



# ARCO NORTE UM DESAFIO LOGÍSTICO



ARCO NORTE:  
O DESAFIO LOGÍSTICO

## MESA DIRETORA DA CÂMARA DOS DEPUTADOS

*55ª Legislatura*

2015-2019

*2ª Sessão Legislativa*

### *Presidência*

Presidente: Rodrigo Maia

1º Vice-Presidente: Waldir Maranhão

2º Vice-Presidente: Giacobbo

### *Secretários*

1º Secretário: Beto Mansur

2º Secretário: Felipe Bornier

3ª Secretária: Mara Gabrilli

4º Secretário: Alex Canziani

### *Suplentes de Secretário*

1º Suplente: Mandetta

2º Suplente: Gilberto Nascimento

3ª Suplente: Luiza Erundina

4º Suplente: Ricardo Izar

### *Diretor-Geral*

Lucio Henrique Xavier Lopes

### *Secretário-Geral da Mesa*

Wagner Soares Padilha



Câmara dos Deputados  
Centro de Estudos e Debates Estratégicos  
Consultoria Legislativa

# ARCO NORTE: UM DESAFIO LOGÍSTICO

## **Relatores**

*Deputado Lúcio Vale*

*Deputado Remídio Monai*

## **Consultores Legislativos**

*Tarcísio Gomes de Freitas*

*Alberto Pinheiro*

**Centro de Estudos e Debates Estratégicos**

**Presidente**  
Deputado Lúcio Vale

**Titulares**  
Beto Rosado  
Carlos Melles  
Cristiane Brasil  
Jaime Martins  
Luiz Lauro Filho  
Osmar Terra  
Paulo Teixeira  
Remídio Monai  
Ronaldo Benedet  
Rubens Otoni  
Vitor Lippi

**Suplentes**  
Capitão Augusto  
Evair de Melo  
Félix Mendonça Júnior  
Pedro Uczai  
Rômulo Gouveia  
Ronaldo Nogueira  
Valmir Prascidelli

**Secretário-Executivo**  
Luiz Fernando Botelho  
de Carvalho

**Coordenação de Articulação Institucional**  
Paulo Antônio Motta  
dos Santos

**Chefe de Secretaria**  
Naiça Mel dos Santos Bowen

**Coordenador de Secretaria**  
Juliana Fernandes Camapum  
Juliana Nunes David  
de Almeida

**Centro de Estudos e Debates Estratégicos – CEDES**  
Sala 9 – Térreo – Anexo III  
Câmara dos Deputados  
Praça dos Três Poderes  
CEP 70160-900  
Brasília – DF  
Tel.: (61) 3215-8626  
E-mail: [cedes@camara.leg.br](mailto:cedes@camara.leg.br)  
[www.camara.leg.br/cedes](http://www.camara.leg.br/cedes)

**Câmara dos Deputados**

**Diretoria Legislativa**  
Diretor: Afrísio Vieira Lima Filho

**Consultoria Legislativa**  
Diretor: Luiz Fernando Botelho de Carvalho

**Centro de Documentação e Informação**  
Diretor: André Freire da Silva

**Coordenação Edições Câmara dos Deputados**  
Diretora: Heloísa Helena S. C. Antunes

**Câmara dos Deputados**  
Centro de Documentação e Informação – Cedi  
Coordenação Edições Câmara – Coedi  
Anexo II – Praça dos Três Poderes  
Brasília (DF) – CEP 70160-900  
Telefone: (61) 3216-5809  
[editora@camara.leg.br](mailto:editora@camara.leg.br)

Apoio do Departamento de Taquigrafia, Revisão e Redação  
Diretora: Daisy Leão Coelho Berquo

Coordenação Executiva/Revisão final: Paulo Motta  
Projeto Gráfico: Patrícia Weiss  
Diagramação: Mariana R. Chuquer  
Imagem da Capa: Serviço de Publicidade/Secom

O conteúdo e a revisão do texto desta publicação são de responsabilidade do Centro de Estudos e Debates Estratégicos.

SÉRIE  
Estudos estratégicos  
n. 6 PDF

Dados Internacionais de Catalogação-na-publicação (CIP)  
Coordenação de Biblioteca. Seção de Catalogação.

---

Arco norte [recurso eletrônico] : o desafio logístico / Câmara dos Deputados, Centro de Estudos e Debates Estratégicos, Consultoria Legislativa ; relatores Lúcio Vale, Remídio Monai ; Tarcísio Gomes de Freitas, Alberto Pinheiro. – Brasília : Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2016.  
392 p. – (Série estudos estratégicos ; n. 6 PDF)

Versão PDF.  
Modo de acesso: <http://www.camara.leg.br/editora>.  
Disponível, também, em formato impresso  
ISBN 978-85-402-0566-6

1. Transporte de carga, Brasil. I. Brasil. Congresso Nacional. Câmara dos Deputados. Centro de Estudos e Debates Estratégicos. Consultoria Legislativa. II. Vale, Lúcio. III. Monai, Remídio. IV. Freitas, Tarcísio Gomes de. V. Pinheiro, Alberto. VI. Série.

CDU 656(81)

---

ISBN 978-85-402-0565-9 (brochura)

ISBN 978-85-402-0566-6 (PDF)

# SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	7
PREFÁCIO	9
RESUMO EXECUTIVO	11
RELATÓRIO	13
1. INTRODUÇÃO	15
2. ARCO NORTE: A MELHOR ALTERNATIVA	21
2.1 Contexto: cadeias produtivas e corredores logísticos	21
2.2 A infraestrutura existente e os problemas decorrentes	31
2.3 Viabilização do Arco Norte: oferta de infraestrutura e investimentos necessários	40
2.3.1 <i>O sistema Ferrovia Norte-Sul – Itaqui (EF-151 SP/MG/GO/TO)</i>	40
2.3.2 <i>O sistema Ferrogrão-Tapajós (EF-170 MT/PA-Tapajós)</i>	52
2.3.3 <i>Corredores de transporte que alimentam o Sistema Portuário de Belém</i>	56
3. O DESAFIO DO PLANEJAMENTO	59
3.1 Cenário	59
3.2 Planejamento Estatal: Apogeu e Declínio	65
3.3 O Macroprocesso do Investimento	69

3.3.1	<i>O desenho institucional do setor de transportes (da Lei nº 10.233, de 2001 à MP nº 726, de 2016)</i>	74
3.3.2	<i>Construção de um banco de projetos</i>	83
3.3.3	<i>Anexos do Sistema Nacional de Viação</i>	86
3.3.4	<i>Integração orçamento-planejamento</i>	88
4.	<b>O DESAFIO DO LICENCIAMENTO AMBIENTAL</b>	92
4.1	Contexto	92
4.2	Caminhos para o equacionamento	99
5.	<b>O DESAFIO DAS CONTRATAÇÕES PÚBLICAS</b>	104
5.1	Contexto	104
5.2	Inovações trazidas pelo RDC	107
5.2.1	<i>Sigilo do Orçamento</i>	107
5.2.2	<i>Seguros</i>	108
5.2.3	<i>Contratação Integrada</i>	115
5.2.4	<i>Gestão e Precificação de Riscos</i>	119
5.2.5	<i>Remuneração Variável</i>	125
5.2.6	<i>Licitações Eletrônicas</i>	125
5.3	Modelo ideal de contratações de obras públicas	127
6.	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>	128
	<b>REFERÊNCIAS</b>	131
	<b>APÊNDICE 1</b>	135
	<b>APÊNDICE 2</b>	167
	<b>APÊNDICE 3</b>	245

## APRESENTAÇÃO

O sexto volume da série Estudos Estratégicos toca num ponto crucial da agenda econômica brasileira para o século 21. Encontrar alternativas para a nossa já saturada estrutura de transporte de cargas é condição necessária para alcançar um patamar de desenvolvimento condizente com as demandas das novas gerações.

O projeto do Arco Norte propõe exatamente a implantação de uma nova logística intermodal de transporte que vai, a um só tempo, diminuir a pressão sobre os portos da Região Sudeste e aproximar mais os produtores nacionais de nossos parceiros comerciais no resto do mundo.

O salto de qualidade que se pretende é parte do grande esforço que precisa ser feito para aprimorar a infraestrutura do País e, com isso, ampliar os resultados positivos obtidos no comércio exterior.

Não poderia, portanto, ser mais oportuna a publicação deste livro, que confirma a vocação do Centro de Debates e Estudos Estratégicos da Câmara dos Deputados para identificar, pautar e discutir os temas mais relevantes para o Parlamento e a sociedade de modo geral.

