



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

**REUNIÃO**

11/07/2023 - 28ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

**O SR. PRESIDENTE** (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO. Fala da Presidência.) - Havendo número regimental, declaro aberta a 28ª Reunião da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura.

Comunico que foi apresentado à Comissão o seguinte documento: Aviso nº 526, do Tribunal de Contas da União, que trata de tomada de conta especial, instaurada pela Companhia Hidro Elétrica do São Francisco (Chesf), em razão da impugnação parcial de despesas de contrato celebrado com o consórcio Ventos de Casa Nova, para a implantação da central de geração eólica Casa Nova, no Estado da Bahia.

Nos termos da Instrução Normativa, da Secretaria-Geral da Mesa, nº 12, de 2019, o documento, já disponível para consulta na página da Comissão, aguardará eventuais manifestações dos Srs. Senadores e Senadoras pelo prazo de 15 dias, após o qual será arquivado.

Informamos, ainda, o arquivamento dos expedientes com prazos de manifestações já encerrados.

A presente reunião destina-se à realização de audiência pública com o objetivo de debater a apresentação do plano de atuação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antac) e demonstração do atual cenário da infraestrutura de transporte aquaviário no Brasil, além do papel da agência para o desenvolvimento do setor, em atenção ao Requerimento nº 17, de minha autoria.

Então, eu convido, para estar aqui ao meu lado, o Dr. Eduardo Nery Machado Filho, Diretor-Geral da Antac.

Antes de passar a palavra ao nosso convidado, eu comunico que esta reunião será interativa, transmitida ao vivo e aberta à participação dos interessados por meio do Portal e-Cidadania, na internet, no endereço [senado.leg.br/ecidadania](http://senado.leg.br/ecidadania), ou pelo telefone 0800 0612211.

O relatório completo, com todas as manifestações, estará disponível no portal, assim como as apresentações que forem utilizadas pelo expositor.

Na exposição inicial, o convidado poderá fazer uso da palavra, no caso, o Dr. Eduardo, por 30 minutos ou pelo tempo que ele julgar necessário para a sua apresentação.

Ao fim da exposição, a palavra será concedida aos Parlamentares inscritos para fazer suas perguntas e comentários.

Então, com isso, apresentado, eu passo a palavra ao nosso querido Diretor da Antac, Dr. Eduardo Nery Machado Filho.

V. Exa. tem o tempo de 30 minutos, um pouco mais ou um pouco menos. Fique bem à vontade.

**O SR. EDUARDO NERY MACHADO FILHO** (Para expor.) - Bom dia a todos.

Bom dia, Sras. Senadoras e Srs. Senadores.

Eu quero saudar aqui todos os membros desta Comissão de Infraestrutura, na figura do seu Presidente, Senador Confúcio Moura.

Também saúdo a todos aqui presentes, seja os presidentes de associações do setor, seja os superintendentes da casa aqui também presentes, que vieram, não só valorizar, como também prestar todo o apoio necessário para trazer todos os esclarecimentos aos Parlamentares, aos profissionais da imprensa e a todos aqui presentes.

Presidente, eu queria também - não por último, porque eu acho que já posso iniciar a prestação de contas - fazer uma saudação especial ao Diretor Wilson Lima Filho, aqui presente, que representa todos os demais diretores, que, por razões mais do que justificadas, não puderam estar presentes: alguns por afastamento decorrente de férias; outro teve uma infelicidade agora de manhã, um problema pessoal totalmente justificado. Mas o Diretor Wilson Lima está aqui presente.

Quando eu digo que já é uma prestação de contas, é porque o Senado recentemente, no final do ano passado, aprovou uma reestruturação da agência reguladora, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários, que até então contava com três diretores em seus quadros. A partir dessa reestruturação, que foi aprovada aqui pelo Senado no final do ano passado, passamos a contar com cinco diretores. Era a única agência que tinha três diretores; com exceção da Ancine, que até hoje tem quatro, todas as nove outras agências tinham cinco diretores, e a Antaq tinha três.

O Diretor Lima Filho entrou numa das vagas novas, e eu posso dar um testemunho aqui do quanto isso foi importante, esse aumento no número de diretores, para o fortalecimento institucional da agência. A melhora é sensível, o apoio, a parceria também, os quadros. E este é outro ponto que deve ser registrado aqui: o Senado Federal, a Comissão de Infraestrutura do Senado Federal, na sua sabatina, foi muito correta e foi muito feliz em aprovar os nomes, porque estão fazendo muita diferença nas atividades da agência.

Eu preparei aqui uma apresentação, Presidente, para que essa prestação de contas...

E quero aproveitar aqui também para agradecer esta oportunidade importantíssima, esta maior interação, esta maior interlocução e esta aproximação da agência com o Senado Federal para que possamos não só apresentar os trabalhos que estão sendo feitos, mas também ouvir dos Parlamentares o que podemos fazer para melhorar nossa atuação, pois ninguém melhor do que o Parlamento para saber das necessidades para uma melhor prestação do serviço, para que nossa atuação seja ainda mais efetiva.

Começo aqui dizendo que a agência foi criada pela Lei 10.233, de 2001. Foi a mesma lei de criação do Dnit e da ANTT. Não por acaso, a ANTT e a Antaq necessitam de uma atuação tão integrada: têm a mesma lei de criação. Até então, seria uma única agência, mas o Congresso houve por bem separá-las, o que consideramos que foi uma decisão acertada, pela especificidade dos assuntos.

Mas isso requer, de toda forma, uma atuação muito integrada, e é isso que temos, cada vez mais, procurado fazer. Posso, no decorrer da apresentação, trazer alguns exemplos dessa atuação, mas o caso mais emblemático e recente tem sido a ferrovia interna do Porto de Santos, que requer uma atuação tanto da agência no que se refere à ferrovia que fica na parte interna, que é administrada pela autoridade portuária de Santos, como também requer uma integração perfeita com o contrato da MRS, que fica na área anterior à chegada ao Porto de Santos, a chamada ferradura do Porto de Santos. Se não tiver uma boa integração entre a operação ferroviária e a ferrovia interna do Porto de Santos, aquilo vai ter um gargalo. E as agências, tanto a Antaq quanto a ANTT, têm trabalhado, estamos com um plano de atuação integrado para que tenha efetividade essa operação e aquilo traga eficiência para o porto. Esse é só um exemplo da necessidade de atuação integrada entre as duas agências que foram criadas pela mesma lei.

Somos vinculados ao Ministério de Portos e Aeroportos e nossa competência passa por supervisionar, fiscalizar e regular o transporte aquaviário e a exploração da infraestrutura aquaviária e portuária em todo o país.

Para o senhor ter uma ideia da magnitude da nossa atuação, nós autorizamos as empresas brasileiras de navegação. Outorgamos, são autorizações. Hoje em dia, são 1.209 empresas brasileiras de navegação, que possuem uma frota de mais de 6.100 embarcações.

Atualmente, temos 220 terminais de uso privado autorizados, 185 terminais arrendados. São aquelas áreas, são aqueles terminais que são localizados dentro dos portos públicos, que são explorados pela iniciativa privada também. Temos 34 portos públicos, 43 estações de transbordo de cargas, localizadas principalmente na sua região, na Região Norte, Presidente, e 4 instalações portuárias de turismo.

E a Antaq, para fazer frente a toda essa amplitude de atuação, conta atualmente com 343 servidores, que estão distribuídos parte em Brasília, mais ou menos metade em Brasília, cerca de 170, e a outra metade nos estados, em 13 gerências e unidades regionais que possuímos e 13 postos avançados. Tirando a parte de pessoal, temos atualmente uma dotação orçamentária de cerca de R\$50 milhões.

Então, quando avaliamos a parcela da economia que nós movimentamos, com que contribuímos para impulsionar, seja redução de custos logísticos, aumento da infraestrutura portuária, aumento da infraestrutura aquaviária, e comparamos com o que mobilizamos do orçamento público, isso é uma parcela muito reduzida.

Dentro do âmbito da nossa atuação e a importância da atuação da agência reguladora, exercemos uma regulação chamada responsiva, é aquela em que atuamos quando há falhas de mercado, quando há assimetrias, quando há condutas abusivas.

Isso é que chamamos, de maneira simplificada, de uma regulação responsiva, e ela visa justamente melhorar a qualidade do serviço prestado ao usuário em primeira mão; trazer segurança jurídica para que os investimentos privados sejam atraídos para o nosso setor; aumentar a competitividade e, com isso, termos menores custos logísticos; e também trabalhar o prisma tão importante da sustentabilidade, o pilar tão importante da sustentabilidade.

E para ter uma qualidade de serviço, a gente precisa de modernização e inovação dos portos, uma das prioridades da atuação da agência. Mas, para ter modernização e inovação, a gente precisa de investimentos, por isso a necessidade de previsibilidade de contratos, de segurança jurídica.

E o modelo escolhido para que sejam atraídos esses investimentos privados é por meio das concessões e dos arrendamentos portuários e também das autorizações que são concedidas e que fazem com que empresas privadas invistam no setor de navegação, por meio de empresas de cabotagem ou então na navegação interior, uma outra prioridade da agência.

Dentro das quatro prioridades da agência, eu quero destacar a modernização e a inovação dos portos, o desenvolvimento das nossas hidrovias, a sustentabilidade e a melhoria no transporte de passageiros, especialmente na nossa Região Norte, que tanto depende desse transporte.

Para se ter uma ideia do desempenho portuário no ano de 2022 é outra atribuição da agência também, Presidente, reunir as estatísticas, as movimentações portuárias de todos os portos, públicos e privados. A agência consolida.

Isso é fruto de um trabalho estatístico acurado. Uma equipe reduzida, mas que faz um trabalho e que apresenta um produto importantíssimo, que provê de informações a academia, todo o setor e a própria agência para poder direcionar seus esforços - e o Ministério de Portos e Aeroportos também, enquanto formulador de políticas públicas, bebe dessa fonte.

