interliga, exatamente, fluir, como é na região Norte.

Então, a gente tem no Rio São Francisco uma integração regional pujante, mas há pessoas que saem para a escola e tudo que ficam presas, perdem os horários, porque a travessia está interdita, porque o Rio não está adequado. Em 2017, o Rio São Francisco estava atravessando uma seca muito grande, e eu fiz uma obra, foi a primeira obra aquaviária nos Estados de Alagoas e Sergipe, nas travessias de Penedo e Neópolis e de Pão de Açúcar e Niterói. Fomos lá, fizemos a dragagem, e as travessias voltaram. E a gente tinha que esperar Xingó abrir a comporta para poder fazer a travessia. Olha a que ponto nós chegamos!

O setor aquaviário é o mais frágil, quando se coloca a matriz energética na briga das hidrelétricas, quando abrem as comportas ali das nossas hidroelétricas. Então, em relação ao São Francisco, a hidrovia é considerada de Pirapora até Petrolina e Juazeiro. Até ali a gente tem intervenção. Podemos fazer na travessia, isso eu me comprometo, vou mapear, não só no estado, mas ali eu sei que tem, no Rio São Francisco como um todo e em outros estados...

Nós tivemos também problemas na ponte de Abunã, na região Norte. Antigamente tinha uma travessia lá e o pessoal da travessia soltava a barca para acertar o pilar da ponte de Abunã. O senhor se lembra disso? E o Senador era Governador quando a gente fez o maior índice de dragagens no Rio Madeira, já respondendo ao Senador Jaime Bagattoli também, um gancho aqui. Foram um dos maiores índices, dois anos seguidos, de dragagem no Rio Madeira, em que nós pegamos os passos mais críticos na região.

E a questão do Abunã, agora a gente tem a ponte, e a travessia ficou inócua. Venceu a vontade técnica do Dnit de construir aquela ponte, não aceitar, não se subjugar a esse tipo de atuação, sem escrúpulos às vezes, até da própria navegação.

Então, a questão da inovação e competitividade vai ficar muito grande se nós trabalharmos nas travessias, porque vai facilitar o transporte da carga, da agricultura familiar, que é com o que a senhora exatamente deve estar preocupada, com relação a isso. É o que a gente pode fazer para o Rio São Francisco.

A hidrovia, agora, para acontecer... Não vai acontecer agora. A gente tem uma questão social dentro da hidrovia do Rio São Francisco muito forte, eu sei e tenho todo o carinho por esse assunto. E eu gostaria de me colocar mais uma vez à disposição do seu estado e de todos os estados banhados pelo Rio São Francisco.

Eu acredito que a senhora tenha sido atendida, espero que tenha atendido as suas perguntas.

Ao Senador Wilder Moraes, é só agradecer. Ele realmente comentou do custo Brasil. O modal aquaviário é uma parte dessa solução da redução do custo Brasil. No dia em que nós pensarmos mais intermodalmente, vamos ver que o aquaviário vai ser um fator importante.

Senador Jaime Bagattoli, eu comentei a questão do Rio Madeira, que nos anos de 2017, 2018, o Governador, na época, era o Senador Confúcio Moura. Nós tivemos um aumento, e essa tendência continua. Foi um dos legados que a minha gestão deixou. Existe um programa de manutenção hidroviária lá que está sendo colocado, sendo estudado para novas oportunidades na região. Então, defasadamente em relação ao que estava lá em 2017, 2018, hoje, com certeza, a gente tem muito mais oportunidades. Eu vou estudá-las e colocar à disposição do Estado de Rondônia em relação a próximas oportunidades, inclusive na foz, em que nós podemos fazer algumas dragagens que sejam interessantes até para Panamax chegar ali à região.