*Presidente da Câmara  
Rodrigo Maia*



## PREFÁCIO

Uma pessoa que conhecesse apenas o mapa do Brasil não teria dificuldade em fazer algumas suposições. Afinal, a geografia condiciona as escolhas de uma população. Bastaria ver a profusão de rios que fluem por nosso território para supor que os habitantes desse país certamente fariam amplo uso do transporte hidroviário. Nosso extenso litoral a levaria a apostar que o comércio internacional corresponderia a uma grande fração de nosso produto interno bruto. E, se fosse informado que alguns de nossos principais parceiros comerciais estão na metade setentrional da esfera terrestre, seria possível inferir que os portos da parte norte de nosso território responderiam pelo escoamento de uma fração nada desprezível da nossa produção.

A constatação de que muitas dessas suposições tão sensatas estão erradas nos mostra a absurdidade de nossa situação. O escoamento da produção brasileira se faz de um modo que contraria os conselhos da razão e da inteligência.

Fazer valer tais conselhos, porém, é a razão de ser do Centro de Estudos e Debates Estratégicos da Câmara dos Deputados, que se propõe a ser um espaço em que as leis e políticas públicas são avaliadas sem paixões, segundo uma análise objetiva dos fatos e um planejamento sagaz das possibilidades de ação.

Como seu presidente, é um orgulho para mim ter promovido a realização deste estudo sobre o Arco Norte, que chega agora à publicação. Parabenizo desde já o Relator do estudo, Deputado Remídio Monai, certo de que ele receberá cumprimentos e elogios de todos quantos lerem a obra.

O Arco Norte compreende eixos de transporte que levam a portos situados acima do paralelo 16° S. Como se perceberá ao longo das páginas seguintes, sua valorização trará grandes ganhos de competitividade aos nossos produtos. Segundo estimativas da Associação Nacional de Exportadores de Cereais, o produtor brasileiro de soja gasta, com o transporte de sua mercadoria da fazenda ao porto, quatro vezes aquilo que despense seu concorrente argentino ou norte-americano. O custo superior se deve, entre outras coisas, à predominância do escoamento pelos portos da porção meridional do nosso litoral, distantes dos locais de produção.

Hoje, 80% do total de soja e milho destinado ao mercado internacional é embarcado no Sul e Sudeste. Ainda existe, portanto, um desequilíbrio, mas é auspicioso perceber que ele já começou a ser superado. Há apenas cinco anos, a fração escoada pelos portos do Arco Norte era de 8%, e agora já chega a 20%.

Para que a opção pelo Arco Norte continue se tornando mais e mais atraente, será necessária não apenas a melhoria da infraestrutura portuária, mas também das diversas vias de transporte que levam aos portos, em seus diferentes modais – rodoviário, ferroviário, hidroviário. A realização das obras necessárias depende não apenas da disposição do Poder Executivo, mas da adequação dos modelos de financiamento, de contratação, de regulação, de licenciamento ambiental, entre outros aspectos que dependem da participação informada do Poder Legislativo.

É por isso que se tornou oportuna a realização deste estudo sobre o Arco Norte. Por meio dele, os Deputados do Centro de Estudos e Debates Estratégicos oferecem aos seus pares e à sociedade brasileira uma contribuição ao entendimento e à superação dos entraves logísticos nacionais.

O desenvolvimento do Arco Norte e – por extensão – do conjunto da nossa infraestrutura de transportes significa muito mais que fazer as mercadorias encontrarem um bom caminho para o porto. Significa fazer o Brasil, finalmente, encontrar um caminho para o desenvolvimento sustentado. Tenho certeza de que este estudo nos guia nessa direção.

*Deputado Lúcio Vale  
Presidente do Centro de Estudos e Debates Estratégicos*

## RESUMO EXECUTIVO

A presente publicação traz resultados do estudo desenvolvido pelo Centro de Estudos e Debates Estratégicos – Cedes – da Câmara dos Deputados, com o apoio da Consultoria Legislativa. A relatoria geral ficou sob responsabilidade do Deputado Remídio Monai (PR/RR).

O **Capítulo 1 – Introdução** apresenta a definição do termo Arco Norte para os fins deste estudo, como sendo o sistema de transportes, em seus vários modos, responsável pelo escoamento de cargas e insumos com a utilização dos portos ao norte do Brasil, desde Porto Velho, em Rondônia, passando pelo Estados do Amazonas, Amapá e Pará, até o sistema portuário de São Luís, no Maranhão. Adicionalmente, são apresentados problemas históricos existentes na logística e no nível de investimento em infraestruturas de transporte no Brasil, bem como a inadequação geográfica desses investimentos, consideradas as distâncias e as vocações naturais do transporte com a utilização do Arco Norte. Questões como a efetividade das ações de planejamento, a fragmentação do modelo de gestão da infraestrutura de transportes no Brasil, as dificuldades no licenciamento e as fontes de financiamento têm sua apresentação inicial no trabalho.

No **Capítulo 2 – Arco Norte**, a melhor alternativa, são tratadas, na Seção 2.1 – Contexto: cadeias produtivas e corredores logísticos, questões relacionadas às diversas cadeias produtivas existentes na economia nacional, bem como sua distribuição física no território brasileiro, e ainda as rotas e modais utilizados para a movimentação das cargas produzidas e dos insumos demandados. Também são abordadas perspectivas e tendências de crescimento na produção, com a conseqüente demanda na infraestrutura de transportes. Além disso, a Seção 2.2 – A infraestrutura existente e os problemas decorrentes destaca o papel da logística e a importância da análise de custo para a escolha do modo e da rota de transporte. Apresentam-se as deficiências logísticas que ainda dificultam o escoamento de grãos do centro do País em direção aos portos setentrionais. Por sua vez, a Seção 2.3 – Viabilização do Arco Norte: oferta de infraestrutura e investimentos necessários apresenta a descrição da infraestrutura de transporte existente na região de influência do Arco Norte, com destaque para os modos hidroviário e ferroviário. Descreve também as potencialidades de demanda de transporte de carga

naquela região, tendo como base os projetos de infraestrutura previstos para serem implantados ou concluídos, como a Ferrovia Norte-Sul, a Ferrogrão, além das hidrovias do rio Madeira, do rio Tapajós e do rio Tocantins. Delineia, ainda, a estimativa de recursos financeiros que serão necessários para a implantação desses projetos.

O **Capítulo 3 – Planejamento e desenho institucional** apresenta breve histórico do planejamento governamental no Brasil, a partir da década de trinta, até o panorama atual do setor. São destacados os principais marcos desse período, com ênfase nos planos propostos pelos diversos governos que se alternaram no poder. Além disso, é apresentado o desenho institucional do setor federal de transportes no Brasil, salientando os principais atores e regramentos que disciplinam o segmento. Por fim, compara-se a realidade do planejamento de transporte brasileiro com aquelas vivenciadas na China e nos Estados Unidos.

Por incluir obras de infraestrutura e logística de transportes de diferentes modais e grandezas, a implantação do Arco Norte deverá cumprir as exigências ambientais, na forma de estudos específicos, os EIA-Rimas, necessários à chancela das licenças vinculadas aos empreendimentos. Nesse contexto, o **Capítulo 4 – Desafios do licenciamento ambiental** aborda os principais entraves no processo administrativo de licenciamento ambiental, que historicamente apresenta problemas estruturais, por insuficiência de regulação e ineficiência de gestão dos órgãos afins. Ademais, discutem-se diretrizes para a formulação de uma nova Lei Geral de Licenciamento que está em curso no Congresso Nacional, neste ano de 2016.

No **Capítulo 5 – O desafio das contratações** – é feita uma análise crítica sobre o estado da arte das licitações e contratos, são consideradas as principais inovações trazidas pelo Regime Diferenciado de Contratações e são apresentados requisitos para uma boa lei de licitações e contratos.

Por fim, o **Capítulo 6 – Considerações finais** – condensa as principais observações e reflexões decorrentes do estudo, pontuando os principais gargalos e certas medidas a serem adotadas pelo Poder Público no sentido de viabilizar o desenvolvimento logístico do Arco Norte.

Como fruto dos trabalhos desenvolvidos pelo Cedes para subsidiar o presente estudo, são apresentadas ao final da publicação as notas das audiências públicas realizadas em Santarém/PA e em Brasília/DF. Além disso, constam como apêndices minutas de proposições legislativas decorrentes das análises de todo o material coletado e pesquisado.

