



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

REUNIÃO

06/03/2024 - 3ª - Comissão de Agricultura e Reforma Agrária

O SR. PRESIDENTE (Jaime Bagattoli. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. Fala da Presidência.) - Boa tarde a todos. Sob a proteção de Deus, iniciamos os nossos trabalhos.

Declaro aberta a 3ª Reunião, Extraordinária, da Comissão de Agricultura e Reforma Agrária da 2ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura do Senado Federal.

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

Os Srs. Senadores que aprovam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovada.

A presente reunião destina-se à realização de audiência pública para debater os desafios para o escoamento da safra brasileira nos próximos anos, em atendimento ao Requerimento nº 1, de 2024, da CRA, de minha iniciativa, Senador Jaime Bagattoli.

Quero convidar para compor a mesa nossos ilustres oradores.

Através do painel, nós vamos ter a Elisangela Pereira Lopes, Assessora Técnica da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil, da CNA; o Fabricio Galvão - convido-o a participar, a vir à mesa -, Diretor-Geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), do Ministério dos Transportes; o Alber Furtado de Vasconcelos Neto, Diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq); e a Ana Paula Gadotti, Gerente Técnica da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP). *(Pausa.)*

Quero agradecer aqui a presença dos nossos convidados, dos nossos ilustres oradores. Quero cumprimentar a nossa Senadora Margareth Buzetti, do Mato Grosso, uma grande guerreira conhecedora do setor produtivo do Estado do Mato Grosso, mora lá há muitos anos. Quero dizer para vocês a suma importância que temos e os gargalos que nós temos hoje no Brasil sobre o escoamento da produção brasileira.

Nós sabemos que o Brasil é o maior exportador de soja do mundo, temos o maior rebanho bovino do mundo e nós temos as maiores dificuldades logísticas em um país que, não é só um país, é do tamanho de um continente.

Quero dizer para vocês que, se nós não olharmos profundamente para investir em infraestrutura, abraçarmos essa causa, não como achar que é do partido A, do partido B ou do partido C, nós precisamos olhar isso por um Brasil que é muito fortalecido pelo agronegócio brasileiro. O agro representa praticamente quase que 30% do PIB brasileiro, e nós temos, como um país produtor, as maiores dificuldades que um país possa ter na questão da infraestrutura, desde rodovias, ferrovias, hidrovias, próprios gargalos nos portos marítimos e também nos portos onde se chega por terminal rodoviário e é feito o transporte fluvial.

Nós temos, urgentemente, que nos debruçar e construir nos próximos anos... por isso, pedi a participação do Ministério do Transporte, através do Dnit, da Anac, da Antaq, e da própria CNA, que vai estar presente também para discutirmos esse assunto. Digo para vocês que, se nada for feito nos próximos dez anos, o Brasil já entrará em colapso já agora no próximo ano, porque não temos condições.

E quero dizer para vocês o seguinte sobre a dificuldade que nós temos na produção brasileira: quero dizer para vocês que é tão dificultoso para nós, produtores, porque, além de nós estarmos preocupados da porteira para dentro, nós temos que estar preocupados da porteira para fora. Nós temos consciência disto, que estão privatizando. Nós vamos ter que privatizar as principais rodovias do nosso país, nós vamos privatizar praticamente 100% das ferrovias no Brasil. Hoje, nós temos aquela ferrovia que interliga Rondonópolis a Santos. Aquela ferrovia embarca e desembarca. Ali chegam, através do terminal rodoviário, as cargas ali no terminal ferroviário de Rondonópolis. Ali é feito um transbordo de praticamente 50 mil toneladas por dia, e nós precisamos ampliar esse transporte ferroviário. Nós precisamos construir essa situação de Sinop a Miritituba. Nós temos que interligar a ferrovia de Rondonópolis, ligando com Cuiabá e aquela extensão chegando até Lucas do Rio Verde. Já existem os projetos, já tem os estudos feitos. Aquela situação da Ferrogrão, que estava parada por uma situação que estava no Supremo Tribunal Federal, agora parece que está desencadeando. Nós temos outros problemas porque vai passar em reservas indígenas. Nós temos que solucionar esses problemas juntos. Nós temos que nos debruçar, o Congresso Nacional, o Executivo, o próprio Judiciário, e entendermos que precisamos avançar, porque senão nós vamos ter seríssimas dificuldades nos próximos anos agora.

E o Brasil tem condição de crescer, e muito, a produção brasileira. Apesar de nós estarmos num ano tão difícil, nós estamos num ano que nós vamos enfrentar... Eu ontem fiz um comentário de que nós temos um furacão vindo aí a 200 km/h. É um furacão que está vindo no agronegócio e dessa vez ele está atingindo desde a agricultura familiar até o pequeno, o médio, o grande produtor: é a dificuldade que nós temos hoje nos valores das *commodities*, nos valores de toda a produção que nós temos no agronegócio brasileiro. E, para nós avançarmos, para nós evoluirmos, nós temos que investir em infraestrutura. E nós vamos discutir, debater em outra oportunidade também a situação da armazenagem no Brasil. Esse é outro gargalo que nós temos. Mas o nosso momento agora é para nós decidirmos sobre a situação de logística do nosso País. Nós temos que investir profundamente.

Quero agradecer aqui ao Senador Wellington Fagundes, um grande conhecedor do agronegócio. São Senadores, tanto o Wellington Fagundes quanto a Margareth Buzetti, do maior Estado produtor do Brasil, que é o Mato Grosso, e é na região central do país onde tem a maior dificuldade, igual a Região Norte, porque estamos mais distantes dos portos brasileiros e nós temos que lhe dar uma prioridade.

Só para finalizar minhas palavras, essa ferrovia de Sinop a Miritituba, Senador Wellington, está prevista para até... Aliás, para o transporte que vai acontecer entre Sinop e Miritituba existe uma projeção de 40 milhões de toneladas até o ano de 2040. Então vocês veem a suma importância que nós temos de investir. Graças ao bom Deus, já temos a Rodovia 163, mas nós precisamos investir na ferrovia.

Então neste momento aqui eu queria dar a palavra à primeira oradora nossa.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT. Pela ordem.) - Presidente, estou aqui junto com a Margareth Buzetti, nossa Senadora, mas também com o Senador Jayme Campos, que disse que estava vindo para cá, e foi chamado para outro compromisso.

É a nossa vida, né?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - É a nossa vida.

Estou aqui também na condição de Presidente da Frente Parlamentar de Logística e Infraestrutura e aqui, é claro, estou com o Fabricio, Diretor-Geral do Dnit. Hoje de manhã já estive lá com o Diretor Fabão, falando sobre a questão das estradas de Mato Grosso, em especial da 242 e também da 158, enfim.

Cumprimento aqui o Alber Vasconcelos também. Estive agora há pouco, na semana passada, lá também no lançamento da agenda da Antaq. E aqui está a Ana Paula, que é da nossa ATP (Associação de Terminais Portuários Privados).

Acabo de chegar também dos Estados Unidos, onde estive em Miami. Lá fui visitar exatamente a questão da logística dos portos ali na cidade de Miami, principalmente voltados para a questão de contêiner, mas é claro também discutir o Brasil. A mesma empresa lá também tem investimentos no Brasil. E há alguns aspectos que percebi e dos quais eu gostaria de falar também.

Eu sou do Mato Grosso, como V. Exa. é lá de Rondônia, como todos nós aqui, e a sua fala para mim foi um bálsamo, porque estava praticamente ouvindo o que eu sempre falei: nós estamos no centro do Brasil e às vezes as pessoas, lá no Mato Grosso, falam: "Mas por que esse Senador Wellington fala tanto de porto?" É porque, para a nossa importação de insumos e exportação, dependemos dos portos. É lá que chegam e é de lá que saem.

Então, nessa experiência, onde estive lá conversando, a gente vê um porto ali que está interligado com a ferrovia e a rodovia e que apenas em quatro dias eles conseguem fazer a distribuição em todo os Estados Unidos. Eu falo isso porque a gente conhece, principalmente os Estados Unidos, que é o maior concorrente, é o maior produtor, é o maior comprador e é o maior vendedor, tudo no superlativo, e eles têm uma logística extremamente eficiente.

Para nós o produtor brasileiro - Senador Jayme, V. Exa., que é também um grande produtor - sabe o que é concorrer no mercado internacional, que tem uma logística extremamente eficiente, e o produtor aqui tem que suplantar tudo isso, com um custo Brasil extremamente elevado.

Grande parte da nossa produção ainda se perde nas rodovias por ineficiência na sua manutenção, enfim, por tudo o mais, fora de falar dos acidentes. O Brasil ainda é um país muito rodoviário. Por isso a nossa luta muito grande para que a gente possa verdadeiramente implantar o que V. Exa. falou, a Ferrogrão, a Fico, que já está sendo executada lá de Mara Rosa, chegando em Água Boa. E, como o Senador Blairo sempre dizia, ferrovia de carga tem que ir à roça, no caso de Mato Grosso, onde está a produção. Por isso a Norte-Sul tem essa importância desse ramal que seria a Fico (Ferrovia de Integração Centro-Oeste). Estamos trabalhando muito para que ela chegue a Água Boa, que depois também possa chegar em Lucas do Rio Verde, que a gente tenha também a Ferrogrão e a Ferronorte, Senador Bagattoli. Eu falo aqui para todos que estão nos assistindo: é a primeira ferrovia por autorização estadual do Brasil, e tudo isso só foi possível porque nós aqui aprovamos o marco regulatório das ferrovias, do qual todos nós participamos. Essa ferrovia está avançando de Rondonópolis rumo a Cuiabá, que é o compromisso, Senadora Margareth. Eles não podem não cumprir esse compromisso, chegar a Cuiabá e também com outro ramal chegando até Lucas do Rio Verde.

Mas, Senador Jaime, eu vou aproveitar aqui... Eu quero fazer de forma bem educada, chamar a atenção da Rumo, porque nós fizemos aqui um trabalho muito grande, a bancada toda de Mato Grosso, nos esforçamos para que a gente pudesse ter a renovação da concessão da Malha Paulista. Muitos aqui perguntavam: por que Mato Grosso briga tanto para a renovação da Malha Paulista, se é em São Paulo? Porque nós temos uma ferrovia moderna, que é a Ferronorte, em Mato Grosso e São Paulo, que tem capacidade de andar a 80km/h, e chegava em São Paulo a 12km/h. Se não tivesse a renovação da Malha Paulista, não teria como ter o avanço de Rondonópolis para frente, porque a capacidade de carga da ferrovia Ferronorte já estava tomada. Então, com essa prorrogação, com os investimentos que estão sendo feitos, com isso nós temos essa capacidade de fazer esse avanço. Eu e o Senador Jaime levamos essa proposta à Assembleia Legislativa, foi feita uma emenda constitucional, o Governador Mauro não só aprovou e sancionou, como fez o chamamento público e nós temos essa realidade.

