



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

REUNIÃO

10/09/2024 - 26ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO. Fala da Presidência.) - Havendo número regimental, declaro aberta a 26ª Reunião da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 2ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura, que se realiza nesta data, 10 de setembro de 2024.

A presente reunião destina-se à realização de audiência pública com o objetivo de debater as concessões das hidrovias brasileiras, em atenção ao Requerimento nº 60, de 2024, desta Comissão, de minha autoria.

Nós temos os convidados: Dr. Eduardo Nery Machado Filho, Diretor-Geral da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários); Dr. Dino Antunes Dias Batista, Secretário Nacional de Hidrovias e Navegação do Ministério de Portos e Aeroportos; e Claudomiro Carvalho Filho, Presidente da Abani (Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior), que participará por videoconferência.

Antes de passar a palavra aos nossos convidados, 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 www.senado.leg.br/ecidadania, e pelo telefone 0800 0612211. Vou repetir o telefone para as pessoas, os telespectadores que quiserem participar: 0800 0612211.

O relatório completo, com todas as manifestações, estará disponível no portal, assim como as apresentações que forem utilizadas pelos expositores. Isso é muito importante para que as pessoas que não estejam presentes, a qualquer tempo, possam consultar o *site* da nossa Comissão e acessar as falas e os documentos. Isso é importante.

Para a exposição inicial de cada um dos nossos convidados, a gente vai deixar um tempo entre 10 e 15 minutos, para a apresentação. Se houver necessidade, a gente prorroga. É isso.

Este é um assunto que despertou muito interesse lá do Estado de Rondônia, uns a favor e outros contrários: a concessão do Rio Madeira, especificamente do Rio Madeira. Não vou tratar de outros rios aqui fora esse, porque eu estou falando lá do meu rio, que é lá de Rondônia. Devido a esse despertamento, eu fiz esse requerimento solicitando esta audiência pública, embora a gente saiba dos avanços dos estudos, que já estão quase todos concluídos pela Antaq e pelo ministério correspondente. Então, agora é somente para observar a aceitação dos Parlamentares, dos Deputados e dos Senadores, as reações, e também da população, para saber se a coisa vai para frente ou não. Tudo que é novo é preocupante, por isso que a audiência pública tem esse objetivo esclarecedor.

Assim, sem mais delongas, eu vou passar a palavra para o Dr. Dino Antunes Batista, Secretário Nacional de Hidrovias e Navegação, para que ele possa fazer a sua exposição.

Com a palavra, Dr. Dino.

O SR. DINO ANTUNES DIAS BATISTA (Para expor.) - Bom dia, senhoras e senhores.

Bom dia, Senador. Muito bom dia!

Queria inicialmente agradecer o convite que foi feito ao Ministério de Portos e Aeroportos para debater esse assunto, que é fundamental. Na verdade, um dos principais projetos que o Ministério tem no setor hidroviário é exatamente esse programa de concessões hidroviárias. E, como o Senador bem disse, é algo novo, e tudo que é novo tem que ser muito

bem debatido, tem que ser entendido pela sociedade. Esse tipo de oportunidade, como esta audiência, ainda mais aqui, no Senado, é fundamental para que a gente possa exatamente chegar a maior quantidade de pessoas possível.

Pensando exatamente nisso, Senador, a gente, ontem... Está muito claro para o ministério e também para a Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) que ainda existe um desconhecimento bastante grande em relação a esse projeto. E é natural que exista esse desconhecimento, porque o projeto ainda não foi publicizado e não foram disponibilizados para a sociedade, na sua totalidade, os números e todo o trabalho que foi feito com o apoio da Infra S.A.

E aqui eu queria ressaltar o grande trabalho que eles têm feito nos apoiando na elaboração não só dessa concessão, mas também das demais: a concessão da Hidrovia do Rio Paraguai; a gente iniciou também discussões relacionadas à Hidrovia do Sul, que liga a Lagoa dos Patos à Lagoa Mirim; e outros projetos em que a Infra S.A está nos apoiando.

Mas fato é que a gente ainda disponibilizou esses dados. Inicialmente, a ideia era a gente disponibilizar os estudos, em sua plenitude, no processo de audiência pública, que é necessário, que é inclusive um ditame legal para que a gente possa andar com a concessão, mas a gente reconhece que, muitas vezes, quando um projeto vai para essa audiência pública, que é uma audiência pública formal durante o processo da licitação, em diversos projetos as decisões já foram tomadas e, quando vai para audiência pública, na verdade, você tem muito pouco tempo para debate. E, reconhecendo isso, a gente achou que o ideal era realmente fazer um processo muito mais aberto, muito mais discutido, antes mesmo da audiência pública formal. É por isso que nós do ministério, com a Agência de Transportes Aquaviários, resolvemos colocar esse projeto agora em um sistema que é chamado de tomada de subsídio.

A tomada de subsídio não é o processo formal de audiência pública, é um momento antecedente. É um momento que antecede à audiência exatamente para que a gente possa enriquecer os estudos que já foram feitos, discutir com mais profundidade com a sociedade, a partir dos números. Então, queria já deixar claro aqui que os estudos deverão estar disponibilizados no *site* da Antaq - não sei se ainda hoje; a gente tomou ontem essa decisão de fazer essa disponibilização total. Eu não sei se vai dar tempo ainda hoje de estar disponível, mas, se não hoje, certamente amanhã já vai estar disponível, no *site* da Agência Nacional de Transportes Aquaviários, a plenitude desses estudos.

Além dessa disponibilização na internet, a gente achou interessante fazer uma rodada de conversas mais próximas com o mercado. Então, a partir da semana que vem, a gente vai iniciar uma rodada de reuniões que a gente chama de reuniões participativas, Senador. São reuniões mais fechadas, não são audiências, em que a gente consegue trazer mais os técnicos que podem estar envolvidos nessas discussões. Então, a ideia é a gente ter essas discussões com os técnicos das empresas de navegação, dos embarcadores, os donos das cargas, com a sociedade local, para que realmente a gente tenha, antes mesmo da abertura da audiência formal, um processo bastante amplo de debate, para que a gente possa tirar algumas dúvidas, que a gente acha que são dúvidas naturais, porque o projeto ainda não foi apresentado.

E eu vi inclusive a fala anterior do senhor, ainda dando a entrevista - uma dúvida que chegou de várias maneiras para a gente também -, sobre uma dúvida tão simples quanto quem paga. Essa dúvida para a gente... E, às vezes, é um erro dos técnicos que trabalham com o projeto. Às vezes, para a gente aquilo está tão claro, para a gente aquilo está tão óbvio, que a gente peca no processo de comunicação. Então, por exemplo, para a gente é tão claro que ribeirinhos, pesca, passageiro, cargas - aquela carga que a gente chama de carga geral, aquela carga que é a carga acompanhada; como o senhor bem falou, é a embarcação que está transportando a banana, é a embarcação que está transportando a geladeira, a linha branca, que na Amazônia vai toda por rio... Eu acho que a gente nunca deixou claro... É lógico que, nas nossas falas, isso está sempre presente, mas agora as pessoas vão poder ver, nos estudos, nos números, que, em nenhum momento, foi pensado que esse tipo de carga poderia pagar alguma coisa.

Então, para a gente é muito claro que os projetos... E aqui, generalizando, nos projetos de concessão hidroviária como um todo, a lógica é que a gente tem que tratar os usuários dos rios - Senador, tudo bem? - e das hidrovias de maneira diferente. Cada usuário precisa, necessita de uma determinada profundidade de leito, de um determinado sistema de sinalização. É óbvio: quando a gente tem uma embarcação de pescador, ela não precisa de nada disso, ela precisa só ter acesso ao rio, o que ela vai continuar tendo normalmente.

Então, a gente teve uma preocupação - e o Diretor-Geral da Antaq também, lá, o Eduardo - bastante grande nos diversos projetos que estão sendo trabalhados. A gente teve essa preocupação de fazer uma alocação adequada de como devem ser feitos os pagamentos, quando houver, relacionados às tarifas de uso do rio. Então, não faz o menor sentido a gente falar numa embarcação de passageiros, numa embarcação de pesca, numa embarcação de carga, mas aquela carga pequena... não faz o menor sentido a gente falar que essas embarcações que já acessam o rio, que já ali navegam, sem o menor tipo de restrição, paguem qualquer coisa. E isso já está considerado nos nossos estudos. Inclusive, é interessante, porque, para a gente, seria muito mais caro a gente cobrar desse tipo de carga do que o que a gente porventura pudesse arrecadar com esse tipo de carga.

Só lembrando, no Rio Madeira, por exemplo, quando a gente junta soja, milho, combustível e fertilizante, a gente está falando de mais de 90%, quase 95% de toda a tonelagem que passa pelo Rio Madeira, então a gente está falando de quatro perfis de carga. Além desses quatro perfis de carga, se a gente juntar mesmo cargas maiores, a gente soma quase nada na tonelagem total do rio. Se a gente considerar pesca, esse tipo de coisa, dá nada, é 0,000. Então, não faz o menor sentido a gente discutir cobrança desse tipo de perfil de usuário da hidrovia, sem esquecer que esse tipo de usuário se beneficiará também da hidrovia, se beneficiará marginalmente, é claro, mas, a partir do momento em que a gente traz uma maior racionalidade...

(*Soa a campanha.*)

O SR. DINO ANTUNES DIAS BATISTA - ... uma operação mais assistida da hidrovia, todos se beneficiarão, inclusive de um elemento que está considerado na concessão hidroviária, que é o elemento da segurança pública. É o concessionário, é óbvio que não substituindo o Estado enquanto poder de polícia, mas é o concessionário provendo, municiando o poder público, auxiliando, apoiando o poder público para atuar nesse papel de polícia.

Como a minha fala ainda é mais genérica também, Senador, vai passar depois para o Diretor-Geral, que tem os dados e vai apresentar aqui os dados específicos do Madeira, uma questão que é importante, geral, conceitual na ideia da concessão hidroviária - e essa foi uma orientação que a gente recebeu de maneira bastante clara do nosso Ministro Silvio Costa Filho - é que qualquer cobrança, qualquer cobrança que aconteça, porventura, de usuário tem que ser menor do que o benefício que aquele usuário tenha da concessão.

E aqui eu vou colocar como exemplo bastante claro: no caso do Madeira, a gente tem, por exemplo, a possibilidade que vai ser dada para navegação noturna, a possibilidade que a dragagem tempestiva e contínua vai dar para que a gente não precise aliviar as embarcações. Em outros rios, não é o caso exatamente do Madeira, mas em outros rios, a gente vai ter a possibilidade de que os comboios não sejam desagregados. Muitas vezes, a gente precisa, ao navegar com os comboios... Um comboio, por exemplo, no Rio Paraguai, a gente tem comboios de 16 barcas, o que a gente chama de comboio 4x4. Em vários passos, o comboio tem que ser desmontado, desmembrado para passar por aquele passo, então é aquela operação custosa, é uma operação bastante ineficiente, em que a empresa de navegação tem que parar o comboio, desmembrá-lo, passar quatro barcas, voltar, passar mais quatro barcas, voltar, passar mais quatro, remontar o comboio e continua navegando.

Ora, esse é o rio que Deus nos deu. Se quisermos navegar efetivamente em hidrovias, e não em rios navegáveis - hoje o que temos são rios navegáveis -, se a gente quer navegar em hidrovias efetivamente, isso significa uma garantia de calado o ano inteiro, sinalização, controle, sistema. Eu não vejo outro caminho a não ser efetivamente contar com a iniciativa privada, e aqui a gente não está falando de recursos, a gente está falando de flexibilidade, a gente está falando de operação mais ágil e eficiente.

Isso tudo dentro dessa orientação que a gente recebeu do nosso Ministro, de que qualquer cobrança tem que ser inferior ao benefício que estiver sendo provido aos usuários.

Eu acho que, no caso... Até já vou dar aqui um *spoiler* da apresentação do Diretor-Geral da Antaq: no caso aqui do Madeira, a gente, por diversas vezes, conversou com os embarcadores, ou seja, os donos das cargas, as principais cargas que por ali navegam, e a gente recebeu sinalizações de que estaria razoável qualquer cobrança que fosse em torno de US\$1 por tonelada, que aquilo a carga absorveria sem o menor problema - US\$1 por tonelada -, sendo que a gente está chegando a menos de R\$1 por tonelada. Não é US\$1; é R\$1.

