



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE REGISTRO E REDAÇÃO PARLAMENTAR
REUNIÃO
18/06/2019 - 16ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) - Bom dia a todos.

Declaro aberta a 16ª Reunião da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 56ª Legislatura.

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

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

Comunicado. Arquivamento de documentos recebidos.

Nos termos da Instrução Normativa nº 12, de 2019, a Presidência comunica o encerramento do prazo para manifestação e o consequente arquivamento dos seguintes documentos: Ofícios nº 1 e nº 3, de 2019, da Anatel (Agência Nacional de Telecomunicações), Aviso nº 205, TCU-Plenário (Tribunal de Contas da União).

Comunicado da Presidência. Audiência pública interativa.

Antes de iniciarmos a audiência pública, gostaria de informar que a população poderá participar do debate, enviando perguntas e comentários aos nossos convidados. Os cidadãos que queiram participar podem fazê-lo por meio do portal e-Cidadania, no endereço www.senado.leg.br/ecidadania, ou ligando para o 0800-612211

Da audiência pública. A presente reunião destina-se à realização de audiência pública para debater a definição e a importância do plano estratégico do Arco Norte para o desenvolvimento daquela região, em especial do Estado do Pará, em atendimento aos Requerimentos nºs 10 e 30, de 2019, de nossa autoria.

Para a audiência foram convidados especialistas da área, a quem convido para que tomem assento à mesa: Dr. Adalberto Tokarski, Diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Bem-vindo! Quero convidar também o Dr. Guilherme Rodrigues de Mello, Diretor de Planejamento e Pesquisa do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) - bem-vindo, Dr. Guilherme! Convido ainda a Dra. Karoline Brasileiro Quirino Lemos, Diretora de Infraestrutura Aquaviária do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) - bem-vinda!; e o Dr. Newton Araújo Silva Júnior, Diretor-Presidente da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) - bem-vindo, Diretor! Convido também o Rui Marques Lourenço, Presidente do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado do Pará (Sindopar).

Informo aos convidados que o tempo para as exposições será de 10 minutos, podendo acrescentar dentro da necessidade. Nós temos com uma concorrência muito grande na CCJ, indicação de membro do CNJ, mas, logo, logo, espero que nossos Senadores estejam de volta, até porque nós temos aqui na lista 20 presenças confirmadas.

Inicialmente, com a palavra o Sr. Adalberto, Diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários, para a sua exposição. Por favor, Adalberto.

O SR. ADALBERTO TOKARSKI (Para exposição de convidado.) - Senador Zequinha Marinho, é um prazer enorme estar aqui para tratar desse tema. Eu tenho costume de fazer a apresentação em pé, mas parece que fica um pouco mais difícil para a televisão. Bom dia, senhoras e senhores, todos os presentes aqui, meus colegas de Mesa.

Senador, vou falar rapidamente da importância do Arco Norte para o escoamento de grãos do Brasil. Antes de começar, eu cumprimento meu colega de Diretoria, Dr. Franscisval Mendes, que é lá do Mato Grosso. Eu vou passar, rapidamente, por esses quatro temas. Só falar que a Antaq - alguns não conseguem identificar - e a ANTT foram criadas junto com o Dnit, na Lei nº 10.233. É uma autarquia em regime especial, hoje vinculada ao Ministério de Infraestrutura. Agora, o nosso PL das agências traz outra autonomia. Acho que é importante para o Brasil as agências reguladoras terem uma autonomia maior. Entrando no tema, produção e exportação de grãos, como dá para ver, é o seguinte: eu estou colocando um painel soja no mundo. O mundo produz 367 milhões de toneladas de soja. Estados Unidos, Brasil e Argentina detêm 81% dessa produção no mundo. O Brasil - olha lá na frente - detém 48%. Quase 50% de toda a soja exportada no mundo - eu vou mostrar que a gente tem o consumo interno e a nossa exportada - é produzida pelo Brasil, é exportada pelo Brasil.

E vem o milho. O milho é um pouquinho diferente. No mundo, é 1,099 bilhão de toneladas. Por que esse 1 bilhão, maior que a soja? Olha só, o milho tem um volume maior e um peso maior, só que ele não tem o mesmo valor da soja. E vamos pegar esses três países que produzem muito: Estados Unidos, Brasil e Argentina. Os Estados Unidos produzem 33%; o Brasil, 8,3%; e a Argentina, 3,5%. A nossa exportação, lá na frente, na última coluna, nós exportamos 17,5%. Vocês veem, na soja, quase 50%, que é a última coluna, contra 17,5% do milho. Por que isso? O milho, Senador, a gente estava produzindo só para o consumo interno, mas veio o quê? O advento da safrinha. Cada vez mais a gente vai estar incorporando essa safrinha melhor, e essa participação do Brasil na exportação vai aumentar bastante.

Falando aqui do nosso tema, o Arco Norte, na verdade, foi feita uma prospecção, que é a seguinte: vamos pegar o paralelo 16; para cima do paralelo 16 é o Arco Norte. Por que isso? Porque a evolução da produção começou no Sul, Sudeste e, depois, veio para o centro do Brasil.

Onde está mais escuro é onde se produzem mais grãos - mais especificamente, soja e milho. Aí é o seguinte: Senador, nós produzimos, entre soja e milho, 217 milhões de toneladas. Já no Arco Norte se produzem 128 milhões, que é 59%. O consumo interno do Arco Norte, que é essa parte acima do paralelo 16, é de 25 milhões. Dos 128 milhões que se produzem, consomem pouco. Por quê? Essa região é produtora, tem poucas indústrias e já exporta 27 milhões. Você vê, o consumo e a exportação estão quase iguais. E, daqueles 128, tirando esses 27 milhões, vem o excedente de 75 milhões, do qual, eu até brinco, uma boa parte vai praticamente ao lombo de caminhão, porque, imagina, 2,1 mil quilômetros, sai de caminhão. Há a Ferronorte, que já tira uma quantidade grande, mas vai para Sul e Sudeste esse excedente. E, lá abaixo do paralelo 16, produz 88 milhões... Você vê que, acima, já são 128, Senador, mais que a parte debaixo, só que o consumo interno do Sul e Sudeste... Ôpa, olha o consumo enorme: 80 milhões. O que é isso? Para a produção de frango, para a produção de suínos. Então, um consumo grande. Sobrou só o quê? Oito milhões de toneladas. Então, há um superávit de oito. E há o excedente que vem lá de cima, de 75 milhões. Então, somando 75 mais 8, o Sul exporta 84 milhões.

O que seria interessante? É lógico que eu estou colocando uma tabela, porque os números finais estão em 2017. Em 2018, já avançou mais. Nós estamos produzindo mais e exportando mais no Arco Norte. Qual é o futuro - e é importante para o Brasil? É você aumentar essa exportação pelo Arco Norte, porque sai dos portos da Região Norte, que ficam mais perto da Europa, ficam mais perto do leste dos Estados Unidos e ficam mais perto do Canal do Panamá, que foi duplicado, e você consegue chegar à China num custo menor, mais perto do que os portos do Sul e Sudeste. Então, tem a tendência de aumentar para lá.

Mas vamos lá. Vamos ver o que aconteceu. Eu peguei aqui o ano de 2009 e o de 2017 para ver a evolução, Senador Zequinha. Em 2009, o Brasil produzia, complexo soja e milho, 108 milhões. Em 2017, foi para 217 milhões, veja só, aumento de 229%. Na exportação, o Brasil exportava 43 milhões e passou a exportar 111 milhões, isso acima do paralelo 16. Acima do paralelo 16, que é o Arco Norte, houve um aumento, de 2009 para 2017, de 398%. E abaixo? Cresceu também, mas, olha só, 233%. E por que cresceu lá no Sul, Senador? Porque nós continuamos mandando produtos lá para o Sul, e fica excedente lá.

Vamos lá. Eu vou falar um pouquinho do Arco Norte. O que é esse Arco Norte? É tipo uma visão de um plano estratégico, uma visão de uma região para você poder fazer comparações, que compreende portos ou estações de transbordo dos Estados de Rondônia, Amazonas, Pará, Amapá e Maranhão.

Isso aí vai pegando a parte mais norte - é lógico que, com o Maranhão, há uma parte do Nordeste também.

A participação do Arco Norte na movimentação portuária de soja e milho passou de 20%, em 2010, para 40%, em 2018. Opa! Já demos um salto grande.

E o que seria o Arco Norte? Se houvesse um visor aqui para marcar, eu diria que é da metade do mapa para cima, principalmente - a gente vai falar - Itaqui, Vila do Conde, Santana e Santarém. Saem esses produtos pelo Rio Madeira e pelo Rio Tapajós, de que a gente vai falar com mais detalhes.

Aqui, eu só quero pegar um número. O gráfico mostra que, em 2010, a produção no Arco Norte era de 46 milhões - são 20% lá no final - e, em 2018, foi para 87 milhões, que são 40% do total do Brasil. Avançamos bastante. Eu só coloquei isso aí e pus os três pontos seguintes...

Essa evolução como é que vem? Ela está acontecendo porque, primeiro, em Miritituba e Itaituba, várias estações de transbordo de cargas já foram construídas e estão operando e outras estão entrando em operação, no Rio Tapajós. No Rio Madeira, nós tivemos três novas estações de transbordo de carga enormes - uma da Cargill, outra da Amaggi e a outra da Bertolini -, somadas ao porto público, que já movimentava grãos, e somadas a um TUP pequeno da Cargill. Então, já saía, mas agora começou a aumentar também.

Para onde vai do Madeira? Do Madeira vai para Itacoatiara - lá é esmagado um tanto - e vai também para Santarém, e bem pouquinho, para Vila do Conde. E de Miritituba e Itaituba? Praticamente quase 100% vão para a região de Barcarena, que é Vila do Conde. E um pouco vai para onde? Para Santana. Qual vai para Santana? A de Caramuru. Na verdade, é uma soja preparada para alimentar peixe lá na Europa. Então, é um produto já com valor agregado. Mas não é bem o farelo; é um componente melhor que o farelo, porque do farelo você tira tudo... É um componente... Ao longo da apresentação, vou lembrar exatamente o que é. É uma proteína, é isso - é uma proteína.

E por que que eu deixei só isso aí? Porque os craques do Dnit vão estar aqui para falar da 163. Mas o que deu para perceber é o seguinte: para sair de 40 milhões para 80 milhões... Em Miritituba - eu vou mostrar daqui um pouco -, começou no zero, há poucos anos, e já são mais de 10 milhões de toneladas saindo de lá. Esse avanço veio com o avanço da 163. E, para chegar a Itaituba e Miritituba - com detalhe o Dnit vai falar -, são 50km ou um pouquinho mais e, a Santarém, há mais um trequinho. Mas nós já estamos chegando lá.

Aqui é o mapa do Arco Norte, pegando só parte da Amazônia.

E aqui é o seguinte: a movimentação portuária. Eu vou detalhar. De Porto Velho, milho e soja: em 2010, eram 4,3 milhões; em 2018, 9,9 milhões - já passamos de 10 milhões saindo de Porto Velho. Por quê? Porque há três estações de transbordo de carga lá e há várias estações de transbordo de carga, Senador, em Miritituba.