No ano passado, os números finais foram 1,209 bilhão de toneladas movimentadas; no caso, foi praticamente, se comparado a 2021, um pequeno decréscimo de 0,4%, praticamente a mesma movimentação do ano anterior, de frente para um crescimento médio de 3,4% nos últimos anos. É importante destacar que esse número de 1,209 bilhão foi a segunda maior movimentação da história. Nos outros anos, inclusive, na pandemia, o setor portuário bateu recordes de movimentação, o que demonstra que, mesmo naquela situação em que muitos portos mundo afora sofreram com restrições, gargalos - como é o caso, inclusive, dos Estados Unidos -, o Brasil, não; os nossos portos estavam preparados para atender à demanda e tivemos um aumento na movimentação, inclusive, no ano da pandemia. Para o ano de 2023, projetamos - e temos acertado, sendo quase precisos, eu diria, nas previsões - que haja um aumento de 2,5%, que é um número bom e teríamos aí um novo recorde de 1,240 bilhão de toneladas.

Dentro da nossa distribuição dos perfis de carga, a nossa maior parte se relaciona à movimentação de granéis sólidos, principalmente minérios de ferro, e os nossos *commodities* agrícolas respondem por 58% de toda a nossa movimentação. O granel líquido, em seguida, representa 25% da nossa movimentação de carga; contêineres, 11%; e carga geral, 6% de toda a movimentação de cargas no país, lembrando que cerca de 95% do nosso comércio exterior passa pelos nossos portos; nossas importações e exportações passam pelos portos brasileiros.

Como já foi apresentado ali, temos cerca de 250 terminais de uso privado, que, hoje em dia, respondem por mais de cerca de 65% de toda a nossa movimentação, mas, em termos de investimentos, percebe-se que, para os terminais privados, com o que eles já têm de contratos firmados, de autorizações concedidas, há uma previsão de investimentos da ordem de R\$70 bilhões; e também, para os terminais arrendados - aqueles investimentos que são feitos por privados, mas dentro dos portos públicos -, há uma previsão de investimentos da ordem de R\$50 bilhões, ou seja, seriam aproximadamente R\$120 bilhões de investimentos que seriam realizados pelo setor privado, o que demonstra, mais uma vez, a necessidade de termos um ambiente de negócios atrativo, segurança jurídica e previsibilidade para que os investimentos privados continuem a ser realizados.

Então, falando aqui em investimentos privados, de 2023 a 2026, há possibilidade de serem realizados até 54 leilões - isso é um número de potencial, é um número desafiador, certamente -, o que traria, mais ainda, cerca de R\$9 bilhões, fora aqueles R\$120 bilhões que já foram apresentados. Dentre as principais concessões e arrendamentos previstos, a gente pode relacionar aqui três terminais, cuja data de realização já está agendada: no próximo dia 11 de agosto, na B3, em São Paulo, temos cinco terminais que serão leiloados, três em Maceió, MAC 11, MAC 11A e MAC 12, cujo relator está aqui na minha frente - o Diretor Lima Filho foi relator desses três processos. São terminais voltados à movimentação de granéis líquidos, combustíveis - é bom que se deixe clara essa questão. Com essa movimentação tende-se a reduzir custos logísticos, e isso pode representar, ao final, ao fim e ao cabo, combustíveis mais baratos para a população de Maceió. É isso que se espera.

Em relação ao terminal, também teremos a licitação de um terminal de passageiros em Fortaleza e também de um terminal para movimentação de granéis sólidos vegetais em Porto Alegre, chamado POA 01.

Um outro terminal que está previsto para ser leiloadado ainda este ano é o chamado ITG 02. É uma área que fica entre dois grandes terminais de movimentação de granéis sólidos minerais. Seria um novo terminal para movimentação de minério de ferro, de granel sólido mineral, em Itaguaí, cujos investimentos podem chegar a cerca de R\$3 bilhões.

Este ano, já tivemos um leilão realizado em Paranaguá, o chamado PAR 50, um importante terminal de granéis líquidos; e, agora, ainda este ano, no dia 11 de agosto também, está agendada a realização da licitação do leilão do PAR 09, também na B3, que é um importante terminal de movimentação de granéis sólidos, no caso, de movimentação de granéis sólidos vegetais, cujos investimentos também chegam à casa de R\$500 milhões.

Dentro das nossas competências, além de conduzir os processos licitatórios do setor portuário, quero deixar claro que na infraestrutura portuária o poder concedente é o Ministério de Portos e Aeroportos, mas a agência conduz todo o processo licitatório, realiza os leilões, analisa, faz análise dos estudos de viabilidade técnica e econômica, mas, ao fim, quem formaliza o contrato é o Ministério de Portos e Aeroportos. Essa é uma das nossas competências.

Outra competência importantíssima da agência é o exercício da regulação propriamente dita, naquilo que concerne à edição de normas para poder regular o setor.

A Lei nº 13.848, de 2019, a Lei Geral das Agências, trouxe avanços importantíssimos - e é importante destacar isso - à evolução, à maturidade da regulação das agências de modo geral, e a Lei nº 13.848 teve um peso importante: ela tornou obrigatória a realização de análise de impacto regulatório. A agência já fazia isso, não só a análise de impacto regulatório, como a realização de audiências públicas, mas a Lei Geral das Agências tornou obrigatório, o que foi um avanço, sem dúvida nenhuma, para a regulação.

Então, hoje em dia, é inimaginável na agência que qualquer norma seja editada sem esses dois passos, até porque na audiência pública, Presidente, sempre comentamos que não há nenhuma norma ou mesmo um processo licitatório. Aqueles processos licitatórios que foram apresentados, todos aqueles leilões, com exceção dos simplificados, passam por um processo de audiência pública. E sempre repetimos isto: que não há nenhum processo - seja licitatório, de uma exploração do novo terminal, como uma regulação - que não saia fortalecido depois de um processo de audiência pública, porque ninguém melhor do que o setor para trazer as suas dores e trazer aquilo que precisa ser aperfeiçoado na nossa regulação.

O processo de regulação passa por uma análise de impacto regulatório, depois passa por um processo de participação e consulta social, que no caso seria audiência pública, e, só então, se faz uma proposta, que inclusive é aprovada pela diretoria colegiada da agência. Depois temos o processo de retroalimentação, quando temos uma fiscalização - temos aqui inclusive o Luiz, que é o Superintendente de Fiscalização, aqui presente -, e passamos por todo um processo de monitoramento. E um outro passo também importante no sentido de aperfeiçoar o processo de edição de novas regulações é a figura da avaliação de resultado regulatório, conhecida como ARR, ou seja, é o processo de revisão em que a agência se debruça para avaliar se aqueles remédios regulatórios surtiram os efeitos que se esperava e, a partir dali, fazer uma revisão: ou simplesmente tirar regulação que pode estar sendo excessiva, ou então ajustá-la, de modo que ela possa enfrentar aquele problema regulatório que foi delimitado lá quando da análise de impacto regulatório.

Agora, também na relatoria do Diretor Lima Filho, temos uma importante avaliação de resultado regulatório, que é a nossa chamada RN 13, que trata da questão das instalações, de registro de instalações portuárias, que eu nem mencionei na nossa apresentação. Mas as instalações portuárias lá na Região Norte também são acompanhadas e são registradas pela agência. São centenas de instalações, muitas centenas, não é? São quase... Está na ordem de milhares?

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. EDUARDO NERY MACHADO FILHO** - Trezentas, não é? Trezentas instalações portuárias que são acompanhadas pela agência reguladora também. E, no caso dessa regulação, ela está em fase de revisão.

Então essas são algumas, dentro da nossa agenda regulatória... E, diga-se de passagem, a agenda regulatória é aprovada pela diretoria colegiada e é apresentada, está no nosso painel, para dar transparência ao setor, o que também foi uma exigência da Lei Geral das Agências de que a agência tivesse que aprovar uma agenda regulatória, para que o setor soubesse previamente o que seria objeto de uma nova regulação, um outro avanço regulatório.

E dentro da nossa agenda de 2023, temos aqui uma revisão, uma regulamentação das inovações trazidas pela Lei 14.047, a Lei da BR do Mar. E já reiniciamos essa revisão da nossa regulação, com o objetivo de já dar efetividade desde já às inovações que foram trazidas pela lei, e dentro daquilo que não depende de uma regulação por decreto. Nossa Superintendência de Regulação já está se debruçando sobre o assunto.

Também uma outra regulação que está em andamento é uma que trata da inspeção não invasiva de contêiner, que são os *scanners*, não é? Ela está em fase de finalização de AIR, e há uma minuta que já deve ser... A previsão é que ela seja encerrada em 2024.

Isso aqui são só alguns exemplos de assuntos que fazem parte da nossa agenda regulatória.

Uma outra prioridade também é desburocratização, a redução da carga administrativa. E um avanço também foi um normativo que foi feito justamente para mensurar o fardo regulatório. Então a nossa ideia é que agora, antes de toda regulação, a gente já também faça um cálculo do cargo, do fardo regulatório, da carga que aquilo ali vai atribuir a cada ente regulado, para justamente sopesar o custo-benefício da edição daquela norma.

Então, às vezes, uma obrigação acessória, aquilo ali pode não trazer um benefício, do ponto de vista da regulação, relevante, mas traz um fardo, traz um custo para aquele regulado que vai ter que atender aquela burocracia que possa ser exigida pela agência.