Então, a gente já ouviu... Inclusive, o Senador certa vez citou um valor de R\$600 mil por comboio. Isso está totalmente fora do que a gente está estudando. Pelos números que a gente está colocando, os maiores comboios que por ali navegam - a gente está falando de 20, chega a 30 mil toneladas, e a gente está esperando um aumento nessas embarcações, nesses comboios -, a gente está falando de não mais do que R\$30 mil por viagem, para que a gente tenha sinalização adequada; profundidade adequada durante o ano inteiro; sistemas de controle; apoio na questão da segurança pública, ou seja, para que a gente tenha, efetivamente, uma hidrovia, e não só um rio navegável.

A gente entende, Senador - e aqui finalizo a minha fala inicial -, a gente tem a convicção de que, quando a gente transfere e coloca a iniciativa privada atuando... E aqui não se trata de privatizar. Não tem como a gente privatizar rio. Inclusive, não tem como a gente conceder rio. O que a gente está concedendo são atividades que hoje são executadas pelo Dnit, e atividades que o Dnit tem uma dificuldade operacional e orçamentária muito grande para executar. E, quando a gente faz essa transferência para a iniciativa privada, é o único caminho que a gente vê para que a gente transforme os nossos rios navegáveis, efetivamente, em hidrovias no Brasil.

Senador, eu agradeço, neste primeiro momento, e fico aqui à disposição. Acho que a gente vai ter um dia bastante profícuo para discutir esses projetos de concessão hidroviária.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Muito obrigado, Dr. Dino Antunes, pela sua exposição. O senhor pode permanecer aqui mesmo, porque depois teremos alguns debates e alguns Senadores deverão remotamente participar, e tem a participação dos internautas também.

Então, a seguir, eu passo a palavra para o Dr. Eduardo Nery Machado Filho, Diretor-Geral da Antaq, Agência Nacional de Transportes Aquaviários.

O senhor tem um tempo aí de 10, 15 minutos, ou, se precisar de mais tempo, a gente prorroga para o senhor.

Fique à vontade.

O SR. EDUARDO NERY MACHADO FILHO (Para expor.) - Primeiro, Presidente Senador Confúcio Moura, quero agradecer aqui o convite, a oportunidade de estarmos aqui diante do Senado Federal, da Comissão de Infraestrutura, de poder, pela primeira vez, estar apresentando, até com maiores detalhes, informações desse projeto que é tão importante para a infraestrutura do país.

Saúdo aqui o nosso Secretário Nacional de Hidrovias, o grande parceiro dessas e de todas as empreitadas relacionadas ao desenvolvimento das nossas hidrovias, o Dino Antunes, saúdo todos os Senadores aqui também presentes nesta Comissão, o Senador Bagattoli e os demais que nos acompanham *online*.

Eu acho que, já pegando um gancho aqui nessa primeira exposição do Dino e de quando a gente fala da importância do desenvolvimento das hidrovias, atualmente a gente tem 40 mil, 42 mil quilômetros de hidrovia, segundo o SNV - me desculpe se eu for um pouco repetitivo aqui em cima do que o Dino já pode ter falado, porque eu tive um ligeiro atraso por causa do trânsito. O fato é que o levantamento que a Antaq realiza a cada dois anos mostra que nós exploramos, de um modo econômico, um pouco mais de 19 mil, 19,2 mil, ou seja, menos da metade do nosso potencial é aproveitado.

Então, assim, além de todas as dificuldades que o Dino colocou em relação à atuação do Dnit, que é importantíssima - agora mesmo ele está empreendendo um esforço grande lá na hidrovia do Rio Madeira -, apesar de tudo, a gente sabe que, obviamente, ele tem limitações que a própria administração pública acaba tendo que enfrentar em relação à gestão, mas eu digo, Dino, o seguinte: a gente precisa do Dnit para atuar nesses outros... A gente só está falando nesse nosso...

Aqui, no Rio Madeira, são 1.075 quilômetros. Se pegar os nossos seis eixos que estão sendo explorados, acho que vai dar no máximo uns 5 mil quilômetros de hidrovia, ou seja, tem mais 40 mil quilômetros. Se a gente pegar, então, um trabalho de 2011, que foi feito por um grupo de estudo, um grupo de trabalho do Ministério dos Transportes, ele diz que o nosso potencial chega a 60 mil quilômetros. Então, Presidente, a gente pode estar falando de quase 50 mil quilômetros em que vai precisar de o Dnit atuar.

E a gente só consegue fazer concessão em determinados eixos estratégicos, porque a engenharia financeira para uma concessão de uma hidrovia parar de pé depende sobretudo de ter uma carga consolidada, e nem toda hidrovia vai ter essa condição, então são poucas hidrovias no Brasil, se for pensar bem, que vão oferecer essa condição.

Então, a Hidrovia do Rio Madeira... E eu já vou aqui começar até a apresentação, dizendo qual foi o começo disso, quer dizer, essa estratégia de se desenvolverem as hidrovias por meio de concessões está amparada no Plano Geral de Outorgas, que foi aprovado pelo Ministério de Portos e Aeroportos. A Antaq elabora e submete ao Ministério de Portos e Aeroportos. E, com base numa avaliação técnica, a Antaq identificou seis hidrovias com potencial de serem concedidas, com potencial. É claro que uma modelagem mais aprofundada é que vai realmente confirmar se realmente a concessão é o melhor caminho.

Então, as seis hidrovias que foram escolhidas, no caso, são: a Hidrovia do Rio Madeira, a Hidrovia do Rio Paraguai, a de Tocantins, a de Tapajós, a de Barra Norte, que é a saída do Rio Amazonas em direção ao Atlântico, e a Hidrovia Uruguai-Brasil, que é a Hidrovia da Lagoa Mirim. Esses são os seis eixos estratégicos que foram definidos.

Então, quando você tem uma carga consolidada, que é o caso do Madeira, do Paraguai, do Tapajós, do próprio Tocantins - que não tem carga consolidada ainda, que é uma discussão à parte, mas depende da intervenção do Pedral do Lourenço, mas ali tem um potencial gigante também para o escoamento de cargas -, ali você consegue fazer uma modelagem econômico-financeira em que você vai ter uma tarifa que seja módica, que seja justa, que seja atrativa para que ela não torne aquele modal pouco atrativo frente aos demais.

Então, o PGO, que é o Plano Geral de Outorgas, traz já esses seis eixos estratégicos. E, no caso da Hidrovia do Rio Madeira, a Infra S.A. foi parceira aqui. Ela que está fazendo a estruturação dos projetos, levando toda a experiência que ela adquiriu ao longo dos anos nas estruturas dos projetos de arrendamento portuário, e agora ela também tem sido

uma grande parceira, com técnicos de alto nível, também fazendo a modelagem econômico-financeira e estruturando o projeto de modo geral.

Dentro da Antaq também, a Antaq vem procurando incrementar a sua governança para poder fazer frente a esse desafio. Então, Presidente, criamos uma superintendência de hidrovias e estudos, que é conduzida pelo Superintendente Bruno Pinheiro, que está com uma equipe fantástica; estamos investindo muito em treinamento. E, no âmbito da agência também, no caso do projeto do Rio Madeira, temos já uma relatoria definida; o Diretor Lima Filho tem se empenhado muito para tentar trazer o melhor projeto possível.

Agora, desde já, o que é importante trazer aqui, Presidente, é que, obviamente, a gente tem uma primeira versão do projeto, que, a partir de agora, a gente tendo essa oportunidade de apresentar com mais detalhes para o Senado, para o Parlamento, para os interessados, para a sociedade, a gente espera ter as contribuições dos senhores para que a gente faça os ajustes que sejam necessários. Isso aqui que está sendo apresentado é uma versão que foi fruto, obviamente, de muito empenho, com algumas premissas que a gente entende que o Secretário já apresentou aqui: primeiro, de não onerar passageiro; de apenas a carga que tiver interesse comercial - e me refiro aos grandes volumes de soja, milho e fertilizante, grãos líquidos, transportados em grandes volumes - ser tarifada. O restante dos usuários não serão. E, além disso, há outros ganhos também sociais que o projeto pode trazer, de acordo com as políticas públicas que o ministério trouxe, como por exemplo, o de melhorar a manutenção, o de já utilizar os recursos ali para também fazer manutenção dos IP4.

No caso da Hidrovia do Rio Madeira, o trecho compreendido na concessão vai de Porto Velho até a foz do Rio Madeira, no encontro com o Rio Amazonas. São 1.075 quilômetros de extensão por uma largura média de 1km. Então, quando se fala também em intervenções de dragagem, que também é um dos serviços que vão ter que ser prestados pelo concessionário, a gente está falando apenas do canal de navegação - 30m, 40m, no máximo, de largura em um rio que tem uma extensão de 1km, ou seja, são intervenções muito reduzidas e em trechos pontuais que são identificados como críticos. Ninguém vai fazer uma intervenção ao longo dos mil quilômetros, por certo.

O volume dragado, comparado inclusive com outros rios... Quando a gente compara o que é dragado, hoje em dia, no Rio Madeira, com o Rio Mississippi, por exemplo, Senador Confúcio... No Rio Mississippi, são dragados 90 milhões de metros cúbicos/ano. No Rio Madeira é dragado um milhão de metro cúbico/ano. Então, a gente está falando de intervenções... E, quando se compara em termos de volume, o Rio Madeira é um rio que tem muito mais volume de água, inclusive, do que o Rio Mississippi.

É um rio que tem uma sazonalidade climática conhecida, então a seca do Rio Amazonas, da Região Norte, que neste ano está sendo mais severa, em função inclusive das mudanças climáticas, e que tende a ser mais severa a cada ano, não é novidade. Embora ela seja mais severa, os senhores sabem melhor do que ninguém que todo ano ela ocorre; por isso, os serviços de dragagem, de levantamento batimétrico e hidrográfico são mais do que necessários e previsíveis. Então, por conta dessa sazonalidade climática, nós temos também uma variação na vazão do rio significativa, que vai de 50 mil a 5 mil metros cúbicos por segundo, e também uma alteração em sua velocidade, em seu gradiente de velocidade, que vai de 4,5 a 0,8m/s. E a profundidade do rio, em períodos de cheia, pela influência que o Rio Amazonas exerce sobre o Rio Madeira, pode chegar até 18m. Como já disse, os períodos de enchente, que já são conhecidos, vão de fevereiro a maio; e o seu período de vazante, de seca, vai de julho a novembro. Nesse ano, em função dos eventos climáticos, esse período de vazante se iniciou antes do previsto.

A importância econômica é muito conhecida. A principal rota de escoamento dos grãos que vão para a nossa exportação...

(Soa a campanha.)

O SR. EDUARDO NERY MACHADO FILHO - ... em Rondônia, principalmente via BR-364, é responsável pelo abastecimento de combustíveis consumidos em todo o Estado de Rondônia. Segundo levantamento feito pela Antaq em parceria com a Universidade Federal do Pará, há previsão de serem transportados mais de 400 mil passageiros por essa via, sendo que, mais uma vez friso, nenhum passageiro, nenhuma embarcação de passageiro vai ser tarifada pelo uso da hidrovia.

Os 11 municípios que, pelo Rio Madeira, esse trecho da hidrovia alcança - oito no Amazonas e três em Rondônia - compreendem uma população de quase 800 mil habitantes.

Como já foi dito aqui pelo secretário, os principais produtos escoados ali serão soja e milho. Eles serão os responsáveis - ou os principais responsáveis - pelo pagamento, pelas receitas que vão ser auferidas pelo concessionário. Apenas nos dois principais corredores, que é entre Porto Velho e Itacoatiara e Porto Velho e Santarém, nos dois principais corredores que se utilizam da Hidrovia do Rio Madeira, nós temos 33%, cerca de 36% de todo o escoamento de milho e soja, só perdendo para a Hidrovia do Rio Tapajós.

Então, a finalidade da concessão é adequar a prestação de serviços à variação hidrológica, atender a ampliação de demanda de grãos de vegetais em Rondônia e Mato Grosso - atualmente são 13 milhões de toneladas e a gente vai ver que esse número vai aumentar significativamente ao longo dos anos -, promover regularidade no abastecimento de Porto Velho, principalmente no abastecimento de combustíveis, e também promover segurança aquaviária para a população e para os navegantes que se utilizam dessa hidrovía.