Só que foi fundamental o quê? Haver um porto, ou melhor, três portos, que é o Porto da ADM, na região de Barcarena; o Porto da Hidrovias do Brasil, também na região de Barcarena, e o Porto da Bunge, também na região de Barcarena. Há estação de transbordo de carga onde você chegar para receber o navio.

(Soa a campanha.)

O SR. ADALBERTO TOKARSKI - Vamos lá!

Muito rapidamente, essa é a movimentação do Porto Velho com detalhes. Eu vou deixar isso e vou andar um pouquinho mais rápido.

Em Itacoatiara, também há uma movimentação que vem crescendo ano a ano.

Essa é a de Itaituba-Miritituba. Aquele número ali de 5,7 milhões em 2018 é referente só às estações de transbordo de carga que informaram para a Antaq. Há algumas que acabaram de ser inauguradas e que não entraram no processo ainda da estatística, mas, para 2019, o número passou um pouco de dez milhões de toneladas, somados milho e soja.

Em Itaituba, no caso específico, está Caramuru, do outro lado do rio. Todas as outras estão em Miritituba, do lado direito, à margem direita do Rio Tapajós.

Essa é a movimentação portuária em Santarém. Veja só, Senador: em 2018, foram quase nove milhões de toneladas. Ela vem crescendo ano a ano. Há investimento novo da Cargill. Em Santarém, está detalhado um pouquinho mais. E em Santana? Veja só, houve um declínio em Santana. Falam: mas como? Foram cinco milhões de toneladas em 2010, chegando a oito milhões de toneladas, e agora há 1,576 milhão de toneladas. Sabem por quê? Movimentava-se minério. E aí caiu o porto ao lado do porto público e declinou. A parte boa é a seguinte: boa parte desse 1,576 milhão de toneladas é de grãos, e vai aumentar bastante isso aí.

Mas vamos ao histórico da movimentação portuária de Santana. Está lá o resumo; não vou me deter nisso.

Em Vila do Conde - olha só! -, sai de 18 milhões de toneladas em geral para, em 2018, 29 milhões de toneladas. Isso é toda e qualquer carga! Depois, está lá: soja no Brasil e em Barcarena. Na verdade, começou a movimentar em Barcarena grãos, milho e soja, no ano de 2014. Saiu de 1,380 milhão de toneladas para 9 milhões de toneladas, no caso da soja, e saiu de 260 mil toneladas de milho para seis milhões de toneladas. Então, foram 15 milhões de toneladas em Barcarena nesses poucos anos, de 2014 a 2018; em 2019, já há um pouquinho mais.

Eu vou passar um pouco rápido.

O Porto de Itaquí - estou falando disto porque faz parte do Arco Norte - também vem crescendo nos últimos anos.

Dessa aí eu não poderia deixar de falar. Falo em Arco Norte.

Senador, o senhor defende muito a implantação da Hidrovia do Tocantins. Se nós tivéssemos essa saída, pegávamos mais dez milhões de toneladas na região do Araguaia, no nordeste de Mato Grosso, saindo para Barcarena. Então, precisamos - está aí a nossa diretora aquaviária - do derrocamento do Pedral do Lourenço. Foram gastos R\$3 bilhões nas eclusas, e ela tem pouca serventia. Precisamos fazer o derrocamento, para funcionar isso aí também. É uma hidrovia que pode atender comboio de 200m, para chegar à capacidade de 19 mil toneladas nessas eclusas. Então, pode ter um ganho o Brasil, com a movimentação, com a saída pelo Pará, muito grande, com essa hidrovia funcionando.

Eu quero falar um minuto sobre o transporte de passageiros. A Antaq tem uma visão muito detalhada sobre esse transporte, fez um estudo sobre transporte de passageiros em 2013 e, agora, em 2018, com a Universidade Federal do Pará.

São 10 milhões de passageiros, a movimentação de passageiros. Não é uma coisa qualquer. São 559 embarcações, 97 Municípios atendidos. Desses 97, tenho certeza de que 50, pelo menos, não têm outra chegada; é só o rio. Então, ele é estratégico, esse transporte regional, mas não é só esse, não. Há embarcações que vão do Pará para o Amazonas que têm 700, 800 vagas para pessoas, para transportar 800 pessoas.

A Antaq trabalha na regulação para melhorar a qualidade, inclusive há uma campanha do Rio Limpo, Amazônia Viva, porque fala-se muito no meio ambiente da Amazônia e às vezes se faz pouco.

E aqui, Senador, é um mapa preocupante para o Pará. Olha só: o verdinho são os terminais prontos, funcionando, que estão principalmente no Amazonas. O vermelho, instalação; azul, em obras. O vermelho, em projetos. No Pará, você vê que só tem em projeto e alguns em obra. Então, nós precisamos, se a gente olhar com detalhe, de mais investimento para vários terminais, pois há várias cidades que não são assistidas por terminais decentes na Amazônia.

Eu vou até dar um pulo aqui - não está aí a informação. Vou voltar ao transporte de passageiros. Nós precisamos, tanto para o Estado do Pará quanto para o Estado do Amapá, da construção de terminais de passageiros. Isso é fundamental para a sociedade da Amazônia. Então, eu quis colocar isso, está dentro do Arco Norte, não é a movimentação de grãos, mas ela é estratégica para o Brasil.

Finalizando, o seguinte: a Antaq só tem 395 servidores no Brasil. É o terceiro menor número de servidores entre as dez agências. No Pará, nós temos a maior unidade regional do Brasil - temos 14 unidades regionais, 12 postos avançados dentro dos portos.

Na parte de estatística aquaviária, a gente tem excelência. Quem fala sobre estatística de movimentação portuária no Brasil, realmente, é a Antaq.

Então, era mais ou menos com isso que eu queria finalizar, dizendo o seguinte: a evolução do Arco Norte é você ter um avanço no transporte de grãos no Brasil, que fica assim, eu até brinco: sai um caminhão lá do Mato Grosso e vem arrebentando as estradas, principalmente federais, e quem paga, se for de caminhão, é a sociedade. Então, precisamos de mais ferrovias e de utilizar o transporte hidroviário.

Obrigado, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) - Muito obrigado, Dr. Adalberto, pela exposição. Esse é um setor estratégico, que precisa ser olhado com muita atenção.

Com a palavra a agora o Dr. Luiz Guilherme Rodrigues de Mello, Diretor de Planejamento do Dnit.

O SR. LUIZ GUILHERME RODRIGUES DE MELLO (Para exposição de convidado.) - Bom, Senador Zequinha Marinho, obrigado pelo convite. É um prazer estar aqui. Senhoras e senhores, eu vou fazer uma apresentação compartilhada com a minha colega, diretora da parte aquaviária, Caroline. Depois dessa brilhante palestra do Adalberto, eu vou até me furtar a passar mais rápido o meu primeiro eslaide, que é a justificativa da importância do Arco Norte.

Mas a primeira parte dessa apresentação, já depois de bem falado pelo Alberto da importância, é em relação ao que o departamento, o que o Dnit vem fazendo em relação às rodovias especificamente. Então, aqui há uma pequena demonstração das principais rodovias federais em que nós estamos atuando, seja na parte de execução de obra, seja na parte de projetos e estudo de viabilidade nessa região mais voltada ao escoamento da produção. E a gente vai entrar um pouquinho em detalhes aqui sobre cada uma delas e depois a gente fica à disposição para tirar algumas dúvidas, eventuais dúvidas em relação aos procedimentos e em que estágio se encontra cada um desses empreendimentos.

Bom, no primeiro deles, a gente vai falar da BR-364, que liga Rondonópolis, no Estado do Mato Grosso, até Porto Velho. É uma rodovia já implantada. Parte dela no Mato Grosso está sofrendo adequações de manutenção e parte lá em Rondônia também está sofrendo intervenções de manutenção. Há uma perspectiva, já houve estudo relacionado à possibilidade de realizar concessão na BR-316, mas isso ainda não está implementado, mas são todas as rodovias que obtêm e têm contratos

de manutenção no Dnit, tanto contratos de manutenção estruturada, que a gente chama de contratos de restauração, quanto contratos de conservação mais simples.

A próxima rodovia de que a gente vai falar é a BR-163, que, como o Adalberto falou, é um importante corredor que liga Cuiabá até Santarém. Dentro de Cuiabá parte dessa rodovia já está concedida até Sinop e, depois de Sinop até o Porto de Miritituba, ou até Santarém, a rodovia está sofrendo em parte da sua pista que já está pavimentada contratos de conservação, e o Exército brasileiro está atuando nos quilômetros faltantes de pavimentação, que são aproximadamente 50km, um pouco menos. E a nossa perspectiva é de que neste ano a gente consiga finalizar essa pavimentação da BR-163 para que a gente facilite ainda mais o escoamento.

Na BR-163, que é coincidente com a BR-230, nessa... Não aparece, mas na região ali entre Miritituba e Rurópolis, nós temos um contrato de implantação da BR-163, parte dela ainda não está pavimentada. E, de Rurópolis até Santarém, ela já está toda pavimentada, é simplesmente um contrato de manutenção que o Dnit possui. Então, em relação à BR-163, é isso.

Aqui no quadro de baixo, a gente tem as informações relacionadas ao que nós temos de LOA 2019 para este ano e o que está sendo proposto pelo Dnit para o ano que vem para essas rodovias.

Na BR-174, dentro do Mato Grosso até a divisa com Amazonas, a gente tem dois segmentos: num em que há uma parte pavimentada, há um contrato de conserva, e, no outro segmento, há um convênio com o Estado do Mato Grosso em que estamos realizando projeto de implantação dessa rodovia e da mesma forma os detalhes da questão orçamentária.

Na região da BR-242 - e aqui ela está sobreposta a 364, num pequeno pedaço -, o que mais importa aqui no Mato Grosso é a região onde ela não se encontra pavimentada. Da BR-242 até a BR-158, uma parte dessa rodovia não está implantada, apesar...

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) - Onde é?

O SR. LUIZ GUILHERME RODRIGUES DE MELLO - Na verdade, é da 163, para a parte leste, até a 158, onde tem uma parte que não está pavimentada.

Nós já possuímos contratos de licitação, via contratação integrada. A questão que está faltando é o licenciamento ambiental, sobre o qual estamos em discussão junto com o Ibama, e também os estudos de componente indígena, junto com a Funai.

Há uma proposta de alteração de traçado para proteger uma região que é sagrada pelas aldeias da terra indígena no Xingu, e a gente está ainda na discussão da definição do traçado. Então, ainda está na fase de elaboração de projetos e estudos ambientais. Mas é um importante corredor que vai ligar a 158.

Depois da 158, já indo em direção a Goiás e vindo do Distrito Federal, a gente tem a BR-080. Esse é corredor importante também, que vai permitir que a gente ligue a 158 ao Estado de Goiás. Da BR-080 também estamos na fase de elaboração de projetos e também estamos na fase de elaboração de estudos ambientais para a obtenção da licença de instalação.

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) - Ela é bem curtinha, não é?