Esse programa de manutenção hidroviária basicamente trabalha com dragagens e a sinalização do Rio Madeira, o que nós vamos fortalecer cada vez mais. O Rio Madeira é desafiador porque ele muda de lugar toda hora. Então, eu vou dizer para o senhor: "vamos fazer a hidrovia do Rio Madeira?"... O senhor sabe que a navegação, até privada, já anda lá com o próprio instrumento dela, porque cada hora o passo está diferente. O Rio Madeira tem essa dificuldade. Se eu disser para o senhor: "eu vou criar a hidrovia do Rio Madeira", é difícil. Eu acho que ainda vai nascer alguém que vai conseguir fazer isso, porque o Rio Madeira é muito desafiador. Ele é muito sinuoso, ele muda de posição, ele é um rio novo, porque é sedimentar demais. Então, o que a gente tem que fazer é, a cada ano, tentar planejar o que aconteceu no ano passado, diminuir essa defasagem de informações ao máximo possível. Se fosse um rio de leito rochoso, seria muito mais fácil, como acontece em Tocantins, Tapajós. Agora, o Madeira é desafiador.

Então, todo ano, esse programa de manutenção hidroviária está sendo levantado e revisto, para fazer a dragagem e a sinalização da melhor maneira possível, junto com a Marinha do Brasil, e pegar as informações da própria navegação para a gente fortalecer cada vez mais a navegação na região.

Senador Jaime Bagattoli, espero ter respondido às perguntas, à colocação que o senhor fez em relação ao Rio Madeira.

E, Sr. Presidente, se o senhor tiver mais...

**O SR. PRESIDENTE** (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Mais dois Senadores inscritos. Então, eu passo a palavra para o Senador Cleitinho.

**O SR. CLEITINHO** (Bloco Parlamentar Aliança/REPUBLICANOS - MG. Para interpelar.) - Sr. Presidente, muito obrigado. Erick, aqui...

**O SR. ERICK MOURA DE MEDEIROS** - Cadê o senhor?

**O SR. CLEITINHO** (Bloco Parlamentar Aliança/REPUBLICANOS - MG) - Eu estou aqui. *(Risos.)*

Primeiro lhe desejo boas-vindas. Que Deus o abençoe nesse mandato que você vai ter agora aqui. Você está sendo sabatinado, vai ser o novo Diretor do Dnit. Eu acabei de votar favorável a que V. Exa. possa ser o Diretor, mas eu queria aqui humildemente - porque eu penso que isso é legítimo, gente... Se fosse do Presidente Bolsonaro, eu estava votando; se fosse a Simone, ela ia indicar alguém; se fosse o Ciro, ele iria indicar.

O que eu peço para o senhor é que o senhor atenda todos os estados. Não estou pedindo aqui só para mim, não, para Minas; eu quero falar de Minas, mas eu quero falar aqui de todos os estados que têm a situação da malha viária péssima. O senhor já deve estar ciente da situação de Minas Gerais, que tem uma das maiores no Brasil, e eu queria muito que o senhor olhasse com carinho a situação. Eu já estive com o Ministro. O Ministro disse que tem recurso - o recurso que vai ter agora, neste ano, é até maior. Que possa atender o mais rápido possível. Eu queria depois marcar uma reunião com o senhor para a gente sentar e conversar, para a gente planejar, para a gente trazer transparência para o povo mineiro e mostrar: "Aqui, ó, essa vai ser daqui a um mês, essa vai ser daqui a um ano, essa não vai ter jeito agora, Cleitinho", mas que a gente passe a verdade para a população mineira.

Tem a questão da 365, lá do Vale do Jequitinhonha. Às vezes, eu confundo: 365 ou 367? Você lembra, Gustavo? A do Vale do Jequitinhonha? *(Pausa.)*

Não, a BR do Vale do Jequitinhonha. Eu vou sentar com o senhor. Eu já estive lá. Não teve nem manutenção ainda. Então, essa situação da manutenção a gente pede com urgência. A gente fala de manutenção.