Os comboios atualmente utilizados, como foi dito aqui pelo secretário... o que está sendo considerado comboio típico é uma embarcação de nove barcas 3x3, cada uma com 2 mil toneladas, o que vai representar uma capacidade de carga de 18 mil toneladas. Temos até as situações de barcas de 6x5, no caso de um comboio da margem que trafegou entre Porto Velho e Itacoatiara, em um período favorável, ou seja, comboios que podem chegar a 60 mil toneladas, mas isso é uma situação bem específica e numa condição bem favorável.

O fato, o que se deseja com a concessão é que, nos períodos críticos - é para isso a maior importância dela -, nós tenhamos uma profundidade que vai ter que ser obedecida, uma meta de desempenho, para que o concessionário proveja aquela profundidade. Então, a profundidade é de 3,5m, que vai oferecer um calado de 3m em toda a extensão do Rio Madeira...

(Soa a campanha.)

O SR. EDUARDO NERY MACHADO FILHO - Essa é a meta que o projeto apresenta para que a gente consiga superar os períodos críticos sem que se perca eficiência operacional. Com isso, o que se espera é que esse preço dessa tarifa, como foi dito pelo secretário, seja muito mais vantajoso do que o preço da ineficiência. E qual é o preço da ineficiência? É a gente não conseguir trafegar, por exemplo, nos dias de hoje, porque a dragagem não foi feita, e por várias razões, no período em que deveria, porque não foi mantida aquela profundidade e porque não é possível navegar, por exemplo, à noite. Com isso, a gente tem esse custo logístico acrescido, que, nos cálculos que já foram feitos pela nossa equipe, representa seis vezes o valor da tarifa que foi estimada.

A cesta de serviços compreende: serviços hidrográficos, levantamentos hidrográficos constantes para poder mapear o canal de navegação, auxílios à navegação por meio de sinalização e balizamento, serviços de gestão do tráfego para auxiliar inclusive nos aspectos voltados à segurança, serviços de dragagem, derrocamentos bem pontuais e específicos, além de melhoria nas IP4 e também de acompanhamento de questões afetas à sustentabilidade.

O Madeira possui 75 pontos de interesse que configuram riscos à navegação e que podem penalizar os usuários, principalmente nos períodos de estiagem. Então, com a concessão, se espera atacar esses pontos e trazer mais segurança à navegação. Então, esses pontos serão objeto de monitoramento hidrográfico, sinalização e balizamento.

Os benefícios esperados são: geração de emprego e renda, na medida em que a gente vai poder ter uma frota maior para atender esse volume de carga que vai se utilizar da Hidrovía do Rio Madeira - ou seja, todos os ganhos indiretos ocasionados pelo fluxo de mercadorias, especialmente grãos sólidos, no período de seca, o que, hoje em dia, não ocorre -; manutenção da lâmina d'água de 3,5m durante os 365 dias; monitoramento dos auxílios à navegação; cobrança somente quando o usuário estiver usufruindo dos serviços prestados. Este é outro ponto importante também - não é, Secretário? -, o chamado degrau tarifário: só se começa a cobrar a partir do momento em que houver uma infraestrutura disponibilizada. Então, a gente está calculando que isso vai acontecer depois de dois anos de iniciada a concessão. Então, nos dois primeiros anos da concessão, ninguém - nem a carga, nem o grão, nem o milho, nem o fertilizante - vai estar pagando pelo uso da hidrovía. Passados dois anos, em que o concessionário já vai ter feito investimentos - sinalização, levantamento hidrográfico, balizamento, dragagem -, aí se começa a cobrar. E outra vantagem também da modelagem é que o concessionário vai ter que deixar uma dragagem ali, no ano inteiro, disponibilizada, para evitar que, na hora em que precisar ou numa emergência, ele vá ter que buscar a draga sabe-se lá onde. Então, é mais uma garantia para que a gente não prescindir dos serviços de dragagem. Para ter uma ideia, lá no Mississippi, eram 30 dragas disponibilizadas e operando ao longo de todo o ano. É isso que a gente tem que levar em conta. E reduzir os problemas afetos principalmente ao abastecimento de combustível em Rondônia, que, nesses períodos de crise, a gente sabe que é impactado.

Então, já foram ditas aqui as principais cargas, Presidente, que é soja, milho, fertilizante, granel líquido, contêiner também, tem um volume de fluxo também de Manaus em direção a Porto Velho de produtos alimentícios, principalmente.

E essa é a projeção de aumento. Atualmente, com soja e milho, a gente tem 13 milhões de toneladas que são transportadas. A nossa estimativa é que esse volume chegue a cerca de 28 milhões em 2057. Já em 2030, a gente teria 20 milhões de toneladas sendo transportadas pela Hidrovía do Rio Madeira. Se não tiver uma infraestrutura adequada, o que a gente vai ter vai ser custos logísticos e uma ineficiência no transporte dessas cargas. E também, agora, essa é uma curva tendencial aqui, como já foi dito: considerando outros tipos de carga, a gente tem, a partir de 2030, já um aumento significativo. E agora, já também apresentando em primeira mão aqui para o Senado, temos as informações relacionadas à modelagem

econômica e financeira da concessão. O fluxo de caixa global previsto do projeto é de R\$31 milhões, para uma receita global de R\$697 milhões, um investimento total que o concessionário terá de fazer de cerca de R\$109 milhões, uma despesa operacional total de cerca de R\$477 milhões, considerando uma taxa interna de retorno de 9,92%, que é a taxa utilizada nos projetos de arrendamento portuário, por exemplo. Com isso tudo se chegou a uma tarifa calculada de R\$0,80 por tonelada transportada.

Então, como o Secretário Dino Antunes adiantou, o custo que está sendo projetado é de menos de R\$1. Em que pese a própria carga... Porque, na verdade, o grande impulso desse projeto foi pela carga, foram os produtores de milho, soja e fertilizantes, principalmente, que nos procuraram, insatisfeitos com os altos custos logísticos e com a baixa eficiência operacional da hidrovia. Então, quem foi o grande demandante dessa concessão, desse projeto foram os usuários, mais especificamente, os donos da carga. E eles já nos passavam essa estimativa de que até US\$1 seria uma tarifa que seria razoável e que a carga estaria disposta a pagar. Então, a gente está falando de R\$0,80 por tonelada.

Presidente, eu acho que, para que possamos atender e trazer os esclarecimentos e ouvir as contribuições dos Senadores, são esses os principais pontos aqui que queríamos compartilhar, já saudando o Senador Esperidião Amin pela sua presença, que certamente vai, como sempre, trazer contribuições e vai nos alertar para os principais pontos a serem enfrentados no projeto.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Muito obrigado, Dr. Eduardo Nery.

Quero registrar a presença do Dr. Mário Povia, Diretor-Presidente do Instituto Brasileiro de Infraestrutura, bem-vindo, agradecemos a presença de V. Exa.; do William Tadheu Lemes de Araújo, que é da Fenavega e está aqui também nos honrando com sua presença; do Senador Esperidião Amin, que acabou de chegar também presencialmente; e do Senador Jaime Bagattoli.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. *Fora do microfone.*) - Dois terços aqui são Santa Catarina.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Pois é, estou vendo aí.

Bem, agora vamos ouvir, remotamente, o Dr. Claudomiro Carvalho Filho, que é Presidente da Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior. Ele participará por videoconferência.

O senhor está preparado, Dr. Claudomiro?

O SR. CLAUDOMIRO CARVALHO FILHO (*Por videoconferência.*) - Sim.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Pois não. O senhor está com a palavra pelo tempo de 10 a 15 minutos. Fique à vontade.

O SR. CLAUDOMIRO CARVALHO FILHO (Para expor. *Por videoconferência.*) - Muito obrigado.

Bom dia a todos!

Bom dia e obrigado, Senador Confúcio.

Bom dia, Dino, Secretário de Hidrovias, Eduardo Nery e os demais Senadores e os demais convidados.

Nós, da Abani... A Abani é uma associação nacional que nasce com o interesse de apoiar o setor público no desenvolvimento da navegação interior - entendemos que o Brasil precisa urgentemente desenvolver a sua navegação, em especial a navegação interior. E, trazendo já para o assunto da audiência pública aqui, o Rio Madeira - eu sou operador do Madeira há 40 anos, inclusive Senador, quando o senhor estava como Governador de Rondônia, o senhor fez uma reunião para debater a questão do garimpo no Madeira, para debater a questão da importância do Madeira com o desenvolvimento de Rondônia, e eu lhe disse o seguinte: "O que a gente precisa no Madeira é de um ordenamento, o que a gente precisa no Madeira é de dono".

Então assim, eu fico muito tranquilo e muito feliz até de estar debatendo neste momento a transformação dos nossos rios em hidrovias. Nós não temos hidrovias, com exceção do Rio Tietê, e nós temos o desenvolvimento travado nos nossos rios. Nós só seremos competitivos com os grãos produzidos tanto no noroeste quanto no norte do Mato Grosso, se nós utilizarmos a eficiência dos nossos rios para chegarmos aos navios e, a partir dos navios, chegarmos ao destino final das cargas. A mesma coisa serve para o Rio Paraguai e a Abani se preocupa com o todo.

O Rio Paraguai vive talvez a sua maior crise hídrica e realmente a gente precisa disso. Eu não vejo mais... Eu moro no Amazonas, e a gente está vivendo aqui, pelo segundo ano consecutivo, uma seca histórica, e eu não vejo mais o desenvolvimento da navegação ou o uso dos nossos rios para a navegação uma vez em que a Amazônia só será desenvolvida se passar pela navegação e que a gente não tenha que fazer intervenções de engenharia nos nossos rios e buscar...

Então, ouvindo aqui o que o Secretário Dino e o Presidente Nery apresentaram, eu me convenço de que a gente precisa dar este passo em busca de melhorias para os nossos rios, em busca de termos uma navegação eficiente. Quiçá, neste momento em que a gente está vivendo hoje, esta discussão nesta audiência pública em que a Antaq já coloca para a gente os números, possamos avançar para que, em 2025, a gente já tenha o Rio Madeira minimamente melhor do que ele está operando.

Eu opero, Senador Confúcio, no Madeira, há 40 anos, semanalmente - balsa subindo, balsa descendo. Então, eu sei o que a gente está vivendo. Quando a Antaq traz uma tarifa de R\$0,80 por tonelada, eu começo aqui a fazer conta do quanto eu perco hoje e do quanto eu vou ganhar no futuro pagando esses R\$0,80. Então, voltando um pouco ao início da minha fala, o ordenamento do rio é necessário, eu na minha linguagem popular, eu digo que os nossos rios precisam de dono. Quem é o dono dos nossos rios? A quem eu posso recorrer nos momentos de crise que a gente tem, especialmente no Madeira, que a gente tem saqueamento de carga de balsa, que a gente tem invasão dentro de canal pelo garimpo ilegal, que a gente tem uma série de assaltos em embarcações de combustível, tudo isso a gente da navegação interior gostaria de que a concessão, o operador do Madeira, pudesse trazer para a gente mais segurança; então, assim, buscando o ordenamento, buscando dono do rio, buscando segurança. E essa segurança passa por sinalização, passa por dragagem. E, se essa dragagem e sinalização me trazem eficiência, eu me convenço de que realmente é melhor eu pagar pelo serviço do que eu não ter esse serviço. Lamentavelmente, hoje nós não temos esse serviço, ele é um serviço precário, com dificuldade, e a gente está sofrendo realmente a consequência disso. Eu tenho uma dúvida sobre essa questão apresentada pelo Diretor-Geral da Antaq sobre a questão do calado no caso dos pedrais, porque tanto o Madeira tem regiões assoreadas por praia como ele tem pedral, e, quando o nível da água vem batendo no pedral, ele não draga. Esses pedrais, o Madeira deve ter aí seis ou sete pedrais de Porto Velho a Nova Olinda. Esses pedrais vão ser derrocados? Vai ter um projeto de derrocamento desses pedrais para que a gente...

(Falha no áudio.)

Ademais, Senador Confúcio Moura, eu estou muito otimista com o rumo que a gente vai estar dando para os nossos rios e para o futuro que se desenha para a navegação e para o desenvolvimento da Amazônia.

Muito obrigado por esta oportunidade. Nós da Abani agradecemos e seguimos aqui otimistas na... *(Falha no áudio.)*

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Muito agradecido, Dr. Claudomiro, pela sua exposição prática de conviver na região, como operador do Rio Madeira. Então, o senhor está falando com o conhecimento do seu dia a dia, da sua vida, do seu negócio.

Bem, terminadas as apresentações, nós vamos agora às perguntas, às indagações.