O SR. LUIZ GUILHERME RODRIGUES DE MELLO - Ela é bem curtinha. É um trecho bem específico.

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) - É a Cascalheira?

O SR. LUIZ GUILHERME RODRIGUES DE MELLO - Ribeirão Cascalheira até São Miguel do Araguaia. É até a divisa.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. LUIZ GUILHERME RODRIGUES DE MELLO - Até a divisa com o Estado de Goiás. No Estado de Goiás, a gente tem uma ponte que se chama Luiz Alves. Essa ponte já está contratada e estamos prestes a ter a licença de instalação liberada. A gente tem 50 milhões empenhados, já no contrato, para executar essa ponte. E do lado de Goiás, a gente também já tem um contrato ou uma licitação feita - está-se resolvendo o processo licitatório para terminar a implantação da 080, pois falta uma parte também.

No Mato Grosso e no Pará, também a 158 e a 155. Esse é um grande corredor, um corredor muito importante. Na 158, no Mato Grosso, a gente tem uma grande parte já implantada. Há uma discussão ainda em relação ao contorno da terra indígena, e o Dnit está também elaborando estudos ambientais para que a gente consiga a liberação.

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA. *Fora do microfone.*) - É onde fica a terra indígena?

O SR. LUIZ GUILHERME RODRIGUES DE MELLO - No Mato Grosso, exatamente.

No contorno da terra indígena.

O SR. ADALBERTO TOKARSKI - É no Município de Alto de Boa Vista.

O SR. LUIZ GUILHERME RODRIGUES DE MELLO - Exatamente. Não vou me atrever a falar o nome da terra indígena, mas a gente ainda tem uma discussão em relação ao traçado desse segmento.

Indo ao Estado do Pará, são as rodovias que foram federalizadas há poucos anos. Era uma rodovia com plataforma estadual. Como ela foi federalizada, a gente precisa fazer uma intervenção de alargamento da plataforma e implantação de acostamentos. Essa é uma importante rodovia que vai ligar até Marabá. Nós já temos os contratos feitos. Estamos na fase de elaboração de projetos. Temos pontes metálicas já bem antigas, cujos projetos para a reconstrução delas já estão sendo finalizados. Muito provavelmente nos próximos dias teremos já o primeiro projeto pronto, para que a gente consiga já iniciar a execução dessas pontas ainda nesse segundo semestre. Então, temos os contratos de manutenção para a adequação da plataforma e reconstrução do pavimento nesse segmento.

Na BR-230, a Transamazônica, a gente tem contratos já de implantação de segmentos que ainda não finalizaram e temos também vários contratos de implantação de substituição das pontes de madeira por pontes de concreto. O que está afetando a evolução desse empreendimento, de fato, é a questão orçamentária, pois a gente tem uma restrição um pouco alta nesse aspecto.

E a BR-319, também uma rodovia que liga Porto Velho até Manaus, parte dela, nas duas pontas, está já pavimentada.

E hoje o Dnit está atuando no processo de atualização do projeto da BR-319, assim como na liberação do licenciamento ambiental, pois a gente precisa fechar os estudos de impacto ambiental, o EIA/Rima, para apresentar ao órgão licenciador para a obtenção da licença de instalação para a construção, na verdade, a reconstrução do pavimento que já foi reconstruído, na década de 70, da BR-319. É um empreendimento que também está entre as prioridades, nos nossos estudos.

Falando um pouco só do que nós temos de rubricas de manutenção...

(Soa a campanha.)

O SR. LUIZ GUILHERME RODRIGUES DE MELLO - ...nos Estados - e aí estou falando de forma bem ampla, não estou detalhando, mas é uma fotografia do que tem de disposição orçamentária para os Estados do Mato Grosso, da LOA de 2019 e no que está sendo proposto, pelo Dnit para o Ploa 2020 -, que seriam em Rondônia, Amazonas, Roraima, Pará e Amapá.

A gente percebe que há uma proposta de tentar manter pelo menos o patamar que este ano foi disponibilizado.

Com relação a estudos de viabilidade, ou seja, aqui a gente está falando de estudos que já foram concluídos e de estudos que estão em andamento e que irão propor intervenções nas rodovias existentes ou a proposição de implantação de novas rodovias. Então, o estudo de viabilidade é a primeira fase de uma proposta de adequação de capacidade de uma rodovia ou de implantação dessa rodovia.

Então, nós estamos falando, por exemplo, aqui, do estudo de viabilidade da BR-230, no Amazonas, que é uma rodovia que existe, está implantada, mas não está pavimentada. Então, o estudo de viabilidade está sendo elaborado para a pavimentação dessa rodovia.

Vou passando aqui a cada rodovia.

A gente tem um estudo voltado à complementação da BR-163, acima do Rio Amazonas. A gente tem um estudo que está sendo desenvolvido para ligar a 156, lá no Amapá, na divisa com o Estado do Pará, em Laranjal do Jari, até Roraima. Então, é um estudo que está sendo desenvolvido. Já estamos com 56% concluídos. Ele vai fazer uma integração entre estes três Estados: Amapá, Pará e Roraima.

A gente tem um estudo também na 401, que já está concluído, e é para a implantação da BR-401, a adequação de capacidade, na verdade. Temos um trecho da BR-316, também concluído no Pará. São estudos que já estão concluídos.

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA. *Fora do microfone.*) - Esse da 316 é o quê?

O SR. LUIZ GUILHERME RODRIGUES DE MELLO - É uma adequação de capacidade.

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA. *Fora do microfone.*) - É uma adequação?

O SR. LUIZ GUILHERME RODRIGUES DE MELLO - Exatamente.

É um estudo que indica...

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA. *Fora do microfone.*) - Da entrada até Santa Maria?

O SR. LUIZ GUILHERME RODRIGUES DE MELLO - É um estudo que pretende avaliar o que precisa hoje a rodovia, em função da demanda de tráfego que a gente tem.

A 153 também é um estudo de adequação de capacidade, que já se encontra concluído.

Na 235, Tocantins-Maranhão, aí também pega um pedacinho do Pará. Esse é um estudo de viabilidade que está sendo desenvolvido, ainda no momento, e está com 41% concluídos.

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) - É a em Santa Maria das Barreiras e a divisa, não é?

O SR. LUIZ GUILHERME RODRIGUES DE MELLO - Isso. E pega um pouquinho até o Estado do Pará, pois ainda não existe a 235 ali.

A própria 242, que liga a 153 até a 158, atravessa a Ilha do Bananal. É um estudo de viabilidade que está sendo realizado. A gente tem uma certa dificuldade até de andar com esse estudo, porque ele atravessa a Ilha do Bananal e é até difícil a gente obter autorização para fazer os estudos naquela região.

A 364, que foi concluída, precisa de adequação de capacidade - já foi indicado isso nos estudos -, assim como a 174, que também foi concluído.

Todos esses estudos que estão concluídos poderão ou virarão projeto de engenharia.

A 174, Mato Grosso; a 070, também no Mato Grosso, também concluído; 158, na parte que já está pavimentada, já foi elaborado esse estudo de viabilidade para avaliar a necessidade de adequação de capacidade da rodovia. Da 080, como eu falei, hoje já estamos fazendo o projeto, mas já houve esse estudo de viabilidade concluído, que propôs a pavimentação. Como eu falei, na 230, da divisa com o Pará até Lábrea, no Amazonas, também o estudo de viabilidade já está avançado, 66%. E da BR-010, passando ali, no Estado de Tocantins até dentro do Pará, há um estudo de viabilidade que está em andamento. Em parte da 010, também já está sendo proposta a realização de projetos...

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA. *Fora do microfone.*) - A 010 não começa em Estreito, no Maranhão, e vai até Santa Maria do Pará?

O SR. LUIZ GUILHERME RODRIGUES DE MELLO - É, ela começa lá em cima. Mas esse lote desse estudo de viabilidade não pega toda aquela extensão, ele é limitado a essa proposta.

De forma geral, é nessas intervenções no modal rodoviário que o Dnit se encontra tanto na parte de obras quanto na parte de estudos e projetos. Então, é uma fotografia bem rápida do que que está sendo feito pelo departamento nessa região.

E agora eu vou passar a palavra para...

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) - Só um minutinho.

O SR. LUIZ GUILHERME RODRIGUES DE MELLO - Claro.

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) - Acabou a rodovia aí?

O SR. LUIZ GUILHERME RODRIGUES DE MELLO - A rodovia, sim.

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) - Eu notei uma aqui que parece que não está no seu radar, é a BR-422, nasce na 230, na cidade de Novo Repartimento, passa em Tucuruí e vai até Limoeiro, lá embaixo, na beira do Rio Tocantins.

O SR. LUIZ GUILHERME RODRIGUES DE MELLO - Dessa rodovia, de fato, a gente já recebeu demandas. A gente tem uma nova proposta de contratação de estudo de viabilidade para que a gente inicie estudo de viabilidade de rodovias que a gente ainda não iniciou. Então, provavelmente, ela já vai entrar nessa nova rodada de estudos de viabilidade para fins de avaliar...

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) - É importante para nós.

O SR. LUIZ GUILHERME RODRIGUES DE MELLO - Fica registrado.

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) - O.k.

O SR. LUIZ GUILHERME RODRIGUES DE MELLO - Eu passo agora a palavra para a Dra. Karoline falar da parte aquaviária.

A SRA. KAROLINE BRASILEIRO QUIRINO LEMOS (Para exposição de convidado.) - Bom dia a todos. Queria agradecer o convite de estar aqui com vocês. Vou apresentar os empreendimentos em andamento e que estão em planejamento também na Diretoria de Infraestrutura Aquaviária do Dnit.

O Adalberto já explanou muito bem a importância do transporte hidroviário para o desenvolvimento do Arco Norte. Eu vou explanar as ações que estamos adotando nas principais hidrovias, que são as hidrovias: do Madeira, Amazonas, Tapajós, Tocantins-Araguaia e Guamá-Capim.

Para as hidrovias do Amazonas e do Madeira. No caso do Amazonas, temos um Evtea praticamente já concluído, só faltam algumas questões até administrativas para concluir essa aprovação.

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) - Traduzindo o Evtea todinho...

A SRA. KAROLINE BRASILEIRO QUIRINO LEMOS - Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental. Então, esse estudo de viabilidade identifica quais intervenções são necessárias e que tenham retorno econômico e ambiental em que o Governo Federal deve investir. E, no caso da Diretoria Aquaviária, ela tem contratado estudo de viabilidade também com o projeto básico e executivo na sequência, a mesma empresa já produz os projetos também, inclusive executivos.

O Evtea da hidrovia do Madeira já está 100% concluído. Os investimentos aportados foram em torno de 25 milhões.

Com relação aos investimentos para hidrovias da Amazônia Ocidental, em que a gente destacou o Amazonas e o Madeira, na LOA de 2019 são R\$18,6 milhões, e a gente está solicitando R\$244 milhões no Ploa de 2020. A gente inseriu aqui as informações também não só para a manutenção das hidrovias, mas também para a execução de portos e a manutenção dos portos ao longo dessas hidrovias.

Cabe aqui destacar que estamos executando os serviços de dragagem na Hidrovia do Madeira. É um contrato de cinco anos, estamos iniciando o terceiro ano agora. A previsão de dragagem é de um milhão de metros cúbicos este ano. A empresa já recebeu ordem de remobilização. A autorização ambiental foi emitida no mês passado. A empresa já está mobilizada e deve iniciar os serviços já na próxima semana ali nas proximidades de Porto Velho.

Com relação a Tapajós-Teles Pires, o Evtea está com 52% concluídos. O Evtea Tocantins-Araguaia está ainda no início, com 13% concluídos; e o do Guamá-Capim, 63%. O total de investimentos é de R\$32,3 milhões.

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) - Só um minutinho. A Hidrovia Araguaia-Tocantins ou Tocantins Araguaia...

A SRA. KAROLINE BRASILEIRO QUIRINO LEMOS - Tocantins-Araguaia.

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) - Consideraria a partir de que lugar? Marabá? Ou...

A SRA. KAROLINE BRASILEIRO QUIRINO LEMOS - Marabá.

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) - Pegando realmente o Araguaia?

A SRA. KAROLINE BRASILEIRO QUIRINO LEMOS - Vai pegar o Araguaia também.

(Intervenção fora do microfone.)

A SRA. KAROLINE BRASILEIRO QUIRINO LEMOS - Passa por Tucuruí...

O SR. ADALBERTO TOKARSKI - O Evtea, Senador, é uma ferramenta muito importante. Antes de o Dnit contratar os Evteas, não havia um panorama geral. O Evtea é desde o Araguaia, chegando até o final, Tocantins, chegando a Belém.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Não, mas nós queremos que seja mais: Rio das Mortes, Araguaia, Tocantins...

O SR. ADALBERTO TOKARSKI - Na verdade, o nome da hidrovia é Tocantins-Araguaia ou Araguaia-Tocantins, mas ele entrou nesse detalhe do Rio das Mortes.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Exatamente. Ele é muito importante também naquela região.

O SR. ADALBERTO TOKARSKI - Sim.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Presidente, vale dizer que o Rio das Mortes é o quarto rio menos poluído do mundo. Então, esse rio tem o nome de Rio das Mortes, por causa de cachoeiras, enfim, mas é um rio extremamente importante nessa bacia.

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) - Ele está bem vivo?

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Bem vivo, mas precisamos fazer melhor.

O SR. ADALBERTO TOKARSKI - Ele é pouco assoreado e, então, possibilita navegar.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - O Presidente da República foi agora a Barra do Garças e Aragarças lançar um grande programa ambiental de recuperação do Araguaia, com reflorestamento de 10 mil hectares à margem do Rio Araguaia. É claro que isso é um projeto que a gente espera realmente, porque, acontecendo, ele pode ser extremamente importante para toda essa bacia.

A SRA. KAROLINE BRASILEIRO QUIRINO LEMOS - Dando continuidade aqui, estão previstos para o Ploa 2020, para manutenção das hidrovias da Amazônia Oriental, R\$111,6 milhões; e, na LOA de 2019, foram R\$18,6 milhões. Como eu comentei, a gente está incluindo, nesse valor de R\$111 milhões, a manutenção e a operação dos portos, a construção de novos terminais, além da manutenção das hidrovias. Como o Adalberto também destacou, vou falar a respeito das eclusas de Tucuruí. Hoje elas não estão operando. Está em andamento, na DAQ, a elaboração do termo de referência para contratar um serviço de diagnóstico e de uma manutenção corretiva dos equipamentos, para que a gente deixe as eclusas em condição de operar e possamos, no ano que vem, fazer uma contratação de cinco anos para operação e manutenções corriqueiras dessa eclusa. Então, para que, quando a gente concluir o Pedral do Lourenço, a gente tenha uma eclusa em condições de operar adequadamente.

Com relação ao derrocamento do Pedral do Lourenço, a gente está ainda em etapa de licenciamento ambiental. Já entregamos o EIA/RIMA, que foi aceito agora em maio pelo Ibama, e foram agendadas audiências públicas. A primeira vai acontecer em Marabá, no dia 1º de julho. Na sequência, do dia 1º ao dia 5, acontecerão outras audiências na região também. Isso tudo com o objetivo de a gente conseguir a licença prévia. A expectativa é de que, no ano que vem, a gente esteja com a licença de instalação, até o segundo semestre, em condições de dar a ordem de início dos serviços, efetivamente, de derrocamento do Pedral. Hoje a gente tem o projeto básico finalizado e estamos trabalhando na elaboração do projeto executivo.

O outro ponto que o Adalberto levantou foram as IP4 (Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte), que, em grande parte, estão localizadas na Região Norte. Nós temos hoje 44 já concluídas, 16 em construção, e estão previstas 28. Mais especificamente, no Estado do Pará, a gente já conta com duas IP4 concluídas, que são a de Santarém e de São Miguel do Guamá. Estão em construção sete, inclusive com previsão de conclusão ainda este ano, e temos um planejamento, para 2020, do estudo para a construção de mais cinco IP-4 no Pará, no ano que vem.

O SR. ADALBERTO TOKARSKI - Diretora, se você me permite. Na minha apresentação, para somar um pouco, Senador... O seu Estado, o Governo do Estado, vem construindo e continua construindo também essas instalações para transporte de passageiros. Salvo engano, tem R\$60 milhões para investimento este ano. Por que eu estou falando isso? Porque é fundamental que os Governos dos Estados também apoiem isso aí. E é só o seu Estado que faz, na Amazônia.

A SRA. KAROLINE BRASILEIRO QUIRINO LEMOS - Para concluir a apresentação do DNIT, a gente destacou aqui os valores de LOA de 2019 para rodovias, que foi R\$437,74 milhões; Ploa para 2020, R\$136 milhões. De manutenção rodoviária, a LOA de 2019, R\$990 milhões; e a Ploa de 2020, R\$1,86 bilhão. Para hidrovias, o montante é de R\$356 milhões para a Ploa de 2020, para o Arco Norte.

Obrigada a todos pela atenção.

(Soa a campanha.)

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) - Agradecemos a Dra. Karoline e convidamos para usar a palavra agora o Dr. Newton Araújo Silva Júnior, Diretor-Presidente da Companhia Nacional de Abastecimento, a Conab.

O SR. NEWTON ARAÚJO SILVA JÚNIOR - Bom dia a todos! Eu gostaria de agradecer o convite, cumprimentar o Senador Zequinha Marinho, nosso Presidente; Wellington Fagundes, Senador de outras lutas, de milho, Ceasa, Ceagesp, já tivemos outras batalhas aí com abastecimento.

E é nesse recorte que eu gostaria de me posicionar, até porque o nosso *core business* é exatamente esse. Agora mesmo nós estamos lançando o Plano Safra, no Palácio do Planalto, e é de fundamental importância a análise do custo Brasil, do chamado custo Brasil. A Conab tem se debruçado, cada vez mais, nessas informações, tentando observar e até direcionar se for possível.

Aproveito o convite, essa minha estada aqui, em nome de Conab, para nos colocar à disposição das áreas de infraestrutura do País. A gente já tem trabalhado junto com algumas áreas desse recorte, estivemos conversando, por exemplo, na greve dos caminhoneiros, dando algumas orientações, o que a gente poderia fazer, o que a gente acha de tabelamentos, o que a gente acha do escoamento, da forma de escoar a nossa produção. É muito transparente a questão dos grãos, como foi mostrado aqui pelo Diretor Adalberto, da Antaq, quando coloca a importância dos grãos na balança comercial, na movimentação, no fluxo desses portos. Então, a gente acaba de anunciar uma safra recorde de quase 239 milhões de toneladas - 238,9 milhões de toneladas.

E quando a gente observa que nos portos do Arco Norte, por exemplo, em questão de cinco, seis anos, 2013 a 2018, passaram de 10 milhões de toneladas para quase 32 milhões de toneladas, segundo números do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, a gente vê a importância desses números.

Então, a Conab quer estar junto, quer estar perto, quer ser considerada nesses aspectos para a gente estabelecer a importância das nossas informações para consubstanciar políticas de infraestrutura, é o nosso grande gargalo. A gente tem analisado, Senador, por exemplo, a questão dos fertilizantes que adentram já num fluxo contrário, em que, no ano de 2018, 1,3 milhão de toneladas de fertilizantes adentraram por meio dos portos do Arco Norte e, somente nos cinco primeiros meses deste ano, já são 2,3 milhões de toneladas estabelecendo aí até custo de produção. O custo de produção vai nos orientar para estabelecer, por exemplo, preços mínimos. Preços mínimos é o que nós estamos discutindo agora lá no Palácio do Planalto com relação ao Plano Safra. Então, é de importância fundamental o custo Brasil e o que representam esses portos.

Não fizemos nenhuma apresentação, porque estamos aqui muito mais bebendo nessa fonte importante de informações da Antaq, da ANTT, dos demais colegas que falaram em seguida.

Mas a gente tem que... Nos posicionamos muito favoravelmente a uma determinação, uma política de desenvolvimento desses portos.

Estive um dia desses conversando com o Ted Lago, que é o Presidente do Porto do Maranhão, exatamente sobre o fluxo de informações, o que a gente podia fazer e vice-versa. A gente já levando para ele lá, que tem um calado importante, está tentando Panamax e tudo naqueles portos, para a gente trabalhar junto...

E aí gostaria de me disponibilizar e pedir aos dirigentes aqui da Antaq, do Dnit e dos demais órgãos que militam nessa ceara, para a Conab estar junto nessas projeções e propiciar importantes fundamentos para a política para esse setor. A gente estava analisando, por exemplo, que os portos do Pará, que é o recorte hoje, já se aproximam, segundo a CTLog, lá do Ministério da Agricultura, do limite de capacidade de fluxo. Eu não sei até se os nossos colegas vão coadunar, mas há alguns números que a gente prospectou de lá: por exemplo, a Abiove, para a projeção de 2019, para o Porto de Santarém, já prevê 5,2 milhões de toneladas, e, segundo o potencial operacional que a gente tem, pela CTLog, são cinco milhões de toneladas. Então, já estava extrapolando esse limite em 200 mil toneladas.

Há alguma reserva. O sistema Belém a Guajará está com alguma reserva, tem alguma sobra aí. Mas alguns outros portos do chamado Arco Norte já estão próximos do limite da sua capacidade de fluxo de movimentação de cargas. Então, são importantes informações.

Eu fico muito preocupado, por exemplo, com a questão da Rodovia 163, com a Ferrogrãos, a gente tem certeza de que o nosso custo Brasil, o nosso custo de produção e, portanto, o investimento do País que agora, por exemplo, no Plano Safra são 230 bilhões - tem que ver o número que fechou, o final não sei, mas é muito dinheiro... E se a gente conseguir atender mais pessoas, mais gente, mais produtores, isso vai depender muito do custo de produção, do chamado custo Brasil. Então, as rodovias realmente estão se sucateando, com um tempo de vida muito pequeno. Se a gente conseguisse trabalhar os demais modais - a Conab trabalha sempre com essa perspectiva - seria bem melhor.

Temos estudos, por exemplo, da CNA, que apontam que em US\$46 por tonelada, quando comparado com o escoamento de safra das rotas de Sorriso, por exemplo, para Paranaguá... Se for por Santos ou Paranaguá, chega a US\$126; se usarmos

Miritituba ou Belém, seriam US\$80 - com uma diferença de mais ou menos US\$1,2 bilhão por ano só com relação à cadeia de soja.

São importantes informações. A Conab tem condições de fazer algumas predições, pode ajudar, gostaria de considerar isso nas suas análises.

Agradecemos o convite e nos colocamos à disposição para ajudar no que for possível, principalmente em vista da relevância dos grãos nesse fluxo de mercadorias e produtos que passam dentro desses portos do chamado Arco Norte.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) - Muito bem, Dr. Newton. Nós queremos agradecer ao senhor, que está sempre projetando safra após safra, o que é um papel da empresa que o senhor representa. É importante que, no País, a questão da infraestrutura cresça junto com a produção, porque um sinal amarelo está ligado, nossa infraestrutura está ficando aquém daquilo que o campo, principalmente, produz. Então, a gente precisa focar com carinho, com muita responsabilidade para correr atrás disso. Muito obrigado, Dr. Newton.

Vamos continuar ouvindo agora a exposição do nosso Sindopar (Sindicato dos Operadores Portuários do Estado do Pará), agradecendo aqui pela presença, pela vinda - é tão distante, mas aqui veio trazer a sua colaboração. Muito obrigado. Por favor, sua exposição, Dr. Rui Marques Lourenço.

O SR. RUI MARQUES LOURENÇO - Bom dia, Senador, agradecendo o convite. Bom dia a todos os senhores e aos colegas de Mesa.

Aqui ainda não foi colocada a produção do algodão, a produção do algodão de Sinop, de Lucas do Rio Verde e de Sorriso. É um apelo dos cooperativados e das grandes *traders*, como a Cargill, como a Maggi, como a ADM, como a Louis Dreyfus, que hoje já estão fazendo o estudo de viabilidade de fazer o escoamento desse algodão por Miritituba, atravessando de balsa até o Porto de Barcarena, até o Porto de Vila do Conde. Uma outra *commodity* que também que não se comentou aqui é o cacau de São Félix do Xingu. Então, há aí potenciais de *commodities* para fazer o escoamento.

E o papel do Sindicato dos Operadores Portuários é apresentar soluções logísticas para dar evidentemente a competitividade do País. O Brasil é um país continental. E a disputa do Arco Norte, das regiões que ligam Rio Madeira, Manaus, Macapá, Santarém, Vila do Conde... Eles não são tão competitivos por conta da facilidade da infraestrutura das Regiões Sudeste e Sul em comparação à da Região Norte. Eu acho que temos que olhar com muito cuidado principalmente a área de escoamento, em que nós como operadores portuários cuidamos da carga para chegar ao outro lado. O que mais chama a atenção é que, estrategicamente, a região está mais próxima de todos os outros continentes. Então, por uma questão até de frete marítimo...

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) - Você viu a diferença do custo...

O SR. RUI MARQUES LOURENÇO - Absurda.

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) - ... colocado pela Conab?

O SR. RUI MARQUES LOURENÇO - Pela Conab.

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) - Cento e vinte e seis para oitenta.

O SR. RUI MARQUES LOURENÇO - Isso em dólares. Imagina. Então, o que a gente quer aqui deixar como um fator determinante para dar essa competitividade é melhorar essa estrutura portuária, contando com essa colaboração da Antaq e do Dnit. Nós, como papel de operadores portuários, nos colocamos à disposição para dar a solução logística, porque nós temos todo o *know-how*, temos uma equipe técnica preparada. Nossos associados também são do setor de hidrovias, então o que falta para nós aqui é um pouquinho mais de inspiração nessa questão da competitividade.

Agradeço aqui a oportunidade de o Sindopar poder contribuir com esse estudo e nos colocamos à disposição. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) - Nós que agradecemos, Rui, pela sua vinda e pela sua colocação.

Agora, encerradas as exposições, eu queria dar a palavra ao nosso querido Senador do Mato Grosso, combativo Senador, ligado ao setor produtivo, Senador Wellington Fagundes.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Bom dia, Presidente, nosso companheiro Senador Zequinha Marinho, companheiro do Bloco Vanguarda, a todos os palestrantes. Já que foram falados na palavra de todos, aqui devagarzinho a gente vai fazendo as citações.

Em relação à Conab, eu gostaria, se possível, de ter um posicionamento maior da Conab em relação exatamente à nossa capacidade de armazenagem e à estratégia de armazenagem, porque a gente percebe, principalmente no caso da 163, que a carga acaba ficando armazenada muito mais no caminhão do que estrategicamente em um projeto de escoamento da nossa produção. Sabe-se que já o Ministério dos Transportes, com o Ministério da Agricultura, começou a fazer um trabalho alguns anos atrás que minimizou o problema, mas ainda sabemos que a carga vai, digamos, muito em um momento só, ou seja, colhe e tem que tirar. Isso acaba sendo prejudicial para os transportadores, porque também têm que enfrentar tudo ao mesmo tempo, para os produtores, porque têm que vender ou entregar o produto ao mesmo tempo, e não sei quem ganha com isso, se as *trades* ganham com isso ou não, e aí há também o desgaste das estradas em um momento muito crucial, que é exatamente o momento da chuva. A gente sabe que, no Paraguai, choveu, para. Não se transita nas estradas que não são asfaltadas ou que não têm qualidade.

Então, eu queria talvez uma consideração maior nessa linha, mas a gente sabe que, se não fossem os portos do Arco Norte, se não fosse essa possibilidade da saída também pelas estradas que temos lá, a 364 e 163, com certeza o Brasil não teria como escoar essa produção. O Adalberto, como conhecedor dessa área de portos, poderia falar talvez. Eu não peguei a fala do Adalberto, talvez tenha sido a fala com mais profundidade, mas se quiser acrescentar alguma coisa nesse aspecto, eu acho que seria importante.

Também se fala muito dessa... Nós tivemos agora, inclusive, a presença do Ministro Tarcísio em Mato Grosso. Fomos visitar o maior terminal ferroviário da América Latina, em Rondonópolis, minha cidade natal, que hoje é administrado pela Rumo. Lá o Ministro pôde ver como é o funcionamento e o aperfeiçoamento do que está acontecendo naquele terminal.

Mas, infelizmente, a ferrovia não consegue escoar a produção, porque temos problema em São Paulo. Enquanto em Mato Grosso nós temos a velocidade de 80km/h, em São Paulo a velocidade é, em média, de 15km/h, devido aos problemas dos contornos das cidades. O que a gente espera? Estamos trabalhando exatamente para que haja a prorrogação da concessão da Malha Paulista, para que também a Rumo possa fazer os investimentos em Mato Grosso. Tem de se fazer isso primeiro na Malha Paulista, para fazer os investimentos em Mato Grosso. Com isso, haveria a possibilidade de dobrar a capacidade de transporte. Inclusive, lá já estão implantando também o transporte de contêineres. Muita mercadoria já está vindo de São Paulo em contêineres, inclusive naquela condição de contêiner duplo. Há um nome técnico que eu não vou aqui me atrever a falar. Depois vocês podem me ajudar.

Fale aí, Adalberto! Qual é o nome?

O SR. ADALBERTO TOKARSKI (*Fora do microfone.*) - *Double-deck.*

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - *Double...*

O SR. ADALBERTO TOKARSKI - *Deck.*

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - *Double-deck.*

Mas, para isso, numa ferrovia antiga, há pontes que têm de ser substituídas, ou, no caso, é preciso rebaixar a ferrovia.

Mas o certo é que o potencial de transporte ferroviário, principalmente em Mato Grosso, é fundamental. Nós estamos no centro do Brasil e no centro da América do Sul. Então, nós estamos muito distantes dos portos.

E ainda na Conab... Eu vi uma matéria também de que a Conab está pretendendo vender muitos dos seus armazéns. Dentro dessa venda, quer vender para diminuir a capacidade de armazenagem da Conab? Ou seria para reestruturar isso em regiões mais estratégicas? É claro que o País mudou muito a sua área de produção. Então, pode ser que... Eu gostaria de saber qual é a estratégia da Conab nesse aspecto.

Nós, em Mato Grosso, tínhamos uma companhia de armazenagem, e o governo, à época, resolveu desarticular, ou seja, extinguir. Eu penso que é isso possível - não sei qual é a ideia do Governo - desde que, realmente, os financiamentos, os recursos para se fazer armazenagem nas propriedades existam. O Governo lançou um programa muito tempo atrás, que era um programa de infraestrutura da Amazônia, de R\$6 bilhões, e, na verdade, o recurso não foi praticamente aplicado pelo BNDES.

Então, eu gostaria de saber qual é a estratégia da Conab nesse aspecto. Se tivermos boa armazenagem, eu acredito que possamos melhorar muito o fluxo de transportes no Brasil. Sem dúvida alguma, somos um País rodoviário, e não há como nós não investirmos também nas nossas rodovias.

Essa é uma pergunta destinada mais para o Dr. Luiz Guilherme, que é Diretor de Planejamento. Eu acho que, como Diretor de Planejamento, você faz o planejamento também da área aquaviária e ferroviária. É isso? Está tudo na sua pasta?

O SR. LUIZ GUILHERME RODRIGUES DE MELLO - A competência da DPP engloba tudo, apesar de, na parte aquaviária e ferroviária, a gente trabalhar em apoio junto às diretorias finalísticas.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Mas em termos de planejamento orçamentário, sim, não é?

O SR. LUIZ GUILHERME RODRIGUES DE MELLO - É, em planejamento orçamentário...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - É o único, não é?

O SR. LUIZ GUILHERME RODRIGUES DE MELLO - Tudo competência da DPP, e é finalizado hoje na Diretoria de Administração e Finanças.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Está bem!

Aqui foi falado de algumas rodovias, e no nosso caso lá, eu não sei se está dentro da proposta da audiência pública, mas a BR-080 para nós é extremamente importante também - eu gostaria, se fosse o caso -, e a BR-242 como um todo. Nós temos já o trecho da BR-158 até Querência, aí depois o espaço até Santiago do Norte, e de Santiago do Norte até o Nortão, inclusive as pontes estão sendo concluídas. Então, falta o trecho no meio. O Ministro esteve lá em Água Boa, muito próximo dessa região.

Então, a conclusão da BR-242, sem dúvida nenhuma, é ligar o Araguaia ao Nortão de Mato Grosso, consequentemente também aos portos de um lado ou de outro. Esse aí é um posicionamento que eu gostaria até também de saber do planejamento como se está falando para o ano que vem em termos de recurso.

Temos ainda a BR-158. O Ministro foi em Água Boa e falou da possibilidade de voltar a sua construção pelo traçado original. Isso é bastante polêmico, ao meu ver, inclusive eu disse para o Ministro. Eu, a princípio, acho isso muito, muito, mas muito preocupante, porque nós já temos um projeto no desvio pronto, com licença ambiental, com um trecho já licitado, com condições de começar praticamente as obras. Esse trecho, na verdade, do desvio, eu falo que são os males que vêm para bem, porque ali vai beneficiar seis cidades. E eu penso que fazendo o desvio, no futuro, nós teremos condições de fazer o traçado original.