Também temos ali, dentro das nossas atividades e atribuições, a nossa agenda de estudo, que é aprovada, também, a cada quatro anos. De 2021 a 2024, tivemos importantes estudos realizados. Eu quero aqui destacar dois. Um foi o estudo que avaliou os impactos das mudanças climáticas nos portos brasileiros, estudo importantíssimo, cuja última fase terminou recentemente e foi composto de três fases. Primeiro, analisamos quais eram as maiores exposições a risco de cada um dos portos brasileiros. Vimos que eram vendaval, chuvas e aumento do nível do mar. Numa segunda etapa, aprofundamos os impactos desses eventos climáticos em três portos que foram escolhidos - Aratu, Rio Grande e Santos. A partir dali, fizemos proposições de medidas de adaptação customizadas para que os portos já pudessem se preparar para os eventos climáticos que se avizinhavam.

Então, uma constatação importante, Presidente, foi de que os nossos portos, de fato, não estavam preparados para os eventos climáticos que se apresentam. E essa formação da agência é, justamente, com o intuito de, já, encorajar os portos e estimulá-los a que possam adotar essas medidas e, a partir dali, nós vamos fazer um monitoramento.

Isso foi um estudo importante que foi feito. Eu vou citar só mais dois aqui. Um sobre as vias economicamente navegadas. É um estudo que fazemos a cada dois anos, que é para avaliar como está sendo utilizada a nossa navegação interior do ponto de vista econômico e, a partir dali, temos um acompanhamento e um monitoramento de como está a exploração da nossa infraestrutura aquaviária dos nossos rios. Esse é um tema em que eu vou entrar, agora, com mais profundidade, na sequência.

E um outro estudo, também, que eu quero destacar foi uma pesquisa de satisfação dos usuários na travessia. A agência é também responsável por autorizar empresas brasileiras de navegação nas travessias entre estados ou em zonas de fronteira quando há uma diretriz de uma BR. Por exemplo, quando tem uma BR em que não há uma ponte que une os dois trechos da BR quando eles são interrompidos por um curso de um rio, você tem que fazer aquela transposição por meio de um serviço de uma barcaça, de um *ferry boat*. A agência autoriza, no caso, quando é uma BR, uma rodovia federal. Fizemos uma pesquisa de satisfação dos usuários que utilizam esses serviços para saber como eles viam, qual era o índice de satisfação deles. Foi uma pesquisa, foi um estudo de alto nível, contamos com o apoio da Universidade do Rio Grande, e, no final, assim, foram muito eloquentes os resultados.

Inclusive, em alguns pontos, confesso, Presidente, na Região Norte, a nossa percepção é de que o serviço pode melhorar muito, mas imaginávamos, até, que o usuário do serviço não tivesse essa mesma percepção, porque, infelizmente, em muitas regiões do país, a população, a sociedade é acostumada com um serviço de baixa qualidade e, muitas vezes, ela se contenta com aquilo. E a nossa surpresa foi que o usuário se demonstrou insatisfeito. Por exemplo, o índice foi baixo, de satisfação, na Região Norte, que era uma percepção nossa, mas que foi trazida pelo próprio usuário. Na Região Nordeste, pelo contrário, foi bem avaliado; na região centro-sul, mal avaliado. Isso foi um processo, um estudo que foi, recentemente, concluído e, a partir dele, agora, vamos poder direcionar os nossos esforços de fiscalização.

Então, o nosso Superintendente está aqui e esse é o nosso dever de casa agora, saber por quê. E já estamos fazendo isso. Começamos, agora, no Tocantins, a fazer uma avaliação com base nessa avaliação negativa para entender as causas de aquela qualidade não poder ser satisfatória e, a partir dali, vamos expandir para outros estados, levando, assim... Só fazendo, também, aqui uma ressalva, de que, nesse caso, essas autorizações se tratam de autorizações, Presidente. Não são concessões quando você tem um pedágio que é cobrado e você tem compromissos de investimento, de contrapartida. No caso, o modelo que foi constituído para a exploração de serviços de navegação, no caso de travessias e também em vias de navegação interior, é uma autorização. A empresa requer na agência e ela tem uma tarifa que é controlada, que é autorizada. Não há limitação para quantas empresas quiserem prestar aquele serviço, basta fazer uma requisição na agência, a agência vai avaliar se ela se enquadra dentro dos requisitos, tanto jurídicos quanto de segurança, e vai avaliar se tem uma viabilidade operacional, se comportam tantas empresas. Ela vai autorizar o maior número possível, justamente para que haja competição e que a competição possa regular tanto o preço quanto a qualidade do serviço.

Agora, passando para uma prioridade absoluta da agência, que seria o desenvolvimento das nossas hidrovias, nós não temos hoje em dia hidrovias, temos vias navegáveis. Contamos, por uma graça divina, com ricos recursos naturais, mas

contamos apenas com eles, porque não há nenhuma hidrovia. Atualmente não temos feito as intervenções necessárias para transformar uma via interior, um curso natural de um rio navegável numa hidrovia.

Uma hidrovia é aquela que conta com intervenções contínuas de dragagem ao longo do tempo para assegurar um calado máximo operacional homologado pela nossa autoridade marítima, que é a Marinha do Brasil, e com balizamento e sinalização, e com isso ela tem uma operação segura, numa profundidade, num calado já conhecido ao longo de todo o ano. Isso é fundamental porque - e aqui estou com o nosso representante, o Roland, da nossa navegação interior, e ele sabe disso melhor do que ninguém -, se não tiver previsibilidade, as empresas de navegação interior não vão confiar naquele modal para poder fazer os seus investimentos, se mobilizar e ter uma operação ao longo do tempo.

Quando um rio tem a sua operação suspensa, aquilo traz efeitos deletérios muito grandes, porque até que aquele modal reconquiste a confiança dos operadores, isso toma muito tempo. Tivemos uma situação dessa, por exemplo, no Rio Tietê-Paraná, em que tivemos crises hídricas ali, a última foi em 2021 quando ficou sete meses paralisado. Mas chegamos até em 2017, se não me engano, foram mais de anos em que ela ficou paralisada e até que ela retomasse a movimentação que ela continha lá em idos de 2015... Até hoje ela não retomou, está retomando agora. Mas, enfim, por isso a navegação interior é uma prioridade.

Atualmente, o Sistema Nacional de Viação prevê 42 mil quilômetros de vias navegáveis. Há um grupo de trabalho que já chegou a um número de 64 mil quilômetros do nosso potencial de vias navegáveis, só que quando nos recorremos àquele estudo que eu comentei antes, que é o das vias economicamente navegadas, nós identificamos que apenas cerca de 20 mil, menos de 20 mil, 19 mil, pouco mais de 19 mil quilômetros são de fato explorados, ou seja, nós não estamos explorando nem metade daquilo que está previsto no Sistema Nacional de Viação e cerca de um terço daquilo que temos potencial para explorar.

Trago alguns números da navegação interior em termos de movimentação de carga. As principais hidrovias - Solimões, Tietê-Paraná, Tocantins, Amazonas, que é aquela que comporta a maior movimentação de carga -, em 2022, foram cerca de 40 milhões de toneladas na navegação interior. Quando comparamos com hidrovias, como a do Rio Mississippi, chegamos a 400 milhões de toneladas. Quando a gente soma o longo curso aqui vai dar mais. É porque a gente está considerando só a navegação interior. Se somar o longo curso, que são aquelas embarcações que já saem direto do longo curso...

*(Soa a campanha.)*

**O SR. EDUARDO NERY MACHADO FILHO** - ... usando a nossa navegação interior, chegamos a um pouco mais de 100 milhões de toneladas. Mas, para ter uma ideia, Presidente, estamos aí em cerca de um quarto do Rio Mississippi. Quando estamos navegando pela Amazônia com os operadores que ali exploram aquela região, eles falam: "Olha, quando você compara aqui um rio da Região Norte com o Rio Mississippi, o Rio Mississippi, em infinitas dimensões, infinitamente menores aqui, é inconcebível que não conseguimos explorar a nossa riqueza como poderíamos".

Em termos de sustentabilidade de emissões de carbono, então, as vantagens são incomparáveis da hidrovia, em face de outros modais - em face do modal rodoviário, do próprio modal ferroviário. Enquanto uma rodovia consome cerca de 90 litros por quilômetro, uma ferrovia é quase o dobro desse consumo, ou seja, são 180 litros por quilômetro, e uma rodovia é quase 20 vezes a mais o consumo de combustível.

Quando pensamos em emissão de gases de efeito estufa com base em estudos da Infra S. A., nós temos que, enquanto a cabotagem emite cerca de 8g, no caso, de CO<sub>2</sub>, por tonelada, quilômetro útil movimentada, uma hidrovia movimenta 1,4 a mais; mas uma ferrovia é 2,3 a mais e uma rodovia quase cinco vezes a mais do que uma hidrovia e quase sete vezes a mais do que a navegação de cabotagem.

Então, precisamos investir no transporte de hidrovias. No transporte de cabotagem, já tivemos aqui a BR do Mar e outras iniciativas em curso também. Mas as hidrovias são a nossa última fronteira do desenvolvimento da infraestrutura. É chamado um Greenfield - temos muito a investir.

Eu posso dizer para o senhor, Presidente, que temos aqui iniciativas concretas em andamento. As prioridades seriam a hidrovia do Rio Madeira, a hidrovia do Rio Tapajós, Paraguai, Barra Norte, Tietê-Paraná e São Francisco. A agência atualmente já tem um Plano Geral de Outorgas e já foi apresentada uma primeira versão ao Ministério de Portos e Aeroportos, ela foi restituída à agência. E agora - não passa do final desse mês - a gente vai apresentar uma versão final do Plano Geral de Outorgas, para que o ministério já defina a prioridade em torno possivelmente desses seis projetos e de mais dois, que eu quero destacar aqui.

Esses projetos seriam... A agência já está com uma equipe. Acabamos de criar recentemente uma secretaria especial de estudos e projetos, justamente para que possamos avançar nesses estudos de viabilidade. É uma secretaria de projetos hidroviários, para que possamos avançar em todas essas frentes.

Fora isso, temos já o projeto da Lagoa Mirim, que seria o que pode ser a primeira concessão de uma hidrovia no Brasil. Os estudos estão sendo tocados agora pela Infra S.A. O Dnit deve realizar as obras. Ele já está com uma contratação em curso para fazer o investimento da dragagem. O Dnit implantaria a hidrovia e, na sequência, já faríamos uma concessão. Essa concessão seria para que tivéssemos investimentos de manutenção de dragagem, sinalização, balizamento e também a gestão náutica dessa hidrovia, inclusive a operação em uma eclusa ali existente. Seriam investimentos da ordem de R\$100 milhões. Seria a Hidrovia Brasil-Uruguaí, um acordo bilateral que foi firmado entre os dois países e que seria simbólico, pois seria a primeira concessão de uma hidrovia brasileira.

Temos também estudos já em andamento de um projeto que está sendo desenvolvido, no caso, pela Associação de Terminais Privados e que deve ser apresentado à agência em forma de doação. Uma vez doado, tem um grupo de trabalho formado por Antaq, Infra S.A., Dnit, Marinha do Brasil, um grupo multidisciplinar que vai avaliar todos os requisitos técnicos desse projeto e ele passa a ser internalizado, e a partir dali faremos o estudo de viabilidade técnica e econômica. É uma área que possui restrição à navegação na foz do Rio Amazonas, e impede, por exemplo, que os nossos navios que saem com as exportações de *commodities* agrícolas possam trafegar com a sua máxima eficiência, porque ali existe uma restrição de calado. O que se quer com essa concessão é, num primeiro momento, ter uma maior segurança da navegação e, num segundo momento, estudar alternativas para se vencer uma limitação ali existente, chamado um arco lamoso. Isso seria numa segunda etapa.

Outros destaques ali: a sustentabilidade é uma grande prioridade nossa. Temos o tema da transição energética, temos um estudo que foi aprovado esse ano. São estudos muito relevantes que aprovamos esse ano. O primeiro é para avaliar como é que os nossos portos estão preparados para a transição energética, tanto no que diz respeito a suporte à implantação de parques eólicos *offshore*, quanto também a suprimento de energia elétrica para embarcações que já vão estar adaptadas para funcionamento por meio de energia elétrica, em vez de queimar combustível fóssil com geradores.

Temos uma outra, também para saber como é que os nossos portos são preparados para receber as embarcações que vão trafegar com combustíveis menos poluentes. Lembro que agora, semana passada, a International Maritime Organization, a IMO, aprovou um compromisso dos países de redução também das emissões de gases de carbono e de gases de efeito estufa até 2050, de zerar as emissões de carbono. Tal qual já se havia feito esse compromisso por força do Acordo de Paris, agora as empresas de navegação também assumiram esse acordo, do qual o Brasil também é signatário.

Temos um estudo também para avaliar como é que os nossos portos se planejam para melhorar a relação porto-cidade de maneira estruturada, sem que haja improvisos, que se avalizem de fato medidas e iniciativas que vão trazer melhorias para essa relação.

Por fim - essa é uma ambição nossa -, um projeto que já se inicia para que a agência tenha um inventário tempestivo e *online* das emissões de carbono disponibilizado na forma de painel. Também isso vai ser importantíssimo para nortear as ações e também fomentar, por exemplo, o desenvolvimento do mercado de carbono, importante também, inclusive, para os nossos projetos hidroviários.

Esse estudo aqui, eu já comentei, foi o estudo dos impactos das mudanças climáticas, outras iniciativas importantes da agência.

A agência também tem o CooperPortos, que é um movimento que une portos públicos e privados para, numa espécie de mutirão, procurar soluções para problemas relacionados à sustentabilidade.

Temos uma outra ação importantíssima na Amazônia, Presidente, que é o Rio Limpo, Amazônia Viva, em que fazemos um projeto, fazemos ações junto à população ribeirinha com o intuito de sensibilizá-la com a importância daquela riqueza natural, que é fundamental para a sua subsistência e que seria o rio. Fazemos isso em toda a Região Norte. Neste ano deve ser talvez Santarém ou Macapá. Queremos fazer uma na Região Norte, em Rondônia também no ano que vem.

Fomos precursores em desenvolver o Índice de Desempenho Ambiental, chamado IDA, por meio do qual avaliamos como o setor tem se comportado em relação à promoção de boas práticas ambientais, é um indicador. Desde que ele foi criado, de 2012 até 2022, a gente vê que houve um aumento. Ao final do ano, nós editamos o chamado Prêmio Antaq, em que premiamos aqueles portos públicos ou privados que mais se destacaram em relação às boas práticas ambientais e às boas práticas socioambientais e também de governança, chamada conformidade regulatória, em que buscamos premiar as melhores práticas ISD.

Quanto à fiscalização, uma parte importantíssima da nossa ação é que, em 2021, fiscalizamos, fizemos cerca de 1.401 fiscalizações, mesmo sob a óptica da regulação responsiva. Fizemos uma operação chamada Porto Limpo, no Porto de Santos, reunimos mais de 11 órgãos, diferentes órgãos - Ibama, Receita Federal, Vigilância Sanitária -, com o intuito de melhorar as condições de salubridade no porto.

Algumas ações que também são fruto da nossa fiscalização são, por exemplo, reduzir o congestionamento por filas. Fizemos várias ações voltadas a assegurar que os caminhoneiros, que os terminais estivessem exigindo o agendamento prévio e disponibilizando estacionamento, pátios, para estacionamento desses caminhões e evitar que se formassem filas, filas que eram críticas, como em Santos, em Paranaguá. Hoje vemos situações totalmente diferentes das que tínhamos no passado.

Algumas fotos ali de ações da fiscalização, de problemas de falta de drenagem e de própria limpeza.

Problemas ali no acesso às embarcações. Um acesso feito de maneira precária por meio de tábuas. Depois de uma ação nossa, exigimos que fosse feito ali uma passarela condizente e que oferecesse segurança aos usuários.

Temos um aplicativo também chamado Navegue Seguro, por meio do qual o cidadão pode apresentar, inclusive, denúncias à nossa Ouvidoria, entender melhor a atuação da agência quando ele estiver usando um transporte aquaviário e entender que não está condizente com uma boa qualidade do serviço.

Fizemos também, no ano passado, um diagnóstico dos portos brasileiros, um trabalho feito pela nossa Superintendência de Fiscalização. Analisamos a gestão, a operação, a atualidade da infraestrutura, a exploração das áreas, e disponibilizamos isso para que tanto o formulador de políticas públicas quanto o próprio órgão de controle, o Parlamento, possam saber, ter um diagnóstico bem fiel da situação de cada um dos nossos portos sob o olhar da agência.

A agência foi 2º lugar entre as 11 agências federais no chamado IGG - o Índice de Gestão e Governança -, que foi desenvolvido pelo Tribunal de Contas da União. Esse último levantamento foi de 2021, mostrou uma agência que deu um salto muito grande nesse último levantamento.

Somos o 1º lugar em transparência ativa de um *ranking* elaborado pela CGU entre órgãos públicos, autarquias, fundações públicas. Isso mostra o compromisso da agência, também, não só com a boa governança, mas também com a transparência.

E, Presidente, eu quero só encerrar aqui dizendo que, para fazer frente a todo esse amplo rol de atribuições e todos esses desafios, a agência hoje em dia está com um déficit de 27%, e, quando comparamos esse déficit, ele tem que ser visto não só como número de 25%. Quando a agência foi criada, desde a lei de criação, há 20 anos, até hoje, nossas atribuições aumentaram significativamente. Então, o que nós percebemos é que esse número - na verdade, o número original - já seria até muito tímido para que pudéssemos fazer frente a todos os nossos desafios.

Então, hoje em dia, temos realmente uma necessidade de fortalecer os nossos quadros para ampliar a nossa atuação nos projetos de hidrovias, precisamos de servidores para ampliar. Essa é uma frente nova em que não vínhamos nem sequer atacando. Então, precisamos deslocar servidores para essa frente. Se deslocarmos servidores para essa frente, vão faltar em outras.

Precisamos também de estar mais presentes, principalmente na fiscalização na Região Norte, para assegurar um transporte melhor para os passageiros, e contamos com o apoio da Comissão de Infraestrutura, do Senado, para que tenhamos essa nossa situação dirimida, melhorada.

Em relação, também, aos cargos comissionados, hoje em dia temos uma relação, quando comparamos com as outras agências, de volume de cargos comissionados muito menor proporcionalmente ao de outras agências.

Para se ter uma ideia, um gerente regional, hoje em dia, conta com uma remuneração que não é atrativa. Temos dificuldades, muitas vezes, de alocar. Um substituto está na faixa de R\$1.045, um gerente regional tem um cargo comissionado de R\$2 mil, e isso não estimula servidores com o nível que é necessário para fazer frente a tamanha responsabilidade, para que tenhamos bons quadros e quadros renovados nessas missões.

Temos, atualmente, grandes quadros, mas são de servidores abnegados. Então, não podemos só contar com a abnegação desses nossos servidores.

E era isso. Eu queria terminar, peço aqui, desculpas, se nesse dia me alonguei um pouco, Presidente, mas acho que era um momento importante para que pudéssemos compartilhar tudo aquilo que temos feito em prol do setor aquaviário.

Queria agradecer, mais uma vez, a oportunidade concedida pela Comissão de Infraestrutura.

**O SR. PRESIDENTE** (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Eu agradeço ao Dr. Eduardo Nery Machado Filho, Diretor-Geral da Antaq, que fez uma apresentação muito didática.

Todo mundo precisava ouvir e ver essa apresentação. Ela ficará arquivada na Comissão, à disposição dos Senadores, da Consultoria Legislativa da Casa. As informações são bem atuais e muito importantes para todos nós sabermos a importância das hidrovias e das vias navegáveis em nosso país.

Eu vou fazer algumas perguntinhas, mas antes eu quero passar a palavra para o Senador Jaime Bagattoli fazer a sua primeira intervenção.