Então, que você tenha esse olhar para Minas Gerais, tenha esse olhar para o Vale do Jequitinhonha, porque, se fizer para eles, pode sempre contar comigo. Quero que o senhor possa ter eficiência nessa situação para poder a gente passar isto para Minas Gerais: "Ó, essa estrada a gente vai conseguir, essa vai demorar um tempo". Inclusive eu já falei isto: se eu tiver emendas para alguma situação que é menor, eu quero encaminhar as emendas. A gente está falando de estrada aí que

tem 50km, 100km, que não vou conseguir através de emenda, mas tem situação lá que é de 3km, 4km e eu consigo ajudar também. Então, que a gente possa sentar, e o senhor olhar para Minas Gerais. A gente precisa ter uma atenção imensa para Minas Gerais, para algumas estradas - sentando com o senhor, vou passar para o senhor - que precisam urgentemente, além do recapeamento, da manutenção. Está bem?

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Senador Irajá, com a palavra.

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. CLEITINHO** (Bloco Parlamentar Aliança/REPUBLICANOS - MG) - São as duas: a 365 e a 367.

**O SR. IRAJÁ** (Bloco Parlamentar PSD/Republicanos/PSD - TO. Para interpelar.) - Boa tarde, Presidente; boa tarde, Sr. Erick Moura de Medeiros, indicado aqui na sabatina para o Dnit no departamento aquaviário do país.

Eu estava conversando há pouco aqui com o Senador Eduardo Braga. Estava atento ao seu depoimento. Na época em que o Senador Eduardo Braga ainda era Governador do estado, ele testemunhou o trabalho que V. Exa. desempenhou desde lá atrás, no Governo da ex-Presidente Dilma Rousseff, quando houve uma movimentação por parte do Governo na época para que integrantes da CGU pudessem estar ativamente participando dos quadros do Dnit - salvo engano, uma dessas pessoas que foram indicadas na ocasião foi V. Exa., que tem um histórico de trabalhos prestados ao país, o que o credencia a estar neste momento sendo indicado para ser aprovado por esta Casa, pelo Senado Federal nesta sabatina no dia de hoje.

O que eu gostaria - eu sei que o processo de votação já está em curso, praticamente sendo encerrado - de ouvir de V. Exa. é qual é a sua visão ou a sua percepção em relação ao projeto da hidrovia do Rio Tocantins, que é o meu estado. Nós sabemos que hoje nós temos dois grandes gargalos que impedem a viabilidade do Rio Tocantins e da sua hidrovia, que são a eclusa da Hidrelétrica do Lajeado, que fica a 50km de Palmas, e o Pedral do Lourenço, na divisa do Tocantins com o Estado do Pará, um projeto já que percorre há décadas os trâmites de licitação, de licenciamento ambiental, e que até hoje não se viabilizou e está engessando a navegabilidade desse trecho.

Lembro, Presidente Confúcio, que o Rio Tocantins, do trecho que liga a cidade do Peixe - o senhor conhece com profundidade o estado - até o Porto de Vila do Conde, no Pará... Nós estamos falando de um trecho, Senador Eduardo Braga, de 1,4 mil quilômetros de hidrovia. É praticamente um Mississipi dos Estados Unidos que nós temos no Brasil e que hoje não está sendo ocupado ou explorado porque nós temos esses dois grandes gargalos, que são a eclusa do Lajeado e o Pedral do Lourenço, no Estado do Pará.

Só esse trecho do Pedral do Lourenço já viabilizaria quase 900km, 800km ou 900km de hidrovia, para que toda a produção do Arco Norte brasileiro, de soja, de milho, de algodão, de minérios, pudesse escoar por esse modal, que é o mais barato do mundo. Para se ter uma ideia, hoje a tonelada transportada de grãos no modal rodoviário, que é o mais usual no Brasil, é em torno de US\$100 a tonelada transportada. Isso é um custo médio Brasil. Na ferrovia, esse custo cai para algo em torno de 75 toneladas por quilômetro... US\$75 por tonelada transportada, não é por quilômetro, são US\$75 a tonelada transportada, no rodoviário, US\$100. Quando você traz isso para hidrovia, nós reduzimos para algo em torno de R\$35 a R\$40, ou seja, é quase um terço do rodoviário ou a metade do ferroviário.