Mas quando a ferrovia Ferronorte chegou a Mato Grosso, Senador Jaime, a primeira cidade foi o Alto Taquari, cidade bem pequena, e chegaram 2 mil homens para trabalhar em uma obra dessa, grandiosa, sem nenhum planejamento do impacto socioeconômico ambiental. Imagina, quem está aqui nos assistindo, para um Prefeito de uma cidade pequena ter que atender saúde, educação, os problemas sociais e o rastro que tudo isso fica. Passou a Alto Taquari, foi para Alto Araguaia, da mesma forma, passou em Itiquira e chegou a Rondonópolis, o maior terminal ferroviário da América Latina. Nós comemoramos? Sim, mas o rastro é muito grande. Quando inaugurou a ferrovia em Rondonópolis, não tinha estacionamento. Aí inventaram o tal de estacionamento pulmão, e aí esse estacionamento pulmão foi o distrito industrial da cidade, destruiu o distrito industrial da cidade. Inaugurou a ferrovia, não tinha esgoto sanitário, os caminhoneiros não tinham onde fazer as suas necessidades. E hoje ainda temos toda essa deficiência, porque Alto Taquari está abandonada. Alto Araguaia está sendo abandonada. E a culpa é de quem? É da empresa? Eu diria que é muito mais do Estado, porque quando vamos ter obras com esse impacto, o Estado tem que estar presente antes, para dizer o que tem que se fazer e o que se pode fazer. A compensação da ferrovia Ferronorte, em Rondonópolis, foi uma área degradada. Se não fosse o Ministério Público, depois de cinco, seis, anos entrar, até essa compensação não teria acontecido.

Então, Senador Bagattoli, como estamos aqui, eu estou aproveitando esta audiência para registrar a importância, o que representa a Antaq, como órgão regulador, e o que representa o Dnit; mas também para fazer este alerta - a audiência não tem tanto esse objetivo, mas para fazer este alerta -: nós não podemos permitir que obras gigantescas que chegam não tenham, realmente, essa compensação socioeconômica e ambiental.

E hoje o avanço da ferrovia Ferronorte está acontecendo praticamente igual.

Eu não vou aqui entrar nos detalhes, até para não prejudicar a audiência pública, porque ela tem outro objetivo, mas quero chamar a atenção que uma empresa com uma Rumo não pode entrar sem rumo. Uma empresa com uma Rumo tem que ter o rumo do desenvolvimento socioeconômico e ambiental. Não pode uma ferrovia, que tem a exclusividade, o monopólio...

Nós temos hoje no Brasil o direito de passagem. Mas quem é que vai colocar uma locomotiva para trafegar numa ferrovia que vai impor as condições? Aliás, esse é um aspecto que nós precisamos discutir melhor também, porque o direito de passagem não pode ser só o direito de passagem, tem que ser direito de concorrência.

E lá, Senador, o que nós precisamos para o produtor... porque o produtor fala sempre que tem que ser competente da porteira para dentro. Da porteira para fora somos nós, é o Estado, são os representantes da população. Então, o produtor, hoje, brasileiro, e principalmente do Centro-Oeste, da área norte, está tendo que fazer algo que não é o papel dele, que é manter a estrada, conservar a estrada e ainda ter que participar de projetos.

Então, o custo do produtor hoje, para levar o seu produto, para ter competição, competitividade, não está fácil. E quem está hoje nas concessões tem que entender que o papel tem que ser o do desenvolvimento regional, porque, se matar a galinha, não existirá ovos, seja ovo de qualquer natureza.

E o produtor brasileiro, hoje, eu diria, é o ovo de diamante, porque nós estamos tendo a coragem de produzir para fazer com que este país seja um país superavitário, graças, exatamente, à sua produção rural.

Então, eu encerro aqui e agradeço muito. Claro, gostaria de poder ficar até o final, mas a Senadora Margareth já está aqui representando o Senador Jayme, o Senador Wellington e o Mato Grosso como um todo.

O SR. PRESIDENTE (Jaime Bagattoli. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Obrigado, Senador Wellington.

Antes de a Senadora Margareth falar, eu só quero fazer um comentário.

O Senador Wellington está coberto de razão. O que acontece? Da porteira para dentro, o produtor rural tem que fazer tudo, é tudo por conta dele da porteira para dentro; mas, igual eu falei no início, nós temos uma grande preocupação da porteira para fora.

Vou falar assim... Está aqui o representante do Dnit, o Fabricio. O Fabricio é representante do Dnit, diretor. Quero dizer para vocês que a BR-364, Senador Wellington, vai ser privatizada, você sabe que não se tem mais condição. Vai ter que ser privatizada também.

Do modo como está o pedágio, como vão ser as praças de pedágio, da forma como vai vir a privatização, o cálculo já está feito. Vai custar mais ou menos R\$1,20 a R\$1,30 para o produtor pagar, porque - você sabe disso - do caminhoneiro não se tem mais como tirar, não se tem mais como tirar de ninguém, e quem vai pagar esse custo final lá vai ser o produtor, vai ser a parte da produção ou o consumidor final também, que está lá na ponta.

Só que eu vou dizer para vocês: felizmente ou infelizmente, nós temos que privatizar, porque senão o gargalo... cada vez a situação da rodovia vai se complicando mais e vai realmente se ter que chegar na privatização para fazer a duplicação; mas, que nem disse o Senador Wellington, isso é um compromisso grande. Isso tinha que ser um compromisso de Estado, o compromisso da União, o compromisso dos estados, para que nós ajudássemos a produção do Brasil, porque não adianta só nós dizermos que representamos 30% do PIB brasileiro se não somos vistos com bons olhos.

Com a palavra, Senadora Margareth.

A SRA. MARGARETH BUZETTI (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - MT. Pela ordem.) - Obrigada, Presidente.

Como o Senador já falou, hoje nós temos as Comissões tudo ao mesmo tempo. Como eu tenho a Comissão da Mulher e nós estamos no Mês da Mulher, eu vou ter que passar lá, senão a minha Presidente vai me dar um puxão de orelha.

Quero dar as boas-vindas ao Fabricio, à Ana Paula, ao Alber, e dizer a vocês que o Mato Grosso lidera como o maior produtor nacional de grãos, com uma participação de 27,6%; safra recorde de 100 milhões de toneladas de grãos; R\$830 bilhões de valor de produção agrícola brasileira; 21% da riqueza nacional. A indústria do agronegócio também é a que mais cresce no estado.

Eu trabalho para o setor de transportes, que é o Dnit, porém sempre estive no Fórum Pró-Ferrovia, porque eu entendo que o Brasil, da forma como ele é, precisa de todos os modais de transporte. Ele precisa da Ferrogrão, ele precisa da Fico, ele precisa da rodovia, ele precisa da hidrovia, ele precisa de todos os tipos de transporte para dar conta da nossa safra. Se ela vai dobrar a produção em menos de 20 anos sem derrubar uma árvore, o que nós vamos fazer? Por onde nós vamos escoar essa safra? Então, é uma tarefa gigante que nós temos, e aqui eu dou... Ana, são os dois mato-grossenses aqui preocupados com isso, mas eu acredito que todos estão preocupados com a questão da logística, e muitos brincam com a gente: "Vocês só falam de logística! Só falam de logística!". Não, a gente precisa de tudo, mas, para que as coisas funcionem dentro de uma cidade, a logística é primordial, não tem outro jeito. E para que as coisas funcionem dentro do nosso agronegócio, nós precisamos da hidrovia, da ferrovia...

Eu vou falar uma coisa para vocês: nós fizemos uma peregrinação no STF, pedindo para desbloquear o estudo da Ferrogrão. Eu nunca vi um país que bloqueia um estudo! Seja para dizer não, mas faça! Aí, conseguimos convencê-los.

Eu não quero que este país não dê certo, mas, às vezes, a gente fica até com dificuldade de acreditar quando vê esse tipo de coisa: o STF impedindo o estudo da Ferrogrão! Nós vamos ver outros entraves aí, mas que a gente tem que, com garra, com determinação, enfrentar, não é, Senador? Estamos aqui.

Então, eu fico feliz que todos vocês estão aqui. Esta audiência pública fica gravada, a gente consegue, depois, ver o que vocês vão falar, e eu estou à disposição para o que vocês precisarem, está bom?

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Jaime Bagattoli. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Obrigado, Senadora Margareth.

Eu só quero fazer mais uma complementação, antes de passar a palavra à Elisângela, do que o Senador Wellington falou aqui. No problema da privatização das ferrovias, Senador Wellington, não pode ser privatizado o trilho, o transporte e o vagão juntos. É o que aconteceu na Rumo e o que aconteceu em algumas privatizações no Brasil. Você pode ir às ferrovias americanas: são totalmente diferentes. Aqui no Brasil, infelizmente, em Rondonópolis, aquilo que você acabou de falar aí, ficou tudo na mão deles. Está na mão deles, tanto a parte do trilho, que seria a construção da ferrovia, quanto a parte do transporte. Então, quer dizer, eles estão com o vagão, estão fazendo o transporte com as locomotivas.

É muito simples - viu, Senadora Margareth? -, nesse caso, porque nós temos cinco módulos de transportes no mundo. Qual o mais barato? Marítimo. Depois, vem o fluvial, o ferroviário, o rodoviário e o aeroviário, que é o mais caro, com o avião. Aí, é simples, eu construo uma ferrovia, coloco os vagões e acompanho o valor que, na rodovia, o caminhão vai fazer. Claro, se eu baixar 10% só, está tudo certo, vou transportar na ferrovia.

Então, isso cabe ao Legislativo e ao Executivo. Isso tem que ser analisado, com muita cautela, para que esses erros não aconteçam no futuro. Igualmente, onde estão sendo feitas hidrelétricas, igual ao que foi feito no Rio Madeira, com a de Santo Antônio e a de Jirau. O que aconteceu com aquelas duas usinas? Sabe o que aconteceu lá, Senador Wellington? Não foram feitas as eclusas.

Isso já aconteceu, lá no passado, quando foi construída a Itaipu. Se a Itaipu fosse construída hoje, certamente no projeto estaria a eclusa. Agora, quando você vai, depois, partir do zero, como a usina já está feita, a hidrelétrica já está feita, o custo triplica ou, talvez, até mais do que você fazer e colocar dentro do projeto.

Mas, enfim, temos que resolver esses problemas no Brasil. Por isso, há essa discussão, para nós chegarmos a uma conclusão de que nós precisamos ajudar essa logística, e isso, como falou o Senador Wellington, é de competência, é de se abraçar essa causa aqui, no Congresso Nacional, e nós ajudarmos o nosso país, a nossa produção brasileira.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Sr. Presidente, como não vou poder ficar, eu gostaria só de deixar aqui encaminhado ao Alber, que representa aqui a ANTT, primeiro, como está hoje a estrutura da Antaq para atender essa necessidade tão grande do país? Quando eu falo em estrutura, é pessoal... Nós estivemos lá. O grande problema da Antaq é que só tinha três diretores, mas, hoje, conseguimos e, então, já tem cinco, e fica mais fácil para tomar as decisões. Mas eu gostaria, aqui, até como sugestão, não, até como pergunta, para que V. Exa. possa colocar também de que forma nós podemos apoiar mais a Antaq de hoje, principalmente pensando que daqui a pouco já vamos falar em orçamento.

Também peço para fazer algum comentário sobre a cabotagem BR do Mar, de que eu acho que V. Sa. vai falar, mas também se puder falar um pouco de hidrovia para nós aí, porque nos interessa muito, no caso do Arco Norte ali, Teles Pires-Tapajós, o que é possível, Araguaia-Tocantins, alguma coisa também, e de que forma vocês estão já estudando a viabilidade das nossas hidrovias, o que hoje não é, praticamente, realidade no Brasil.

Acabamos de aprovar o Reporto. Todos sabem a importância que foi isso para o setor, e espero que também... E uma coisa que eu aprendi lá, Senador, é que a nossa legislação brasileira é muito eficiente, e na pandemia nós tivemos um bom exemplo. Se não fosse a nossa legislação, os nossos navios teriam todos ido embora. Se, talvez, a Ana Paula puder fazer um comentário sobre isso, ou, quem sabe, o Alber... Porque, às vezes, a gente critica muito nós mesmos. A gente vai lá fora e, às vezes, a gente não vê tanta coisa boa que tem aqui. Por exemplo, a questão médica. Eu tive a oportunidade de estar lá também em outra área. Os Estados Unidos têm uma deficiência de 150 mil médicos. Então, nós estamos discutindo aqui a questão da medicina, e lá eles falam que o Brasil hoje é referência no trabalho profissional dos médicos no mundo. Então, vamos falar coisa boa também.

Então, aqui, ao Fabricio eu quero deixar também, principalmente... Porque nós salvamos esse Ministro Renan Filho, e aqui o Marcelo Castro, uma pessoa que fez um grande trabalho, e, com isso, hoje o Dnit está tendo recurso à vontade para trabalhar.

Mas eu gostaria, Fabricio, que você também esclarecesse um pouco como está essa questão das licitações, principalmente na relação das licenças ambientais, que a gente sabe que é um problema. No caso lá do Mato Grosso, para a 158 e a 242,

o grande problema são as licenças ambientais, e eu gostaria que V. Sa. fizesse esse comentário, porque nós queremos ajudar, não é isso, Senador Bagattoli? O nosso papel aqui é ajudar - esta Comissão sempre foi isso, todas as Comissões - e poder fazer com que os órgãos tenham condições de atender às necessidades da população.

Então, nós vamos votar o Orçamento novamente, queremos colocar o recurso, porque sabe-se que a infraestrutura é a melhor forma de retomada da economia. Então, gostaria deste comentário, principalmente: em que é que nós podemos ajudar mais ainda o Dnit para destravar algumas coisas que estão ainda travadas. Acho que isso é o importante.

Claro, V. Sa. vai falar das coisas positivas que estão sendo feitas. E lá no Mato Grosso, a gente sabe, a manutenção das estradas está indo bem. Queremos também que V. Sa. fale sobre o trevo, o Trevão lá de Rondonópolis. Essa obra é importante, principalmente a conclusão ali, na saída de Rondonópolis para a BR-364.

O Senador Bagattoli falou da concessão da BR-364. São duas. Uma na região nossa, de Jataí até Rondonópolis, e a outra lá no Nortão. Então, para nós, interessa-nos, sim, a concessão da BR-364 nos dois trechos, tanto do norte como aqui da região, indo para o Centro-Sul do país.

E com isso, então, eu quero aqui agradecer, Senador Bagattoli. Tudo o que vocês vão falar aqui, Ana, ficará nos *Anais*. Nossa assessoria está aqui. Não se sinta desestimulada, aqui tem 81 Senadores a ouvindo, ouvindo a todos vocês, porque todos os chefes de gabinete o estão.

Mas eu gostaria também, Ana, que você falasse um pouco dessa realidade dos nossos portos, das empresas que estão aqui, um pouco do comentário sobre a questão da dragagem dos nossos portos. Acho que, se puder fazer esse comentário, é muito bom, porque parte disso aí é lá com o Dnit ainda, não é?

Então, está aqui. O Diretor da Aquaviária do Dnit é uma pessoa extremamente competente. Como é o nome?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - É Erick, não é? Erick. Muito competente, está fazendo lá a dragagem do Paraguai nosso, lá perto de Cáceres, mas é importante o seu comentário, principalmente do lado de lá do balcão, não é? Quais as dificuldades... Porque, a gente percebeu lá, o grande problema no Brasil ainda é essa questão das dragagens, principalmente nos portos; e também a convivência hoje da legislação brasileira para facilitar com que os nossos terminais privados possam ter mais avanço na instalação e na ampliação hoje do serviço portuário no Brasil.

O SR. PRESIDENTE (Jaime Bagattoli. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Obrigado, Senador Wellington.

Bom, com a palavra por dez minutos, vamos ouvir a nossa primeira oradora, a Elisângela Pereira Lopes, da CNA.

E eu já quero até deixar uma pergunta, se ela puder responder depois para nós. Até foi discutido esse assunto há pouco aqui na Comissão da CRA, aquela situação da jazida de Autazes lá, que é uma jazida em que a Potássio do Brasil vem fazendo estudo há anos; e, já que temos discutido essa questão de logística, é a jazida que tem a melhor logística do mundo, que está praticamente a 100km do Rio Amazonas - 100km, 115km do Rio Amazonas - e que pode mandar o potássio para o Brasil inteiro através de transporte fluvial, tanto de balsa quanto de navio. E quero dizer para vocês que aquilo lá é de suma importância. Que a questão ambiental aprove aquilo o quanto antes e que nós possamos resolver, mesmo se tivermos a questão dos indígenas... Os indígenas vão receber um *royalty* por aquilo, porque até os nossos povos originários têm que ter uma melhor condição de vida.

Então, com a palavra aí a nossa primeira oradora, a Elisângela Pereira Lopes, da CNA.

A SRA. ELISANGELA PEREIRA LOPES (Para expor. *Por videoconferência.*) - Boa tarde, Senador Jaime. Agradecemos a oportunidade, em nome do nosso Presidente, João Martins, de estarmos aqui hoje. E quero cumprimentar todos os presentes, os que estão na mesa, a Ana Paula, uma amiga, Fabricio, Alber, todos os Parlamentares e também assessores e ouvintes aqui da nossa palestra.

Essa é uma importante audiência pública porque ela está pensando no planejamento a longo prazo. Quando a gente fala de gargalos para o escoamento da safra brasileira para os próximos anos, nós estamos pensando no futuro e não apenas em ações imediatas, ações emergenciais.

Mas é importante, como agro, a gente trazer algumas questões relacionadas à situação atual, hoje, em que a produção se encontra *versus* a logística. Foi muito bem dito aqui que o problema hoje é da porteira para fora e não para dentro, porque dentro nós somos autossuficientes.

Então aqui, o segundo eslaide vem mostrando a situação hoje da produção. Nós temos cada vez mais uma produção recorde. São 286,5 milhões de toneladas de soja e milho, somente soja e milho. E, quando a gente observa, é nas regiões de

novas fronteiras agrícolas, que envolvem o Estado do Mato Grosso, como bem dito pelo Senador Wellington e a Senadora Margareth, e o Matopiba também, que tem tido um grande destaque como produtor.

Nessas novas fronteiras agrícolas, que ficam aí no mapa acima do paralelo 16, são produzidos quase 69% de toda a soja e milho. Nós escoamos ainda pouco pelos portos do Arco Norte, que são os portos que vão do Amazonas até a Bahia, somente 34%.

E eu quero chamar atenção da Antaq e do Dnit, que estão aqui presentes, para uma situação que incomodou muito em 2023, que foi a não possibilidade de navegação nos Rio Madeira e Rio Tapajós com a mesma potência que havíamos navegado em anos anteriores. Isso fez com que a produção tivesse de retornar ao seu caminho maior e talvez mais caro, que é percorrendo 2 mil km de distância para os portos do Sul e do Sudeste. Então, é por essa razão que hoje no Brasil ainda se movimenta soja e milho em 66% dos portos do Arco Norte.

Quando a gente analisa a trajetória da produção e da exportação, no próximo eslaide, a gente consegue visualizar que houve um crescimento da produção na sua intensidade. Então, a gente vê manchas de produção de soja e de milho cada vez maiores comparado ali a 2009 e a 2023.

Mas, quando a gente verifica a representatividade dos portos do Arco Norte, ela é ainda pequena. Mesmo passando de 7,2 milhões de toneladas, que foi o que a gente escoou em 2009 por lá, representando 16,6% do todo, para 61,7 milhões de toneladas, isso ainda diz respeito a só 34% da exportação. Então, cada vez mais a produção crescendo nas regiões de novas fronteiras agrícolas, porém os portos do Arco Norte não alcançando o escoamento dessa produção na mesma velocidade.

E daí, no próximo eslaide, a gente tem um indicador muito importante, que mostra que a produção acima do Paralelo 16, de 2009 para cá, tem crescido 10 milhões de toneladas, enquanto a exportação é de 3,9 milhões de toneladas. Isso significa uma diferença anual de 6,2 milhões de toneladas; é mais que a capacidade de um terminal portuário, de um TUP, é mais que a capacidade de uma estação de transbordo de carga. Então isso mostra que, a cada ano, o Arco Norte, as novas fronteiras agrícolas ficam atrás, no que diz respeito a acompanhar a produção, a se instalar pelo menos um terminal por ano.

E aí vem uma grande pergunta relacionada com esse dado: como gerar segurança jurídica para os investidores e previsibilidade para os investidores atenderem a essa demanda da produção? Porque os investimentos continuam acontecendo em Miritituba, em Porto Velho, no sistema portuário de Belém, de Itaqui e Ponta da Madeira. Os investimentos continuam, mas, quando a gente tem uma seca como a que aconteceu agora no verão amazônico, em que se teve que se desviar carga para o Sul e para o Sudeste, os investidores ficam temerosos: "Como é que eu vou investir, se eu não tenho previsibilidade, se eu não tenho segurança?" Então isso é muito importante.

Essa previsibilidade para o investidor compreende o quê? Rios navegáveis, estradas em boas condições de tráfego, oferta maior de linhas férreas - e aqui foi muito mencionada a questão da Ferrogrão -, porque as *commodities* necessitam de transporte de alta capacidade, para que o custo de transporte não seja tão elevado e que a gente utilize o caminhão para pequenas distâncias e não longas distâncias. Então é importantíssimo responder a essas questões.

E daí, no próximo eslaide, a gente vê os últimos números, Senador. A gente teve esse cuidado de trazer os últimos números, para que a análise fique mais robusta. Então a gente vê que o Arco Norte, os portos de lá até cresceram em relação a 2022 - o dado é de 2023. Vejam que São Luís, Itaqui e Ponta da Madeira cresceram cerca de 2,3 milhões de toneladas; Belém e Barcarena, 1,7 milhão de toneladas; Santarém, 2,5 milhões de toneladas. Mas foi pouco, e a gente vai ver isso quando a gente compara com os números dos portos do Arco Sul. Mesmo assim, esses terminais do Arco Norte mostraram resiliência, mesmo pelo verão amazônico que, em razão do El Niño, acometeu ali gravemente e comprometeu a movimentação das nossas cargas do complexo soja e do complexo milho. E os embarcadores, temerosos do que poderia acontecer diante da não possibilidade de navegação, enviaram as suas cargas para o Sul e o Sudeste, como mostra o eslaide seguinte.

A gente vê o desempenho do Porto de Santos, que passou de 46,8 milhões de toneladas para 61,8 milhões de toneladas. Então, um adicional de 15 milhões de toneladas. Paranaguá também recuperou, aumentou... Aliás, nem recuperou; quem recuperou foi o Porto de Rio Grande, mas Paranaguá também aumentou a sua movimentação em 4,5 milhões de toneladas, relação 2023-2022. E Rio Grande, sim; Rio Grande recuperou a sua posição anterior com 5,1 milhões de toneladas em adição, isso muito por causa da recuperação da produção da região no Rio Grande do Sul. E Santos, felizmente, estava preparado para receber essa carga que foi desviada do Arco Norte, porque há tempo ele tem feito investimentos para sua ampliação, para receber, pensando já na safra, que é cada vez mais recorde, do agronegócio. Então, resumindo o que a gente acabou de ver aqui, no próximo eslaide o que a gente observa? Que antes da Lei 12.815, Santos... A gente fez uma comparação aqui do somatório dos portos do Arco Norte com o Porto de Santos. Vejam que, antes da Lei 12.815, que permitiu que se instalassem TUPs e estações de transbordo de carga, a movimentação em Santos era muito maior do que o somatório do Arco Norte. Isso começa a reverter a partir de 2014, e a gente vê, em 2020, o somatório do Arco Norte pela primeira vez ultrapassando Santos. E foi assim também em 2021: um acréscimo de 100 mil toneladas de soja e de

milho. Mas em 2022, o Arco Norte passou 5,5 milhões de toneladas do Porto de Santos, a capacidade de um terminal, infelizmente, por conta da falta de investimento para prevenir o problema que aconteceu no verão amazônico. Ele acontece todo ano, porém não foi na mesma gravidade nos anos anteriores do que a gente observou em 2023. Infelizmente, por conta da falta de investimento na manutenção dos nossos rios, este cenário aconteceu: Santos novamente passou o somatório do Arco Norte, uma pena para quem vinha apostando nessa tendência de crescimento cada vez maior do Arco Norte.

Agora já estou finalizando, Senador.

Embora o senhor tenha dito que não trataríamos de armazenagem, é um ponto muito importante também aqui para esta audiência pública, porque, se não tivermos onde guardar os nossos produtos, nós temos que colocar nos caminhões. Essa é uma prática que fica sendo armazenagem e estoque móvel. Então aqui é só para mostrar também o comportamento da armazenagem no país. Enquanto, olhando essa série histórica de 2005 a 2024, a capacidade estática de armazém cresceu 3,4% ao ano, a produção cresceu 5,3% ao ano. Ou seja, 1,9 ponto percentual a mais do que a capacidade de guardar. Em 2005, 2006 e 2009, nós tínhamos uma capacidade similar à recomendada pela FAO, que é de 120% relativa à produção, mas, nos anos subsequentes, o que a gente vê é cada vez mais essa capacidade diminuindo e chegando... Só para soja e milho, nós estamos em 73,7%. Um déficit registrado: quando você diminui a capacidade de 201,2 milhões de toneladas menos a produção anterior, que foi de 319,9 milhões de toneladas, a gente observa um déficit de 118,7 milhões de toneladas. Em 2005 era dez vezes menor. Então, de fato, nem a armazenagem, nem a infraestrutura de acesso aos portos estão acompanhando a produção cada vez mais recorde do agronegócio. A gente tem aqui. Vou deixar para que, como o meu tempo venceu, os ouvintes tenham acesso a esses números. Aqui vem mostrando os estados com maior capacidade estática. O Mato Grosso hoje é o maior produtor de grãos e, também, é o maior estado com capacidade estática. Porém, quando a gente analisa, no próximo eslaide, o déficit, ele também é o maior em déficit de armazenagem. Como o maior produtor de grãos do Brasil não tem armazenagem adequada? É uma pergunta que fica. E o Matopiba. Se a gente o somar ao Matopiba, ele fica em segundo lugar com o maior déficit de armazenagem no país.

Essas questões precisam ser resolvidas, especialmente em estados, localizações de novas fronteiras agrícolas, porque são onde a infraestrutura tem se desenvolvido menos.

No próximo eslaide, e último, Senador, nós temos uma pesquisa que a CNA fez, em que 1.065 produtores rurais responderam e eles explicaram por que eles não investem em infraestrutura de armazenagem, e muito está relacionado com a ausência de linhas de crédito atrativas. Então, depois aqui também isso pode ser consultado ponto a ponto, o que pode facilitar a geração de políticas públicas.

E o que fazer? A gente sabe o que fazer, porque a gente conhece todos os problemas. O importante é pensar: quem vai fazer e como vai fazer.

Nós temos iniciativas em curso: BR dos Rios, Plano de Dragagem, a obra do Pedral do Lourenço, as outorgas hidroviárias, que o setor agropecuário entende que, se for cobrada uma tarifa, tem que ser uma tarifa relativamente baixa, porque não pode impedir o escoamento das *commodities*. Tem que manter esse modo de transporte, pelo menos com o valor de referência de 30% do rodoviário. Então, essa tarifa não pode ser elevada.

A manutenção dos nossos rios... tem a questão das autorizações ferroviárias, da Ferrogrão, da Fico, da Fiol, que foram mencionados aqui, do direito de passagem e também de concorrência nas ferrovias - como ressaltado pelo Senador Wellington e pelo Senador Jaime - acesso aos portos, armazenagem, enfim, a lista é muito grande.

A gente só precisa pensar em como fazer isso com maior agilidade, porque o agro não consegue mais esperar.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Jaime Bagattoli. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Quero agradecer aqui as palavras da Assessora da CNA, a Assessora Técnica Elisangela.

E, antes de passar para o próximo orador, já quero deixar uma pergunta aqui para o Alber Furtado, da Antaq.

É uma colocação muito importante a que ela fez: o que será feito sobre o Rio Madeira? Aquele problema que nós tivemos agora na seca não é esse problema, eu conheço aquilo lá há praticamente 50 anos. Todo ano ele tem o mesmo problema. Aquele rio tem o problema de umas pedras, tem o problema de que tem uns locais em que precisa ser feita dragagem no rio.

Ouvi falar até, uns tempos atrás, em querer fazer tipo um modo de privatização. Seria mais um custo. Eu acho que isso não pode ter mais um custo. Isso cabe à União, cabe à Antaq se debruçar em cima disso, e nós vemos o que vai fazer para solucionar o problema.

E quero dizer para vocês que eu vi até uma postagem do próprio Grupo Amaggi, agora, há poucos dias, não sei se vocês conseguiram ver, tinha 30 balsas acopladas, uma do lado da outra, são 30 balsas, cada balsa, 2 mil toneladas. Isso são 60

mil toneladas, e já é praticamente um navio de pequeno para médio porte, entendeu? O que dá a carga de 30 balsas dessas, o que significa em torno de 1,2 mil caminhões nove eixos, que é o que está transportando ao mesmo tempo. Então vocês veem que é um transporte que tem que ser visto com outros olhos pela União, pelas agências competentes do Governo que estão à frente dessa área e pelo próprio Congresso Nacional e pelo Executivo.

Quero passar a palavra aqui ao próximo orador, ao Diretor do Dnit, o Fabricio Galvão, que vai também nos fazer algumas colocações sobre tudo isso e sobre as rodovias nossas, que são um grande gargalo para o escoamento da produção brasileira. Obrigado.

O SR. FABRICIO GALVÃO (Para expor.) - Boa tarde. Boa tarde, Senador. Boa tarde a todos que nos acompanham.

Queria dizer primeiro que é uma satisfação o Dnit estar aqui hoje, também representando o Ministro Renan Filho. Ele pediu que a gente viesse, ele está numa agenda externa. Inclusive, na minha apresentação, a gente vai entrar em uns assuntos que extrapolam um pouco o Dnit, mas são assuntos do ministério que são interessantes para a questão dos nossos gargalos e da nossa produção, que cresce ano a ano.

Mas vamos lá.

Pode passar. *(Pausa.)*

Vamos lá. Em 2023, nosso primeiro ano, chegamos com diversos desafios para a infraestrutura do nosso país. E como o Senador Wellington falou, tivemos um aumento significativo do nosso orçamento e precisávamos executar esse orçamento, fazer com que esse recurso chegasse à ponta, virasse investimento e virasse realidade de impacto no escoamento da safra.

Então, se a gente levar em consideração só os corredores do agro, os principais investimentos, a gente chegou a 2023 com um investimento de 3,6 bilhões liquidados, contra 1,98, que foi o máximo em 2022, que vinha sendo investido na infraestrutura dos corredores do agro. Nossa perspectiva para 2024 é alcançar 4,7 bilhões nesses corredores.

A gente alcançou resultados interessantes. Por exemplo, se a gente jogar a melhoria do ICM, que é o nosso índice de conservação da nossa manutenção, a qualidade da nossa rodovia... Até como a representante da CNA falou que a gente precisa melhorar a nossa rodovia, as nossas rodovias foram melhoradas de forma significativa, e é isso que a gente quer mostrar para vocês.

A gente investiu muito no Arco Norte. O Arco Norte foi muito fortalecido pelo Dnit, isso facilitou a importação dos insumos e a gente teve até resultados no Ministério da Agricultura sobre a deflação de alimentos.

Essa era a BR-158, Pará, um corredor extremamente importante para o agro, essa ligação Mato Grosso/Pará. A gente a recebeu dessa forma que vocês conseguem ver do lado esquerdo, praticamente intransitável, a 158, e a gente já tem a 158 na forma que a gente vê ali do lado direito.

A gente tem essa informação como o fluxo de carga previsto para o Arco Norte. Esse número... Acho que todo mundo já tem em mente quantos milhões de toneladas vão ser transportados para o Arco Norte.

Como nossas principais ações lá dentro do ministério, a gente, nas rodovias, conseguiu melhorar a qualidade da malha, intensificar e concluir obras importantes. A gente tem lá em Rondônia obras como as travessias do Itapuã do Oeste, Jaru e Ji-Paraná; restauração do corredor da BR-158 e da BR-155 no Pará; duplicação da BR-135, no Maranhão; na BR-330 a ponte sobre o Rio Parnaíba, na ligação ali do Piauí; na Bahia, a gente recuperou também o corredor da BR-242, uma ligação importante aos portos baianos; e estamos concluindo a ponte de Xambioá.

Além das ferrovias, como o Senador Wellington conseguiu citar, retomamos as obras da Fiol, intensificamos a obra da Fiol 2 e já temos a ampliação de frotas com mais, na VLI, 168 vagões.

As principais ações no Arco Sul, que a gente chama de Arco Sul Sudeste, a gente teve também melhoria na malha, as concessões dos lotes do Paraná e intensificamos e concluímos obras estruturantes: o Trevão de Monte Alegre; BR-153 e BR-365, em Minas; a ponte Luiz Alves, que está praticamente pronta, essa ligação Goiás/Mato Grosso; a duplicação da BR-163 no Paraná; em Santa Catarina, duplicações importantes da BR-470 e da BR-280, que são ligações portuárias; a gente tem a duplicação da BR-116, no Rio Grande do Sul; e a duplicação da BR-386.

Só para vocês terem uma ideia dos números, do que a gente fala em melhoria das rodovias.

Isso era o Arco Norte em 2022. Ele tinha só 52% das suas rodovias do Arco Norte com qualidade boa; hoje nós fechamos 2023 com 80% dessa qualidade boa. Isso em números, são mais de 2 mil quilômetros que entraram na qualidade de rodovia como boa e a gente ainda reduziu em 1,2 mil quilômetros o resultado do ruim ou péssimo.

Então, o Arco Norte tem outra visão para o Dnit e outro resultado, e isso já é reflexo tanto no retorno do setor, do pessoal que produz, do pessoal que escoia essa produção pelo Arco Norte, que já dá esse retorno para o Dnit. Isso é muito importante, a gente vê que o nosso trabalho está refletindo no preço do frete e na produção.

Aí são algumas rodovias. Só para ter um exemplo, a gente destaca, como a gente falou, a BR-158, Pará. A gente a recebeu em dezembro de 2022 com apenas 3% do seu trecho como boa e a gente a fechou com 98% de qualidade boa. Então, todas as rodovias do Arco Norte, nas principais rodovias, vocês conseguem perceber que a gente melhorou a qualidade boa e reduziu os seus trechos de ruim ou péssimo.

Indo para o Arco Sul-Sudeste, mesma coisa. Eles estavam em 50% como boa; a gente já conseguiu chegar a 65%. Então, foram mais de 613km que se elevaram ao nível bom e 766km que a gente reduziu seu nível de ruim ou péssimo. Todas as rodovias também mostraram melhora e tiveram essa redução do índice ruim ou péssimo.

Como perspectivas para 2024. Nós queremos investir o que já investimos no Arco Norte, de 2 bilhões para 2,66 bilhões e, no Arco Sul-Sudeste, de 1,5 bilhão, que já investimos em 2023, para 2,05 bilhões. Queremos viabilizar licenciamentos, que eram os assuntos de que o Senador Wellington falou: BR-242 e BR-158, as rodovias do Mato Grosso; além da BR-135, na Bahia; BR-135, no Maranhão; e BR-242, no Tocantins.

Há 60 obras estruturantes que nós queremos fazer entrega ou ordens de serviço, entre elas, em Rondônia, queremos entregar Itapuã do Oeste, as pontes lá de Araras e Ribeirão, e fazer a ordem de serviço de Guajará-Mirim, que é a nossa ponte internacional. Então, em todos os estados ali, nós temos obras estruturantes, importantes, que o Dnit vai tocar em 2024.

E sobre as ferrovias lá do ministério: vamos intensificar as obras na Fiol 2, Transnordestina, Fico; retomar alguns trechos da Transnordestina; e a Ferrovia Norte-Sul, que é o aumento do transporte de carga.

Nas concessões que o ministério vem projetando, entre rodovias federais e estaduais, ele planeja fazer 13 leilões e arrecadar R\$122 bilhões - isso gera um investimento privado de R\$122 bilhões. E aí, só para a gente ter um exemplo de qual é a diferença disso para o investimento público, se a gente trouxe para o Estado de Rondônia: na BR-364, o Dnit está tocando o seu projeto de duplicação - é um projeto nos seus 700km, se você ligar Porto Velho a Vilhena -, com um investimento que passa de R\$7 bilhões para fazer essa duplicação. Então, se a gente juntar esforços do privado com o público, acho que a gente consegue ter bons resultados na nossa malha rodoviária. Então, acho que esse é o nosso grande objetivo, é como a gente enxerga os modelos de concessão.

E entre os leilões previstos pelo ministério, dez desses estão nos corredores do agro. E aí está o mapa em que vocês podem ter essa visão.

Além disso, uma das intenções nossas é otimizar contratos existentes, porque aí você evita uma nova concessão e antecipa os prazos das obras. Isso já está em negociação com o TCU. Então acho que é uma perspectiva bacana, que o ministério vem tentando fazer. E eu acho que é uma boa alternativa para os contratos que já existem, para as concessões que estão desequilibradas, que hoje não conseguem fazer os investimentos e só seguem cobrando sua tarifa.

(Soa a campanha.)

O SR. FABRICIO GALVÃO - Basicamente é isso, de uma forma rápida, para a gente ter uma ideia do que o Dnit vem fazendo nos corredores do agro.

O SR. PRESIDENTE (Jaime Bagattoli. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Obrigado, Fabricio, pelas suas colocações.

Mas voltando só a falar sobre o comentário sobre a BR-364. Sobre a BR-364, sim, concordo com você, porque você fala que, de qualquer maneira já, o Dnit - o Ministério do Transporte, através do Dnit - vem fazendo, vai ter que entrar nesse processamento e começar a construção da duplicação. Nós temos diversos trechos lá que são trechos caóticos ali, que têm que ser resolvidos. Uma parte, talvez, dê para ser resolvida, a princípio, com terceira faixa, mas aquela duplicação tem que acontecer. Não pode demorar muito, porque o trânsito, para quem conhece do transporte ali, 70% dos caminhões que transitam ali são caminhões de nove eixos. São caminhões pesados mesmo, caminhões longos. Hoje, nós sabemos, todos esses caminhões são de 25m, 26m.

Então, nós temos um problema seriíssimo no transporte ali e sabemos que vai ter que ter participação público-privada para poder agilizar essa duplicação.

Eu queria dar dez minutos...

Com a palavra, por mais dez minutos, o nosso próximo orador, o Alberto Furtado de Vasconcelos, da Antaq, para falar para nós sobre esses gargalos que nós temos aí no transporte fluvial. *(Pausa.)*

Desculpa, é Alber.

É Alber, não é?

O SR. ALBER FURTADO DE VASCONCELOS NETO - Alber.

O SR. PRESIDENTE (Jaime Bagattoli. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Alber.

O SR. ALBER FURTADO DE VASCONCELOS NETO (Para expor.) - Senador, primeiro, cumprimento todos. E eu parabeno a sua iniciativa de fazer este debate, de nos chamar para esta audiência pública, Senador Jaime.

Então, são uns rápidos números que eu tenho aqui para apresentar. Inclusive, no meio da apresentação, já vou respondendo aos questionamentos do Senador Wellington, que é um conhecedor também das agências.

Outro ponto também: eu vou só rebater alguns dados que a própria Elisângela trouxe, da CNA, de umas preocupações que ela já tinha colocado.

E respondo à sua pergunta também, que o senhor colocou muito bem, do Rio Madeira aqui, tá?

Aqui é só para colocar as atribuições da Antaq, aproveitando esse meu tempo, Senador, não querendo me alongar.

A gente é uma agência que foi criada em 2001 e um dos pilares dela é justamente o de a gente propor ao Ministério de Portos e Aeroportos, o que é o nosso poder concedente, o plano geral de outorgas da exploração da infraestrutura aquaviária. E aí a gente vai entrar na questão das hidrovias.

A gente dá autorizações também para empresas brasileiras de navegação, a gente revisa também contratos de arrendamento e a gente faz reequilíbrios de contratos, revisões e reajuste também de tarifas portuárias, principalmente nos portos públicos.

Esses números são importantes, Senador, para também já responder ao questionamento do Senador Wellington sobre a estrutura da Antaq. Nós, atualmente, temos 1.656 autorizações, Senador Jaime, de Empresas Brasileiras de Navegação. Então, olha só, 1.656 empresas brasileiras de navegação foram autorizadas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Nós temos, atualmente, Senador, 141 arrendamentos portuários e o arrendamento é a utilização daquela área pública num porto público. Nós temos 21 arrendamentos transitórios, o que a gente chama de arrendamento transitório. Então, se eu somar 141 com 21, você vê o tamanho do setor hoje de instalação portuária só em porto público, que dá um total de 162 instalações portuárias ao longo da nossa costa.

A gente falou da Lei 12.815, que esta Casa aqui aperfeiçoou, a Lei 12.815, que é a lei do setor portuário. Nós já fizemos, de 2015... Em 2013, foi aprovada a lei e, em 2015, começamos os leilões. De 2015 para 2023, fizemos 48 leilões de áreas em portos organizados.

E um número expressivo que a própria Ana vai trazer aqui também pela ATP: nós temos hoje autorizados 270 terminais, Senador Jaime. Então, olhe o nosso universo: eu tenho 1.656 EBNs (Empresas Brasileiras de Navegação); nós temos 162 instalações portuárias. Olhe só: no porto público de Santos, que foi falado aqui, lá dentro tem 41 instalações, Senador. E nós temos 222 terminais autorizados.

Aí está a localização dos nossos terminais. O que está em amarelo, Senador, só para deixar claro, é um tipo de registro, que é uma autorização que a Antaq dá, em caráter precário também, para instalações rudimentares. Veja que são aqueles famosos IP4 do Dnit, que o Fabricio conhece bem aí também; são aqueles IP4, que são instalações mais rudimentares, que não é que movimentem tanto, mas são importantíssimas em nível local e regional. E nós temos aí, em azul, os terminais arrendados e também as instalações autorizadas.

A nossa costa, Senador, tem 8,4 mil quilômetros. E eu sempre falo que - estive agora, no ano passado, na Bélgica - a Bélgica tem 83km de costa e é um país absurdamente desenvolvido. Então, a gente tem uma costa de 8,4 mil quilômetros com essa capacidade já autorizada de portos no Brasil.

Aqui, rapidamente, a Antaq, todo ano, Senador, no primeiro trimestre, divulga os dados estatísticos que servem para o setor do ano passado. Então, o Senador até comentou que ele esteve lá presente na agência, aquilo foi justamente para a nossa divulgação do nosso dado estatístico. E aí, em 2023, o nosso país movimentou 1,3 bilhão de toneladas, o que foi um recorde.

Se a gente olhar a variação... E aqui, mais cedo, a gente falou do crescimento do PIB de 2,9 e que o agro, obviamente, puxou isso em 1,6%, representando, mas, assim, nós crescemos em movimentação nos portos 6,9%, Senador. Isso é impressionante, porque, geralmente, o crescimento portuário anda muito com o PIB, ele anda muito, ali, paralelo com o PIB. Mas veja que, na nossa variação, a gente cresceu 6,9%. E só a questão de cargas/anual de 2010 a 2023, nós tivemos um crescimento de 3,4%, de 2010 a 2023.

Quanto às principais mercadorias, hoje, nós temos o minério de ferro, nós temos o óleo bruto, o nosso óleo, a soja, que está entrando, o milho e fertilizantes, com 3%. Essas são as principais mercadorias movimentadas, Senador - movimentadas -, aqui no nosso Brasil.

Alguns dados bem importantes estão colocados aí - a apresentação vai ficar para vocês - para a gente olhar.

A gente é um país de *commodities*, não adianta. Então, nós tivemos um crescimento de fertilizantes... E aí, por conta de todas essas questões que já foram colocadas aqui pela Senadora, muito bem pontuadas pela Senadora, Ministra Tereza Cristina, a gente teve um crescimento na movimentação de fertilizantes de 6,9%. A gente teve um crescimento na soja de 29%, o que é impressionante. E o minério de ferro, obviamente, que sempre puxa isso - nós somos campeões nessa exportação -, com 7,6%.

Isso aqui é interessante. Eu não vou me alongar aqui, Senador, mas é importante observar que, para cada tipo de carga dessa, você sabe de onde ele está saindo especificamente. O que está meio laranja aí, vermelho, sai pelo porto organizado, pelo porto público; e o que está em azul sai pelos terminais autorizados. E justamente a Lei nº 12.815 nos abriu essa oportunidade de autorizar o privado a fazer o seu porto. Então, deve-se observar um ponto importante: o nosso trigo, por exemplo, é movimentado pelo porto organizado mais do que pelo porto privado; já com o carvão mineral, é o inverso: ele é movimentado no porto privado antes do porto público. Por que isso? Aí a gente tem justamente a questão da Vale, que já foi comentada aqui, de Ponta da Madeira, que ele puxa bem. Então, nós temos carvão mineral e minério de ferro aí. Aí, os produtos químicos, orgânicos e contêineres. Aqui são os parceiros comerciais nossos, deixando bem clara a nossa relação com a China, muito importante, 46%; e nós temos uma relação também com a América do Norte - o Senador Wellington visitou Miami, viu um terminal de contêiner, viu como é que era a logística -, a gente tem essa participação com 9% no nosso comércio com a América do Norte; e, com a União Europeia, com quase 9%. Então, é importante a gente observar essa mudança na cadeia logística também.

Nossas mercadorias de longo curso, com 95% do *share*. No *share* de produção por país hoje, o Brasil representa 16% nessa produção; e de minério de ferro hoje, a gente contribui com 48% na exportação.

A soja, que é o ponto hoje que a gente discute aqui, na evolução de toneladas de 2010 para 2023... E, obviamente, aí sim, a gente sabe que quem formula a política pública, Senador, é o poder concedente, é o Ministério de Portos e Aeroportos. E foi muito feliz o legislador também aqui, com o aperfeiçoamento da Lei 12.815, em abrir a possibilidade de o privado, de o empresário investir no seu porto, porque veja que a gente só conseguiu dar vazão a essa movimentação com as nossas autorizações nos portos privados, ali na região principalmente do Arco Norte, que a gente chama, acima do Paralelo 16.

E aí é o que já foi colocado aqui pela Elisângela, da CNA, mas, em 2010, houve a movimentação de 11 milhões e passamos para 100 milhões em 2023. Olhe só que interessante isso! Então, a gente tem que ter capacidade instalada para isso.

Como até o próprio Diretor-Geral do Dnit já falou aqui, o Fabricio, a gente tem que olhar também, ter essa visão, porque a logística não significa simplesmente o porto, mas eu tenho que chegar até o porto, então tem que ter os acessos. E não é só o rodoviário e o ferroviário, não; é o acesso aquaviário. Se você pegar os grandes países, os desenvolvidos, a matriz é basicamente 30-30-30, então você tem 30% nas rodovias, 30% nas ferrovias e 30% nas hidrovias. Hoje, aqui no Brasil, a parte hidroviária não ultrapassa 10%, a gente tem vias navegáveis...

(Soa a campanha.)

O SR. ALBER FURTADO DE VASCONCELOS NETO - ... potencialmente navegáveis - eu vou terminar aqui, Senador, rapidinho - em torno de 42 mil. E, aí só respondendo à sua pergunta, Senador, sobre o Madeira, a gente está estudando, sim, o trecho do Madeira. Obviamente que Jirau, pela construção da hidrelétrica, nos barrou a questão da navegabilidade, mas para cima a gente está estudando. E eu faço um compromisso aqui com o senhor de, quando a gente acabar o estudo, antes de botar na audiência pública e receber as contribuições, a gente apresentar o estudo aqui nesta Comissão.

E sempre o nosso pilar é nunca, numa concessão, a tarifa estar prejudicando o frete, porque aí não tem sentido. Se a gente olhar no mundo, as hidrovias... Eu não falo de concessão de hidrovias por quê? Porque o Governo bota o dinheiro ali como uma parte da política pública, tá? Aqui, a gente tem que combinar o que vai ser privado e o que vai ser público, misturar o OGU (Orçamento Geral da União), como também a participação do privado.

Terminal de contêiner, eu passo rapidamente. Eu vou deixar essa apresentação aqui. Onde tem hoje a maior movimentação de contêineres, que é a carga de valor agregado no Brasil, a gente está hoje batendo 11,6 milhões de caixas de contêineres, que a gente chama de TEU, está certo? Então, são 11,6 milhões hoje ao longo da nossa costa.

E, por fim, Senador, eu acho que esse ponto é importante aqui, a cabotagem, já respondendo a pergunta do Senador Wellington sobre a BR do Mar, que é a Lei 14.301. A gente ainda não conseguiu visualizar o movimento do mercado

em relação à 14.301, até porque ainda está faltando um decreto que regulamenta a lei. Mas, de qualquer maneira, a gente olha essa movimentação nossa, porque, hoje, de R\$1,3 bilhão que nós movimentamos no Brasil, R\$290 milhões são pela cabotagem. Então, veja que é significativo, sim. A gente vê que a cabotagem é de portos que estão ao longo da costa, mas eu tenho também uma cabotagem com navegação interior, e aí, obviamente, eu preciso das hidrovias.

Aí está um gráfico também das navegações interiores que nós temos da Região Norte.

(Soa a campainha.)

O SR. ALBER FURTADO DE VASCONCELOS NETO - Senador, já finalizando aqui a minha apresentação com esta que eu acho interessante sobre o transporte interior, a gente está falando aqui das regiões hidrográficas, das bacias hidrográficas e do que a gente tem movimentado. Uma preocupação da Antaq também é a gente aumentar essa nossa matriz do transporte hidroviário. Como a gente a aumentaria? Com muitas discussões aqui nesta Casa, na Comissão de Infraestrutura.

O que a gente tem falado é o seguinte: a gente precisa de recurso e precisa olhar também para a questão hidroviária. Ela é muito importante hoje na questão que a gente discute dos *green ports*. Com a hidrovia, a gente tira o caminhão. Teve uma discussão muito boa na CNT, e a CNT apoia a hidrovia, por quê? Eu não estou tirando o caminhão, o caminhão vai ficar no porta a porta. A gente vai fazer aqueles longos percursos pela hidrovia, o que é mais sensato, obviamente. Então, tem todo esse panorama.

Nós estamos estudando alguns trechos hidroviários, e, de novo, reafirmo aqui meu compromisso de apresentar para esta Comissão a questão das hidrovias, sempre com o pilar de que nunca a tarifa pode abalar a questão do frete, porque aí não teria sentido a gente estar discutindo isso.

Finalizando agora com a questão de licitações, só para a gente saber da questão de gargalo logístico. Hoje, nós temos gargalo logístico em questão de número de portos? Eu estou apresentando que não. Nós temos um número de portos que atende, sim. A gente tem capacidade instalada e capacidade dinâmica.

A capacidade instalada, Senador, é quando o privado executa, investe em equipamento e na superestrutura, na infraestrutura do seu terminal. Então, hoje nós temos essa previsão de licitações de aproximadamente 20 terminais, de novo, somente para dentro do porto organizado, fora as nossas autorizações, o que está lá já rodando na Antaq; e uma previsão para 2025 também de seis. Então, é um desafio grande frente ao que a gente fez nos últimos dez anos.

E do que a gente precisa, na verdade? Que olhem para a Antaq também, porque hoje a gente tem 335 servidores, Senador - finalizando com a pergunta do Senador Wellington -, e nós temos um orçamento de R\$73 milhões. Vou repetir, mas eu não queria que o Fabrício desse uma risada, porque eu estou falando do orçamento para a Antaq de R\$73 milhões. É basicamente custeio. A gente tem que fiscalizar esse nosso universo que eu mostrei: 1,6 mil empresas brasileiras de navegação... Nós temos 340 terminais, e a gente tem que fiscalizar, porque a nossa regulação é a fiscalização por contrato, fiscalização responsiva, claro. Então, é um orçamento apertado.

De novo, não existe agência reguladora forte se ela não conseguir ter o seu orçamento. Nós não cobramos emolumentos. Uma empresa entra na Antaq para pedir uma autorização e sai com a autorização sem pagar R\$1, Senador. Hoje ela não paga R\$1 nem para ter autorização, nem para manter a autorização. Isso eu acho que é importante destacar aqui.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Jaime Bagattoli. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Obrigado, Alber, pelas suas colocações.

No final, depois da Ana, a nossa próxima oradora... Eu quero deixar uma pergunta para que você responda no final. Você falou que nós temos mais de 8 mil quilômetros - é isso? - de costa.

O SR. ALBER FURTADO DE VASCONCELOS NETO *(Fora do microfone.)* - De costa.

O SR. PRESIDENTE (Jaime Bagattoli. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - O que o Brasil deveria fazer para ampliar esse transporte através de cabotagem, para nós diminuirmos o transporte rodoviário interligando... É porque dá para interligar do Rio Grande do Sul ao Nordeste inteiro, tudo por via cabotagem, por um transporte muito mais em conta, mais barato. É praticamente 3 a 1, considerando o transporte rodoviário. E o que o Brasil tem que fazer? O que falta de investimento para que isso aconteça e para nós entrarmos com uma competitividade maior?

Eu quero, neste momento, com a nossa próxima oradora aqui por dez minutos, a Ana Paula Gadotti... É Gadotti, não é? Lá em Santa Catarina, tem a família Gadotti.

A SRA. ANA PAULA GADOTTI - Tem! Minha mãe é de lá, é lá de Rodeio.

O SR. PRESIDENTE (Jaime Bagattoli. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - É a Gerente Técnica da ATP.

Com a palavra.

A SRA. ANA PAULA GADOTTI (Para expor.) - Boa tarde a todos.

Eu queria cumprimentar aqui o Senador Jaime Bagattoli e agradecer pela oportunidade, pelo convite para a ATP participar deste importante debate sobre escoamento da safra e para passar a nossa visão aqui como ATP.

Cumprimento também os companheiros de mesa: o Diretor Fabricio Galvão, do Dnit; o Diretor Alber Vasconcelos; a minha amiga também, retribuindo a amizade aqui, Elisangela Lopes, amiga conhecida de algum tempo.

E vamos lá, vamos começar. Eu vou apresentar primeiro rapidamente a ATP, e, em seguida, a gente vai falar um pouco dos gargalos para os nossos associados, porque nós somos um setor, e, para não passar por todos os gargalos, pois a gente tem um tempo muito contado, a gente vai passar as nossas prioridades. *(Pausa.)*

Rapidamente, nós somos a ATP, estamos aqui em Brasília e representamos os terminais de uso privado chamados TUPs. Os TUPs têm essa denominação a partir da Lei 12.815, que é a nova Lei dos Portos, e são os terminais privados que operam fora do porto organizado, é essa a característica principal deles. Então, nós não estamos dentro do porto organizado, nós estamos fora. E, como a gente viu aqui, como até o Diretor Alber comentou, no Brasil, com uma costa desse tamanho e com nossos rios navegáveis, a gente tem uma vocação natural para termos portos marítimos, fluviais. E obviamente estamos aumentando progressivamente o número de terminais no Brasil. Então, há um crescimento pujante do nosso setor. A associação tem dez anos, comemorou dez anos no ano passado, assim como a nova Lei dos Portos. Nossos associados: são 33 associados que nós temos hoje, que juntos operam cerca de 70 terminais no Brasil. Eles são caracterizados pelo tipo de movimentação da carga com que eles atuam, em que eles são especializados. E eu vou falar especificamente aqui representando os nossos associados do agronegócio, que estão lá em cima em destaque, que estão em laranja.

Rapidamente, os TUPs em números. Nos últimos dez anos, quantos nós somos? Entre os terminais autorizados e as instalações portuárias autorizadas aqui pela Antaq, nós temos 148 nos últimos dez anos de um total de 270 - está batendo com o seu eslaide. Operacionais são 209; e em expansão atualmente são 33. Nestes dez anos, é uma carteira de investimento que chega a quase R\$90 bilhões. Quantos mais seremos na nossa previsão? Atualmente, em andamento na Antaq, temos 17 investimentos, empreendimentos em fase de anúncio público, que são candidatos a potenciais terminais autorizados, e uma previsão de investimento de pouco mais de 10 bilhões desses em anúncio público. O nosso setor é... Aliás, separando o setor, os meus associados juntos reunidos representam mais de 47 mil empregos. Então, é um setor pujante que emprega bastantes, muitos colaboradores no Brasil inteiro.

E aqui é um destaque da movimentação portuária, não querendo ser repetitiva, embora são eslaides que já apareceram aqui. A gente traz aqui os últimos 13 anos, um histórico, uma série histórica da movimentação, dividindo entre os terminais de uso privado, que estão em azul escuro - é crescente, como vocês podem ver -, os terminais dentro de portos públicos, que estão em azul claro, e a nossa curva é sempre ascendente até 2023, de que a gente tem os últimos dados.

Aí agora a gente está entrando especificamente aqui nos números do agronegócio para dar um painel. Aqui a gente está falando da movimentação portuária do agronegócio como um todo - todos os portos. A gente foi atrás de todos os dados de portos. Aqui eu não separei em TUP nem associado da ATP. Foram 338 milhões de toneladas em 2023, para demonstrar então a pujança do agronegócio e da movimentação portuária no Brasil. Afinal, Senador, os portos representam... Da nossa movimentação sentido exportação, 95% passam pelos portos. Então, os portos são um item essencial da cadeia logística, principalmente e fundamentalmente do agronegócio. Esse número representou, então, um crescimento, em 2023, de 15%. E a gente destaca, em números gerais: 29% a mais de soja e 15% a mais de milho, em números gerais de 2023.

Agora eu quero destacar aqui, já foi falado pelos que me antecederam, a importância do Arco Norte na logística do escoamento. No meu gráfico de *pizza* aqui na esquerda, a gente tem um movimento geral do Brasil, portuário no Brasil do agronegócio. A gente separou em regiões. E aí vocês veem ali, obviamente, a maior parte é do Sudeste, que está em azul claro, 114 milhões de toneladas. Mas, quando a gente isola Norte e Nordeste, que estão em verde claro e verde, a gente passa para um número que é muito grande e que vem crescendo continuamente e está se destacando como principal fronteira de escoamento dos produtos agrícolas. Então, é nele que a gente vai focar em breve.

Aqui a gente quer destacar agora os gargalos de acesso para os nossos associados. A ATP tem associados no Brasil inteiro, mas no Arco Norte a gente tem uma preponderância deles. E eles ressaltaram para a gente alguns itens de rodovia e acesso aquaviário como prioritários. Aí aqui eu quero chamar a atenção para a BR-163, que ainda é um principal corredor logístico rumo do Arco Norte e por ele passam 20 milhões de toneladas por ano. Então, ele ainda é para gente... Embora tenha tido muitas melhorias nos últimos anos, ele ainda constitui um dos gargalos, principalmente não os quilômetros finais, que são os de acesso definitivo aos terminais portuários.

Tem uma concessionária, a Via Brasil, que está fazendo a execução desses acessos até essas regiões dos nossos terminais, às margens do Rio Tapajós. Foi incluído um dos trechos no PAC, que a gente sabe que está em andamento, que são os 10km de acesso rodoviário no Porto de Miritituba. Mas existem os dois acessos para Santarenzinho e para Itapacurá que ainda estão indefinidos, e a gente precisa de uma definição para poder tecer essa segurança e essa previsibilidade no escoamento da carga. Então, o que a gente sabe, de última informação, é que a concessionária ainda não apresentou o cronograma detalhado que tenha previsão de investimento nesses dois últimos trechos.

E ainda voltando para o Arco Norte, se não me engano, o Fabricio Galvão, o diretor, apresentou a BR-242, mas, se não me engano, não na Bahia - depois o senhor me corrija, por favor. Nós temos associados ali na região de Salvador, na Baía de Todos os Santos, e eles usam, como principal via de escoamento do oeste da Bahia, a BR-242. Embora também, do mesmo modo, a gente tenha tido melhorias nos últimos anos, ainda faltam alguns trechos, ainda falta pavimentação e falta, principalmente, a criação de uma terceira via de pavimento em alguns trechos de aclive nessa região. Ali tem uma foto não muito bonita para vocês terem uma ideia. Então, aqui a gente pede a sensibilização para esse trecho.

Ainda no Arco Norte também, já que o Arco Norte compreende os portos acima do Paralelo 16, a gente vai focar aqui, na Bahia também, de novo, na BR-526 e na BR-528. Também...

(Intervenção fora do microfone.)

A SRA. ANA PAULA GADOTTI - Perfeito, obrigada, na BA, exatamente, é estadual.

Esse trecho também está concedido, está sob responsabilidade da ViaBahia, e existem ali 4km que são críticos - críticos, críticos. Eles estão entre a Vila Naval, que é no final da BA-526, e o acesso ao terminal, o TPC. Esses trechos têm muito congestionamento e neles transita muita carga, uma média de 110 mil carretas do tipo bitrem por ano. Para vocês terem uma ideia, cada carreta que transita em direção a esse terminal paga seis tarifas, obviamente, de pedágio, porque são três na ida, três na volta. Então, existem, vamos dizer assim, recursos para fazer um investimento melhor ali, naquela infraestrutura, porque ela necessita, urgentemente, de pavimentação, acostamento, obras de drenagem, sinalização horizontal e é urgente ali a duplicação do trecho. Teria que ser estudada também uma alternativa para isso, porque acessa importantes portos ali na região do Aratu.

Voltando aqui para o Arco Norte, mas agora para o acesso aquaviário, nós temos vários terminais que operam na região. No mapa mostrado aqui, o Dr. Alber demonstrou a quantidade de terminais, ETCs e registros portuários, e os nossos TUPs ali, naquela região, uma região muito pujante. E a infraestrutura aquaviária também é necessária, muito necessária ali. Nós precisamos, urgentemente, de investimentos nessa infraestrutura aquaviária para prover os levantamentos hidrográficos que devem ser periódicos naquela região. A região sofre muito com a sua própria característica natural, de sazonalidade das cheias. Deve-se fazer uma gestão do tráfego naquela região, principalmente ali na Barra Norte do Rio Amazonas, realizar manutenção da sinalização náutica e, enfim, fazer a implantação das estruturas de resposta por incidentes ambientais. Uma outorga hidroviária na região faria muito bem à região e poderia dar conta de todas essas obras e investimentos ali, no local, para maior segurança da navegação dos navios que acessam nossos portos, das instalações portuárias e da carga do agronegócio principalmente. A gente tem ali 64 terminais autorizados na região - é muita, muita coisa -, sendo dois portos públicos e 16 terminais diretamente envolvidos na cabotagem ou longo curso.

E aí a gente gostaria de relembrar aqui que a ATP fez uma doação. Nós estudamos, nós realizamos um estudo de viabilidade econômica para a concessão do acesso da Barra Norte. Realizamos este estudo e entregamos agora, no começo do ano, como uma doação para a Antaq. A Antaq também tem um GT, um grupo de trabalho com outros órgãos do Governo, para estudar essa situação e decidir. Então, nós adiantamos isso para a Antaq e as outras entidades para pensarem uma solução, viabilizarem uma solução no local.

E é isso.

Eu gostaria também, rapidamente, de responder a alguns questionamentos.

O Senador Wellington perguntou rapidamente sobre dragagem, sobre licitações, sobre legislação. Eu gostaria de comentar assim: a dragagem, quando feita em portos privados, no nosso porto, não tem problema, ela é privada. O problema se dá quando existe o TUP ao lado de um porto público...

(Soa a campanha.)

A SRA. ANA PAULA GADOTTI - ... ou dos terminais arrendados e há o compartilhamento do acesso viário, compartilhamento de mar ou de rio. E a função... Como ele é público, muita gente entende que a função da União é prover serviços. Então, a dragagem fica a cargo do órgão público, no caso da Companhia Docas, quando há. Nesse caso, os privados não fazem, eles já pagam uma tarifa de acesso, uma tarifa estabelecida pela Antaq, não é? E essa tarifa, no

nosso entender, possibilitaria que a Companhia Docas pudesse fazer a sua dragagem, o seu planejamento de dragagem na região. Mas, às vezes, isso não acontece, fica uma situação muito difícil para os nossos terminais, às vezes eles próprios têm que fazer a dragagem. Então, aí seria um ponto crítico para a gente trazer aqui e estudar. Não exatamente um gargalo, mas uma dificuldade a ser pensada, estudada e solucionada.

Ah, sobre as hidrovias, a gente fica feliz...

(Soa a campainha.)

A SRA. ANA PAULA GADOTTI - ... em saber também que o Governo está pensando, está adiantando isso. Dentro de algumas semanas, a gente vai ter uma secretaria de hidrovias muito importante para a Região Norte e do Arco Norte, que tem a participação do Ministério de Portos. A gente vai ter não só as hidrovias como também a concessão de potenciais vias navegáveis. Isso é muito importante para a segurança da navegação.

Acho que era isso, para não me repetir aqui.

E fico à disposição para quaisquer perguntas tanto dos Senadores quanto dos colegas da mesa.

O SR. PRESIDENTE (Jaime Bagattoli. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Obrigado. Quero agradecer mais uma vez aqui à Ana.

Quero dizer para vocês da importância que têm os portos privados hoje no Brasil, foi isso que desenvolveu a nossa região, principalmente lá no Estado de Rondônia, com a Amaggi, com a Cargill, com a Bunge, ADM.

Mas, antes de fazer... Vou dar dois minutos aqui para as considerações finais dos nossos oradores. Eu queria já começar pelo Fabricio e dizer para você, Fabricio, que aquela situação nossa daquele acesso saindo da 364 para chegar aos portos privados lá de Porto Velho dá em torno de aproximadamente 25km ou 26km. Eu acho que é o que está dando lá, que precisa fazer essa pavimentação. É injusto, por exemplo, o motorista sair, fazer 1.000km numa rodovia federal, saindo do Mato Grosso, ali de Sapezal, Campo Novo, um pouquinho mais de Campo Novo, dá 1.100km chegando a Porto Velho. Você já pensou? Chegou, aí vai sair da 364, para você chegar ao Porto, vai fazer 27km, 28km de estrada de chão ruim, de péssima qualidade.

Então, eu queria deixar aqui... E é por isso que a gente queria muito que o Ministro dos Transportes estivesse aqui, o Renan Filho. Eu queria que você levasse essa mensagem para ele. Vamos nos debruçar sobre essa situação lá, porque precisamos ver o que é preciso fazer, em que o Senado pode ajudar, a Câmara dos Deputados, o Congresso. Mas isso é um orçamento que não é tão pesado para o Executivo, e aquilo é de suma importância para chegar aos portos lá.

Então, complementando, vou te dar mais esses dois minutos para fazer as considerações finais. Se você puder nos responder e ver o que vocês podem fazer, através do Dnit, através do Ministério dos Transportes, para nós resolvermos a situação desse acesso aos portos lá, ao porto de Porto Velho. Esse porto lá é de escoamento, é tudo da iniciativa realmente, é 100% da iniciativa privada.

O SR. FABRICIO GALVÃO (Para expor.) - Vamos lá.

Minhas considerações finais, Senador, são basicamente para dizer que o Dnit vem, junto com o ministério, investindo pesado nos corredores logísticos. Eu acho que essa tem que ser uma diretriz nossa. É importante que todos os modais juntos facilitem o escoamento da nossa produção.

E sobre essa obra que a gente chama de contorno de Porto Velho, que pode dar acesso ao porto, o Dnit... Eu já estive em Rondônia, inclusive com o Governo do estado, e a gente tem interesse, sim, em executar essa obra. A nossa ideia é executar um novo projeto. Existia um traçado anterior, um projeto feito pelo Governo do estado, e a gente já entende que ele não atende às necessidades da carga que vem ali. Então, se a gente vai investir em um acesso, que esse acesso já seja feito em via dupla, que já seja um acesso que garanta que todas essas carretas consigam chegar com tranquilidade ao porto e àquela região portuária. Então, a nossa ideia é realmente atualizar o projeto existente e colocar isso em prática o quanto antes. E o Governo do estado está junto com o Governo Federal nessa construção.

O SR. PRESIDENTE (Jaime Bagattoli. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Obrigado, Fabricio. Contamos com a colaboração do Dnit para que isso se realize, porque é a maior reclamação - e com justa causa - de todos os motoristas, dos transportadores que utilizam para chegar àquele acesso lá, para chegar a esse contorno, para chegar aos portos lá.

Com a palavra, Alber, para as suas considerações finais. E, se puder responder àquela pergunta que eu fiz, eu fico agradecido.

O SR. ALBER FURTADO DE VASCONCELOS NETO (Para expor.) - Claro, Senador.

Só para finalizar aqui, quero colocar que esses grandes números da Antaq, que é o setor que nós regulamos, hoje, de instalações portuárias, de portos públicos são números absurdos, se você olhar. Eu acho que a gente não tem um país no mundo que tenha essa quantidade de terminais autorizados, de arrendamentos.

Recentemente, Senador, acho que é interessante: o Delta do Mississippi, no Rio Mississippi, sofreu com a maior seca dos últimos 95 anos. E estivemos lá justamente para poder discutir essa questão da hidrovia e da seca. Eles têm um orçamento - e lá a dragagem é feita, Ana, pela U.S. Army Corps of Engineers - aprovado pelo Senado. O Senado aprova esse orçamento, que é um orçamento carimbado para que eles façam a dragagem.

Só para se ter uma ideia, eles dragam, por ano, 90 milhões de metros cúbicos. O Porto de Santos, que tem 25km de extensão, draga 4,8 milhões de metros cúbicos.

(*Soa a campanha.*)

O SR. ALBER FURTADO DE VASCONCELOS NETO - Então, assim, é um número absurdo.

Só para finalizar e colocar para a gente discutir esse tema, eu acho que a cabotagem foi muito bem discutida, aqui nesta Casa, também com a Lei 14.301, mas eu acho que a gente tem outras formas, e outras ferramentas, e outros remédios para a gente poder incentivar a cabotagem no Brasil. Não é admissível um contêiner chegar a Rio Grande, ser colocado em cima de um caminhão e rodar 4.500km para chegar a Fortaleza.

Então, assim, eu acho que a gente tem, sim, que olhar para a questão das embarcações de cabotagem, priorizar nas atracações - entendeu, Senador? -, porque eu acho que cabotagem é porto a porto e é consumo imediato nosso. Então, ela tem que ser priorizada também, e a gente também tem que discutir a questão de impostos. O AFRMM também já não incide na cabotagem, mas a gente pode também avançar, principalmente com a discussão do *bunker*, Senador. Então, eu acho que esse é um ponto. O *bunker* é o combustível dessas embarcações.

O SR. PRESIDENTE (Jaime Bagattoli. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Obrigado pelas suas considerações. Obrigado, Alber.

Parece que a Elisângela está presente novamente aí. Eu queria que ela fizesse as considerações finais. Ela está representando a CNA.

A SRA. ELISÂNGELA PEREIRA LOPES (Para expor. *Por videoconferência.*) - Sim, Senador Jaime, estou presente e estive presente todo o momento, ouvindo todos os participantes com as suas informações bastante pertinentes. Então, nós vimos aí a fala da Antaq e do Dnit, que são promissoras.

A gente tem visto o esforço do Governo em melhorar a infraestrutura. No ano passado e neste ano, foram lançados programas para garantir o escoamento da safra, em que nós estivemos presentes e estamos vendo resultados, mas, como dito anteriormente, ainda muito aquém do que o agro necessita.

Então, é importantíssimo que se acelerem essas ações que estão voltadas principalmente para garantir a navegabilidade dos nossos rios. Eu nem cheguei a mencionar hoje o Pedral do Lourenço, mas estamos aí nesse imbróglio há mais de quatro anos e, até o momento, não temos perspectivas de que as obras ficarão prontas na urgência de que o agro, de fato, precisa para escoar as suas *commodities*.

Então, finalizo agradecendo a oportunidade de estar aqui hoje discutindo esse assunto, que é tão caro para o agronegócio e para os produtores rurais, e reforçando as palavras iniciais do Senador de que nós somos eficientes da porteira para dentro, mas, quando dependemos de um passo além da porteira, nós enfrentamos grandes gargalos que precisam ser equacionados com a maior urgência possível.

Obrigada, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Jaime Bagattoli. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Obrigado, Elisângela, por você ter participado e ter feito as suas considerações e seus esclarecimentos sobre a preocupação também da CNA e de todo o setor produtivo.

E sabemos que são gargalos que nós precisamos realmente resolver e não podemos ficar só numa discussão para nós marcarmos outra audiência, outra reunião. Nós temos aqui, como eu venho falando sempre, um compromisso do Congresso, do Executivo, do próprio Judiciário de cada um fazer a sua parte para nós melhorarmos essa questão de infraestrutura no país.

Dou dois minutos para a Ana Paula fazer as considerações finais.

Obrigado.

A SRA. ANA PAULA GADOTTI (Para expor.) - Serei breve, Senador Bagattoli. Obrigada.

Pegando aqui um gancho da fala da Elisângela, ela falou que realmente o agro é muito eficiente da porteira para dentro, e ficam faltando outras iniciativas, principalmente por parte do Governo, da porteira para fora. Até a pedido aqui do Senador Wellington Fagundes, que pediu para comentar rapidamente - eu tinha até me esquecido - sobre a situação dos portos, nossos portos não devem nada a ninguém, não, aos do exterior; eles vêm se modernizando.

Se fosse há 20 anos, a gente até poderia falar alguma coisa. A gente teve a ajuda do Reporto, que possibilitou um aumento, uma melhoria da produtividade dos portos na utilização de equipamentos mais modernos, que melhoraram a produtividade, melhoraram o escoamento das nossas cargas, e a gente não deve nada para ninguém, não. E os portos estão aumentando, depois também da Lei dos Portos, com os TUPs.

O que a gente acha no...

(Soa a campainha.)

A SRA. ANA PAULA GADOTTI - ... setor de portos é que a gente fica entre a porteira do agronegócio e o *gate*, o *gate* que é o portão do porto, do terminal, seja ele do porto organizado ou do TUP. O que a gente precisa para melhorar é a infraestrutura, o que fica depois da porteira do agronegócio até o *gate*.

A gente precisa de acessos terrestres melhores, rodovias, ferrovias, acessos aquaviários, rios navegáveis, hidrovias com segurança, com balizamento, com investimento, com dragagem. Com isso, a gente consegue melhorar a produtividade e dar mais expressão ao produto nacional lá fora, dar mais competitividade.

Aproveito para agradecer aqui a participação. Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Jaime Bagattoli. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Obrigado. Obrigado a todos.

Obrigado pela participação de cada orador: da Elisângela, da CNA; do Fabricio Galvão, do Dnit; do Alber, Diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq); e da Ana Paula, da ATP (Associação de Terminais Portuários Privados).

Quero aqui também agradecer, neste momento, aos internautas que estão também muito preocupados com a situação sobre a logística no Brasil: o Gustavo, de Santa Catarina; a Ana, do Distrito Federal; o George, da Paraíba; o Flávio, do Paraná; o Petter, de São Paulo; o Igor, de Minas Gerais; o Douglas, de Mato Grosso, preocupado com essa questão do escoamento de produção, esses gargalos que nós temos na logística no nosso Brasil.

Enfim, sabemos que precisamos resolver o problema do Brasil e, a cada ano que passa, nós sabemos que a produção brasileira... Nós temos uma tendência com o foco brasileiro. A nossa mola mestre do Brasil é o agronegócio, é o setor produtivo, tanto a agropecuária quanto a agricultura. Nós somos fortíssimos desde a agricultura familiar.

Eu sou um Senador da República com grande respeito pela agricultura familiar, porque eu sei o que a agricultura familiar representa para o nosso Brasil, representa para os empregos das pessoas que estão lá no campo. E digo para vocês que nós precisamos, se o país... Nós temos que estar preocupados também não só com a infraestrutura, mas a infraestrutura do nosso país vai ajudar muito a nossa industrialização, principalmente dos produtos oriundos do agronegócio brasileiro, que são tanto da soja, do milho, do algodão. Nós somos fortíssimos no bovino, no suíno e nas aves, então, nós temos uma produção. O agronegócio é realmente a mola mestra que sustenta, que aguenta o país em pé, sabemos disso, pois foi o maior reflexo quando aconteceu a pandemia nos anos de 2019/2020.

Neste momento, eu coloco em votação o requerimento, nos termos do artigo 40, inciso I, alínea "c", combinado com os arts. 67 e 68 do Regimento Interno do Senado Federal, para que seja apreciado pela Comissão de Agricultura e Reforma Agrária o convite direcionado a este Parlamentar para participar da 89ª ExpoZebu, que acontecerá no período de 27 de abril a 5 de maio de 2024, no Município de Uberaba, Minas Gerais. Senador Jaime Bagattoli, do PL, de Rondônia.

Os Srs. Senadores e as Sras. Senadoras que concordam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovado.

Nada mais havendo a tratar, declaro encerrada a presente reunião.

Obrigado.

(Iniciada às 15 horas e 06 minutos, a reunião é encerrada às 16 horas e 57 minutos.)