



SF/22962.95927-78

REQUERIMENTO N° , DE 2022 – CTFC

Requeiro, nos termos dos arts. 50, caput, e 58, § 2º, III, da Constituição Federal e dos arts. 90, III, 397, § 1º e 400-A do Regimento Interno do Senado Federal, a convocação do Senhor Antônio Leite dos Santos Filho, Diretor-Geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), a comparecer a esta Comissão, a fim de que preste as informações devidas sobre as obras para construção do terminal portuário IP4 de Santana/AP e sobre as obras de manutenção e melhoramento das rodovias federais que passam pelo Estado do Amapá, em especial a BR-156 e a BR-210.

JUSTIFICAÇÃO

Senhor Presidente, todo e qualquer amapaense conhece e sofre com a grave *novela* que é o melhoramento das condições da nossa importantíssima BR-156. Com efeito, a construção da BR-156 começou entre as décadas de 30 e 40. O projeto teve andamento e a busca por recursos federais para o término se estendeu ao longo dos anos. A abertura da estrada ocorreu com sucesso, mas a infraestrutura de pavimentação, iniciada em 1976, continua sem conclusão¹.

A BR-156 parte de Laranjal do Jari, na divisa com o Pará, e vai até Oiapoque, na fronteira com a Guiana Francesa. A passagem de veículos pela rodovia, porém, é dificultada em períodos chuvosos, já que cerca de 350 dos 815 quilômetros da rodovia ainda não têm asfalto.

Com isso, a obra é considerada uma das mais antigas em execução no país, e a falta de pavimentação prejudica o tráfego de pessoas e o escoamento dos produtos de agricultores que moram em municípios às margens da rodovia, que corta o Amapá de Norte a Sul.

O Exército Brasileiro enviou militares ao Amapá em maio de 2021 para reconhecimento do trecho da BR-156 que abrange os primeiros 61 quilômetros entre Macapá e Laranjal do Jari. Além disso, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) previu asfaltar mais 10 quilômetros e construir três pontes até o fim daquele ano na rodovia. As obras iniciaram em julho nos

¹ Disponível em: <<https://g1.globo.com/ap/amapa/noticia/2021/11/24/pavimentacao-da-br-156-deve-melhorar-trafego-de-pessoas-e-escoamento-de-produtos-no-amapa.ghtml>>.



municípios de Calçoene e Oiapoque. Após a execução desta etapa, ainda vão restar mais 100 quilômetros em estrada de terra a serem asfaltados no trecho norte.

Contudo, não se tem percebido uma real evolução nas condições da BR, principalmente quando se considera o horizonte macroscópico da via, realmente essencial para o povo amapaense. Dessa forma, é imperioso que o Diretor-Geral do Dnit, que pretensamente vem acompanhando de perto as obras, venha a esta Comissão para prestar os devidos esclarecimentos sobre os serviços já realizados e sobre o que ainda falta fazer, inclusive dando previsões reais e concretas sobre quando será finalmente pavimentada e recuperada toda a extensão da rodovia, e não apenas esses 10 quilômetros iniciais.

A BR-210 também está em estado crítico em decorrência da falta de manutenção e das fortes chuvas que atingiram o estado. O tráfego de veículos na ponte sobre o Rio Cupixi, em Porto Grande, já foi interrompido diversas vezes nas últimas semanas enquanto a ponte necessita de reparos.

É imperioso que o DNIT esclareça ao Senado e à população todas as providências que estão e serão tomadas para garantir a manutenção da estrada perimetral norte - BR 210, sob risco de inviabilizar o acesso às cidades de Pedra Branca, Serra do Navio e territórios indígenas.

A situação da rodovia é caótica, o que gera enormes transtornos para a população e dificulta, sobremaneira, o deslocamento entre as localidades e o desenvolvimento sustentável local. Somente uma atuação emergencial poderá garantir a trafegabilidade dessa importante rodovia e evitar o comprometimento de todo o escoamento da produção agrícola da região.

Outra obra muito importante para a população amapaense é a de construção do terminal portuário de Santana, que vem sendo prometido desde 2020, tendo leilão da área sido realizado aos olhos do Ministério da Infraestrutura e do Dnit em agosto de 2021, mas que não vem dando resultados práticos para a população amapaense até o momento².

É preciso que o DNIT preste informações referentes ao processo administrativo para que seja, finalmente, iniciada a obra do IP4 no Município de Santana - AP. Com o fracasso da licitação, o DNIT terá que realizar a publicação de um novo processo licitatório. Questiona-se em quanto tempo o DNIT prevê o andamento deste processo administrativo e quais medidas serão tomadas para se evitar um novo fracasso.

²

Disponível

em:

<<https://g1.globo.com/ap/amapa/noticia/2021/08/13/governo-federal-arrecada-r-58-milhoes-com-leilao-de-area-no-terminal-portuario-de-santana.ghtml>>.



*CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Randolfe Rodrigues*

O Porto de Santana foi construído na década de 1950, pela Indústria de Comércio de Minérios (Icomi), para o embarque de manganês. Atualmente, além de escoar minérios, grãos e cavaco, o porto também é local de embarque e desembarque de contêineres. Dessa forma, é essencial que a estrutura seja completamente modernizada com novas construções compatíveis com as atuais necessidades, para que a economia amapaense possa se solidificar na região.

Para tanto, requer-se o comparecimento do Senhor Antônio Leite dos Santos Filho, Diretor-Geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) a esta Comissão, a fim de que preste as informações devidas sobre as obras para construção do terminal portuário de Santana/AP e sobre as obras de manutenção e melhoramento das rodovias federais que passam pelo Estado do Amapá, em especial a BR-156 e a BR-210.

Sala das Comissões, 11 de fevereiro de 2022.

**Senador Randolfe Rodrigues
(REDE - AP)**

SF/22962.95927-78