# RELATÓRIO

# 1. INTRODUÇÃO

O Centro de Estudos e Debates Estratégicos – Cedes – é um órgão técnico-consultivo, vinculado à Mesa Diretora da Câmara dos Deputados, que, com o apoio da equipe técnica da Consultoria Legislativa, desenvolve estudos de caráter inovador ou com potencial de transformar as realidades econômica, política e social do nosso País. Após intensa pesquisa, fóruns de debate, audiências públicas e visitas “*in loco*” são percebidos os problemas, captadas as expectativas dos cidadãos e projetadas soluções que se materializam por meio de proposições legislativas ou sugestões ao Poder Executivo.

É o que ocorre com o estudo que ora se apresenta sobre a logística voltada para o Arco Norte, aqui delimitado como o sistema de transportes, em seus vários modos, responsável pelo escoamento de cargas e insumos com a utilização dos portos ao norte do Brasil, desde Porto Velho, em Rondônia, passando pelos Estados do Amazonas, Amapá e Pará, até o sistema portuário de São Luís, no Maranhão.

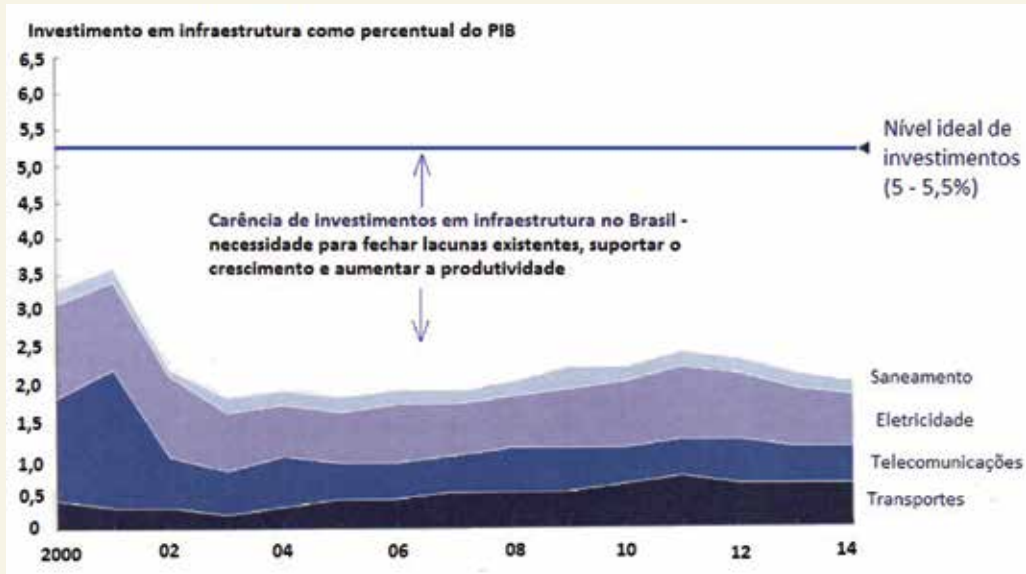
O Brasil tem-se notabilizado pelo contraste entre o dinamismo do setor privado e a morosidade do setor público. Tal discrepância tem impactado diretamente a provisão de infraestrutura, que é insuficiente para eliminar as restrições ao crescimento do País.

O nível de desenvolvimento econômico dos países tem alta correlação com a qualidade de sua infraestrutura e o Brasil, há muitos anos, apresenta nível de investimentos bastante aquém da necessidade. Há lacunas importantes a serem fechadas em praticamente todos os setores, o que aumenta o chamado “custo Brasil” e, em consequência, o preço dos produtos produzidos no País, o que prejudica o nível de competitividade.

A partir dos anos 2000, a expansão econômica impulsionada pelo crescimento do mercado interno e pela força do agronegócio, pressionou ainda mais a já debilitada rede logística brasileira, bastante defasada em relação à dos países líderes em desempenho da infraestrutura de transportes.

As ações e investimentos em andamento não estão sendo suficientes para a resolução dos problemas e gargalos existentes na infraestrutura e para conduzir o País na direção do crescimento econômico sustentável. O investimento em infraestrutura deverá atingir, no biênio encerrado em 2016, patamar inferior a 2% do Produto Interno Bruto – PIB –, entre os mais baixos desde os anos 1990.

Gráfico 1 – Investimentos históricos em infraestrutura no Brasil



Fonte: McKinsey & Company, 2016.

Figura 1 – Ranking global de qualidade na Infraestrutura



Fonte: Boston Consulting Group – BCG, 2016.

Entretanto, ainda mais preocupante é a baixa efetividade das ações para as quais já existem previsão orçamentária e decisão política.

Apesar do repetido discurso de que os problemas logísticos brasileiros são decorrentes da falta de planejamento ou de projetos, verifica-se que existe uma estrutura de atuação e de planejamento de ações de médio e longo prazo, consubstanciada em planos como o abrangente Plano Nacional de Logística e Transportes – PNLT, desenvolvido pelo então Ministério dos Transportes<sup>1</sup>. Referido plano, embora calcado em sólida modelagem de transportes suportada por premissas econômicas críveis para a época, atualmente necessita ser atualizado.

Também no campo do planejamento de investimentos, temos o Plano Hidroviário Estratégico – PHE –, e o Plano Nacional de Logística Portuária – PNLP –, entre outros. Desses planos emergiram programas de investimentos públicos ou privados, como o Programa de Aceleração do Crescimento – PAC – e o Programa de Investimentos em Logística – PIL.

Não há dúvidas, por exemplo, que é mais viável escoar os grãos produzidos no Centro-Oeste brasileiro pelos portos do chamado Arco Norte. Um caminhão realiza duas viagens por mês de Sinop, no Mato Grosso, até o Porto de Santos. Se a carga fosse de Sinop até Itaituba, no Pará, seriam feitas seis viagens no mesmo período. Nos terminais de Itaituba, a carga seria embarcada em comboios e levada, por meio da hidrovia do Tapajós e Amazonas, até o Porto de Outeiro, no Pará, sendo que cada comboio transporta em carga o equivalente a dezenas de caminhões.

Para viabilizar a chegada das cargas até os portos do Arco Norte, é necessário concluir a rodovia BR-163/PA, restaurar as rodovias BR-155/PA e BR-158/PA e realizar intervenções de adequação de capacidade na rodovia BR-364/RO. Também é importante viabilizar a chegada da Ferrovia Norte-Sul a Barcarena (PA), construir a ferrovia EF-170 (Ferrogrão), derrocar o Pedral do Lourenço, viabilizar a construção dos terminais privados em Miritituba e Vila do Conde, além de dragar, balizar e sinalizar o Rio Madeira e o Rio Tapajós. Também é preciso retomar um projeto esquecido desde o período militar, a BR-210, que ligará Roraima, Pará e Amapá, viabilizando a integração comercial com as Guianas, o Suriname e a Venezuela.

No entanto, em que pese todo o esforço, o ritmo de concretização dos investimentos não é capaz sequer de manter o estoque de capital existente, tampouco de acompanhar o crescimento e as necessidades da população, o que tornou necessária uma investigação das causas deste insucesso por parte do Centro de Estudos e Debates Estratégicos da Câmara dos Deputados.

<sup>1</sup> Com a edição da Medida Provisória nº 726, de 12 de maio de 2016, o então Ministério dos Transportes foi transformado em Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.



Um dos problemas detectados pelo estudo foi a fragmentação do modelo de gestão da infraestrutura de transportes, o que prejudica a governança no setor. A formulação de políticas vinha sendo empreendida por múltiplos atores, divididos em vários ministérios, sem uma coordenação efetiva, visto que o Conselho Nacional de Infraestrutura de Transportes – Conit –, de fato, pouco atuou. No que diz respeito ao modelo de governança do setor de transportes, o Brasil estava na contramão em relação a países como China, Canadá, França e Estados Unidos, cujo modelo de gestão da infraestrutura é bem mais centralizado, o que permite a construção de uma estratégia de logística.

Essa questão foi apresentada na primeira reunião de trabalho do estudo, com participação do Ministério dos Transportes e representantes do setor produtivo, em setembro de 2015, e, como sugestão, foi apresentado um modelo similar ao de outros países continentais, em que as ações, notadamente de planejamento, contemplando todos os modos de transporte, ficam concentradas na mesma pasta, o que se concretizou com a edição da Medida Provisória nº 726, de 2016, aprovada definitivamente pelo Congresso Nacional, no dia 08 de setembro de 2016.

**Figura 2 – Apresentação do Estudo sobre o Arco Norte para o Ministro dos Transportes, em 24 de setembro de 2015**



Foto: Antonio Augusto / Câmara dos Deputados

Também é notória a dificuldade de coordenação das ações dos órgãos públicos responsáveis em prover a infraestrutura e de outros agentes como, por exemplo, os respon-

sáveis pelo licenciamento ambiental. Até hoje, o Brasil não possui uma norma geral que regule os diversos níveis de licenciamento de empreendimentos, o que acarretou a proliferação de normas infralegais e atuação desarticulada dos inúmeros intervenientes do processo.