**O SR. JAIME BAGATTOLI** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. Para interpelar.) - Bom dia, eu quero cumprimentar aqui o Presidente da Comissão de Infraestrutura, o nosso Senador Confúcio Moura e o Diretor-Geral da Antaq, o Eduardo Nery Machado Filho, e quero dizer da importância do setor aquaviário, principalmente na Região Centro-Oeste e na Região Norte, enfim, pelo Brasil afora.

Eu queria dizer ao Sr. Eduardo sobre um ponto de interrogação muito importante para que não aconteça igual aconteceu no Rio Madeira, lá naquelas duas usinas, Jirau e Santo Antônio. O senhor veja bem, lá não foram feitas as eclusas, então, eu quero deixar uma pergunta para o senhor: qual a possibilidade de se fazer? Porque aquilo é muito importante!

Nós sabemos que, na década de 70, quando foi construída Itaipu, não ter feito a eclusa naquela época em que foi feito o projeto, o quanto isso prejudicou o Brasil. Hoje, o custo para fazer uma - dizem, eu estou falando pelo que eu ouço falar - eclusa custaria em torno de 25% da obra da Itaipu.

O mesmo erro se cometeu de novo, depois de praticamente todos esses anos, no Rio Madeira, nas hidrelétricas de Jirau e Santo Antônio. Então, eu quero deixar um alerta. Eu estive em Guajará-Mirim esta semana e vai se construir, está para se liberar uma hidrelétrica entre o Município de Guajará-Mirim e Nova Mamoré, ali no Rio Mamoré. Aí eu pergunto para o senhor... Nós não podemos, Sr. Eduardo, não se pode liberar para construir a hidrelétrica, principalmente em um lugar isolado igual está lá hoje, em Nova Mamoré, em Guajará-Mirim, distante... Nós precisamos, para liberar essa hidrelétrica, que seja feita a eclusa, porque, se não for feita a eclusa, talvez, no futuro, que pelo menos se possa fazer um projeto para fazer as duas eclusas do Rio Madeira.

Você imagina, só para as pessoas entenderem: toda a produção do Acre podia ser embarcada pelo Rio Amazonas, embarcada no Rio Madeira se estivessem as eclusas feitas lá onde existe hoje a ponte que vai para o Acre, que foi inaugurada no ano passado. Poderiam ter sido construídos armazéns ali e, no dia que tivesse produção dentro do Acre, qualquer tipo de produção que não fosse grão, chegaria ao Rio Amazonas, tudo fluvial. Hoje, como não foram feitas as eclusas, tudo vai ser rodoviário.

Então, nós não podemos cometer mais esse erro. Se construirmos outras hidrelétricas em qualquer rio, tem que haver eclusas construídas para se evitar problemas no futuro, igual aconteceu com as duas hidrelétricas do Rio Madeira.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Eu quero passar para o Dr. Eduardo algumas perguntas dos telespectadores. São quatro perguntas do povo, então, logicamente, são perguntas mais simples de responder. Já que a pessoa pega o telefone e faz o contato com a gente, é porque precisa de uma resposta, não é?

Bruna Taísa, do Estado do Paraná. Ela pergunta: "Qual é a função da Agência Nacional de Transportes Aquaviários?"

A função. É uma resposta simples.

Fernando Brito, de Minas: "Quais as ações que podemos esperar para a [...] manutenção da mão de obra brasileira no mercado marítimo [nacional] [...]"

Ana Carolina, do Rio de Janeiro: "Como a agência pretende incentivar o investimento privado na infraestrutura de transportes aquaviários do país?"

O senhor já falou. Mais uma respostinha para ela, para a Ana Carolina. Ela ficará satisfeita.

E um comentário feito por Luiz Cláudio dos Santos, apenas um comentário, não é nem pergunta: "A fiscalização dos transportes aquaviários está tão precária que os acidentes se tornaram mais comuns, mesmo com o avanço da tecnologia." Este é um comentário de Luiz Cláudio, do Rio de Janeiro.

Bem, eu, aqui... Para o senhor aproveitar e responder a todos de uma vez só... O Senador Bagattoli já me tirou a minha primeira pergunta.

O Senador Irajá tem usado as tribunas, as comissões de uma maneira insistente, principalmente sobre o Rio Tocantins, que é o chamado Pedral do Lourenço. De tanto ouvir isso, ninguém esquece, não é? Ele acha que esse investimento é alto, mas, se for feito esse trabalho, a navegabilidade do rio fica muito ampliada, podendo chegar aos portos do Pará e lá em cima, no Amazonas.

Bem, puxando esse mesmo raciocínio do Senador Irajá para Rondônia, nós temos alguns pontos também de estrangulamento no complexo dos rios. É o mesmo rio, que muda de nome: é o Rio Guaporé, o Mamoré, depois Rio Madeira. Lá perto de Forte Príncipe da Beira tem, numa curva do rio, no período mais seco, uns pedrais que não são tão grandes como no Pedral do Lourenço, no Tocantins, mas que seria preciso analisar. Não sei se ele está tombado pelo Iphan, eu não sei qual é o motivo, mas lá é um ponto de impedimento à navegação. Olha bem! Lá de Cáceres, seria levar

essa navegação, se tivesse essas eclusas de que o Bagattoli falou, levaria isso até a foz do Amazonas, até Manaus. Esses três pontos.

Bem, quando a gente fala em portos exemplares no mundo, vem à cabeça da gente os exemplos de Singapura, da Holanda, da Bélgica e de outros países que têm terminais portuários muito bem conhecidos, muito bem administrados, de alta performance e baixo custo. Então, eu sei que nós não podemos comparar, logicamente esses países devotaram isso como uma política importante, mas eles estão participando de concessões e privatizações de portos do Chile.

No Chile, ali perto de Viña del Mar, tem um porto maravilhoso administrado por Singapura, o, se não me falha a memória, por um porto holandês, de uma maneira maravilhosa. Fui lá, olhei, achei admirável.

É lógico que no Brasil, o senhor mesmo falou aí, nós temos um potencial de 42 mil quilômetros de vias navegáveis, mais as hidrovias, mas, na realidade, só temos 19 mil quilômetros navegáveis. Então, a distância nossa do Mississipi é abissal. E nós temos um potencial de crescimento incrível. As vantagens são enormes, e V. Exa. aqui enumerou todas elas, desde o baixo teor de expedição de carbono (CO2), que é a menorzinha de todas as vias, até o custo operacional do consumo de óleo diesel e outros fatores.

Então, é uma situação que a gente precisa saber como nós... Eu sei que o senhor está esforçado, já fez muito e está fazendo muito nesses vinte e tantos anos de agência, mas por que é que há tanta reclamação nos nossos portos? Foi pela demora do transbordo, do embarço, desembarço de cargas, que chega a ficar muito tempo ali? Não há uma conversa da agência com a Receita Federal, são independentes? Com a Polícia Federal? Certo é que os empresários do ramo reclamam demais do custo. Inclusive, eu não sei se mudou, mas os sindicatos monopolizavam a mão de obra e era um custo muito elevado devido à proteção sindical. Então, a gente precisa verificar se isso foi alterado, se não foi, quais são as metas para aumentar a atratividade no setor.

Outro fator é o transporte de passageiros nos rios da Amazônia. Sempre nós estamos vendo acidentes graves. Eu sei que há fiscalização - foram mil quatrocentas e poucas fiscalizações no ano passado, 1.401 -, mas sempre os acidentes estão vindo justamente por embarcações sem a fiscalização adequada, sem os coletes salva-vidas, sem organização, com superpovoamento, adensamento de pessoas, e acidentes gravíssimos, com muitas mortes, têm acontecido por lá. Eu sei que é muito difícil, mas a gente precisaria encontrar talvez uma parceria com os governos estaduais ou outro, municipais, para ajudar nessa fiscalização, para evitar essas mortes que são possíveis de serem evitadas.

Bem, tem esses portos, os TUPs, que são os portos privados, e eles seriam obrigatoriamente geridos por prefeituras, concedidos? Quais são os caminhos de administrar esses portos? Por exemplo, tem um agora, recentemente construído, em Guajará-Mirim; a gente precisa saber qual é o destino desse Porto de Guajará-Mirim, que está lá recentemente concluído.

O senhor falou muito o termo "arrendamentos simplificados". Eu não entendi, depois o senhor me explica o que significa arrendamentos simplificados.

Outro fator: o senhor mostrou ali uma embarcação chegando a uma beira de rio, provavelmente da Amazônia, com umas tábuas para o acesso dos passageiros, para subir e descer. Então, qual é a alternativa barata? "Barata", assim, barata para a gente colocar uma segurança melhor nesses... Porque lá não tem os portos, tem o barranco. A embarcação chega, coloca as tábuas, o pessoal descarrega a mercadoria nas costas e os passageiros vão ali, tendo ou não tendo deficiência, e passam pela mesma e precária travessia. Qual seria a alternativa para essas comunidades de uma maneira barata, porque é muita coisa, são muitas comunidades? A gente precisa verificar tudo isso.

Então eu sei que as hidrovias são o caminho mais barato para o transporte, e o Brasil tem um potencial incrível. Eu vi ali, pelos números, que V. Exa. tem feito as concessões, privatizações, já tem movimentado bastante dinheiro. Eu vi o volume de recursos, e o potencial é enorme, mas a gente precisaria aumentar mais esse trabalho. Eu sei que não é uma função só da agência, é uma função do Governo, é uma função de dinheiro. E quais são as fontes que temos para aumentar de 19 mil para 42, para 60 mil quilômetros e aproveitarmos mais a disponibilidade dos rios? Com isso, a gente diminui o custo oneroso do transporte rodoviário.

Fundamentalmente, são essas as perguntas que o senhor tem aí para responder, primeiro ao Senador Bagattoli, aos nossos internautas e às minhas considerações.

Era só isso.

O senhor está com a palavra.

**O SR. EDUARDO NERY MACHADO FILHO** (Para expor.) - Iniciando aqui pelas perguntas do Senador Jaime Bargoteli...

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. EDUARDO NERY MACHADO FILHO** - Bagattoli, desculpe.

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. EDUARDO NERY MACHADO FILHO** - Eu inovei agora, não é, Senador? Desculpe, Senador Jaime Bagattoli. Acho que foi muito importante a colocação, e já a emendo com uma consideração do nosso Presidente quanto à necessidade do planejamento das eclusas.

Lá no Rio Tocantins, existe hoje aquela obra emblemática do Pedral do Lourenço, que há mais de 40 anos se tenta derrocar. Atualmente o Dnit está com um regime de contratação integrado, um RDC integrado, que é voltado justamente a fazer o projeto e derrocar o Pedral do Lourenço, e agora está lutando - esse é outro desafio - com as licenças ambientais. Apesar de todas as vantagens que vemos aqui, ainda há uma dificuldade muito grande para obter as licenças ambientais. Hoje em dia isto é um desafio: tem a licença prévia, que é para fazer o projeto, mas está faltando a licença de instalação para começar a obra lá no Pedral do Lourenço.

Mas estou dizendo isso, Senador, porque lá tem a situação da eclusa do Rio Tucuruí, que hoje em dia, em valores presentes, se estima que valeria algo em torno de R\$3 bilhões, e não há, naquele trecho que vai da altura de Marabá, próximo a Tucuruí, até o Porto de Vila do Conde, que seria esse potencial da hidrovia do Rio Tocantins, cujo projeto prevê movimentar até 40 milhões de toneladas... Hoje em dia a gente pode dizer que naquele trecho não se movimenta nenhuma carga, nenhuma tonelada. Por quê? Primeiro porque tem a restrição do Pedral do Lourenço, que já impediria ali a movimentação de carga. Mesmo assim, em determinados períodos do ano, seria até viável a navegação na época da cheia, mas hoje em dia não há uma licença de operação, ela expirou quando a operação da eclusa foi transferida da Eletronorte para o Dnit. Expirou a licença de operação, e lá se vão mais de dois anos, e não se consegue renovar a licença de operação. E hoje em dia a eclusa está operacional. Ela está operacional, está funcionando perfeitamente, mas não se pode movimentar carga lá também porque não tem uma licença de operação.

Então, é esse tipo de situação que a gente precisa, de fato, vencer. E o senhor colocou aqui um ponto que eu acho tão importante, que é a construção de novas hidrelétricas dever passar por uma prévia autorização, seja da Antaq, da agência, antes de ser construído um novo projeto de uma hidrelétrica para ver se aquilo ali de algum modo está impactando no sistema nacional de aviação. Se ali tem uma hidrovia planejada, se o Congresso aprovou que aquilo ali vai ser uma hidrovia navegável, então aquele projeto daquela hidrelétrica deve prever aquela eclusa, sob pena de você ter que alterar então a CNV porque eles estão conflitando. Ou você faz a eclusa ou então o Congresso teria de entender que aquela hidrovia não seria mais relevante para o sistema nacional viário.

Então, eu acho isso fundamental que o senhor trouxe. Não pode ter um projeto novo sendo executado sem que haja essa manifestação formal. Assim entendo. Assim como entendo também que uma nova ponte não deveria ser construída sem que houvesse também essa manifestação porque é muito comum isso.

Temos regiões, por exemplo, ali no próprio Estado de Santa Catarina, onde temos o Rio Itajaí-Açu, em que você tem um potencial de navegação que já foi navegável até Blumenau, mais de 50km, numa área que tem dificuldade de mobilidade urbana. Ao longo dos anos, foram se construindo várias pontes sobre o rio que impedem a passagem de barcas. Enfim, se tornou um obstáculo construído pelo homem para navegação interior. Então, isso também teria que ser algo que não podemos mais admitir que aconteça dentro do nosso planejamento, tanto das nossas hidrelétricas quanto das nossas obras rodoviárias também, das nossas pontes. Então, eu acho que o senhor tocou num ponto essencial.

Então, nem que haja um decreto, que seja no âmbito de um projeto de lei, mas algo que... Claro que eu já estou fazendo o meu dever de casa aqui. Vou conversar inclusive com o Sandoval, que é o Presidente da Aneel, um grande parceiro. Mas, para que se tenha governança, alguns procedimentos têm que estar formalizados em decreto, lei. Não pode depender só, muitas vezes, de um bom relacionamento, de uma boa interação entre, às vezes, o dirigente da vez de uma agência. Mas o senhor tocou num ponto fundamental, e isso tem que ser trabalhado, tem que ser superado.

Quanto às perguntas, não sei se respondi, Senador Jaime.

Um outro ponto aqui, já entrando nas perguntas dos cidadãos. A Bruna Taísa perguntando qual era a função da agência. A função da agência é de regulação. Muitas vezes perguntam: o que é regulação?

Então, regulação, justamente, são essas iniciativas da agência, são essas ações voltadas a editar normas, fiscalizar a prestação dos serviços com o intuito de oferecer para o usuário a melhor qualidade daquele serviço que está sendo prestado, ampliando competitividade, sob a ótica de uma tarifa que seja a mais justa, que o serviço tenha pontualidade, que tenha frequência, que seja prestado dentro desses padrões de qualidade que a sociedade espera. É isso que é a função da agência.

Então, nossa missão é prover um serviço de transporte aquaviário adequado, seja na navegação interior, seja na navegação marítima, como também uma infraestrutura portuária adequada: os serviços dos portos sejam adequados tanto para o transporte de passageiros, quanto para a movimentação de cargas.

Já entro até um pouco aqui num ponto em que o Presidente também tocou do nosso desafio na qualidade, em assegurar uma qualidade de um serviço de transporte aquaviário.

Primeiro, para entender a complexidade do que é o assunto: a nossa competência alcança o transporte internacional, o transporte interestadual e quando você tem uma travessia numa diretriz, numa rodovia federal, aí temos competência para fiscalizar. Quando é um transporte local, municipal, é do município; quando é um transporte entre municípios, a competência vai para o estado; e ainda, no meio disso tudo, temos a Marinha do Brasil, que é a autoridade marítima. Então, para o cidadão entender e saber que, num ponto do rio, aquela competência é do estado; no outro ponto, é da Antaq; no outro ponto, é do município, é muito complicado, e o cidadão não tem a menor obrigação de entender isso. Cabe ao Estado prover as melhores condições para ele.

Dentro disso, o que nós temos tentado fazer - e o senhor tocou num ponto muito importante, Presidente - é justamente tentar unir esses esforços. Não é uma tarefa fácil, é um desafio, mas queremos unir esses esforços. Nós estamos com uma iniciativa, já começamos pelo Estado do Pará e, a partir dali, vamos tentar, a partir desse caso que a gente espera que seja de sucesso, levar essa iniciativa para outros estados. A gente quer fazer uma espécie de comissão, mas com funções executivas, juntando esforços do governo do estado, da agência responsável pelo transporte aquaviário no estado, do município, conversamos com o governo do estado, com a prefeitura.

O Dnit é responsável pelas instalações portuárias de pequeno porte, os chamados IP4, que o Dnit constrói, e, atualmente, são passados para os municípios, mas alguns ainda estão sob sua gestão. Então, o Dnit é um *player* importante, um ator importante nesse complexo.

A partir dali, queremos formar esse núcleo duro para que a gente tenha uma ação efetiva, algo parecido com o que a gente tem hoje em dia nos portos. A gente tem, dentro dos portos, o chamado Conaportos, que foi criado justamente para avaliar as questões de segurança. Depois, principalmente, do atentado de 11 de setembro, vieram uma série de medidas que foram implementadas, inclusive, no âmbito da IMO, para que se aumentasse a segurança nos portos. E ali foi criada uma comissão, primeiro uma comissão nacional, depois comissões estaduais, e elas têm uma atuação muito efetiva e muito executiva, unem todos os atores e, a partir dali, se tenta já endereçar problemas. É isso que a gente está tentando fazer primeiro no Governo do Estado do Pará. E, a partir dali, com as nossas lições aprendidas, a gente tentar ir levando isso para os demais estados, até para que eles se sensibilizem e vejam que deu certo, que funcionou, porque é o caminho a ser percorrido.

O outro caminho, Presidente, seria levar a inovação tecnológica. Por mais que a gente tenha - e os senhores sabem muito bem, porque é a região dos senhores - 2 mil servidores na Região Norte, não vão ser efetivos como se espera para tomar conta de todo o curso do rio, é impossível. Então, só com o auxílio da tecnologia da informação, com o uso de rastreamento das embarcações, de sensoriamento remoto, que a gente pode tentar ter essa amplitude quase que absoluta no curso do rio. Essa é outra iniciativa em que a gente está trabalhando, em conjunto com a Marinha também, para tentar desenvolver um sistema que traga, que ofereça esse apoio para a nossa atuação.

Vamos precisar também... E, assim, caímos na nossa limitação lá dos recursos também, mas a gente conta com o apoio do Congresso para que para esse projeto não falte recursos, porque ele é essencial e também é uma outra prioridade. Está dentro dos nossos compromissos, numa outra oportunidade aqui no Congresso, trazê-lo para os senhores aqui e prestar contas de em que pé estará esse projeto, porque ele é essencial para que a gente tenha uma atuação mais efetiva, principalmente na Região Norte.

Por favor, Senador.