É possível fazer o traçado original? Eu penso que nós teremos muitas dificuldades, mesmo com total vontade do Presidente da República, mas lá no traçado original foi criada a reserva e hoje nós não temos nem projeto, não temos estudos ambientais, então, eu acredito que esse projeto e os estudos ambientais não ficariam prontos em menos de três a quatro anos, de forma muito otimista. Então, eu quero aqui deixar bem claro, porque aqui é uma audiência pública e isso vai estar gravado, e amanhã nós vamos ser cobrados. Dr. Tokarski, V. Sa. conhece muito bem aquela região, então aqui eu posso falar, porque estou na Casa representando a população, não estamos aqui para um debate específico. Mas, claro, cada um, principalmente o Dr. Luiz Guilherme, se quiser colocar o seu posicionamento. Mas eu quero que fique claro, porque amanhã esse assunto vai ser muito discutido no Araguaia. E se não começarmos o desvio, eu acredito que dentro de mais cinco, seis, sete, dez anos vai ficar essa história do desvio ou o traçado original. A não ser que mude muito, mas muito essa questão da política ambiental e indigenista no País.

Gostaria eu e quero aqui deixar bem claro que o meu posicionamento é que ficassem prontos os dois: tanto o desvio, para beneficiar as cidades, mais investimentos, socialmente claro que é muito bom, como o traçado original. E a minha sugestão, Dr. Luiz Guilherme, eu já fiz lá eu gostaria que - porque esse, sim, está na sua pasta - o Dnit fizesse o projeto pelo menos das pontes. Na verdade, é uma ponte só, no traçado original, de 40m e mais quatro ou seis bueiros, que são rios pequenos, só com bueiro resolve.

Então, que se fizesse pelo menos para mostrar um gesto de que nós estamos conseguindo vencer, que o Dnit fizesse o projeto dessa ponte - parece-me que é uma ponte de 40m - e mais as outras passagens, de acordo com o projeto a indicar - pequenas pontes ou bueiros.

Se conseguirmos fazer o projeto e licitar, com certeza, é uma sinalização de que nós estamos conseguindo romper essas resistências ambientais e indigenistas. E como essas pontes interessam também àqueles que lá trafegam, sejam indígenas ou sejam brancos, vamos começar fazendo alguma coisa e não deixar abandonado o contorno que já está licitado.

Então, essa é a minha sugestão muito clara: quero que faça as duas, vou lutar para fazer as duas, trabalhar para que tanto o projeto original como também o desvio possa acontecer. Porque uma contempla socialmente muito a região, vai ampliar também a produção, e a do trajeto original, é claro, é mais barata, é mais reta, é mais fácil de ser executada. E poderíamos pensar inclusive, no futuro, em fazer uma concessão, principalmente no trecho onde é a reserva, porque isso nós já temos no Mato Grosso, no Parecis, um exemplo. Os próprios índios é que cobram o pedágio, e com isso houve mais riqueza para que aqueles índios que lá vivem. Então, por que não fazermos esse gesto também neste momento em que a gente quer ajudar os nossos irmãozinhos a saírem da pobreza com que vivem lá? Fica aqui a minha sugestão também nesse sentido.

E ainda há a BR-242 também concluindo no sentido de Tocantins, que é outra estrada extremamente importante, porque também vamos acessar mais a Hidrovia Araguaia-Tocantins. Então, da BR-158 até São Félix do Araguaia precisa ser feito esse trecho e de São Félix atravessar a ponte, teria que ser construída uma ponte, e pela Ilha do Bananal, que todo Estado do Tocantins também luta muito por essa estrada. Então, eu estou aqui fazendo não só observação, mas colocando aqui os posicionamentos também que defendemos lá no Estado de Mato Grosso.

Claro, como Presidente da Frente Parlamentar de Logística, nós queremos melhorar a conexão de todos os modais. Então, Dra. Karoline, não queremos que o seu setor fique como o patinho feio, não queremos que o setor ferroviário também fique como o patinho feio. Sabemos da força da indústria automobilística, é preciso manter as nossas estradas, é preciso construir novas estradas, mas a gente vê que, neste momento, pelo menos o Governo está focado na ferrovia.

E há aqui inclusive o PLS 261 tramitando, o Senador Jean Paul Prates é o Relator, que trata exatamente da modalidade de construção de ferrovia por autorização. O Ministro Tarcísio está muito focado nisso. Eu penso que isso é bom para o Brasil, principalmente em relação à Ferrovia Ferrogrão. Lá o Ministro esteve também para falar da Ferrovia Fico, que é a Ferrovia de Integração no Centro-Oeste. E como dizia sempre aqui o Blairo, Senador Zequinha, a ferrovia para buscar carga - e ferrovia de carga no caso do nosso Centro-Oeste são principalmente as *commodities* agrícolas e minerais -, como a maioria hoje é mineral agrícola, tem que ir onde está a roça, e a roça está no Mato Grosso. Então, para viabilizar a Norte-Sul, a carga está no Mato Grosso, por isso a Ferrovia Fico é extremamente importante. Tanto a Água Boa...

E essa audiência foi muito representativa. O Ministro teve a oportunidade de ver a força daquela região. Claro, no futuro inclusive pode fazer com que essa ferrovia, além de Água Boa, vá também integrando até o Nortão de Mato Grosso. E que a Ferrovia Ferrogrão possa ser construída também e, claro, a Ferrovia Ferronorte, saindo de Rondonópolis, indo a Cuiabá e também integrando até o Nortão. Esse é o desejo de todos nós mato-grossenses para que a gente possa integrar muito mais a Amazônia. Agora, a hidrovia nós queremos também, a Hidrovia Paraguai-Paraná é extremamente importante. A história de Mato Grosso foi a Hidrovia Paraguai-Paraná. Eu sempre tenho dito hoje que não são mais os rios que têm que se adaptar às embarcações, é perfeitamente possível, com a tecnologia existente, fazer com que as embarcações se adaptem às nossas hidrovias. E nós temos muito potencial. Então, a Hidrovia Paraguai-Paraná, a Hidrovia Rio das Mortes, do Araguaia-Tocantins, para nós são extremamente importantes. Eu acho que talvez possa ter falado aqui Teles Pires-Tapajós, não sei, outras que possam ter viabilidade.

Então, nós queremos ajudar, sim, com que a Dra. Karoline Brasileiro, como o nome é tão forte, possa fazer com que esse Brasil brasileiro possa utilizar mais ainda aquilo que Deus nos deu. Como lá dizia um Deputado de Mato Grosso, vamos fazer com que essas estradas líquidas funcionem, ou seja, as nossas hidrovias possam funcionar melhor e, claro, sem deixar nenhum modal abandonado, ou seja, fazendo com que todos os modais possam ter a conexão e ajudando o Brasil, porque o nosso produtor já mostrou, mais do que nunca, que tem competência.

Conseguimos ter hoje a agricultura de precisão; a pecuária, da mesma forma, nós temos hoje uma pecuária de ponta. Hoje a pecuária já virou uma indústria, com lavouras hoje que não são safrinhas, são safronas. Agora, Senador, eu gostaria inclusive de convidá-lo para que, numa oportunidade, fosse a Mato Grosso.

Agora, em Sinop, nós vamos inaugurar a quarta energia de etanol a partir do álcool de 1 milhão de litros por dia. Nós já temos em Lucas uma de 500 mil. Inauguramos agora, no fim de semana passado, lá em Sorriso. Quero convidar toda a Comissão para estar lá, inclusive o Presidente Davi, que também queria estar. Eu acho que, na próxima, ele vai estar lá conosco. Vai ser aniversário de Sinop. É uma cidade que tem se desenvolvido muito, a capital do Nortão, administrada por uma mulher competente, a Prefeita Rosana Martinelli, do meu Partido, falo com orgulho. A região está experimentando muito esse desenvolvimento.

Aí, sem dúvida nenhuma, nós da Amazônia precisamos muito um do outro e reconhecemos isso. Mato Grosso não vai se desenvolver mais - e pode se desenvolver muito... Eu tenho dito que Mato Grosso pode produzir tudo que produz o Brasil. Só a região do Araguaia pode produzir tudo que produz Mato Grosso, sem nenhum problema ambiental. Agora, nós precisamos desenvolver o Pará, nós precisamos desenvolver Rondônia, nós precisamos que essa infraestrutura realmente se consolide em toda a região. Então, a luta do paraense é a luta do mato-grossense, a luta de quem está em todos os Estados da Amazônia. A Amazônia é importante.

Eu ouvi, uma vez, aqui, um Deputado de Mato Grosso. Estava havendo uma reunião com os ambientalistas. O João Teixeira disse: "Se vocês estão achando que nós vamos ficar lá na Amazônia só lustrando carcunda de jacaré para turista tirar fotografia? Não! Nós queremos produzir, gerar riqueza, fazer com que este País possa se desenvolver". É claro que é gerando emprego e também respeitando a questão ambiental. Sem dúvida nenhuma, a questão ambiental é fundamental, porque nós queremos desenvolvimento socioeconômico e ambiental. Claro que isso é o que todos nós esperamos.

Eu quero parabenizar o Senador Zequinha. Eu sei que falei muito, Senador Zequinha, mas toda essa questão da logística, toda a questão da infraestrutura, para nós da Região Amazônica, é questão de vida, de sobrevivência, porque o amazônida que vive lá está ali porque ele foi chamado principalmente pelo Governo. No meu caso, nós temos mais de 80 mil famílias que estão assentadas na terra e não têm documento. Então é outro aspecto também a questão da regularização fundiária, é fundamental porque a depredação acontece muito mais exatamente quando não se tem o documento e as pessoas ficam lá abandonadas.

Aqui, todos vocês, eu acho que estão nesta Mesa com uma responsabilidade muito grande nesse momento que o Brasil vive, de retomada do desenvolvimento e retomada do emprego. Acho que essa audiência tem esse aspecto, e aqui críticas que possam existir têm que ser para animá-los a enfrentar esse desafio. Todos aqui são órgãos extremamente importantes para o Brasil.

Eu disse para o Ministro Tarcísio: não tem Ministro da Economia que se sustente com o desemprego acelerado como está acontecendo. Se a gente não retomar o desenvolvimento através da geração de emprego, não tem Ministro que vá se sustentar. Da mesma forma o Ministro Tarcísio, que é um Ministro extremamente competente, só tem ajudado o Governo, só arrecadou para o Governo até agora, eu disse para ele: Ministro Tarcísio, está na hora de começar a fazer com que o Governo invista nas nossas estradas, porque daqui a pouco não tem Ministro que se sustente também se voltarmos com o tapa-buraco, aquele caos que já existiu. Hoje as nossas estradas já estão em condição de média para baixo, e nós não podemos voltar.

Aí eu quero, sim, apoiar o ministério, porque sei que o Ministro Tarcísio está no rumo certo, é um Ministro competente, com uma equipe também extremamente competente; ele fez questão de buscar técnicos competentes, agora, claro: nós estamos aqui na Comissão para apoiá-lo também, apoiá-lo para que ele tenha recurso para que principalmente esse recurso arrecadado volte para a nossa infraestrutura.

É isso. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) - Muito bem, Senador. Queremos agradecer suas considerações.

Eu quero aproveitar aqui os participantes da Mesa para ler alguns questionamentos feitos pelos nossos amigos que acompanham a audiência a distância.

Urubatan Filho, aqui do Distrito Federal, formula três perguntas. A primeira diz o seguinte: "Pedral do Lourenço e as operações das eclusas de Tucuruí, haverá solução? E a hidrovía Teles-Pires, os investimentos acontecerão?". Essa é uma pergunta.

A segunda pergunta, também do Urubatan Filho: "A Fepasa (Ferrovia Paraense S.A.) irá acontecer ou declinará? Caso saia, não inviabiliza a Ferrovia Norte-Sul entre Açailândia e Barcarena?".

A terceira pergunta que ele faz: "Dnit aquaviário: a parceria com a Usace envolve ações no Pará? E em quais regiões ou pontos do Estado?".

A última pergunta é do Leandro Souza, também daqui do Distrito Federal: "O que a região ganhou e o que deixou de ganhar, em termos de infraestrutura, por ter rejeitado a divisão do Pará em três novos Estados?".

Eu posso responder essa e posso também dar uma opinião sobre a segunda pergunta do Urubatan, mas eu gostaria... Eu volto a palavra nesse momento para...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Sr. Presidente, eu não sei se foi feito algum comentário sobre a questão do Pedral do Lourenço.

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) - Do Lourenço, sim. É a primeira pergunta do Urubatan Filho.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - E, também, eu queria, Dr. Luiz Guilherme, deixar aqui um pedido em relação à 174, de Juína a Vilhena, porque já temos o EVTEA, mas parece-me que não há nenhuma demanda, não foi feito, por parte do Dnit de Mato Grosso, para o projeto.

Então, eu gostaria, inclusive, de ver a possibilidade ainda de se colocar algum recurso... Não sei se o Dnit vai colocar algum recurso específico para o projeto de estrada ou vai ser só um recurso geral para o Brasil.

Gostaria, inclusive, se for o caso, se tiver específico para alguma... Porque, no caso, é uma estrada extremamente importante que liga Rondônia a Mato Grosso e já está sendo feita a manutenção. Acho que, neste momento, como já há o EVTEA, seria muito boa a possibilidade de desenvolvermos o projeto.

Pelo menos só para o projeto, depois, ano que vem, a gente fala em recursos para a obra.

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) - Com a palavra, agora, o Dr. Adalberto, da Antaq, para responder a possíveis questionamentos, acrescentar alguma coisa e já fazer as suas considerações finais.

O SR. ADALBERTO TOKARSKI - Obrigado, Senador. Eu vou responder, vamos dizer assim, falar sobre o questionamento do Senador Wellington Fagundes, e tratar um pouquinho também do posicionamento do Presidente da Conab, porque ele colocou alguma coisa também sobre os portos, questionando já a capacidade.

Eu vejo da seguinte forma, o Dnit fazendo chegar o asfalto à 163 até Miritituba e, depois, Santarém, a iniciativa privada nessa área responde automaticamente, ou melhor, já está respondendo. São várias estações de transbordo de cargas que estão sendo construídas ainda em Miritituba, então, podem chegar mais.

Nos portos lá da frente, que é a região de Barcarena e Santana. Em Barcarena, os três portos privados que existem lá têm uma capacidade maior ainda, mas eu concordo com o Senador Wellington Fagundes, Senador Zequinha Marinho, o armazenamento estrutura para que o produto saia o ano inteiro. O que acontece? Fica ruim para o produtor porque ele tem que produzir e escoar e são poucos meses. A gente vê um declínio inclusive no Porto de Itaquí. Chega no mês de outubro fica quase parado ou diminui muito.

Então, Senador Zequinha, a questão de armazenamento é importante. Agora, no Pará há algo que o Governo Federal, no meu entendimento, pode fazer, pôr para licitar um terminal dedicado a fertilizante em Santarém. Em um passado recente, pensou-se e tentou-se isso aí, foi feita uma consulta, não havia muito interesse, mas nós estávamos no meio da crise.

Agora, esse de 1 milhão foi para 2,5 milhões, mas, veja só, só no Rio Tapajós já saem 10 milhões, poderiam vir 8 milhões. Então, entra muito pouco fertilizante. Por quê? Não há um terminal dedicado para receber isso aí. Aonde chega? Por barcas? Então, precisamos de um terminal.

Outra coisa que a própria CNA defende, pegar e licitar Outeiro para a área de terminais para grãos. Eu acho que vale retomar essa discussão, por que o que o Governo Federal pode fazer? Oferecer áreas para a licitação. E o restante? Iniciativa privada. Ela já está... Tanto que é o seguinte, vai vir, já estamos pedindo autorizações, para você movimentar o grão no navio, que é um flutuante, o navio fica parado, chega a barcaça e do outro lado atraca o navio.

Então, vai haver outras soluções que a iniciativa privada está fazendo. O que a gente precisa, talvez, é do seguinte: segurança da navegação, dragagem do Tapajós, sinalização do Tapajós; no Madeiro já está sendo feito, então é cada vez melhorar mais.

O Usace, já para falar que o corpo do Exército americano, até porque a Antaq chamou a primeira vez para vir discutir, está fazendo uma interação com o Dnit, no sentido de trazer aquele conhecimento de dragagem, de autdragagem para o Brasil. Então, seria isso.

Senador, coloco-me à disposição desta Comissão até para a gente falar sobre transporte de passageiros na Amazônia no futuro.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) - Muito bem.

Para suas considerações, Dr. Newton Araújo, da Conab.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Só queria registrar, Presidente, como já tem um pessoal nosso nos aguardando no bloco... Tudo aqui está sendo registrado. Então, não sintam desestímulo pela minha ausência. Eu gostaria de ouvir a todos, mas depois vamos pegar todo o material. A assessoria permanece aqui.

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) - Tudo bem.

Compreendendo esta situação, daqui a pouco também estarei lá.

O SR. NEWTON ARAÚJO SILVA JÚNIOR - Respondendo ao Senador Wellington Fagundes, inicialmente ele indaga sobre a capacidade estática de armazenagem lá... Eu vou fazer o recorte do Mato Grosso. São 1.855 unidades armazenadoras graneleiras, totalizando a capacidade de 33 milhões de toneladas. E há um déficit de quase outras 30 milhões de toneladas. É muita coisa. Não obstante a gente ter duas safras, tem muita coisa de cima do caminhão, como o senhor mesmo falou, há um trânsito intenso, tem a questão das *tradings*, tem a questão da soja cujo preço tem um valor agregado e às vezes tem essa preferência dentro dessas unidades armazenadoras.

A gente está providenciando um estudo com a Conab voltando a companhia de abastecimento e desenvolvimento rural e a gente sugerindo, por exemplo, nesses locais o investimento em unidades armazenadoras, como muito acertadamente

o senhor levantou. Então, a gente vê isso, vê a necessidade de armazéns dentro da fazenda, de Silobags... Enfim, essa questão é crucial realmente. Está-se perdendo dinheiro.

Hoje o milho - há filmes que eu tenho recebido - está a céu aberto. Se virar o tempo, pode acontecer uma perda importante. Isso não é desejável. Então, a gente está querendo caminhar nessa direção para, já nos próximos planos, a gente conseguir delinear melhor essa falta.

O Mato Grosso é o Estado que tem mais armazéns, mas é o que tem o maior déficit também por causa da produção. O produtor produz muito e realmente está faltando um investimento, um apoio nesse sentido.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Mas, dentro do planejamento da Conab, existe ainda a possibilidade de, digamos, desarticular ou desativar alguns e construir novos ou esses novos a serem construídos seriam mais uma política de desenvolvimento para que a iniciativa privada o fizesse?

O SR. NEWTON ARAÚJO SILVA JÚNIOR - A gente está mais inclinado, inclusive por determinação da Ministra Tereza Cristina... Não é realmente o nosso *core business*. Nós estamos com a capacidade estática do País de 155 milhões a 160 milhões de toneladas. Um dia desses eram 166; o negócio está regredindo. A gente deve apresentar esse número e vai ser até motivo de reflexões.

Mas a Conab tem tão somente 1,3 milhão de toneladas, ela já está fora da armazenagem, objetivamente, está fora. Então, o que a gente tem que fazer é apoiar. Há alguns lugares, por exemplo, no Nordeste, que a gente chama de armazém de abastecimento, o que é uma que social que a gente tem que ter, porque, nessas localidades, por exemplo, o Ceará tem 20% ou mais de armazéns públicos. Se, de uma hora para outra, você dispensar isso, poderia haver um trauma muito grande. Já no Estado do Mato Grosso, é 0,00, não tem.

Então, a gente está fazendo a coisa paulatina, com muita responsabilidade, observando isso tudo, mas a nossa intenção é que a gente diminua consideravelmente, principalmente por causa do custo, do dinheiro gasto para manutenção de uma atividade que não é mais a nossa linha principal de ação.

Então, na questão de desmobilização, nós estamos considerando isso, estamos mantendo, estamos fazendo 92 complexos armazenadores, e a gente colocou 27 para alienação, mas com toda a responsabilidade. Todas essas 27 unidades estavam completamente...

(Soa a campainha.)

O SR. NEWTON ARAÚJO SILVA JÚNIOR - ... ou não estavam utilizadas ou estavam subutilizadas de forma muito forte. Então, a gente está saindo.

Eu fico feliz com o Diretor Adalberto falando que tem capacidade, a gente espera isso mesmo, a gente só faz um retrato: pelo que temos discutido, a capacidade de fluxo de movimentação de carga nos portos, são técnicos da área num fórum do Ministério da Agricultura, avizinha-se a possibilidade do limite em algumas unidades, mas, se a iniciativa privada responder, com certeza isso será resolvido.

Acho que respondi.

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) - Muito obrigado, doutor.

Nós queremos convidar agora o Dr. Rui Marques, do Sindopar, do Estado do Pará, para suas considerações finais.

O SR. RUI MARQUES LOURENÇO - Em relação a essa capacidade de armazenagem, ela é preponderante, porque o que nós como sindicato vemos na zona portuária é que os navios ficam fundeados, e o fundeio do navio, para o cliente exportador ou para o que fecha o contrato, o importador, custa uma diária de US\$56 mil. Então, se nós não tivermos a prancha do navio pronta, que seria a carga, no porto, pronta para ser embarcada, por essas questões de retração da logística, ainda temos que adicionar a esse custo da competitividade, da diferença entre os portos, a *detention* do navio. Então, nós temos um trabalho gigantesco pela frente para poder otimizar toda essa parte logística da região.

Sobre outros questionamentos também, eu gostaria de... Como sindicato a gente tem muito interesse em saber do desenvolvimento das questões que estão em projetos, como o da ferrovia de Marabá que liga até o Porto de Vila do Conde. Isso é um fator muito importante porque a logística é muito pesada, nós temos um fluxo de carretas sendo movimentadas nesse trecho, em torno de 450 carretas, que prejudica bastante as estradas. Então, a ferrovia é uma questão muito importante para o desenvolvimento também da região.

E o Pedral do Lourenço: eu acho que o Dnit vai fazer um posicionamento para a gente saber o *status* atual desse projeto. Isso é muito importante. Porque se fala da eclusa, mas a eclusa, para funcionar e fazer toda essa ligação, precisa da veia hidroviária, e a veia hidroviária está interrompida pelo pedral.

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) - Tudo bem?

Vamos chamar agora a Dra. Karoline Lemos, Diretora de Infraestrutura Aquaviária do Dnit. Por favor.

A SRA. KAROLINE BRASILEIRO QUIRINO LEMOS - Foi perguntado a respeito do derrocamento do Pedral do Lourenço, se haverá solução. E a resposta é "sim", haverá solução. Temos um processo longo de licenciamento ambiental, mas que está evoluindo bem apesar de ser um processo moroso até, mas ele está tendo respostas importantes. Uma delas é o agendamento da audiência pública para obtenção da licença prévia, que já está prevista para agora, entre 1º e 5 de julho. É um passo bem importante para a gente, que está pleiteando esse licenciamento ambiental. Já está perto. A expectativa é que a gente consiga então ele ir até o segundo semestre do ano que vem, para que a gente consiga iniciar efetivamente as obras de derrocamento do pedral. E se a gente conseguir cumprir esse cronograma, que não depende só do Dnit, mas depende muito do Ibama, a previsão de conclusão das obras é até 2023.

E todas as providências com relação às eclusas de Tucuruí estão sendo adotadas, de maneira que, quando a gente tiver realmente o derrocamento executado e as obras finalizadas, a gente tenha a eclusa em condições de operar e prestar um serviço adequado para os usuários. A gente já está adotando todas as providências.

Também foi perguntado se acontecerão investimentos na Hidrovia do Teles Pires. Hoje a gente está elaborando um estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental na Hidrovia Tapajós-Teles Pires, e o percentual de execução dele está em 52%. Então, a partir do resultado desses estudos, serão indicadas quais intervenções devem ser executadas para garantir a navegabilidade na hidrovia; e também será indicado realmente se existe uma viabilidade técnica, econômica e ambiental. Então, a gente precisa confirmar todas essas soluções, com a conclusão desses estudos de viabilidade.

Uma outra pergunta que foi feita é a respeito do contrato da Usace. O Dnit tem esse contrato com o Corpo de Engenheiros do Exército dos Estados Unidos, que presta serviço para o Dnit e para a DAQ especificamente. Nós temos, no escopo desses trabalhos com o Usace, o escopo de cursos, treinamentos e transferência de conhecimento do setor hidroviário. Os técnicos de todos os Estados, do Dnit e também da Antaq, de universidades interessadas no setor hidroviário e aquaviário são convidados para participar desses treinamentos. Então, temos uma abrangência nacional para transferir esses conhecimentos. O último curso que a gente fez foi de eclusas na semana passada e vale registrar que houve uma aderência muito boa, com muitos interessados em aprender sobre esse tema.

Já o Usace focou muito o seu trabalho, desde o início, na Hidrovia do Madeira e já concluiu um trabalho importante para que nos ajude a conhecer melhor o comportamento dessa hidrovia e nos auxilie também nesse serviço de dragagem que temos contratado e outras intervenções que precisamos fazer.

Está prevista a atuação do Usace também no Rio Tapajós. A gente já fez o planejamento para eles ajudarem...

(Intervenção fora do microfone.)

A SRA. KAROLINE BRASILEIRO QUIRINO LEMOS - Sim, já no Pará.

E eles têm ajudado também em consultoria para a DAQ com relação à análise dos projetos do derrocamento do Pedral do Lourenço. Então, a resposta é sim, o Usace também está ajudando e atuando nas intervenções dos empreendimentos no Estado do Pará.

Acho que eram esses os pontos que foram perguntados. Espero ter respondido a todos. Eu me coloco à disposição para outros questionamentos que surjam. Estamos à disposição na DAQ e no Dnit.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) - Muito obrigado, Dra. Karoline.

Nós queremos chamar agora, para seus comentários e considerações finais, o Dr. Luiz Guilherme Rodrigues de Mello, Diretor de Planejamento e Pesquisa do Dnit, por favor.

O SR. LUIZ GUILHERME RODRIGUES DE MELLO - Senador Zequinha Marinho, obrigado.

Respondendo a algumas colocações do Senador Wellington Fagundes, começando pela BR-174, em Mato Grosso, de Juína a Vilhena, sim, a gente já tem o EVTEA concluído e a gente vai fazer o termo de referência para a contratação do projeto, como foi bem colocado. No ano que vem, a gente discute questões orçamentárias para a obra.

Com relação a 080, nós já temos licença prévia, é uma rodovia realmente extremamente importante, ela liga a divisa até a BR-158. A gente já tem o projeto básico, mas a gente ainda não tem a licença de instalação. Então, a gente tem um problema ainda a ser resolvido relacionado ao Plano Básico Ambiental Indígena (PBAI) com a Funai e, da mesma forma, a gente ainda não tem LOA para este ano de 2019. Então, a gente pode contratar para fazer projeto, mas não para

executar a obra infelizmente. Mas ainda não temos a licença de instalação por essa questão que está sendo discutida ainda no âmbito da Funai.

Com relação à BR-242, em Mato Grosso, como bem falou o Senador Wellington, é um corredor de extrema importância. Nós temos dois segmentos: um segmento já pavimentado, cujas pontes estão em construção, algumas pontes que ficaram sem construção estão em andamento neste momento; o outro segmento é o segmento que ainda não está implantado, há uma discussão ainda relacionada a traçado, como eu havia comentado aqui, e também há uma discussão ainda na fase de licenciamento de estudos ambientais para fins de obtenção de licenciamento ambiental, e a gente ainda não tem a licença prévia. Então, isso tudo está ainda sendo resolvido. Nós temos três contratos realizados; porém, a gente não pode ainda executar a obra, estamos ainda na fase de projeto e definição dos traçados para depois obter a licença de instalação.

Na BR-158, Mato Grosso, é uma discussão realmente bem complexa. O contorno da terra indígena realmente encarece bastante o empreendimento, aumenta as distâncias, como foi colocado, porém também vai atender algumas cidades por onde o contorno passa. A questão é que, no traçado original, houve um impedimento de realização de estudos por atravessar uma terra indígena, então, lá atrás, o Dnit resolveu realizar estudos para realizar o contorno da terra indígena. Nós já temos um contrato feito, no lote A; o lote B, nós ainda vamos contratar - temos LP, mas ainda não temos LI, e essa LI também está pendente em função das discussões com a terra indígena.

De pronto, são essas as considerações que o Senador Wellington Fagundes colocou relacionadas a rodovias. Também estamos à disposição para qualquer dúvida em relação aos projetos, estudos de viabilidade nessa parte rodoviária.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) - Muito obrigado, Dr. Guilherme. O Urubatan pergunta aqui sobre a Ferrovia Paraense, se irá acontecer ou vai declinar, e, caso saia, se não inviabiliza a Ferrovia Norte-Sul, entre Açailândia e Barcarena.

Eu tenho certeza de que não vão acontecer as duas ao mesmo tempo: ou uma ou outra.

Se ocorrer, primeiro, a Ferrovia Norte-Sul, no trecho Açailândia-Barcarena, a Fepasa - que não se chama mais Fepasa, seu nome agora é Ferrovia Gabriel Hermes - passará obrigatoriamente na cidade de Rondon do Pará e, em seguida, ligará a Norte-Sul. Então, encostaria ali e terminaria. Não há por que fazer duas ferrovias paralelas passando tudo na mesma região.

Se a Ferrovia Gabriel Hermes acontecer primeiro, a Norte-Sul é que vai se ligar à Gabriel Hermes. Então, uma não inviabiliza a outra, e certamente as duas não serão construídas ao mesmo tempo. Então não há muita dificuldade nisso.

O Leandro, que também acompanha pelo portal e-Cidadania, pergunta aqui sobre o que a região ganhou ou deixou de ganhar em termos de infraestrutura por ter rejeitado a divisão do Pará em três novos Estados. Nessas alturas, o Pará deixaria de ser um Estado; ele seria uma região composta de três Estados. Naturalmente, do ponto de vista político, ganharia força. Nós teríamos aqui três bancadas distintas, de três Senadores, cada uma delas; e na Câmara Federal, de igual forma. Quem tem força política, quem tem comando naturalmente ajuda a resolver seus problemas com maior velocidade. A região certamente ganharia muito na construção da sua infraestrutura de logística indubitavelmente - não é? -, além da facilidade maior para os governantes na questão da gestão da administração do território, dos espaços. Mas é uma questão passada, página virada; vamos continuar a vida.

Eu gostaria, neste momento, de apresentar aqui um requerimento extrapauta. Excepcionalmente faremos a inclusão deste requerimento extrapauta para a deliberação de um requerimento de autoria do Senador Jean Paul Prates por tratar-se de aditamento de uma audiência pública prevista para o dia 27 de junho.

2ª PARTE

EXTRAPAUTA

ITEM 1

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 36, DE 2019

- Não terminativo -

Requer, em aditamento ao REQ 33/2019-CI, a inclusão da Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos) entre os convidados a participar da audiência pública de instrução do PLS 261/2018.

Autoria: Senador Jean Paul Prates (PT/RN)

Em votação o requerimento.

Aqueles que concordam permaneçam como se encontram. (Pausa.)

Aprovado.

Vou, então, incluir o convite a esse representante da Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos.

Antes de encerrarmos, agradeço a presença de todos, em especial das Sras. e dos Srs. Senadores e dos nossos convidados.

Convoco a próxima reunião, a ser realizada no dia 25 de junho, terça-feira, às 11h, neste Plenário, com comparecimento do Ministro de Estado de Infraestrutura, Dr. Tarcísio Gomes de Freitas.

Eu agradeço todos os senhores que puderam dispensar conosco aqui. Eu lamento a concorrência, neste horário, com outras reuniões, mas reputo da maior importância.

Eu sou do Estado do Pará, e o nosso mandato vai estar 100% dedicado a essa questão da logística regional. E aí não é só no Estado do Pará; é em toda uma região. A gente precisa trabalhar de forma pesada. Vamos atuar junto à Comissão de Orçamento, da qual eu sou membro, só que sou Relator da parte da receita - não da despesa. Colocaram-me no lado do dinheiro, não foi para gastar o dinheiro, mas eu tenho certeza de que nós vamos conversar muito com o Presidente da Comissão, com o Relator, para que possamos garantir aos senhores pelo menos boa parte dos recursos de que nós vamos precisar para avançar com a logística do Arco Norte.

Muito obrigado, Dr. Guilherme, Dra. Karoline, Dr. Adalberto, Dr. Newton e Dr. Rui pela presença de cada um, assim como de todos os senhores que nos prestigiaram nesta ocasião.

Está encerrada a reunião.

(Iniciada às 11 horas e 16 minutos, a reunião é encerrada às 13 horas e 07 minutos.)