Outro desafio que deve ser enfrentado está relacionado às fontes de financiamento. A experiência brasileira em financiamento de projetos está calcada na forte dependência de funding público, em especial, do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES. Outros mecanismos, como as Parcerias-Público Privadas – PPPs –, ainda não deslançaram por falta de desenho de uma base mais estável de recursos, seja para dar conta do funding de longo prazo, como as garantias do próprio projeto, seja no financiamento do capital ao empreendedor.

No que diz respeito às parcerias com o capital privado, é necessário garantir a estabilidade regulatória, não concorrendo para a troca dos riscos gerenciáveis, inerentes aos contratos de concessão e mitigados pela administração dos preços e das taxas de retorno, pelo risco político. Não se pode permitir mais pressão sobre os retornos esperados e contribuir, por meio de proposições legislativas, para que este retorno médio esperado fique abaixo do custo de oportunidade do capital.

Para atrairmos investidores, é imprescindível a existência de regras contratuais estáveis, ainda que seja necessário alterar a Constituição para exigir quórum qualificado para a mudança de marcos regulatórios. O estudo propõe uma emenda à Constituição Federal, tornando exigível o quórum qualificado para dispor sobre o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, a política tarifária e as condições de caducidade, rescisão da concessão ou permissão. Também propõe alteração no Regimento Interno da Câmara dos Deputados, de forma que essas matérias sejam deliberadas obrigatoriamente pelo Plenário, haja vista que hoje é possível a aprovação de projetos de lei acerca dessas matérias apenas pelas Comissões, em regime de apreciação conclusiva.

Outra questão enfrentada pelo estudo é a reincorporação dos anexos da Lei do Sistema Nacional de Viação – SNV –, Lei nº 12.379, de 2011. A última versão de lei que rege o SNV foi sancionada com o veto dos anexos, que trazem a relação descritiva dos bens públicos que compõem o referido Sistema. A reincorporação dos anexos da Lei do SNV é fundamental para a plena eficácia da legislação. Tais anexos deveriam ser permanentemente atualizados. Um dos projetos de lei propostos pelo estudo propõe a reincorporação dos anexos na lei do SNV, com as devidas atualizações.

Por fim, cabe destacar que o planejamento governamental deve inserir a dimensão territorial, em que o território passa a ser a grande plataforma de integração de políticas públicas, contribuindo, dessa forma, para o atingimento da eficiência e da qualidade dos gastos públicos e para a neutralização de políticas meramente paroquiais.

Este é o motivo pela qual entendemos ser oportuno investigar o que podemos batizar de “crise do administrativismo brasileiro”, visto que os instrumentos existentes de contratações públicas, licenciamento ambiental, financiamento e fomento de investimentos com a participação do privado, marcos regulatórios e governança de setores estratégicos, não têm se mostrado aptos para produzir resultados e conduzir o Brasil ao tão almejado desenvolvimento econômico e social.

## 2. ARCO NORTE: A MELHOR ALTERNATIVA

### 2.1 CONTEXTO: CADEIAS PRODUTIVAS E CORREDORES LOGÍSTICOS

Há uma clareza muito grande da parte dos planejadores de transportes, estudiosos do tema, operadores logísticos e do setor produtivo, que as alternativas de escoamento mais adequadas para a pujante produção do Centro-Oeste e Norte brasileiro são as que conduzem para os portos da região Norte, o chamado Arco Norte (aqueles acima do paralelo 16°S).

Esta questão está convenientemente diagnosticada pelo Plano Nacional de Logística de Transportes, do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - MTPAC; pelo estudo intitulado Norte Competitivo, levado a termo pela Confederação Nacional da Indústria; pelo Plano Nacional de Logística Integrada, da lavra da Empresa de Planejamento e Logística – EPL e pela Confederação Nacional dos Transportes – CNT, no brilhante trabalho sobre transportes e desenvolvimento intitulado Entraves Logísticos no Escoamento de Soja e Milho. Estes estudos identificam com propriedade os investimentos prioritários para viabilizar o escoamento pelo Arco Norte, a saber:

- Recuperação e adequação de capacidade da BR-364/RO;
- dragagem e sinalização da hidrovia do rio Madeira;
- Terminais portuários em Porto Velho;
- Conclusão da pavimentação da BR-163/PA;
- Estrada de Ferro EF-170, Ferrogrão, entre Sinop e Miritituba;
- Terminais Portuários em Miritituba (distrito de Itaituba);
- Conclusão da BR-158/MT;
- Recuperação das BRs- 158/PA e 155/PA;
- Derrocamento do Pedral do Lourenço, na hidrovia do Tocantins;
- Ramal ferroviário Água Boa-Campinorte;
- Pavimentação das BRs-242/MT, 080/MT e 080/GO;
- Conclusão da FIOLE até Figueirópolis;
- Terminais portuários em Vila do Conde;

- Ramal ferroviário Açailândia-Barcarena; e
- Com o objetivo de promover a integração regional sul-americana e criar uma alternativa de transporte para os Municípios mais setentrionais do Brasil, a implantação e pavimentação da BR-210/AP/PA/RR, cujos estudos de viabilidade se encontram em andamento.

Os trabalhos citados esgotam o assunto e, por isso, neste capítulo, utilizaremos o diagnóstico por eles realizado para apresentar os principais empreendimentos do Arco Norte. Nos próximos capítulos, mergulharemos na investigação da “Crise do Administrativismo” brasileiro, em que tentaremos responder o porquê não conseguimos empreender e apresentaremos algumas sugestões de medidas legislativas que podem contribuir para a viabilização destes empreendimentos e de outros empreendimentos. A expansão econômica brasileira ocorrida entre 2002 e 2012, aliada à maior movimentação de cargas e pessoas em território nacional, demandaram significativo aumento na infraestrutura de transportes, para atendimento do mercado interno e do comércio exterior.

Nesse contexto, o agronegócio teve papel fundamental no crescimento do País, respondendo, direta e indiretamente, por parcela significativa do PIB brasileiro, além de ter apresentado crescimento superior ao dos demais segmentos econômicos em anos recentes. Conforme estudo da Confederação Nacional do Transporte – CNT –, que analisa os entraves logísticos no escoamento de soja e milho (CNT, 2015), a performance do setor é resultado de contínuos investimentos em pesquisa e inovação, que proporcionaram ganhos de produtividade na produção agropecuária. Entre 2000 e 2014, a produção de grãos, no País, cresceu 101,6%, enquanto a área plantada teve expansão de 52,6%. Esse desempenho tem assegurado destaque no mercado internacional de grãos. No caso da soja, o Brasil tem hoje a maior produtividade entre os países produtores, produzindo cerca de um terço da produção mundial.

Ainda segundo a CNT, no período de 2000 a 2014, houve acréscimo de 308,4% no valor de produtos agropecuários vendidos para o mercado externo, de forma que a participação do agronegócio nas exportações brasileiras cresceu, de 37%, em 2000, para 43% em 2014. A pauta de destinos das exportações do agronegócio também se diversificou nesse mesmo período. Em 2014, o País exportou para 211 países, contra 186 países em 2000. No entanto, se a eficiência é a marca da “porteira para dentro”, parte do ganho de produtividade se esvai em face da carência de infraestrutura.