**O SR. JAIME BAGATTOLI** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. Para interpelar.) - Pela ordem.

Só para as pessoas que estão aqui entenderem, há mais de 100 anos foi construída uma ferrovia - é de conhecimento do nosso Senador Confúcio Moura -, aquela ferrovia Madeira-Mamoré, que era um acordo do Brasil, e foi construída há mais de 100 anos porque era preciso, era a era da borracha, e entre Brasil e Bolívia num acordo que foi feito. Por que aquilo? Porque existiam as cachoeiras, tanto no Mamoré quanto no Rio Madeira. E aí, se naquela época já tivesse condição de ser navegável, mais de 100 anos atrás eles não teriam construído aquela ferrovia, eles teriam tirado tudo pelo rio, tudo por embarcação. Aí vocês veem como é que a gente falhou. Anos depois, fazendo as hidrelétricas, demos oportunidade para que o rio ficasse 100% navegável. E se comete esse erro.

O que me deixa mais triste é porque o erro foi cometido em Itaipu, na década de 1970 - foi cometido lá o erro. Então, depois, quando foram construídas essas novas hidrelétricas, não poderiam ter aceitado sem construir as eclusas.

Mas nós precisamos ainda ver, Sr. Eduardo, o senhor como Diretor, a possibilidade de nós acharmos um mecanismo para se construírem as duas no Rio Madeira.

Obrigado.

**O SR. EDUARDO NERY MACHADO FILHO** (Para expor.) - Perfeito, Sr. Jaime Bagattoli.

Esse ponto eu acho que vai ao encontro, também, do questionamento que o Presidente Confúcio fez.

Sim, a hidrovía do Rio Madeira é uma das prioridades dentro desse Plano Geral de Outorgas, que vai ser submetido ao Ministério de Portos e Aeroportos. Nós acreditamos e esperamos - devemos ter esta sinalização do ministério - que a hidrovía do Rio Madeira deva ser talvez a primeira prioridade em termos de uma futura concessão.

Então, qual vai ser o nosso próximo passo? - um passo que já estamos a iniciar. Como estamos a iniciar aqui, não gosto de falar gerúndio... Eu quero até assumir uma outra oportunidade aqui de lhe dizer exatamente em que pé vamos estar, mas é porque é algo que, como eu disse, era um *green field* - são iniciativas, projetos que estão saindo do papel, de fato, agora.

E o nosso estudo que está sendo iniciado nos próximos... Espero que não passe de agosto. A gente já está com esse estudo sendo iniciado, e esse estudo vai dizer exatamente isto, Senador, quais são todos os nossos potenciais... Vai ser um estudo que vai ver quais são as necessidades de investimentos, se são necessárias essas eclusas, quais seriam os custos delas, qual seria a forma de viabilizar a construção dessas eclusas, porque possivelmente essas eclusas necessitariam ser feitas com investimentos do Orçamento federal, porque é pouco provável que elas, com o valor do pedágio, fossem viáveis, porque senão você demandaria um valor de uma tarifa, um valor de um pedágio muito alto que poderia inviabilizar o modal. Então, provavelmente ela exigiria investimentos públicos que fossem realizados e, na sequência, uma concessão.

Mas pelo que a gente já viu, o Rio Madeira, nele tem condição de ser feita uma concessão, só com a parte aqui em que ele atualmente é navegável. E o que pode ser feito - e os estudos é que vão demonstrar isso -, numa segunda etapa, é essa segunda etapa contar com esses investimentos.

Mas o que eu posso assegurar ao senhor é que dentro desse núcleo que estamos formando na agência, a ideia é restituir, é resgatar todo esse nosso planejamento hidroviário, e não só se contentar... Claro, num primeiro momento, vamos cuidar desses principais eixos, que são mais estruturantes e que sequer, hoje em dia, se constituem de uma hidrovía, mas também avaliar todas essas outras possibilidades de integrar, de fato, o nosso mapa hidroviário nacional.

E aí, Presidente, se o senhor permitir, eu vou então aqui avançar, vou retornar aqui à pergunta da Fernanda, de Minas, não é? Ela perguntou... O Fernando, não é? O Fernando Brito, de Minas, que perguntou o que é que estaria sendo feito para melhorar a capacitação da mão de obra. Hoje em dia é bom compartilhar, Senador, que existe um fundo. Parte dos recursos que são auferidos com as tarifas de navegação, com o Fundo da Marinha Mercante...

*(Intervenções fora do microfone.)*

**O SR. EDUARDO NERY MACHADO FILHO** - Eles são...

*(Intervenções fora do microfone.)*

**O SR. EDUARDO NERY MACHADO FILHO** - Eles são destinados para um fundo (*Falha no áudio.*) ...da qualificação da mão de obra. Mas por uma série de limitações, esses recursos não têm sido liberados para essa finalidade precípua, que é qualificar a mão de obra. Isso não passa diretamente pela agência, não se insere dentro das nossas competências, mas é importante para o setor aquaviário. E isso é um passo importante a ser dado, para que esse fundo possa, de fato, ser utilizado, esse Fundo da Marinha Mercante, naquilo que compete à qualificação da mão de obra. Que ele seja, de fato, liberado e seja utilizado para melhorar a capacitação da nossa mão de obra, tal como acontece lá nos portos de referência, quando se vai ao Porto de Roterdã, Porto de Antuérpia, a entidades que são especializadas - braços dos Portos de Antuérpia e de Roterdã, que qualificam a mão de obra e contam com equipamentos, com a mais alta tecnologia para que isso possa ser desenvolvido.

É o que a gente espera que possa acontecer nos nossos portos, algumas iniciativas a cargo do Ministério de Portos e Aeroportos, para que isso possa de fato se concretizar.

A Ana Carolina, do Rio, perguntou como fomentar os investimentos. Eu já tinha apresentado aqui, não é? E a estratégia adotada são as concessões, os arrendamentos portuários, para que a iniciativa privada possa investir nos nossos portos. Temos 54 leilões em potencial para serem realizados. E agora, no 11 de agosto, já temos cinco arrendamentos a serem realizados.

E também, já emendando com uma pergunta que o senhor fez, Senador, o arrendamento simplificado. Temos um arrendamento simplificado dentro desses quatro, que é o arrendamento lá do POA, o chamado POA 01, um terminal em Porto Alegre para movimentar granéis sólidos de vegetais.

O arrendamento simplificado foi uma inovação trazida também pela agência, dois anos atrás, e também já havia o decreto autorizando o instituto do arrendamento simplificado, e a agência o regulamentou em 2020, em que terminais cuja receita bruta seja inferior a R\$300 milhões, a receita bruta operacional, e que tenham um tempo de exploração de até, no máximo, dez anos possam ser objeto de um arrendamento simplificado. Isso com o intuito de agilizar o processo de exploração daquela área. Então, ele não depende, por exemplo, de ser feita a audiência pública, o arrendamento simplificado. Os estudos de viabilidade técnica e econômica também são simplificados. Isso permite que um terminal... Enquanto um terminal que passa pelo processo convencional de licitação leva no mínimo nove meses e, quando não, leva dois anos para ser licitado, no caso de um arrendamento simplificado a gente tem feito ele em torno de cinco meses. Desde o início dos estudos até o leilão, ele tem levado, em média, uns cinco meses.

Então, essa é uma forma de agilizarmos a exploração de áreas que, hoje em dia, ainda estão ociosas, com capacidades ociosas existentes dentro dos nossos portos públicos.

O Luiz Cláudio, também do Rio, perguntou sobre por que, mesmo com tanta tecnologia, a gente vê os números de acidentes aumentarem. Luiz Cláudio, eu não tenho, assim... Aí eu posso até ver, a gente poderia resgatar. Eu não sei, exatamente, se os números de acidentes aumentaram. Isso é algo sobre que a gente teria de, realmente, fazer um levantamento. O que eu posso dizer é o seguinte: é que, talvez, a nossa tecnologia facilitou para a gente ter acesso à informação. Então, hoje em dia, quando há um acidente, na mesma hora tem alguém filmando com o celular, e a gente recebe essa informação quase que *online*.

Então, eu acho que, talvez, a percepção, de fato, tenha aumentado. Eu não sei se o número de acidentes aumentou, mas, de fato, o que eu posso dizer é que o número de embarcações também tem aumentado, como a gente tem visto. A Marinha do Brasil é responsável pela segurança marítima, é a nossa autoridade marítima. São feitos esforços para reduzir, ainda mais, os números de acidentes, a Antaq apoia a Marinha nessa missão, mas os fatos e os acidentes da navegação são inevitáveis, e o que existe é todo um processo, depois, de se apurar as causas do que aconteceu. Inclusive, nosso Diretor Lima Filho foi Presidente do Tribunal Marítimo. Depois, o Tribunal Marítimo, inclusive, julga os responsáveis por aqueles acidentes, caso tenham sido decorrentes de culpa, de algum tipo de negligência, enfim. Mas eu posso lhe assegurar que, da parte da agência, a gente tem buscado se valer, cada vez mais, da tecnologia, da inovação para reduzir, ainda mais... Aumentar a segurança também da navegação.

E o Presidente fez apontamentos aqui muito importantes também. Eu acho que, da navegação interior, dos portos. O senhor falou dos portos do Chile, que são muito eficientes. Eu posso assegurar, Presidente, que os nossos portos marítimos aqui são altamente eficientes. O nosso problema é que a gente também convive com aquela velha máxima de que somos eficientes da porteira para dentro e, às vezes, não da porteira para fora. Então, os nossos portos, esses que foram arrendados, não devem nada em relação, por exemplo, a movimentos por hora para nenhum porto internacional, mesmo quando se comparam com portos chineses, portos europeus, que são altamente eficientes.

Mas os nossos portos aqui, guardada a nossa particularidade de que nossos portos, geralmente, são multipropósito, não são vocacionados a movimentar um só um determinado tipo de carga... É claro que isso traz complexidade. Então, quando a gente compara isso, os nossos portos são muito eficientes, são muito modernos.

Só que a gente precisa também... O nosso grande problema é a infraestrutura comum. A gente precisa de ter acesso aquaviário com capacidade para receber embarcações de grande porte. O acesso aquaviário deve ser provido pela autoridade portuária, pela administração portuária - no caso a Companhia Docas, no caso de um porto público. Então, ele tem que dotar o porto de infraestrutura aquaviária para que o canal tenha uma profundidade para que os navios possam trafegar sem limitações, sem restrições e sem reduzir a eficiência, porque se ele precisar de trafegar com menos carga por conta da profundidade, obviamente perde a eficiência e aumenta o custo logístico. Então, esse é um ponto importante.

Os acessos aos portos são um outro gargalo importantíssimo que tem que ser trabalhado, porque ou a carga não chega ou ela vai chegar num custo maior devido a restrições na chegada ao porto, restrições no acesso rodoviário, no acesso ferroviário. Isso também depende de ações da autoridade portuária, da administração portuária e também nas vias internas do porto, que também precisam ter capacidade para que não haja nenhum gargalo na movimentação dentro da área do porto. Esse é o grande problema que hoje em dia nós enfrentamos, mas todos esses terminais já são... Temos os principais terminais, inclusive grandes terminais internacionais que operam em portos mundo afora como em Roterdã, em Antuérpia, em portos dos Estados Unidos e que hoje em dia estão presentes aqui no Brasil.

Quanto ao transporte de passageiros que o senhor falou e quanto à navegação interior, o que nós temos agora são estas iniciativas, estudando primeiro esses principais eixos, esses principais projetos e a partir dali ter uma carteira, formar uma grande carteira de projetos para que possamos definir qual vai ser primeiro a melhor forma de atacar cada um desses projetos, se vai ser por meio de uma concessão pura, se vai ser por meio de uma parceria público-privada no qual teremos investimentos privados, como está acontecendo na Lagoa Mirim, em que primeiro vai ser necessário o Dnit implantar, fazer uma dragagem primeiro de aprofundamento, para que depois a gente faça uma concessão. Isso a gente vai definir para todos esses projetos, e acompanhado desse Plano Geral de Outorgas, que vai ser o manifesto, que vai ser o documento que vai ser aprovado pelo Ministério de Portos - ali vai ter o plano de ataque de todas essas hidroviárias. Mas para isso a gente precisa de primeiro ter essa carteira de projetos que é esse ponto que estamos enfrentando.

O senhor trouxe também a questão do transporte dos passageiros. Ele é um ponto importantíssimo: como é que a gente pode melhorar a segurança no embarque e desembarque. Como eu falei para o senhor, a gente tem hoje em dia uma regulação que estabelece diretrizes para que um terminal, uma instalação portuária, lá no Amazonas, por exemplo, na Região Norte, seja registrada. Quando ela é registrada, a agência passa a acompanhá-la, e a partir dali a gente exige que ela tenha padrões mínimos de qualidade. Então, o que acontece muitas vezes é um desafio - e este é o desafio da regulação, pois isso ocorre tanto na parte de instalação portuária quanto inclusive na da navegação. O fato é que muitas vezes as condições não são as melhores possíveis - e a gente vem trabalhando para que elas sejam melhoradas -, só que por vezes, se a gente chegar a um limite e impedir que aquela operação seja realizada, que naquela instalação não seja mais permitido o embarque e o desembarque, aquilo pode gerar um efeito ainda pior para aquela população, pois ela não vai ter sequer como ser atendida.

Então, talvez, Presidente, esse seja um outro esforço para que possamos mapear todas essas situações que sejam de fato críticas e trazer, seja aqui para o Senado, seja para o ministério, para que encontremos uma solução, porque talvez ali precise de uma intervenção, talvez precise de um investimento público para melhorar aquela condição. Acho que essa alternativa tem que ser construída. O fato é que a agência muitas vezes se vê limitada de tomar uma medida mais radical e aquilo ali trazer uma situação ainda pior para aquela população. É claro que a gente não transige com a segurança. Se tiver uma situação extrema, a gente vai interditar aquela instalação. Mas às vezes ela pode não ter aquela qualidade que se esperava. Mas como mostrei ali numa foto, a gente viu a situação de um embarque que estava sendo realizado por meio de uma tábuca, então fomos lá e atuamos para que tivesse uma condição adequada.

É esse o nosso esforço. É esse o nosso desafio, Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Bem, eu perguntei justamente sobre a situação dessas comunidades ribeirinhas, dessas comunidades indígenas que ficam na beira dos rios e o acesso delas às embarcações, de muitas delas, é prejudicado. Tem também um fator que contribui negativamente que é a questão das enchentes, das cheias dos rios.

Como a gente faria um acesso seguro a essas comunidades, da Amazônia toda, que é dois terços do território nacional, e barata para atender esses casos?

Eu conto uma história aqui de quando eu fui Governador de Rondônia. Eu construí um barco-hospital. Ele ficava parando nas comunidades para o atendimento médico. Chegou a uma delas, onde tinha uma índia já idosa, já sem condição de forças para descer um barranco. A única saída para o atendimento médico que os próprios índios encontraram foi amarrar a doente, a índia velha, com cordas, e descê-la, como se fosse levar lata d'água num sarilho, para puxar a água de um buraco. Eles a levaram até embaixo. Ela fez a consulta, tomou o soro, tomou tudo. E depois a puxaram de volta na corda. Então, por aí você imagina... Esse é um exemplo de que eu tenho foto e tenho videozinho guardado dessa cena.

Mas a gente precisava - se o senhor não puder responder agora, não tem problema - saber qual seria uma alternativa, porque tem o fator da cheia, da não cheia, se fizer baixo, a água depois leva tudo. Então, como a gente poderia resolver, no todo ou em parte, essa situação?

Se fosse barato, a gente podia fazer isso até com emendas parlamentares. Mandava para as prefeituras e as prefeituras fariam. Bastava ter o esboço de um projeto mínimo para a gente oferecer às prefeituras ou mesmo para o estado fazer esse serviço, o que é muito comum. Eu conheço o Rio Madeira todo, de ponta a ponta. Eu subo o rio, desço o rio e conheço essas comunidades. Então, seria como fazer isso.

Eu sei que é uma pergunta difícil de responder aqui agora, devido à diversidade dela. Ela fica aí e, depois, mais tarde, se o senhor tiver um conselho a me dar, eu gostaria de colocar alguns pontos mais nevrálgicos das beiradas do rio, de alguns acessos seguros para essas comunidades.

Era isso.

**O SR. EDUARDO NERY MACHADO FILHO** (Para expor.) - Presidente, de fato, é um assunto bastante complexo. Certamente, a gente, reunindo com a equipe, teria aqui algumas sugestões a serem apresentadas, sem prejuízo de a gente fazer esse exercício. Mas eu acho que essa interação é tão importante aqui com a Comissão que eu acho que o senhor acaba de me passar talvez um outro dever de casa. Eu acho que quando eu mostrei para o senhor que nós temos uma agenda de estudos, eu acho que isso pode ser inclusive tema de um estudo para ser feito para a agência, para que, de fato, essa situação seja enfrentada com a devida profundidade - e é o nosso papel, de auxiliar o formulador de políticas públicas, o Congresso, o Ministério de Portos e Aeroportos - e a gente fazer um estudo para tentar, a partir dele, identificar esses principais problemas e trazer sugestões estruturadas de soluções para isso. Claro que esses são estudos que entram na nossa agenda, e eles têm começo, meio e fim. Terminamos um agora das mudanças climáticas que está trazendo exatamente isso, recomendações estruturadas de medidas de adaptação para trabalhar e para tratar as causas. A gente pode enfrentar a mesma questão nessa situação tão importante. Então, esse é um estudo que a gente pode, inclusive, incorporar essa sugestão do senhor na nossa agenda de estudos.

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

O nosso Diretor-Presidente, Diretor-Geral da Antaq, fez uma apresentação muito lúcida, didática, fácil de entendimento e com muitos problemas para serem resolvidos. Um deles é, por exemplo, os cargos comissionados pessimamente remunerados nos estados. Não atrai ninguém. Nem o pessoal de carreira, às vezes, deseja aceitar, devido ao risco de assinar documentos e dar pareceres. É muito arriscada essa função por R\$1.400 de gratificação. Muito pouco. Outro fator é o déficit de aproximadamente 170 funcionários, que é apresentado aqui, que precisa incorporar, tendo em vista a abrangência e o leque de atividades da agência.

E a importância da agência, ele conseguiu destacar muito bem aqui para nós todos, para os internautas e para quem quiser fazer uma pesquisa através das suas apresentações. Ficaram muito nítidas, muito claras as dificuldades, as vantagens e os desejos que a Antaq tem de transformar realmente o transporte hidroviário em algo prioritário em nosso país.

Nós já fizemos todos os questionamentos. Nós temos 20 Senadores que deram presença, mas como o senhor está vendo o Congresso bem atribulado de atividade, cada um está num canto aí. Eles todos estão aqui presentes; dá presença aqui, mas está na Comissão aqui ao lado. Se eu precisasse de uma votação, eu teria que chamar um a um para vir aqui me ajudar.

Então, nesse caso, nós vamos fazer o nosso encerramento. O senhor já fez as suas considerações, respondeu a todos de uma maneira muito cordial.

Antes de encerrarmos, submeto à deliberação do Plenário a dispensa da leitura e aprovação da ata da última reunião, realizada dia 5 de julho passado, e a da presente reunião.

Os Senadores, mesmo ausentes, mas ouvindo, que estiveram de acordo permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Estão aprovadas as atas.

Nada mais havendo a tratar, eu agradeço a presença de todos os diretores da Antaq pelas suas valiosas e importantes presenças, prestigiando a nossa Comissão. Ficamos muito satisfeitos e vaidosos com a presença dos senhores todos aqui, nos emprestando as suas autoridades, o seu conhecimento para que a gente possa compartilhar com todos os demais.

Não havendo nada mais a tratar, agradeço a presença de todos e declaro encerrada a presente reunião.

Muito obrigado a todos.

*(Iniciada às 9 horas e 12 minutos, a reunião é encerrada às 10 horas e 48 minutos.)*