Isso, em termos de competitividade para o Brasil, é uma coisa extraordinária, porque nós já somos eficientes da porteira para dentro. Ninguém questiona o Brasil na sua eficiência dentro de uma propriedade rural, o Brasil é o país mais competitivo. Mas quando a produção sai da porteira para fora, aí é o grande problema que nós enfrentamos, que é a logística, que é o que nós estamos aqui trabalhando, falando, e também a armazenagem, que é um outro instrumento que o mercado tem de proteção. Então, o Brasil precisa avançar e muito nisso, da porteira para fora.

Nesse aspecto, Sr. Erick, eu acho que o senhor pode dar uma grande contribuição ao país com a viabilização da hidrovia do Rio Tocantins, porque não vai atender só o meu estado, evidentemente, vai atender todos os estados do Matopiba, todos os estados que estão posicionados no Arco Norte brasileiro, o Estado do Amazonas, o Estado da Bahia, do Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Maranhão, Pará, todos absolutamente. Seria extremamente estratégico para a economia do país que esse projeto fosse tratado com a devida prioridade e urgência.

Parece-me que existe hoje, dentro do Governo, uma disputa entre quem vai ficar com a gestão dessa hidrovia, se vai ser o Dnit ou se vai ser o Ministério de Portos e Aeroportos, mas isso, para a gente, pouco importa. O que interessa é que esse projeto se viabilize definitivamente. O Pedral do Lourenço, esse projeto de décadas, me parece que já tem um orçamento da ordem de 350 milhões previstos para que seja iniciada a obra. Falta ainda, Eduardo e Confúcio, a LI, a licença de instalação. Ele tem a licença prévia, mas não tem a licença de instalação, depende do Ibama a outorga da licença

de instalação. Há apenas a previsão de R\$300 milhões, R\$350 milhões de uma obra de R\$1 bilhão, ou seja, nós temos garantido no Orçamento da União apenas um terço dessa obra.

Então, não adianta também ser mais uma obra inacabada no país, de um assunto tão estratégico para a nossa economia, que envolve tantos estados e, claro, a competitividade da produção de alimentos no país.

Então, eu queria que V. Exa. pudesse falar um pouco a respeito desse tema.

**O SR. ERICK MOURA DE MEDEIROS** (Para expor.) - Primeiramente, eu queria agradecer ao Senador Cleitinho - ele já saiu, mas ele comentou um assunto aqui interessante sobre o mandato.

É curioso que o Diretor do Dnit é sabatinado, é nomeado, mas, no outro dia, Sr. Presidente, ele tem que olhar o *Diário Oficial* todo dia para ver se ele pode ir para o Dnit ou não, porque nós não temos mandato. Então, é uma situação até muito relevante. Se pudermos depois criar esse mandato, isso seria muito interessante. Você vê aqui pela leitura que parece que o Diretor do Dnit tem um mandato. Então, há uma certa preocupação com essa definição de mandato.

Em relação ao que colocou o Senador Irajá... Senador, a Hidrovia do Tocantins... O rio em si é um rio mais velho, vamos assim dizer, então ele é rochoso - quando eu falo assim é na concepção, porque todo o sedimento, na essência, já foi grande parte. Por isso que nós temos o Pedral e alguns obstáculos pela frente.

Do Pedral, realmente, como o senhor colocou, há a questão para viabilização: da LI nós temos 15 obrigações ainda para serem cumpridas. É preciso fazer essa interlocução muito forte com o Ibama. E eu vou me colocar à disposição já para fazer essa interlocução de forma a agilizar essas 15 obrigações que nós temos para obter a licença, para depois também seguir com o projeto executivo e começar a obra.

O Dnit é um empreiteiro dessas obras todas, mas, em relação a Lajeado, que o senhor falou, a obra de Lajeado foi paralisada por uma questão de Lava Jato, e isso ainda está no imbróglio judicial. Então, nós temos que aguardar essa questão. Até vou me atualizar quando estiver lá. Se tiver notícias, eu comento com o senhor.

**O SR. IRAJÁ** (Bloco Parlamentar PSD/Republicanos/PSD - TO) - Só um aparte.

**O SR. ERICK MOURA DE MEDEIROS** - Pois não.

**O SR. IRAJÁ** (Bloco Parlamentar PSD/Republicanos/PSD - TO) - Eu acho que, a gente resolvendo a história do Pedral do Lourenço, nós vamos resolver mais da metade da viabilidade hidroviária desse trecho.

A Eclusa de Lajeado já foi um erro de concepção. Lá atrás, era admitida a possibilidade de você construir barragens sem o projeto executivo das eclusas. Nós corrigimos isso no Parlamento. Hoje, para você fazer uma nova barragem, é obrigatório ter a previsão do projeto executivo das eclusas, porque isso significa um terço de uma obra, se antecipada, ou seja, se feita antes da inundação da barragem. Depois de feita a barragem, que é o caso agora de Lajeado, para você construir uma eclusa, é três ou cinco vezes mais caro do que teria sido se tivesse feito lá atrás.

Mas, enfim, esse é um outro desafio, um outro problema. Como diz minha avó, uma "sofrência" de cada vez. Nós temos que resolver a "sofrência" chamada Pedral do Lourenço, no bom sentido, porque vai ser uma grande solução, e, uma vez isso resolvido, emitida a licença, a LI, o Governo pode, de repente, propor uma PPP com recurso privado - estava até discutindo isso aqui reservadamente com o Senador Eduardo Braga, existem várias empresas interessadas em poder explorar economicamente isso -, ou pode se ver também uma solução híbrida, que envolva recursos da União e também da iniciativa privada.

Enfim, solução há. O que precisa sair definitivamente é a LI.

**O SR. ERICK MOURA DE MEDEIROS** - Perfeito, Senador.

E aí, em relação ao Pedral do Lourenço, eu tenho meu compromisso em realmente me empenhar em resolver isso.

Curiosamente, eu que assinei esse contrato. O senhor veja como é um assunto que...

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. ERICK MOURA DE MEDEIROS** - Exatamente. Então, eu espero que eu conclua esse contrato. *(Risos.)* Pelo menos isso.

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. ERICK MOURA DE MEDEIROS** - Pois é, exatamente.

Então, o senhor tem o meu compromisso aqui para...

E essa questão que o senhor falou de a gente trabalhar com a iniciativa privada, realmente isso está à mesa e é um assunto bem interessante para a gente colocar.

Coloco-me à disposição e espero ter respondido as perguntas do senhor.

**O SR. PRESIDENTE** (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Declaro encerrado o processo de votação.

Procederemos ao anúncio do resultado.

Por gentileza, o resultado. *(Pausa.)*

Na mão, igual votação manual.

*(Procede-se à apuração.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Resultado: 22 votos.

Votaram SIM 20; NÃO, 2.

Nenhuma abstenção.

Então, está aprovada a indicação do Erick Moura de Medeiros para exercer o cargo. *(Palmas.)*

A matéria vai ao Plenário do Senado Federal para seguimento da tramitação.

Agradeço a presença do Sr. Erick Moura de Medeiros, desejando-lhe uma exitosa missão.

**O SR. EDUARDO BRAGA** (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - AM. Pela ordem.) - Presidente, pela ordem.

Peço a V. Exa. regime de urgência, porque haverá votação das autoridades e poderíamos incluir também a do Dnit.

**O SR. PRESIDENTE** (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Perfeito.

Então, os Senadores que estiverem de acordo com a proposição do Senador Eduardo Braga permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovado o regime de urgência.

Antes de finalizar os nossos trabalhos, submeto à deliberação do Plenário a dispensa da leitura e a aprovação das atas da última e da presente reunião.

Os Senadores e as Senadoras que aprovam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

As atas estão aprovadas.

Está encerrada a nossa audiência.

*(Iniciada às 14 horas e 42 minutos, a reunião é encerrada às 15 horas e 56 minutos.)*