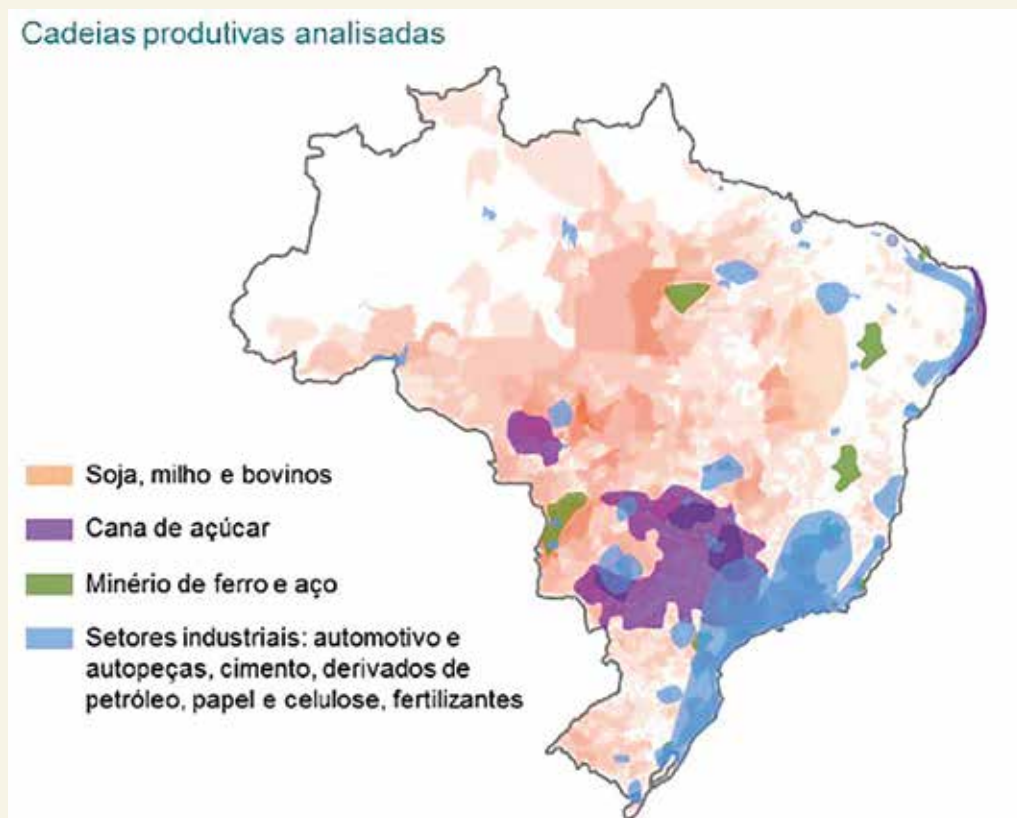
O mesmo estudo da CNT indica que, de acordo com dados da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil – CNA –, a atividade de distribuição representa cerca de 30% do valor adicionado pela cadeia produtiva do agronegócio, comprovando a relevância do setor de transporte para a competitividade e rentabilidade do setor. Assim, como a disponibilidade da infraestrutura não acompanha o ritmo de crescimento da

produção, o Brasil não consegue tirar proveito de suas vantagens competitivas. Os altos custos, os atrasos no transporte e as quebras de contrato diminuem a participação do País no mercado mundial e contribuem para a perda de competitividade.

A Empresa de Planejamento e Logística – EPL – apresentou, em 2013, abordagem alternativa que visa suplantar deficiências associadas à abordagem tradicional de planejamento de transportes, tendo por base a análise das cadeias produtivas, de forma a identificar os empreendimentos prioritários para a nova onda de investimentos em infraestrutura de transportes.

No estudo desenvolvido pela EPL, foi avaliada a demanda atual e futura por infraestrutura de transportes, baseada na análise detalhada das dez cadeias produtivas mais relevantes para o País, selecionadas a partir de dois critérios aplicados com igual importância: valor bruto da produção (representando a relevância econômica) e peso movimentado (representando a relevância para a infraestrutura de transportes). A Figura 3 mostra as dez principais cadeias analisadas.

Figura 3 – Dez principais cadeias produtivas brasileiras



Fonte: Ministério dos Transportes - Empresa de Planejamento e Logística - EPL.

Analisando-se as exportações brasileiras, destacam-se as cadeias produtivas da soja, açúcar, minério de ferro, celulose e carne bovina. São setores onde o Brasil se inclui entre os principais produtores mundiais, devido às vantagens de produtividade agrícola, pecuária e mineral que o País desenvolveu. Também aparecem as cadeias produtivas relevantes para o mercado interno, como milho, papel, etanol, derivados de petróleo, automóveis/autopartes e fertilizantes.

A safra brasileira de grãos no período 2015/16, apesar da expectativa inicial de novo recorde de produção, apresentou redução em relação ao período anterior, principalmente em função de adversidades climáticas, de acordo com dados da Companhia Nacional de Abastecimento – Conab –, divulgados em agosto de 2016. Conforme o boletim do 11º levantamento de grãos da Conab, a safra brasileira de grãos 2015/16 deve chegar a 188,1 milhões de toneladas, com redução de 9,5% em relação à safra 2014/15, que foi de 207,7 milhões de toneladas.

A despeito disso, desde o início da década de 2000 a produção de grãos vinha crescendo de forma vigorosa, o que representou forte aumento na demanda pelo sistema de transportes. De acordo com o estudo da CNT (2015), no início da década de 2000, o País produziu pouco mais de 100 milhões de toneladas de grãos, tendo sido superadas as 200 milhões de toneladas de grãos na safra 2014/15.

Ainda de acordo com a CNT, soja e milho são as culturas de maior representatividade na produção nacional de grãos. Em 2014, o volume produzido nessas duas lavouras teve uma participação de 85,8% no total de grãos produzidos no país, sendo 96 milhões de toneladas de soja e quase 70 milhões de toneladas de milho. Desse total, 84% destinou-se ao mercado externo, sendo exportados, predominantemente, na forma de grão, farelo e óleo degomado, principalmente para a China. No mercado interno, o maior consumidor de soja é a indústria de ração animal. Estima-se uma produção de 94 milhões de toneladas em 2021 (25% de crescimento em dez anos).

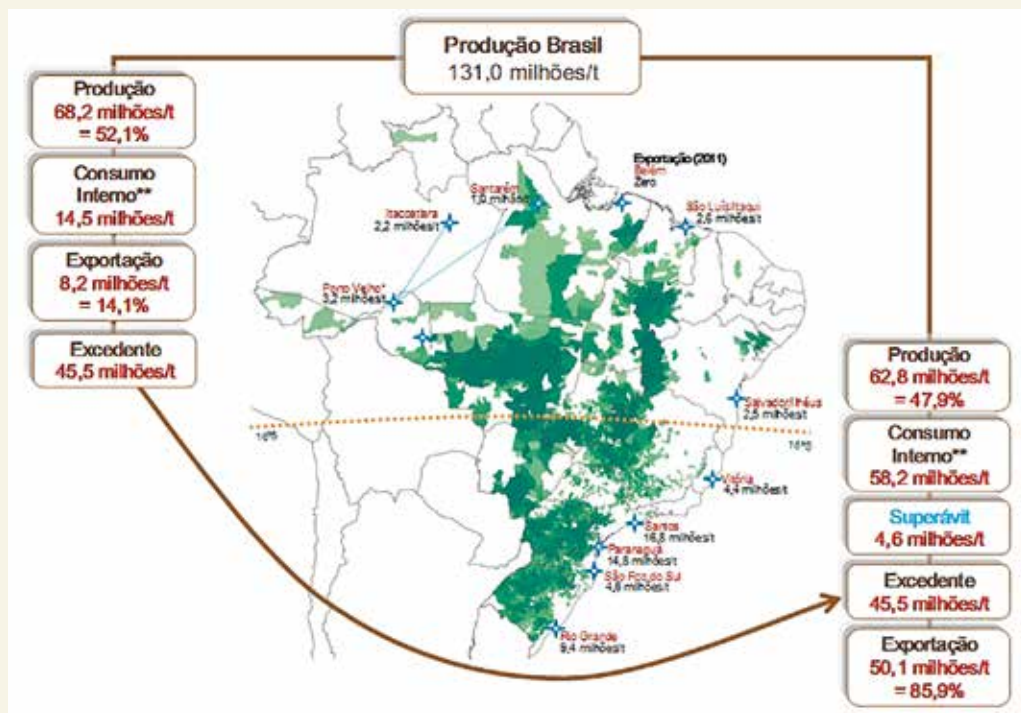
O estudo da CNT indica que tal predominância não é por acaso. A preferência pelo cultivo da soja e do milho pode ser explicada pelas características edafoclimáticas favoráveis, pela alta rentabilidade e pela crescente demanda interna e externa por esses grãos. O mercado externo é pujante e as perspectivas de longo prazo são favoráveis em face da disponibilidade de áreas agricultáveis no Brasil, e da existência de países em que há superpopulação e subalimentação.

O presente estudo é extremamente importante, visto que uma das principais questões para a soja, por exemplo, é o escoamento da produção do Centro-Oeste, que atualmente tem como destino principal o Porto de Santos, percorrendo grandes distâncias, predominantemente por rodovias e residualmente por ferrovias ou hidrovias. Além disso, nas épocas de pico de colheita, formam-se extensas filas em terminais e acessos ao porto,

questão muito relacionada à falta de disciplina na formação de composições ferroviárias que acessam a Baixada Santista e ao arranjo de linhas e concessionárias diferentes na área portuária, o que se traduz em aumento do tempo nas operações portuárias, ineficiência, risco de descumprimento de contratos e aumento de custos.

Apesar do deslocamento geográfico da produção brasileira em direção ao norte, não houve mudança nos principais corredores de exportação do agronegócio, conforme indicam os mapas elaborados pela CNA.

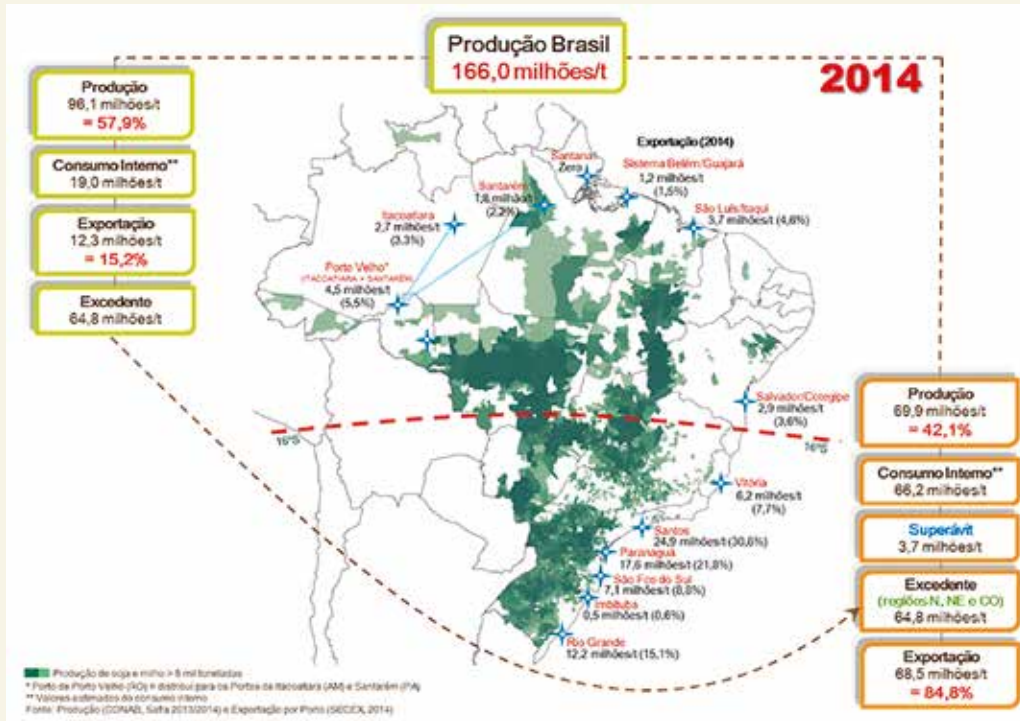
Figura 4 – Produção e exportação de soja e milho em 2011



Fonte: Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil - CNA.



Figura 5 – Produção e exportação de soja e milho em 2014

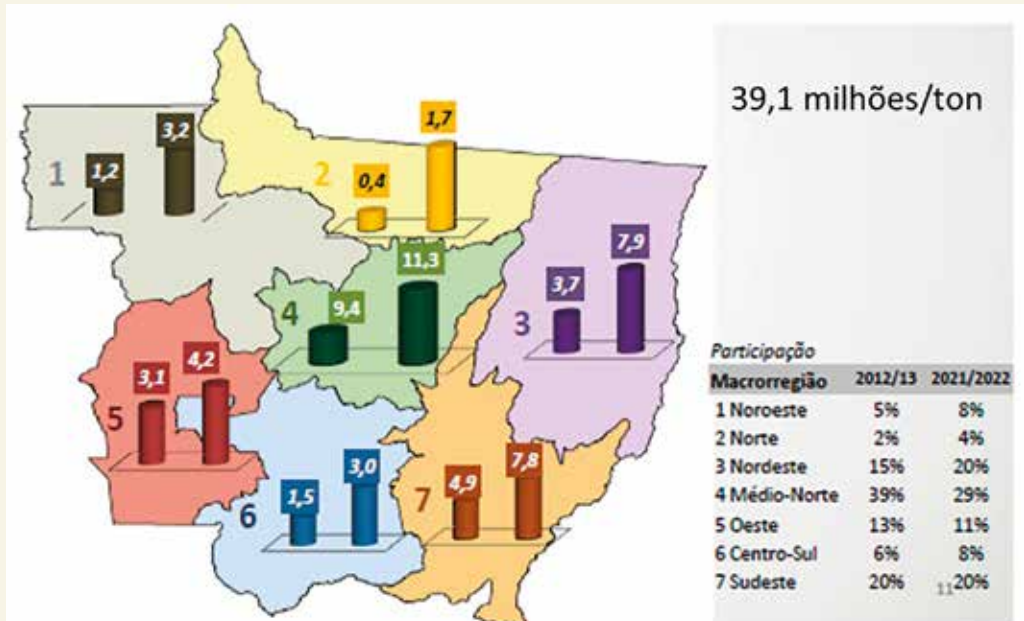


Fonte: Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil - CNA.

Diante dessa situação, mostra-se necessário dotar o norte de infraestrutura para aproveitar as vantagens competitivas que os portos do chamado Arco Norte – portos desde Porto Velho até o sistema de São Luís – podem proporcionar, principalmente no tempo de viagem e nos custos de exportação. Essa reconfiguração logística tende a mudar a vocação dos portos do sul do País, que, no futuro, tenderão a exportar produtos mais elaborados e containerizados.

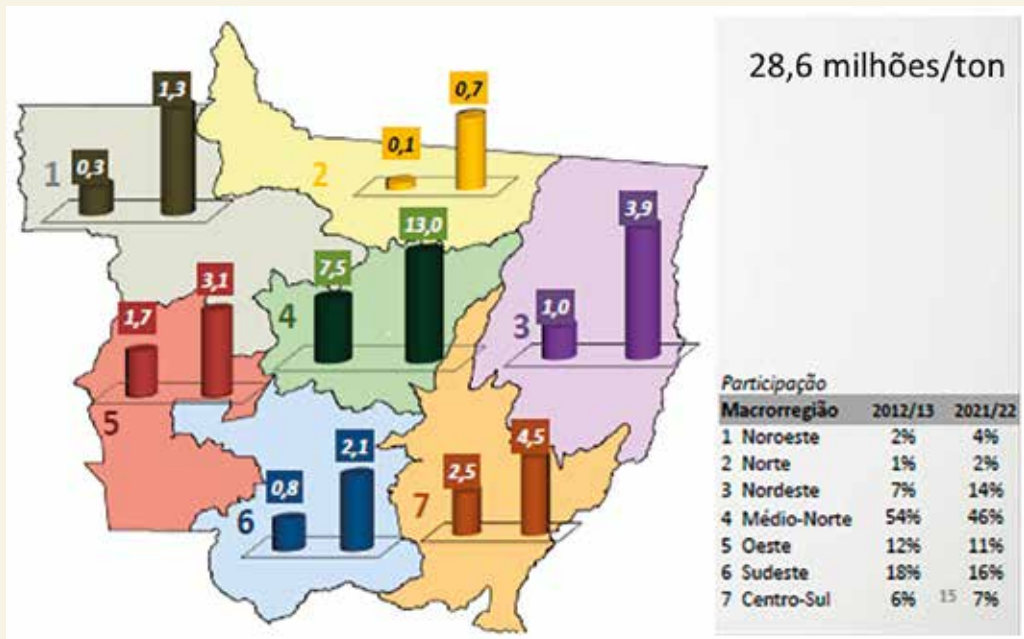
A mudança na logística de grãos é urgente visto que a produção do Centro-Oeste deve continuar crescendo nos próximos anos. Segundo dados do Instituto Mato-grossense de Economia Agropecuária – Imea –, no Estado do Mato Grosso, que ainda possui extensa área disponível para plantio, estima-se que a produção de soja deve crescer 17 milhões de toneladas até a safra 2021/22, enquanto a de milho deve crescer em torno de 15 milhões de toneladas.

Figura 6 – Estimativa de crescimento da produção de soja no MT



Fonte: Instituto Mato-grossense de Economia Agropecuária-Imea.

Figura 7 – Estimativa de crescimento da produção de milho no Mato Grosso



Fonte: Instituto Mato-grossense de Economia Agropecuária-Imea.

Também relevante para a logística de transportes é a cadeia produtiva de fertilizantes, essenciais para a agropecuária brasileira. Estima-se a demanda total de fertilizantes no Brasil em 24,5 milhões de toneladas no ano de 2010, com projeção de consumo de 34,8 milhões em 2021, ou seja, aumento de 10,2 milhões de toneladas na demanda do período<sup>2</sup>. Cabe destacar que os principais fluxos de fertilizantes correspondem às rotas de retorno das exportações de produtos agrícolas.

A cadeia produtiva da pecuária de corte também é relevante na demanda por infraestrutura de transportes. Foram abatidas no Brasil 39 milhões de cabeças de gado em 2011. Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e São Paulo foram os principais Estados abatedores. No Porto de Santos foram movimentados 68% da carne exportada pelo País, em 2011. Para 2021, espera-se sejam abatidas 45 milhões de cabeças, o que representaria um crescimento em torno de 25% em relação a 2011, sendo produzidas aproximadamente 11 milhões de toneladas de carcaça<sup>3</sup>.

Também se verifica o crescimento da produção de etanol e açúcar em Estados do Centro-Oeste, especialmente Goiás e Mato Grosso. Enquanto quase a totalidade do volume produzido de etanol é destinado ao mercado interno, a maior parte do açúcar produzido no Brasil é destinado à exportação. Também são esperados crescimentos significativos nas produções de açúcar e etanol nos próximos anos, o que demandará ainda mais oferta de transporte desses produtos.

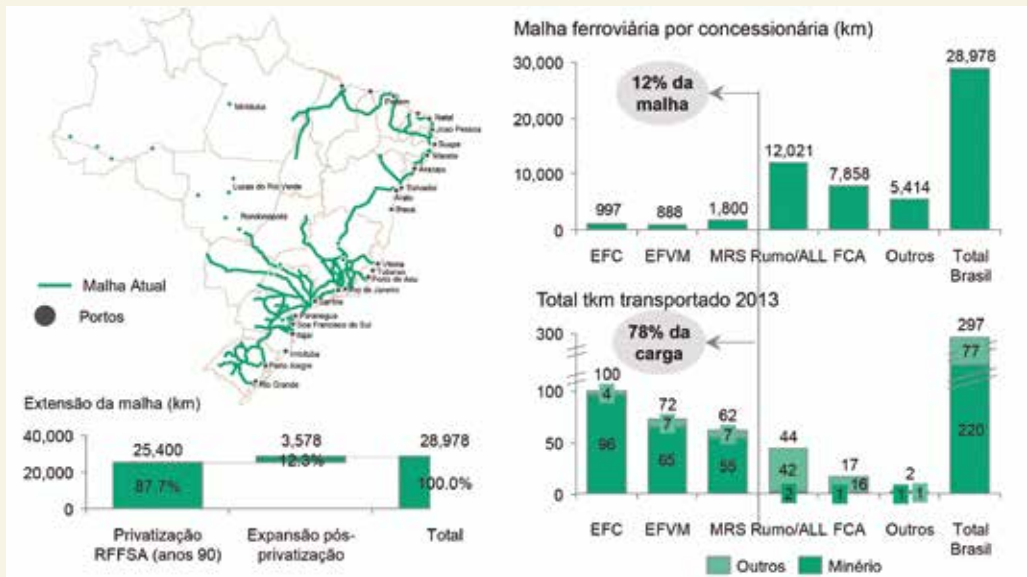
Quanto à produção mineral, o principal produto transportado é o minério de ferro. Esse mineral é basicamente transportado por ferrovias, sendo as principais rotas de exportação entre Minas Gerais e os Portos de Vitória/ES e Itaguaí/RJ; a exportação via Estrada de Ferro Carajás e embarque pelo Porto de Itaqui/MA; além do abastecimento interno com destino aos polos industriais e siderúrgicos de São Paulo e da Região Sul.

O minério de ferro tem situação logística mais favorável do que outras cadeias analisadas, em termos de adequação de modal à carga e desempenho da infraestrutura, especialmente em razão das ferrovias dedicadas, como a Estrada de Ferro dos Carajás e Estrada de Ferro Vitória-Minas. Essas ferrovias, embora representem apenas 12% da extensão da malha ferroviária brasileira, são responsáveis pelo transporte de quase 80% da carga movimentada pelo modal ferroviário no Brasil.

2 Fonte: FIESP, "Outlook Brasil 2022"; ANDA, II Congresso Brasileiro de Fertilizantes; Brasil.gov.br.

3 Fonte: ABIEC, 2011; IBGE, 2011; FIESP.

Figura 8 – Malha ferroviária brasileira e ferrovias dedicadas



Fonte: Boston Consulting Group – BCG, 2016.

Em relação às cadeias extrativistas, nas regiões Norte e Centro-Oeste do País destacam-se ainda a produção de madeira serrada e compensada, com forte direcionamento ao mercado externo, a partir dos portos de Manaus e Itacoatiara. Também demandam o setor de transportes a bauxita, cobre, caulim e manganês oriundos dos Estados do Pará e Amapá, além da produção de cobre no Mato Grosso.

Figura 9 – Extrativismo no Norte e Centro-Oeste



Fonte: Norte competitivo (Confederação Nacional da Indústria - CNI, 2011)

Em relação à indústria, além do Polo Industrial de Manaus, que será tratado a parte, têm relevância os polos madeireiros do Pará, Mato Grosso e Rondônia, os frigoríficos no Mato Grosso e sudeste do Pará, a indústria sucro-alcooleira no Mato Grosso, além da refinaria de Manaus, no Amazonas e da Indústria de celulose no Pará.

Figura 10 – Indústria no Norte e Centro-Oeste



Fonte: Norte competitivo (Confederação Nacional da Indústria - CNI, 2011)

O Polo Industrial de Manaus é parte de um projeto de desenvolvimento regional de 1957, regulamentado em 1967, denominado Zona Franca de Manaus – ZFM, uma área de incentivos fiscais especiais administrada pela Superintendência da Zona Franca de Manaus – Suframa –, criada para desenvolver atividades industriais, comerciais e agropecuárias no interior da Amazônia, decadente desde o debacle da economia gomífera em meados do século passado (NOGUEIRA e MACHADO, 2004).

Ainda segundo os autores, o Polo Industrial de Manaus é um dos maiores da América Latina, tendo nele instaladas centenas de empresas dos mais diversos portes e setores industriais. O Polo é um modelo de sucesso, mas a infraestrutura de transportes com a qual pode contar não está ainda à altura do desafio de manter competitivo um parque em pleno coração da Amazônia.

Com fácil acesso ao rio Amazonas, capaz de comportar navios de grande calado, Manaus depende principalmente da oferta de transporte hidroviário, o qual, no entanto, apresenta o problema de ter calendário pouco confiável, em função da falta de pontualidade e da baixa frequência dos navios cargueiros.

## 2.2 A INFRAESTRUTURA EXISTENTE E OS PROBLEMAS DECORRENTES

O estudo do Arco Norte se propõe a investigar os motivos que têm impedido o desenvolvimento de projetos que direcionem cargas, principalmente *commodities* agrícolas, para os portos do Norte, corredores mais eficientes do ponto de vista dos custos logísticos. Nessa investigação, é crucial conhecer os conceitos de logística e de custos logísticos.

De acordo com Moura (2006), “logística é o processo de gestão dos fluxos de produtos, de serviços e da informação associada, entre fornecedores e clientes (finais ou intermediários) e vice-versa, levando aos clientes, onde quer que estejam, os produtos e serviços de que necessitam, nas melhores condições”. Nesse sentido, o transporte, a disponibilização de produtos e o processamento de pedidos são atividades essenciais da atividade logística.

Para a CNT, custos logísticos são aqueles associados às atividades logísticas. Compõem, como qualquer outro custo, o preço do bem ou serviço. Quanto mais altos, maior a participação deles no preço final do que se produz e comercializa. Obviamente, quanto menos valor se agrega a um produto, mais se deixa saliente o impacto dos custos logísticos na sua cadeia de comércio.

Exemplo claro disso ocorre na produção e comercialização de *commodities* agrícolas, como a soja e o milho, responsáveis em grande parte pela pujança do setor rural brasileiro. Na prática, o que acontece? Resumidamente, essas culturas, beneficiadas pelo progressivo aumento de produtividade, geram enormes volumes de carga que precisam deixar áreas de produção rumo aos centros de consumo, processamento ou exportação. Em virtude de os destinos das cargas agrícolas, no Brasil, estarem muitíssimo afastados das zonas produtivas, é preciso realizar viagens extensas e demoradas para que a cadeia se interligue. Além do desafio geográfico, o que agrava a situação, aqui, é a precariedade da infraestrutura de transportes que hoje está à disposição dos agentes nesse mercado.

Como lembra a CNT, a conjunção de grandes distâncias com a carência de opções logísticas, atuando sobre mercadorias de baixo valor agregado, produz dificuldades tanto no plano interno como no externo.

No País, onde há poder de formação de preço das *commodities*, o custo com a logística eleva o preço final e torna o produto oriundo de áreas remotas menos competitivo do que aquele gerado próximo dos mercados consumidores, onde se adensam as redes de transporte.

No campo internacional, por sua vez, no qual os valores das *commodities* de exportação são determinados na Bolsa de Chicago, não há margem para assunção de custos via aumento de preços. O custo que o produtor tem de arcar com a deficiência logística brasileira se reflete diretamente em perda de capitalização da agroindústria nacional, que vê

diluídos seus esforços na direção da incorporação de tecnologias e achados científicos ao campo e, conseqüentemente, na direção do aumento da produtividade.

É bastante evidente, assim, que o progresso do agronegócio brasileiro não continuará no ritmo da última década se não se cuidar adequadamente do sistema logístico e, mais especificamente, da infraestrutura de transportes. Por mais que se incorporem avanços às propriedades, a carência e a baixa qualidade da infraestrutura, a falta de opção de modos de transporte, a experiência rarefeita da intermodalidade e da multimodalidade, permanecerão minando a competitividade setorial, justamente num campo de atividade no qual o Brasil, vis-à-vis a maioria absoluta dos países, possui grandes vantagens comparativas.

Conhecida a repercussão negativa da oferta deficiente de infraestrutura para a economia nacional, convém examinar mais detidamente o processo de escoamento da produção brasileira de grãos, das propriedades até o destino final em território pátrio, a fim de se identificar os gargalos específicos existentes em cada etapa da cadeia logística.

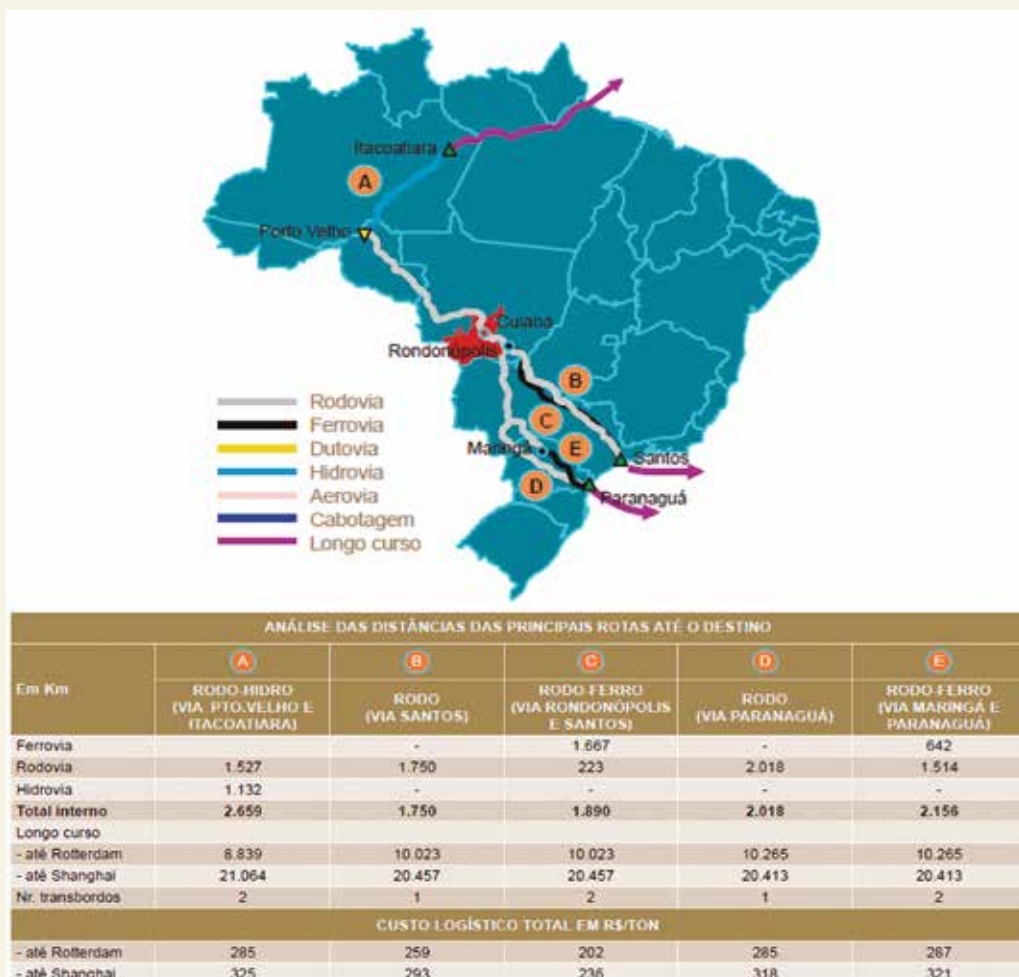
O escoamento da produção de grãos, no Brasil, ocorre em duas etapas. A primeira delas compreende o transporte dos produtos, após a colheita, diretamente da lavoura para o armazém na propriedade rural ou para os armazéns públicos, de cooperativas ou de *tradings*, realizado por via rodoviária. Trata-se de um transporte pulverizado, de custo geralmente elevado em virtude da ausência de pavimentação em grande parte das estradas rurais brasileiras (CNT, 2015).

Quanto à primeira etapa, vale destacar que existe uma miríade de transportadores rodoviários em ação, amiúde operando em vias não pavimentadas, situação comum no meio rural. Não por acaso, o custo do transporte nessa etapa é mais elevado do que o que se poderia esperar, dada a precariedade da infraestrutura e a inconstância da oferta dos serviços de transporte no período das safras.

No caso da segunda etapa, verifica-se principalmente um desperdício de tempo na atividade de transporte, o que representa, no final das contas, aumento de custo. Isso decorre em grande medida da opção de escoamento da produção por rodovia, em direção aos portos meridionais do país, de forma sazonal, congestionando eixos de tráfego e infraestruturas portuárias já saturados.

A Figura 11 mostrada a seguir ilustra geograficamente o movimento de cargas originadas no Mato Grosso e destinadas à exportação, com determinação dos modos de transporte empregados.

Figura 11 – Principais rotas da produção do Mato Grosso

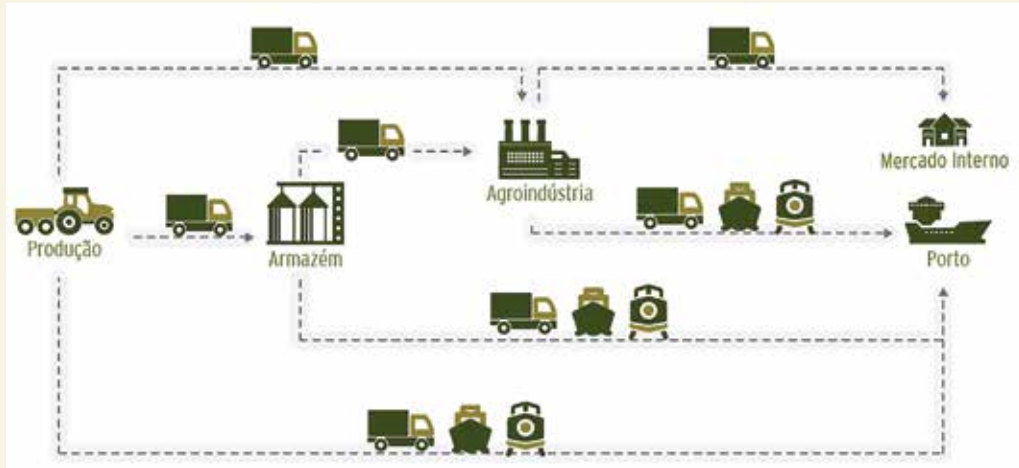


Fonte: Norte competitivo (Confederação Nacional da Indústria -CNI, 2011)

Vale apresentar aqui a Figura 12, que mostra o fluxo logístico de distribuição da produção, desde as propriedades rurais até os portos ou indústrias de processamento. Pode-se notar que a armazenagem é uma etapa importante, mas não indispensável. Há situações nas quais o produtor ou embarcador pode julgar conveniente, ou mesmo inescapável, transportar a produção diretamente da fazenda para o porto ou, ainda, para a indústria de processamento.



Figura 12 – Fluxo de distribuição de grãos e derivados



Fonte: Confederação Nacional do Transporte - CNT, 2015

A despeito dessa possibilidade, fica evidente a partir da Figura 12 apresentada acima que, dificilmente, o fluxo logístico pode prescindir dos chamados pontos de interligação e conectividade. Quando a carga deixa um caminhão e passa a seguir num trem ou num comboio hidroviário, por exemplo, a atividade de transbordo é realizada em uma infraestrutura especialmente dedicada a isso. Cada um dos pontos onde se dá o contato entre os diferentes modos de transporte e suas respectivas infraestruturas, para ser efetivo, deve prover aos agentes logísticos instalações, equipamentos e serviços adequados para a guarda e a transferência da carga, de um veículo a outro. