



SENADO FEDERAL

REQUERIMENTO Nº 467, DE 2017

Requeiro, nos termos do art. 50, § 2º, da Constituição Federal e do art. 216 do Regimento Interno do Senado Federal, que sejam prestadas, pelo Exmo. Sr. Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil, Maurício Quintella Malta Lessa, informações sobre as obras para a retirada do Pedral do Lourenço, no Estado do Pará, objeto do edital 449/2015.

AUTORIA: Senador Jader Barbalho

DESPACHO: À Comissão Diretora



[Página da matéria](#)

REQUERIMENTO Nº DE 2017



Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 50, § 2º, da Constituição Federal e do art. 216 do Regimento Interno do Senado Federal, que sejam prestadas, pelo Exmo. Sr. Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil, Maurício Quintella Malta Lessa, informações sobre as obras para a retirada do Pedral do Lourenço, no Estado do Pará, objeto do edital 449/2015.

Nesses termos, requisita-se:

1. Em que fase se encontram as obras?
2. Qual a previsão de início das obras?
3. Qual a previsão de término das obras?
4. Qual o valor total orçado para a sua conclusão?
5. O Ibama já concedeu todas as licenças para execução das obras?

JUSTIFICAÇÃO

O Pedral do Lourenço possui 43 km de extensão e está localizado entre a Ilha do Bogéa e o município Itupiranga na Vila de Santa Terezinha do Tauri, no Pará. A obra de retirada do Pedral vai viabilizar o tráfego contínuo de embarcações e comboios em um trecho de 500 km, de Marabá (PA) a Vila do Conde (PA).

O obra pretende aumentar a navegabilidade da hidrovia do Tocantins e facilitar o escoamento da produção agrícola, pecuária e mineral do Pará, Maranhão,

Tocantins, Goiás e Mato Grosso, que tem o Porto de Vila do Conde e a região do baixo Amazonas como destino. O porto tem posição privilegiada em relação ao mercado europeu e ao norte-americano, além de rota com capacidade operacional estimada em 20 milhões de toneladas para o ano de 2025. A movimentação atual de cargas na Hidrovia do Tocantins ainda é pouco relevante devido à restrição à navegação aos períodos de águas altas, mas é a hidrovia com maior perspectiva de evolução econômica no País, com 1.560 km de extensão.

O empreendimento representa mais um passo em direção à mudança na matriz de transportes brasileira. Um comboio de 150m de comprimento, com capacidade de 6 mil toneladas, equivale a 172 carretas de 35t de capacidade. Entretanto, atualmente, apenas 5% da carga no País é transportada por hidrovias. O transporte aquaviário é mais econômico e sustentável, pois reduz custos e diminui a emissão de poluentes, aumentando a competitividade da produção brasileiro no exterior.

Levantamentos previamente realizados apontam que a demanda justifica os investimentos pretendidos ou aqueles que podem se tornar oportunos pela implantação da via navegável. O fluxo anual inicial (Hidrovia navegável até Marabá) foi de 9,5 milhões de toneladas/ano de produtos, principalmente: soja em grão (29%); óleo de soja e demais derivados (26%); milho em grão (8%); carvão mineral (21%), para as necessidades da siderurgia em Marabá.

Os municípios da região precisam se antecipar com planejamento, organizando o Plano Diretor, com o ordenamento territorial, prevendo a instalação de terminais e com logística terrestre de acesso.

São por esses motivos que apresento o requerimento.

Sala das Sessões, 22 de junho de 2017.

Senador Jader Barbalho
(PMDB - PA)



SF/17189.82075-06