Eu inscrevi aqui o Jaime Bagattoli - mesmo sem você levantar a mão, já o coloquei -; o Senador Esperidião Amin gostaria de falar; e o Senador Eduardo Braga, que formatou as suas perguntas. Ele está lá no Estado do Amazonas, acompanhando o Presidente Lula, e não pôde estar aqui presente. Ele me ligou há pouco e me encaminhou algumas perguntas aqui, que eu vou depois passar para todos os nossos apresentadores.

Bem, em primeiro lugar, eu passo a palavra para o Senador Jaime Bagattoli.

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. Para interpelar.) - Bom dia a todos.

Eu quero cumprimentar aqui, primeiramente, o nosso Presidente, Senador Confúcio Moura, que já foi Governador do nosso Estado de Rondônia, sabe muito bem da situação das rodovias, sabe da situação da nossa Hidrovia lá do Rio Madeira e da importância que essa nossa hidrovia hoje tem, principalmente para o Estado de Rondônia e também para o noroeste do Mato Grosso.

Quero cumprimentar aqui o Eduardo, que é da Agência Nacional de Transportes Aquaviários, e o Dino Antunes, que é Secretário Nacional de Hidrovias e Navegação.

Quero cumprimentar aqui também uma pessoa que é muito conhecedora, amigo meu de muitos anos, de mais de 30 anos, o Dr. Miguel de Sousa, que está aqui, que conhece hidrovia e rodovia como poucos cidadãos do Norte conhecem, igual o Dr. Miguel conhece.

E eu quero aqui dizer para vocês que preocupa um pouco a nossa situação tanto em Rondônia quanto no noroeste do Mato Grosso, porque vocês têm que entender também que nós vamos ter interligação.

Nos próximos cinco, seis anos não vai ter como... Não de Vilhena, mas dentro do Mato Grosso, Lucas do Rio Verde vai ter ligação com as rodovias através de ferrovia, e a ferrovia também indo direto para o porto.

Então, uma das coisas que me preocupa muito não é essa tarifa. Realmente, se funcionar com R\$0,80, isso aí seria praticamente um valor baixíssimo pelo custo que seria, eu concordo com você. Mas nós temos que ver se isso vai ser realmente de validade lá no futuro, porque eu quero que vocês entendam o seguinte: privatização da BR-364, onde vai passar essa carga nós temos hoje, não são 13 milhões, nós temos quase 15 milhões de toneladas de grãos saindo entre Rondônia e Mato Grosso. Rondônia é muito pouco comparado ao noroeste do Mato Grosso. Então, nós temos, só de grãos, quase 15 milhões de toneladas. Praticamente, esse trecho da BR-364 que vai ser privatizado... Aqui nós temos falado em R\$0,80 por tonelada; na BR-364 nós vamos falar em R\$35 por tonelada. Vou repetir: R\$35 por tonelada. Por quê? Porque eu quero que vocês entendam que nós não temos frete de retorno. Oitenta por cento dos caminhões que trafegam, que transportam grão no Estado de Rondônia e noroeste do Mato Grosso só têm uma perna, ou seja, desce pelo Rio Madeira, desce para Porto Velho carregado e volta vazio. Então, nós não temos esse frete de retorno.

Aí, vem a grande preocupação que era o sonho de todos os frigoríficos, era o planejamento dos frigoríficos, de exportar pelo Rio Madeira. Onde estão concentrados os maiores frigoríficos? Vilhena, que é onde eu estou, Vilhena, no Cone Sul, ali na região de Rolim de Moura, e Pimenta Bueno, é onde estão concentrados os maiores frigoríficos; estão nessa região. O que acontece? Quando você faz um cálculo... Porque empresário trabalha em cima de números, de dados, ele tem que ter resultado. Para onde vai ser melhor ele mandar um contêiner? Para Porto Velho, você colocar numa balsa, levar a Manaus, para depois carregar, transportar de novo para o navio? Então, o que acontece? A maioria desses contêineres, eu tenho conversado com os frigoríficos... Eu estive até esses dias em São Paulo, estava conversando com o pessoal. E aí, como não dá viabilidade pelo Rio Madeira, você imagina a hora que Lucas do Rio Verde tiver a ferrovia! Ele chega, você vai transportar de Vilhena a Lucas, vai dar em torno de 600km. É mais perto do que você ia por Porto Velho. Você vai colocar na ferrovia, dois dias depois esse contêiner está lá em Santos, embarcando no navio. Então, você tem que ver a agilidade e com custo mais barato. Ele vai ficar com um custo menor.

Então, é a grande preocupação nossa, principalmente da BR-364, na privatização. Eu quero deixar claro aqui para nós não virmos a discutir isso aqui no futuro, porque, quando eu falo de privatização, nós da Região Norte já somos muito sofridos, porque nós estamos distantes dos centros consumidores.

Senador Amin, você vai a Santa Catarina, quantas rodovias vocês têm para circular o Estado, para sair para o Rio Grande do Sul? Quantas rodovias vocês têm? Nós temos uma única, de que se cair a ponte, acabou. Caiu uma ponte e interrompeu tudo. Então só tem uma - só tem uma. Aí eu pergunto para vocês... Aí nós privatizamos a rodovia, claro, se o Governo não tem condições de tocar, tem que privatizar.

Essa situação do Rio Madeira não me preocupa. Se for esse custo aí de 80 centavos e for para navegar o ano inteiro, beleza, está tudo bem, tudo certo. Agora, o que eu quero que vocês entendam é que tem um outro detalhe - sou produtor de soja, eu entendo disso tudo. Eu entendo a logística, sei como funciona, sei como funciona a produção -: quem paga isso aqui, esse custo, vou dizer para vocês, é o cara que está plantando soja lá na roça, não é ninguém que vai pagar, é o produtor que vai pagar. Todo custo que tiver de logística, quem paga é só o produtor, não é quem faz a navegação, não é quem compra o produto, não é quem exporta, não são as *tradings*, não é ninguém, é quem produz. Porque, quando nós vendemos esse produto, nós o vendemos, Senador Amin, em cima do navio, nós o vendemos lá no navio. Todo esse custo do trajeto vem através de quem produz.

Agora, o que me preocupa no Governo, há muitos anos, é que - eu venho, eu cheguei agora aqui, na condição do Senador, em 2023, mas uma coisa que muito me preocupa não é questão deste Governo, é de outros, de todos que já vieram passando para trás ali -, nós temos que pensar uma coisa: nós vamos ter que privatizar, vai chegar um dia no futuro em que eu acredito que 80% das rodovias vão ser privatizadas. E o primeiro rio em que vai ser feito um teste, se for dar continuidade para se privatizar, vai ser o Rio Madeira. E realmente você tem razão, é o rio que hoje tem o maior volume de carga, porque nós não temos outra saída neste momento.

Agora, eu quero que vocês entendam o seguinte: a hora em que a ferrovia chegar a Lucas do Rio Verde - Campo Novo do Parecis é um município que planta 500 mil hectares, 500 mil, um único município planta 500 mil -, vai ser um divisor de águas entre você exportar pela ferrovia e você exportar pelo Rio Madeira. Na hora em que fizerem o custo... E ele ainda vai ter uma grande condição: ele vai ficar encostado na ferrovia tanto para mandar para Santos quanto para poder mandar para Miritituba, por cima, ele vai ter as duas opções, e ainda vai fazer o custo. E vai ter Porto Velho, mas por Porto Velho são 1.050 quilômetros de caminhão, e nós temos mais a hidrovia, temos mais o transbordo na hora de descarregar em Porto Velho para descarregar e carregar no navio.

Então, de tudo isso é feito cálculo. E digo mais: o noroeste do Mato não cresce mais nada em produção - Comodoro, Campos de Júlio, Sapezal, Campo Novo, Brasnorte -, zero bala, não cresce mais nada. O único estado que vai crescer na produção para ir a essa hidrovía é só Rondônia, os demais municípios do noroeste não têm, estão limitados, não vão plantar mais nada, pelo contrário, talvez tenha até alguns lugares de terras mais arenosas que possam diminuir a quantidade que vai, o volume que vai se plantar de terra.

Então, assim, me deixa muito preocupado isso aí.

E quero dizer para vocês que de 90% a 95% realmente do que se transporta nessa hidrovía são realmente combustível, soja, milho. Agora, a hidrovía vai favorecer muito, Senador Confúcio Moura - nisso eu acredito, no futuro, porque agora a gente está conseguindo - se abrir aquela jazida de potássio em Autazes. Aí sim, aí nós vamos ver... Aí sim, se isso vier acontecer, se o Ibama deixar, se a Marina Silva deixar nós fazermos isso aí, entendeu? Porque, assim, esse é um sonho, não é um sonho... Essa jazida de Autazes, Senador Amin, não é um sonho de Rondônia, do Amazonas, do Norte do Brasil; esse é um sonho do Brasil, porque nós importamos hoje praticamente 92% do potássio e temos uma jazida que poderá, em oito, dez anos, suprir mais de 30% desse volume.

Mas, assim, eu só peço que, se isso vier a acontecer, que sejam colocados, que seja bem-esclarecida essa situação, para não começar com R\$0,80 e, daqui a pouco, estar em R\$8 a tonelada, entendeu? Então essa é uma grande preocupação da gente.

Agora, outra coisa que acontece na exportação de soja naquele corredor é que, no período em que as balsas podem andar com 100% da capacidade, nós temos um problema de prêmio, nós temos uma falta de navio e, quando chega o período da seca, nós temos o problema da diminuição de carga. Então nós sofremos nas duas pontas: mesmo quando está na cheia e sofremos um pouco mais ainda quando está na seca.

Mas eu queria deixar uma pergunta aqui. Eu vi ali a previsão de valores de investimentos tanto na parte de sinalização quanto na parte de dragagem. Esse investimento tem um prazo de cinco, seis anos? Qual será o prazo que vai ficar definido para que isso aconteça? E, no caso, quem vai ficar no controle... Hoje, nós temos um grande problema no Rio Madeira, que tem que ser tratado um pouco sobre a situação daquela mineração; aquelas pessoas estão há anos ali naquela mineração. Eu gostaria de entender como é que vai ser tratado, como é que vai ser discutido com essas pessoas da mineração. Realmente, após a privatização, essas pessoas vão ser todas retiradas de lá? Hoje nós vemos essa barbaridade que acontece, tacando fogo em balsa dentro de rio, que é o maior absurdo do mundo que eu vejo na história se fazer! Virou fumaça lá, já tem tanta fumaça e ainda tocando fogo naquelas balsas, em tudo que podia! Não havia necessidade de se fazer aquilo, entendeu? Eu queria ver como é que vai ser o tratamento dessas pessoas que sobrevivem. Lá nós temos cooperativa, o Senador Confúcio Moura sabe disso, e eu queria ver como é que vai ser o tratamento com essas pessoas após a concretização da privatização.

E, mais a mais, meu muito obrigado.

Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Muito obrigado, Senador Jaime Bagattoli.

Bem, vamos fazer o seguinte, nós temos aí inscrito... Senador Zequinha, o senhor gostaria de fazer alguma pergunta?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Eu vou registrar que tem uma sequência, tá? Vou botar Zequinha e está pronto. Então, nós temos quatro pessoas. Aí, vocês têm que decodificar as perguntas. O Senador Bagattoli fez uma exposição... desmembrar direitinho as respostas para ele.

E, agora, o segundo aqui, o Senador Eduardo Braga mandou para mim por escrito, e eu vou ler. Ele fez cinco perguntas. Eu não sei depois como é que vocês vão sistematizar essas perguntas. Eu vou lê-las na íntegra, aí vocês vão copiando assim, ou mesmo um resumo, para as perguntas dele. Depois, a gente decide quem vai responder.

Iniciando, aspas aqui, as perguntas do Senador Eduardo Braga, que está no interior do Amazonas e mandou as perguntas:

Uma das mais importantes e essenciais vias de ligação entre o Amazonas e o restante do país, o Rio Madeira desempenha papel estratégico para a economia do Estado do Amazonas, como porta de entrada para alimentos e outros produtos e também como principal eixo para a chegada de insumos e exportação de mercadorias e artigos eletroeletrônicos produzidos na Zona Franca de Manaus, para os mercados consumidores do Sul e Sudeste do país. [Essa é a introdução que ele faz.]

A primeira pergunta: entre os itens previstos no projeto que está em andamento nos Ministérios dos Transportes e Portos e Aeroportos, está a cobrança de pedágio das embarcações que transportam cargas. Isso não inviabilizaria [essa é a pergunta]

e ameaçaria a viabilidade econômica das operações e também de diversos setores da economia amazonense? [É a primeira pergunta.]

A segunda pergunta: o projeto de concessão do Madeira estabelece quais porcentagens dos recursos arrecadados devem ser utilizados com a sinalização do rio, a dragagem nos períodos de estiagem e no combate à pirataria? [Segunda pergunta.]

Terceira pergunta: a concessão da hidrovia do Madeira nos moldes atuais pode afetar negativamente a pesca, o acesso a recursos naturais e até mesmo a saúde e o bem-estar das populações locais, podendo levar ao desmatamento e à degradação dos ecossistemas ribeirinhos e da Floresta Amazônica. A pergunta é a seguinte: qual o planejamento que está sendo feito para proteger a subsistência e a cultura das comunidades ribeirinhas e dos povos indígenas que dependem do Rio Madeira?

Quarta pergunta: as entidades locais consideram que privatizar e monetizar um rio, que é um bem comum de uso público, é uma tendência negativa no tratamento dos recursos naturais como meros ativos econômicos, ignorando o seu papel ecológico e social, e que o poder público deveria priorizar o desenvolvimento de uma infraestrutura sustentável e inclusiva que não favoreça interesses empresariais. Então, aqui vem a pergunta agora: dentro do planejamento de concessão do Rio Madeira, existe projeto de governança e gestão dos recursos naturais?

Quinta pergunta, e última: o Governo Federal considera as repercussões a longo prazo dessa política? Continuando: não seria mais adequado buscar soluções que harmonizem desenvolvimento econômico e proteção ambiental, garantindo que as vias fluviais da Amazônia sirvam às necessidades da população local e nacional sem comprometer o seu futuro por interesses de curto prazo?

São as perguntas do Senador Eduardo Braga.

Como temos só quatro Senadores inscritos, vamos dar continuidade. Aí, os senhores respondem, depois, em bloco. Dou o tempo necessário para os senhores responderem. Só vamos dividir as perguntas, para não ficar muito carregado para o senhor, para um ou para outro. E tem também o nosso Dr. Claudomiro Carvalho Filho, que está à disposição para responder. Nós vamos dividir alguma coisa para ele.

Bem, agora vamos passar a palavra para o Senador Esperidião Amin.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. Para interpelar.) - Presidente, eu serei muito conciso, mas vou trazer aqui uma ideia que a Comissão de Infraestrutura poderia encampar, fazer um pequeno estudo, um breve estudo, e talvez aproveitar na sabatina do indicado para a Presidência do Banco Central, que será em outubro, portanto, não é tão curto prazo assim, temos quase um mês, está prevista para o dia 8 de outubro.

Eu entendo que o sistema de concessão de um bem econômico - e as advertências do Senador Eduardo Braga reforçam a minha ideia -, quando tem um envolvimento ecológico, ambiental, social do Norte, isso vale para toda a Amazônia e, no caso, nós estamos falando do Madeira...

Eu quero aqui fazer um registro, junto com a chegada da nossa Senadora, que vai certamente usar o direito de resposta para responder ao Senador Bagattoli: quando ele falou dos limites de produção, mas não mencionou os de produtividade do Mato Grosso, certo? - porque o limite de produtividade é, teoricamente, infinito, mas de tamanho da área cultivada é outro, mas isso é um parêntese apenas.

Há muito tempo nós discutimos por que as nossas reservas monetárias, que não sei em quanto estão hoje, mas devem ser US \$380 bilhões, são remuneradas a 1% ao ano. É porque elas têm que ser uma garantia líquida. Há dezenas de anos, há muito tempo que isso está imobilizado, quase mumificado para garantir aos nossos especuladores e investidores internacionais, principalmente aos primeiros.

Por exemplo, usar o artifício permitido pela lei da parceria público-privada, que é de 2004 - de 31 de dezembro, se a minha memória não falha, e no tempo do Governo Lula 1 -, em que você pode ter um contrato administrativo para fazer o equilíbrio do preço, diante das oscilações. No caso, aí, as oscilações são estas, não é? O Madeira, pelo que eu sei, neste momento, está com o seu menor calado, vamos dizer, em termos de navegação, em termos de nível. É o menor da história conhecida - confere? E há dois anos nós estamos vivendo uma oscilação brutal. Enquanto dura, ela é infinita. É o "amor" do Vinícius de Moraes. Só que não é o amor. É risco.

Então, usar uma parte da nossa reserva... Que ela seja remunerada a 1% ao ano - pode ser pelo Governo, pode ser pela parceria -, para viabilizar esses segmentos de infraestrutura que não são financiáveis diante da inflação, da especulação internacional, da Guerra da Ucrânia, da Faixa de Gaza... O mundo inteiro entra no cômputo do risco nosso. Nós ficamos pagando esse risco, como estamos pagando, até agora, a inflação da pandemia dos Estados Unidos: US\$11 trilhões eles despejaram - US\$11 trilhões! O Trump e o Biden: US\$ 11 trilhões.

Nós é que estamos pagando essa inflação. Eles até estão celebrando que lá baixou.

Então, esse cuidado da governança, de usar isso de uma maneira a preservar o equilíbrio entre o interesse econômico, priorizar qual é o interesse econômico que esse bem vai resguardar ou vai atender, preservando as outras características dele, como o Senador Eduardo Braga muito bem resumiu.

Isso eu acho que nós poderíamos, Senador Confúcio, pedir à assessoria que analise, porque isso não vai reduzir a liquidez da reserva. Pode até aumentar de 1% para 1,1% a remuneração - ainda tem mais de segurança nisso aí -, e o Governo e o contratado passariam a contar com uma liquidez estratégica, para assegurar o seu equilíbrio econômico durante as oscilações.

O negócio tem que ser viável, bom para quem for contratado, quem for o concessionário, mas nós podemos, sim, oferecer a parte de contratação administrativa quando fazemos a parceria público-privada, seja de um hospital, seja de uma penitenciária, em que pode ser administrada como a estada, os custos de hospedagem, vamos chamar, até da penitenciária - ainda que não seja uma hospedagem voluntária, mas é. Ou seja: a parceria público-privada, sem qualquer alteração do seu texto, permite isso. Vai fazer 20 anos no dia 31 de dezembro.

Eu acho que a Amazônia, como um todo, merece um tratamento distinto, não de assistencialismo, mas de forma econômica de aproveitamento.

Eu fico muito feliz em poder dizer isso. Não é propriamente uma novidade, é uma variante. E ouvi aqui o meu amigo Jaime Bagattoli, esse é o verdadeiro homem dos rios, não é? Não é o menino do rio, é dos rios, nascido na confluência do Rio Itajaí do Norte com Itajaí-Açu.

Ontem, eu falava com o Prefeito de José Boiteux, terra de nascimento dele. Eu digo sempre que ele foi cacique da tribo indígena xoclengue, que são os habitantes de lá. Parece que não passou no primeiro referendo que a comunidade fez, foi para Rondônia e deu certo. (*Risos.*)

Foi uma migração. Isso vai fazer 50 anos?

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Já fez.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Já fez? Já fez 50 anos. Comemorou há poucos meses 50 anos dessa transfusão por rios. E parece que deu certo. Mas não deixou de ter a vivência da sua infância, onde os rios eram tempestuosos.

Consta que uma vez o Hermann Blumenau perguntou para o cacique: "Olha, eu queria que o senhor compreendesse, nós viemos da Alemanha, lá a situação é muito difícil. E queríamos que o senhor não ficasse bravo conosco, nós estamos ocupando a parte mais baixa da sua terra". E o cacique disse: "Essa terra não é minha, essa terra é do rio". Com a sabedoria do equilíbrio, não é? Nem tudo nós podemos usar do rio como se fosse um pulmão. Na hora que está vazio, expirou... Na hora que respira, ele ocupa mais espaço. Nós estamos convivendo com isso, até de uma maneira mais dramática agora, por causa dos efeitos do aquecimento global, qual nome se dê, em que nós temos, num ano, três estiagens e duas enchentes - num ano. No Rio Grande do Sul se observa isto: em 14, 15 meses, praticamente, um pouco mais de um ano, três estiagens e duas enchentes; quer dizer, essa flutuação. Mas o que eu deixo é isso.

Finalmente, eu queria fazer uma pergunta objetiva: quais são os limites, no caso do Madeira, para derrocamento ou derrocagem, dragagem por derrocamento? Ou seja, retirar sólidos, não é? Dragar areia. Isso tem que ter um limite em termos de espaço, de equilíbrio, sob pena de você, daqui a pouco, criar um lago sem querer. Pode, não é? Força muito, acaba criando um lago e complica ainda mais o fluxo, o curso da água. Mas eu gostaria de deixar colocado para examinar... Cada vez que se fala nas nossas reservas, todo mundo fica arrepiado. Só nós dois que não ficamos. Nós três, não é? (*Risos.*)

Nossa comunidade não fica. Mas eu acho que é um...

Olha, quem lê a história da Amazônia, eu concluo dizendo que um dos grandes autores, meu patrono de formatura no Direito, Jarbas Passarinho, escreveu *Amazônia, patrimônio universal?* - ponto de interrogação.

E, com todas as demandas e perguntas, marcando a história das navegações não lusitanas e das experiências que houve no caso específico da Madeira-Mamoré, enfim, as tentativas heroicas de fazer essa integração... Agora, não integrar, não dar alternativas econômicas, não priorizar essas alternativas econômicas para a população é privá-la de futuro. Então, selecionar essas intervenções, como é o caso específico do Madeira, que está sendo discutido, eu acho que mereceria esse estudo, eu nem diria financiamento, de garantia complementar especial pela...

Todo mundo acha que é... O mundo inteiro acha que é uma situação especial, eu também acho, mas tem que ter um tratamento especial e não apenas nós sermos depositários do remorso, principalmente da Europa, que está tentando terceirizar a penitência para nós, não é? Eles têm remorso, nós estamos sendo convidados, até com insinuações financeiras

de prêmio, para cumprimos a penitência que eles não cumpriram, e mesmo com remorso não querem cumprir, preferem terceirizar.

Então, a minha pergunta sobre o derrocamento é que eu acho que é mais técnica e pontual.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Muito obrigado, Senador Esperidião.

Bem, agora o último inscrito aqui é o Senador Zequinha Marinho.

A Senadora gostaria de fazer algum questionamento? (*Pausa.*)

Está bem.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Independência/PODEMOS - PA. Para interpelar.) - Obrigado, Presidente.

Bom dia a todos.

Cumprimento nossos dois expositores: o da Antaq e o Secretário Nacional de Navegação do Ministério de Portos e Aeroportos.

Eu sei que o debate é sobre concessões, mas eu queria ir para antes da concessão, porque é um negócio que desanima demais hoje se falar em obra de infraestrutura, principalmente em rios.

Na semana passada, tivemos aqui uma audiência pública sobre derrocagem ou derrocamento do Pedral do Lourenço, no Rio Tocantins, para poder viabilizar a hidrovia, que não é nada assim fora do comum.

Primeiro, o pessoal termina vendendo a ideia de que vão limpar o rio todo. Na verdade, vão alargar e adequar em profundidade o canal do rio. E isso termina tomando conotações estranhas, narrativas assim até esquisitas.

Acho que uma das coisas mais óbvias na história da humanidade é se utilizar rio para ir e para vir. Na Amazônia, então, quem conhece um pouquinho, andando, sabe que os nossos rios são nossas estradas ou nossas ruas. Tem até música falando disso, e é verdade.

O Rio Ajuai, no Município de Abaetetuba - eu tive a oportunidade de andar por lá -, é uma verdadeira rua, uma avenida, porque tem casa aqui, casa ali, casa lá do outro lado, igreja, associação, cerâmica, não sei o quê, o comércio, é a coisa mais interessante assim. Mas, hoje, utilizar um rio parece algo estranho, do outro mundo, um procedimento... Precisa se fazer uma reflexão, porque uma das funções mais antigas dos rios é servir à humanidade para o traslado, para o transporte.

Agora vamos lá. Os senhores têm esperança de que o Ibama, que é o nosso verdadeiro cemitério de projetos, conceda algum tipo de licenciamento para se fazer uma hidrovia?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Independência/PODEMOS - PA) - Você precisa fazer adequações, tirar uma pedra aqui, remover um banco de areia acolá, não é, Senador? É, você precisa adequar, você precisa sinalizar, botar boia para cá e tal, para que o cara possa se orientar, o piloto precisa se orientar.

Eu acredito em hidrovias naturais, em que não precisa fazer nada, e ainda assim vejo uma certa pressão em cima disso. Agora, hidrovia, como nós estamos discutindo aqui, derrocar o Pedral para poder... Olha só, em 2010, parece, o Governo Federal inaugurou a Eclusa de Tucuruí, que custou R\$1,7 bilhão. Está lá parada, gastando um monte de dinheiro para manter tudo aquilo, e o pessoal roubando fios, roubando tudo, um prejuízo danado.

Nós precisamos complementar, e a complementação disso significa adequar a região do Lourenço para poder... E aí o setor privado vai construir porto, tem gente esperando isso para fazer investimento, cargas e cargas esperando para baratear o custo, em vez de andar 600km pelo chão, vai por água, que é muito mais barato. Mas, para o Ibama, por exemplo, e outros setores autorizarem a Petrobras a licenciar e explorar um poço teste, isso leva 12 anos, é a média que a Petrobras nos passou, 12 anos.

Mais recentemente, a Petrobras queria fazer um poço teste aqui na região equatorial, que chamam de Foz do Amazonas, mas não tem nada a ver com a Foz do Amazonas, é muito distante. E as correntes não voltam, as correntes seguem. E eu não conheço, no trabalho da Petrobras, nenhum histórico de que tenha dado algum acidente ambiental. A Petrobras tem sido muito responsável em águas normais e profundas, nunca tivemos notícias de acidentes assim. E o Ibama negou.

Se você fizer uma pesquisa em outros setores de construção, de infraestrutura, você vai encontrar a mesma dificuldade. E, nessa questão do petróleo, do combustível fóssil, a gente olha para o horizonte e já enxerga que daqui a algum tempo a pessoa não vai querer mais. O carro elétrico está aí, os biocombustíveis estão chegando. Quer dizer, enquanto a gente pode usar, podia explorar logo isso, porque com certeza a gente ganharia algum dinheiro, melhoraria as condições daquele

pedaço de Amazônia ali, do Amapá, e quem sabe chegaria para Roraima, chegaria para o meu Pará também, no Marajó, que é um dos piores IDHs não só do Brasil, mas do mundo. Nós temos um potencial que poderia ser explorado, porque, daqui a algum tempo, quem sabe, 30 anos, 40 anos, não compense mais explorar, porque já teremos outras alternativas.

A pergunta, para fechar aqui esta conversa toda: os senhores acreditam na possibilidade de contornar esse grande obstáculo institucional, porque, no meu ponto de vista, a análise do Ibama, inicialmente, não é técnica, não é ambiental, mas política, correto? E essa é a minha preocupação. Para que o técnico pegue isso e possa esmiuçar, primeiro passa por uma outra avaliação: devemos ou não devemos fazer isso, politicamente? O Brasil vive essa dificuldade. Você tem, na Região Amazônica, no miolão lá, Manaus-Porto Velho, uma rodovia que parece que não se permite pavimentar, ou licenciar para pavimentar, porque pode ocasionar um problema, algumas... Enfim, um bocado de coisas. Então, a gente vê, hoje, as coisas parando, morrendo, e aí tem outros problemas fora disso: a questão indígena, a questão quilombola, a questão das populações tradicionais... Arrumam tanta coisa para botar até onde não tem, não é?

Como é que os senhores vislumbram o futuro de tudo isso, de um negócio que poderia ser bom? Porque é o modal mais barato de transporte de *commodities*, que não tem valor agregado, praticamente. Como é que vocês estão enxergando esse horizonte? Essa era a pergunta.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO. Para interpelar.) - Muito bem, encerrados os primeiros questionamentos, mais algum Senador ou Senadora gostaria de fazer perguntas? A senhora? Está bem.

Eu tenho três perguntinhas simples aqui.

A primeira é para o Claudomiro, que está remoto. Claudomiro, se for feito todo o sistema de concessão, dragagem, toda a sinalização, enfim, tudo, no Rio Madeira, há necessidade de a BR-429 ser reconstituída? Essa é a minha pergunta. Não sei se você entendeu, vou repetir: se for feita a dragagem do Madeira, conforme está no projeto de concessão, há necessidade da abertura da BR-429, que liga Manaus a Porto Velho? Essa é a pergunta para o Claudomiro.

Para o Sr. Dino: nessa proposta, os reajustes das taxas de pedágio serão feitos com que frequência?

E para o senhor, para o Dr. Eduardo: o prazo da concessão. Só isso.

Vamos para a fase das respostas.

Dino, eu vou lhe passar primeiro para responder, porque o senhor foi o primeiro a falar. Você deve ter escolhido...

O SR. DINO ANTUNES DIAS BATISTA (*Fora do microfone.*) - Vou escolher as mais fáceis! (*Risos.*)

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Tá. Você pode falar.

Você tem um tempo de 15 minutos ou menos para responder a essas perguntas. Tem muitas perguntas, são muitas perguntas, então nós temos que fazer uma certa economia de tempo.

Fique à vontade, pode falar.

O SR. DINO ANTUNES DIAS BATISTA (Para expor.) - Perfeito. Obrigado, Senador.

Inicialmente, queria agradecer todos os questionamentos que foram feitos. Vou abordar aqui, principalmente, a parte mais política das questões que foram feitas, que é o que a gente trabalha lá no ministério, a parte mais da política pública.

Eu queria iniciar exatamente por esse questionamento que foi feito pelo Senador Zequinha Marinho, que é talvez um dos maiores... Senador, eu sei que esta sessão sobre concessão é fundamental. Eu acho que... Eu não tenho dúvida nenhuma, na verdade, de que, quando todos tiverem o conhecimento sobre o que está sendo feito, a gente vai conseguir um consenso sobre o caminho, porque realmente as concessões são a nossa solução.

Então, aqui, eu vou ser sincero, não me preocupa muito a discussão sobre concessão, essa não é a prioridade da política pública hoje em termos de discussão. A gente não tem dúvida nenhuma de que, em muito pouco tempo, com as oportunidades de esclarecimento que vão continuar acontecendo, todos estarão convencidos de que a concessão é realmente uma grande solução para as hidrovias.

Mas aqui entra a resposta ao Senador Zequinha, que é realmente a nossa grande preocupação em termos de política pública hidroviária hoje e que realmente nos preocupa, que é a questão ambiental. Esse é o ponto que tem realmente sido de maior desafio para a gente.

Notem, e aqui eu vou ler, a gente está tentando, saindo um pouco aqui do Madeira, fazer a dragagem de alguns pontos no Rio Paraguai. O Rio Paraguai, como também foi dito aqui, passa hoje por uma de suas piores estiagens, e a gente está

buscando fazer a dragagem em alguns passos ali para manter o calado do rio. A gente não está aprofundando, a gente não quer aprofundar, a gente não quer ampliar o uso do rio, mas, sim, possibilitar que as embarcações que já passam normalmente continuem a passar nesse período de grave estiagem.

A gente recebeu... Existe todo um conjunto ali de ditos acadêmicos, ambientalistas que fez uma manifestação contrária à possibilidade de dragagem - isso eu vou colocar sobre o Paraguai, mas isso não é só do Paraguai, essa discussão é muito parecida com o restante do país. Eles fazem lá várias alegações, mas, na minha opinião - eu sou filho de professor universitário, casado com uma professora universitária, eu discuto ciência o tempo todo, desde que nasci; na minha casa, ciência sempre foi um foco -, nas manifestações que eu vi desses acadêmicos, não vi nada de ciência, porque não têm o uso do método científico para mostrar nada. Eles terminam a avaliação, Senador, sobre o Paraguai, no caso específico, no sentido de que eles são contra que a gente faça qualquer intervenção ali no Rio Paraguai e eles colocam, eles encerram a manifestação com chave de ouro, falando o seguinte: "Como alternativa, indicamos que se adotem formas menos impactantes, mais viáveis e racionais, como o uso de um sistema multimodal, incluindo ferrovias e rodovias". Eu friso aqui o final: "incluindo ferrovias e rodovias". Tomara que nossos irmãos lusitanos não leiam isso, porque aí a gente vai ficar ridicularizado. Um conjunto de acadêmicos que vira e fala o seguinte: a gente precisa usar um método, um modo de transporte mais racional, rodovia.

Então, eu acho, Senador, que a gente tem que abraçar esse debate, a gente tem que - e aqui eu acho que o Senado é importante para trabalhar essa questão, enquanto representante da sociedade - abraçar efetivamente as hidrovias como solução ambientalmente amigável para o transporte da nossa produção.

Eu acho que existe uma questão muito importante, que é a seguinte: a produção a gente não está achando que vai existir; ela já existe - ela já existe - e vai ser escoada. Se a gente não escoar a nossa produção por hidrovias, como fazem os países ditos civilizados... O Mississippi, aqui, o Eduardo Nery colocou como grande exemplo. E, na Europa, a gente tem rios que seriam muito menos navegáveis do que os nossos, e eles fazem intervenções gigantescas em seus rios, porque sabem que isso é ambientalmente mais adequado. Se a gente não abraçar isso efetivamente e permitir, em termos legais, de uma forma mais clara, que as ações... E aqui eu não estou minimizando a necessidade de a gente fazer estudos para quando a gente vai fazer grandes intervenções. Não sei se todos sabem que o sistema que a gente chama de sistema Mississippi, grande parte do sistema Mississippi, é feito de canais artificiais, é feito de canais que contam com eclusas. O principal porto em tonelagem dos Estados Unidos, que é o Porto de Houston, tem um canal de 80km que leva até o porto. Houston está dentro, não está no litoral. Tem todo um caminho a ser feito até Houston. E ali, em Houston, ficava às margens não de um rio - porque era um riacho, era um ribeirão -, e hoje chegam embarcações de petróleo as maiores possíveis, é o maior porto que movimentava petróleo no mundo. Eles fizeram ali um canal de 80km de acesso.

Então, eu não quero minimizar, de forma nenhuma, a necessidade de estudos, que sejam feitas as avaliações para algumas das grandes intervenções, mas, quando a gente fala - e aqui eu já entro, especificamente, na questão do pedral - dos pedrais, por exemplo, do Madeira... Já respondendo ao Dodó, já respondendo ao Senador Esperidião Amin, acho que são sete pedrais - eu tenho aqui a lista dos pedrais. São cerca de R\$35 milhões que são previstos para derrocamento desses pedrais lá no caso do Madeira. E nos preocupa muito exatamente a questão ambiental. Esses pedrais... Lá no Lourenço - o Senador conhece bem o Pedral do Lourenço -, a gente não está falando em acabar com o pedral. A gente tem ali cerca de quase 1km - são 800m, 850m - de pedral na largura, e não na extensão, de margem a margem, e a gente está falando de um canal de alguns metros, de algumas dezenas de metros. Quando a gente fala no Madeira, a gente fala de tirar o topo das pedras, que é o que permitiria a gente ter uma navegação muito mais segura, o que, inclusive, na nossa visão, ambientalmente, é muito melhor, porque a gente faz com que a navegação não tenha riscos que levem a vazamentos, a problemas ambientais. Então, sim, lá estão previstos, Dodó, sete ou oito pedrais - a gente tem aqui a lista caso os senhores queiram. O prazo desses derrocamentos acho que - depois, eu não lembro agora de cabeça, mas a gente também já pode... São quatro anos - a Bruna, minha assessora, está me indicando aqui. Mas nos preocupa muito essa questão ambiental, que não considera que as hidrovias, na verdade, são nossas aliadas para a resposta ambiental, e não inimigas.

Então, Senador, eu acho que a gente tem que trabalhar essa questão ambiental das hidrovias também em termos de legislações mais claras, que nos permitam fazer as dragagens de manutenção. E a gente não está falando de ampliar os canais dos rios; a gente está falando em manter esses canais. E a gente precisa de legislações mais claras, que nos permitam fazer essas manutenções, sem que os gestores públicos, hoje, estejam com o risco de serem indiciados por crimes ambientais porque não estão fazendo adequadamente.

Então, isso nos preocupa, a gente acha que tem um caminho, a gente tem dialogado bastante com o Ibama...

No caso, lá, do Pedral do Lourenço, o Ibama já deu alguns passos importantes nesse sentido, mas ainda existe bastante a ser feito...

(Soa a campanha.)

O SR. DINO ANTUNES DIAS BATISTA - ... e, na minha opinião, parte disso tem a ver exatamente com o trabalho aqui, no Congresso Nacional, de deixar mais claro que esses nossos projetos são ambientalmente positivos, e não negativos.

Eu queria também trazer aqui uma resposta às dúvidas do Senador Eduardo Braga, que também são dúvidas fundamentais.

A primeira aqui: "Cobrar inviabiliza as atividades econômicas?".

Não. Na verdade, os cálculos que estão sendo feitos mostram exatamente aquela orientação política que o Ministro nos deu, de que qualquer cobrança... E, no caso dos R\$0,80 que foram aqui apresentados pelo Eduardo Nery, esses R\$0,80 são menores do que os custos que hoje os armadores, as empresas de navegação já enfrentam com os problemas naturais do rio. Ou seja: a gente tem um cálculo de que, se nada for feito, as empresas vão continuar tendo um custo de ineficiência logística de cerca de R\$6 por tonelada. Esse é, atualmente, o custo da ineficiência. E a gente, para acabar com esses R\$6 de ineficiência, propõe colocar R\$0,80. Se a gente está propondo colocar R\$0,80, na verdade existirá uma redução de R\$5,20 por tonelada, quando a gente tirar essas ineficiências logísticas.

Eu acho que cabe... Não tenha dúvida nenhuma: cabe colocar os estudos todos para serem apreciados pela sociedade, e é isso que a gente vai fazer a partir de agora. Que esses números sejam criticados, a gente chegue realmente a um debate bastante amplo, mas, nos números que nós temos, na verdade vamos aumentar a viabilidade econômica dessas atividades.

Inclusive, respondendo também ao Senador Jaime, a preocupação é do custo logístico total. E, quando a gente reduz o custo logístico hidroviário, isso inclusive compensa um pouco - e aí tem que ser feito, realmente, o debate lá da BR-364, das tarifas da BR-364 -, essa redução de custo logístico, no corredor hidroviário, na verdade ajuda a mitigar um pouco esse impacto que teremos aí. Eu não conheço muito o projeto da concessão rodoviária, apesar de já ter trabalhado também com concessão rodoviária em outras vidas, mas, na nossa visão, ele ajuda. Então, em termos do transporte multimodal, a gente estaria contribuindo com o custo total logístico da região.

E uma preocupação também de política pública, que é a questão de governança, também apresentada pelo Senador Eduardo Braga.

Notem que a gente não fala em concessão de rio. Na verdade, os rios brasileiros são indelegáveis, exatamente pelo uso múltiplo das águas. A gente não fala nisso. O que a gente está trabalhando aqui é a concessão de determinadas atividades que são feitas pelo Dnit. A gente está concedendo a dragagem, a gente está concedendo a sinalização, a gente está concedendo o controle da navegação.

Então, de maneira alguma esse concessionário terá qualquer envolvimento no uso da água. Ele vai, na verdade, substituir o poder público - Dnit, hoje - na execução dessas tarefas.

Então, essa questão de governança do recurso natural vai continuar existindo da forma que existe hoje dentro do CNRH. Inclusive, hoje, exatamente nesse momento, não pude estar lá, mas hoje está sendo aberto um evento de abertura dos trabalhos anuais do Conselho Nacional de Recursos Hídricos. Isso continua, a gente continua com o trabalho dos comitês de bacias hidrográficas. Nada disso é alterado com essa concessão, porque essa concessão só trabalha nas atividades que são feitas pelo Dnit, especificamente.

E aqui, acho que é interessante... É uma pena, o Senador Esperidião Amin ainda não está aqui... Muito interessante o que ele falou da questão das reservas monetárias que o Brasil tem para viabilizar alguns projetos, e é mais ou menos isso que os senhores viabilizaram e que estamos utilizando aqui no Madeira, que é o quê? Na lei de desestatização da Eletrobras, foram previstos os recursos para diversos elementos, não só de logística, só que, em um dos artigos da lei de privatização da Eletrobras, se estabelecem cerca de R\$60 milhões a serem dispendidos pelo concessionário da Eletrobras para a melhoria da navegação do Madeira, especificamente. Então, o que é que estamos fazendo? A gente está pegando esses R\$60 milhões/ano por dez anos, ou seja, são R\$600 milhões que já estão previstos em lei, e estamos colocando isso como parte da estrutura de receita, da estrutura financeira dessa concessão. É por isso que a gente está conseguindo não só ter uma tarifa tão baixa, como também trazer alguns elementos sociais fundamentais. Por exemplo, a manutenção de IP4 ali naquele trecho. A gente vai ter um tratamento muito mais adequado para aqueles IP4.

Então, não é exatamente o que o Senador colocou.

Acho que essa discussão é muito importante, ela é fundamental em todas as infraestruturas brasileiras, mas aqui a gente trouxe algo muito parecido, que foi permitido exatamente por um elemento que os senhores colocaram na lei da Eletrobras e que, na nossa opinião, a gente está utilizando de maneira muito mais eficiente do que se, simplesmente, a gente obrigasse o concessionário lá da Eletrobras, que nada sabe de navegação, que não tem interesse na navegação, que a gente obrigasse aquele concessionário a fazer uma dragagem outra ou que ele comprasse um elemento ou outro, equipamento ou outro de sinalização.

Aqui eu abordei algumas das questões. Passo para o Eduardo para abordar as outras.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Perfeito.

Eu quero só fazer uma correção da minha pergunta para o Claudomiro. Eu falei BR-429. É 319, viu, Claudomiro? Está bom? Desculpe aí o meu engano.

Eu vou passar a palavra agora para o Dr. Eduardo Nery, para as respectivas respostas.

O SR. EDUARDO NERY MACHADO FILHO (Para expor.) - Certo, Senadores.

Então, também agradecendo aqui todas as contribuições importantes, começando pelo Senador Jaime Bagattoli.

Acho que o importante é isso, não é, Senador? Ouvir as contribuições de alguém como o senhor, que conhece a fundo os problemas da região, as necessidades do produtor, dos usuários da hidrovia. É com isso que se pretende. Por mais que haja todo o nosso esforço aqui, ele tem que ser... Para que a gente tenha o melhor projeto, a gente vai precisar desses subsídios.

E, dentro dessas preocupações que o senhor colocou e de algumas perguntas aqui, de que eu passo também a tratar, em relação à interação com a BR-364, na verdade, a hidrovia vai precisar justamente de ter essa energia. A BR-364 vai levar mais carga para a hidrovia, e ela precisa estar preparada. E, hoje em dia, é claro que, dentro desse pedágio da hidrovia, há um pedágio invisível, que é o pedágio mais nocivo que existe: são esses cerca de R\$6 que a carga paga de ineficiência e que a gente vai, com uma modelagem, baixá-lo para menos de R\$1. Esse que é o grande objetivo e seria o grande benefício. E os mecanismos que a gente tem no contrato para garantir que ele atinja aquela eficiência, aquela meta, são a gente estabelecer metas de desempenho. Então, se ele não atingir aquela meta de desempenho dos 3,5m, ele vai ter descontos no valor que ele cobra. Então, esse é o sistema de incentivos, para que ele atenda àquele nível de serviço que está estabelecido no contrato de concessão.

Então, dentro disso, o prazo, o valor dos investimentos a gente vai ter aí durante os dez anos... São 12 anos, na verdade, de concessão; tem o degrau tarifário de dois anos e mais dez anos, que são justamente esse período dos recursos que estão disponibilizados pela Eletrobrás, que foi a forma de se viabilizar tanto a modicidade tarifária como investimentos no IP4.

E, dentro desses valores, a gente vai ter 18 milhões de dragagem de manutenção por ano, 1 milhão de sinalização e balizamento por ano, 4 milhões de levantamentos hidrológicos, que vão ter que ser feitos durante todo o período da concessão. E fora os investimentos de 27 milhões por ano de Capex, que é para justamente investir em sinalização, balizamento, sistemas de gestão de tráfego, derrocamento... Esse vai ser o Capex previsto.

Então, como o Dino falou e já respondendo aqui ao Dodó e também ao Senador Esperidião Amin, terá, sim, obras de derrocamento. Em alguns daqueles 75 pontos críticos ali, alguns deles representam obras de derrocamento.

Não é um volume significativo, mas ele é importante para garantir os 3m de navegação, de calado, ao longo de toda a hidrovia. E, se a gente não tem, são questões de escolhas. Se a gente não tem essa infraestrutura, a gente vai ter que decidir: ou a carga vai pagar um custo logístico pela falta dessa infraestrutura, ou vai ter que se procurar outros modais.

Então quais são os outros modais? Foram essas alternativas aqui que o Dino trouxe, em tom de estupefação, porque, talvez, não sei se é claro para todos - talvez para os Senadores, sem dúvida, mas, para quem possa estar acompanhando a audiência pública... -, uma rodovia emite quatro vezes mais carbono do que uma hidrovia, e uma ferrovia emite uma vez e meia mais carbono do que uma hidrovia, fora os impactos ambientais diretos que precisam ser enfrentados.

Então, também passando um pouco das questões ambientais aqui comentadas pelo Secretário, quando a gente pensa na Hidrovia do Rio Paraguai então, quando se fala em se fazer uma hidrovia, estamos falando em se fazer uma hidrovia no tramo sul da hidrovia do Rio Paraguai, em que atualmente já se transportam mais de 8 milhões de toneladas ao ano. Então, o que a gente está falando é de se utilizar daquela via, não é criar uma nova via de navegação, fazer um canal artificial de navegação; é utilizar, de maneira eficiente, algo em que a natureza nos foi generosa, Senador Zequinha, e já nos proporcionou. O que a gente quer, agora, é trazer eficiência.

Se não se utilizar a Hidrovia do Rio Paraguai, como é que essa carga vai ser escoada, Senadora Margareth? Vamos ter que usar a rodovia. Então, assim... Fora que não suporta.

Então, fora os impactos econômicos, porque a hidrovia é muito mais vantajosa, você tem os impactos ambientais: você vai ter que fazer uma nova rodovia, com supressão de vegetação e outros impactos que são muito maiores do que uma hidrovia, e você ainda tem o custo ambiental da morte de animais silvestres que são impactados anualmente com o transporte de caminhões, por exemplo, lá na região do Pantanal. Então, você imagine se a gente tiver que deslocar...

Hoje em dia, lá no Rio Paraguai, a gente transporta 8 milhões e tem potencial para que isso vire 20 milhões. Então, é uma questão de política pública, de o Congresso decidir.

O país não vai se desenvolver mais, não vamos mais explorar nossas riquezas minerais, não vamos mais explorar a nossa capacidade de produção agrícola? Em troca de quê?

Como o Secretário falou, algumas intervenções, quando conversamos com - visitamos até - outros países, são vistas de maneira natural. Quando se fala dos impactos ambientais na região do Rio Madeira, o que a gente está dizendo...

Hoje em dia, o Dnit - reforçando - está dragando; neste ano, está previsto dragar 1,3 milhão, num período crítico. Ainda que, com a concessão, se possa chegar a 2 milhões, o que é isso perto do que se draga no Mississipi, de 90 milhões de metros cúbicos por ano?

Essa areia não está sendo depositada na margem do rio não; ela vai ser depositada na própria calha do rio. A gente está falando de 1km de margem a margem. Quer dizer, não se vislumbram esses impactos. E a preocupação do Senador Jaime é também muito importante em relação aos mineradores.

Então, o que se espera, com esse projeto...

Já fizemos conversas preliminares, e, agora, o objetivo é dar transparência ao projeto, para que esse grupo - que tem uma importância, a gente sabe, para aquela região - possa compreender o projeto.

A gente não vê impacto algum nele, mais uma vez, por isto: porque a finalidade é manter uma infraestrutura que já é utilizada. Então, os serviços de dragagem já são realizados atualmente. O problema é que, neste ano, o Dnit entrou para fazer a dragagem em junho, demorou para receber a licença ambiental que ele tem que renovar todo ano.

Muitas vezes, essa licença ambiental pode demorar um pouco mais, porque o próprio Ibama, em outros debates, já trouxe: "Às vezes eu preciso de um levantamento aqui adicional". O Dnit, com todo o peso que a administração pública acaba trazendo de flexibilidade para a contratação, às vezes demora para conseguir fazer um levantamento adicional que o Ibama requer. Então, a gente espera que, com isso, o concessionário vá ter muito mais agilidade em conseguir esses levantamentos e ter aquela licença por um período maior, por todo ano, e que as intervenções venham no momento certo, sem falta de recursos orçamentários e com outros também, com outra possibilidade, que o próprio concessionário vai poder trazer, de investir em técnicas, por exemplo.

Isso, Dino, também não está sendo nem considerado no nosso projeto, mas, inclusive, esse volume de dragagem pode vir até ser reduzido, desde que o concessionário venha a pensar em técnicas, por exemplo, de você diminuir a velocidade do rio em alguns determinados pontos que possam ser de acúmulo de sedimentos. Isso faz com que você diminua, inclusive, intervenções de dragagem.

Mas isso não está nem sendo capturado neste momento. Acho que são ganhos de eficiência operacional que o concessionário vai poder, com tempo maior, com capacidade de investimento, de investir em pesquisa - que hoje em dia não se faz -, agregar também com eficiência ao projeto dele e trazer outros cuidados ambientais.

Eu acho que... Dentro dos cuidados ambientais também, muito bem colocados aqui pelo Senador Eduardo Braga, algo que tem surgido em conversas com o ministério, em que a gente pode pensar e, com essas contribuições, também incorporar ao projeto, é prever um percentual para investimento em pesquisas, para combater, por exemplo, ou para mitigar os impactos das mudanças climáticas, para preservar os recursos naturais. Lembrando que sempre a hidrovía tem o objetivo de manter aquela infraestrutura que hoje em dia já existe.

Claro que...

(Soa a campanha.)

O SR. EDUARDO NERY MACHADO FILHO - ... investimentos para preservar, para você revitalizar os mananciais, isso aí não está dentro do escopo da hidrovía, até porque isso oneraria muito a carga, e não é esse o objetivo. Mas, com uma tarifa que possa investir em estudos, pesquisas, para que a gente encontre soluções para que o Estado possa investir na revitalização de manancial, dos recursos naturais, isso, sim, é totalmente cabível.

Não sei se o Senador Esperidião perguntou também dos limites.

Aqui nós já falamos dos limites, e não há nada que passa do desarrazoado. Lembrando que às vezes, Senador, quando a gente conversa, Senador Zeca Marinho, quando falam lá do derrocamento do Pedral... Atualmente, existe um grande projeto envolvendo Bélgica e França, em que eles estão fazendo uma conexão do Rio Scheldt, na Bélgica, com o Rio Sena, na França. Então, a gente está falando em conexão de bacias hidrográficas, enquanto que aqui, no Brasil, a gente sequer está pensando em dragagens de volumes que não são absolutamente relevantes para aquele volume de curso d'água que existe, e a gente ainda enfrenta essa dificuldade, precisa desse esforço de convencimento.

Mas acho que à última pergunta do Senador Confúcio eu já respondi, que foi o prazo da concessão, não é?

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Já respondeu. Perfeito. Já sim.

O SR. EDUARDO NERY MACHADO FILHO - Obrigado, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Muito obrigado.

Bem, então, o Senador Braga focalizou muito na questão das comunidades ribeirinhas. Elas serão atingidas por essa concessão?

O SR. EDUARDO NERY MACHADO FILHO - Presidente, assim, não vejo qualquer... Porque, assim... Mais uma vez: a navegação já existe. O que a gente está dizendo é pegar esse volume de dragagem que o Dnit faz hoje... Claro que com um aumento que não vai ser relevante, que não vai ser significativo, a ponto de alterar a atual configuração, mas que, pelo contrário, vai trazer previsibilidade, vai trazer maiores ganhos sociais para essas populações, os benefícios de geração de emprego e renda que foram colocados.

Aquela outra preocupação do Senador, que já foi respondida pelo Secretário Dino, de que não vai onerar a cadeia produtiva, por exemplo, de Manaus, porque só vai ser cobrado daqueles grandes volumes de carga que são atualmente transportados. A nossa modelagem, que foi dita, quando se considerou um valor de tarifa, é feita com base na receita, e aquela receita é estimada com base na demanda. O volume de carga que está sendo considerado é o volume de carga, hoje em dia, decorrente da movimentação de, essencialmente, trigo, soja, milho...

Os pequenos, aqueles pequenos produtores, o caboclo, chamado ro-ro caboclo, eles não estão capturados dentro dessa demanda de carga. Portanto, não faz sentido cobrar quem não vai demandar calado, quem não vai demandar intervenções que vão ser remuneradas por essa tarifa.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Logicamente.

E os produtos da Zona Franca de Manaus serão também taxados?

O SR. EDUARDO NERY MACHADO FILHO - Senador, olha, só vai ser taxado... A gente está ajustando a modelagem, mas quem não necessitar de 3m de calado máximo operacional, não faz sentido ele ser cobrado, porque ele já iria trafegar naquela hidrovía, de qualquer forma.

Então, a métrica nossa é cobrar somente daqueles que exigirem o calado de 3m. Quem calar menos de 3m não vai ser cobrado.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Perfeito.

Bem...

O SR. EDUARDO NERY MACHADO FILHO - E, só para deixar claro, passageiro independentemente de calar 3m, transporte misto de cargas e passageiros, independentemente de calar 3m, não vão ser cobrados.

Agora, tem outros atores que podem não estar sendo identificados e, durante o processo de audiência pública que ainda vai ser aberto, isso vai ser considerado, porque a premissa e a ideia é que eles não sejam cobrados.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Está bom.

O SR. EDUARDO NERY MACHADO FILHO - Não são determinantes para viabilizar a concessão.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Combinado.

Claudio, agora você está com uma palavra. (*Pausa.*)

Claudio, está me ouvindo?

Fica à vontade.

O SR. CLAUDOMIRO CARVALHO FILHO (Para expor. *Por videoconferência.*) - Estou com um pouco de dificuldade, está caindo muito a internet.

Não sei se vocês conseguem me ouvir, mas respondendo à pergunta, a BR-319, da qual o senhor fez a correção, é uma necessidade do nosso ir e vir - do nosso ir e vir como amazonense, como roraimense, para se integrar ao Brasil. Então, ela é importantíssima para nós. É vital que a gente conquiste essa rodovia. Ela não é uma rodovia que compete carga da rodovia com carga da... Nada disso, até porque eu acho que a gente caminha, no futuro, para fazer multimodalidade, a integração da multimodalidade. Então, respondendo, é fundamental o asfaltamento da BR-319 do ponto de vista da integração do Amazonas com o Brasil, de Roraima com o Brasil.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Se quiser complementar algumas das perguntas feitas, Claudomiro, você pode ficar à vontade. Vários Senadores fizeram perguntas. Se a alguma delas for do seu interesse responder, pode ficar à vontade.

O SR. CLAUDOMIRO CARVALHO FILHO (*Por videoconferência.*) - O.k., muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Fique à vontade. (*Pausa.*)

Você está satisfeito já com as respostas? Está tudo bem?

O SR. CLAUDOMIRO CARVALHO FILHO (*Por videoconferência.*) - Sim, sim.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Então, está bem. Muito obrigado a você, Claudomiro, por participar desta audiência pública.

E nós vamos, então, encerrar...

O SR. CLAUDOMIRO CARVALHO FILHO (*Por videoconferência.*) - Agradeço a oportunidade. A Abani, que representa a navegação interior, fica à disposição para ajudar a construir este novo momento das nossas hidrovias do Brasil.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Muito obrigado, Claudomiro. Com a palavra, o Senador Bagattoli.

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. Para interpelar.) - Obrigado, Presidente. Só queria fazer a minha conclusão aqui.

Agradeço ao Claudomiro aí, que falou sobre a BR-319. Nós sabemos a suma importância da BR-319, que serve para os produtos industrializados da eletroeletrônica de Manaus e para o nosso hortifrutigranjeiro de Rondônia, do Acre, do noroeste do Mato Grosso, que são cargas leves e cargas rápidas que podem ser transportadas pela rodovia.

Mas, Dino, eu queria dizer para você que eu fico triste com pessoas, como você, mostrando ali, falando sobre... Olha, eu sou transportador de petróleo na Amazônia. Eu transporto 70% do álcool anidro e hidratado, parte do biodiesel da Shell Brasil, saindo do Mato Grosso para Porto Velho, de onde é transportado de balsa, que vai também - aí é a cota - a Rondônia, ao Acre e ao Amazonas, e aí, a mesma balsa que transporta esse produto para a cidade de Manaus, volta com diesel e gasolina.

Então, é o único lugar do Brasil que um caminhão, uma balsa tem duas cargas, não praticamente em 100%, mas em boa parte ela desce carregada e sobe o rio carregada. E hoje as balsas estão transportando só com 25% da capacidade.

Mas o que me deixa triste nessa situação... Tem pessoas que pensam ainda que o transporte rodoviário e o ferroviário é o que menos polui. Meu Deus, todo mundo sabe qual que é o que menos polui e qual que tem a maior viabilidade econômica. São cinco modos de transporte: marítimo, hidroviário, ferroviário, rodoviário e aeroviário.

Quando se construiu a própria Vale do Rio Doce, fez um projeto, vocês lembram, uns 10, 12 anos atrás, pegou uns navios, fez navios de 350, 300 mil toneladas, 400 mil, teve até um, dois navios desses que deu problema, você lembra, na época? E naquela época saiu um frete, que é um transporte desse para a China, Senador Confúcio, era US\$25, US\$27. Ele reduziu para US\$17, US\$18 por causa da capacidade. Então, quer dizer, se nós temos uma balsa que transporta com maior volume de carga, nós vamos ter realmente um custo efetivo menor.

Agora que me deixa assim pensando como é que tem pessoas ainda com essa mentalidade. Eu poderia chegar aqui e dizer para vocês, se eu falar o contrário, porque eu estou numa atividade, eu poderia falar o contrário, mas nós não podemos, nós temos que pensar no futuro, nós temos que pensar no melhor para o nosso país, na melhor, naquela condição, principalmente da região norte dos estados que pertencem à Bacia Amazônica, Senador Zequinha Marinho, porque é aquilo que você falou, nós temos as grandes dificuldades.

E o maior problema aqui, Senador Confúcio Moura, o problema está entre Porto Velho e Humaitá; você sabe que o problema daquelas pedras é entre Porto Velho e Humaitá, e tem que fazer algo por aquilo. Eu acho que se não fizer... aquilo tem que vir antes da dragagem, tem que resolver aquelas pedras, aquilo aí não é de agora, eu conheço isso aí há mais de 30 anos, que sempre teve o problema naquilo ali. Inclusive teve armazém que se construiu em Humaitá para sair fora daquela situação, daquela distância ali de Porto Velho a Manaus, por causa das pedras.

Enfim, quero dizer para vocês que nós precisamos melhorar a logística do Brasil, e aquilo que puder ser transportado pelos rios, nós temos que aproveitar. Igual falou o Senador Zequinha Marinho: "Na Amazônia, os rios realmente são as nossas rodovias, são as nossas ruas, são onde nós temos o acesso mais fácil".

Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Muito obrigado. Acho que o Senador não fez nenhuma pergunta, fez um comentário, não é?

Então eu quero agradecer muito aos nossos três palestrantes, foi muito boa a audiência pública. Eu acredito que quem esteja assistindo, mesmo os Senadores que assistiram, ficaram satisfeitos com as respostas, com a explicação. E a novidade é que todas as informações e documentos sobre o assunto estarão disponíveis a partir de amanhã no *site* da Antaq.

Quem quiser consultar, todas as pessoas do Estado do Amazonas, de Rondônia, enfim, do Brasil inteiro, os transportadores, os produtores, todos que quiserem mais detalhes sobre os documentos, sobre as pesquisas que a infra fez, sobre modelagem, enfim, sobre tudo, estará, a partir de amanhã, disponível no *site* da Antaq.

Quero agradecer a todos os nossos três palestrantes porque foram brilhantes aqui. Eu fico muito satisfeito com a presença dos senhores, é um assunto que nos atormentava muito e havia muitos pedidos para esta audiência pública. Os senhores vieram aqui realmente e explicaram detalhadamente a todos os Senadores presentes, aos técnicos presentes, aos assessores presentes e à população presente.

Antes do encerramento dos nossos trabalhos, eu submeto à deliberação do Plenário a dispensa e a leitura das atas da última sessão... Aliás, das atas da última e da presente reunião.

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

Estão aprovadas.

Nada mais havendo a tratar, agradeço a presença de todos e declaro encerrada a nossa reunião.

Muito obrigado, foi uma satisfação muito grande.

Muito obrigado e parabéns.

(Iniciada às 9 horas e 15 minutos, a reunião é encerrada às 11 horas e 20 minutos.)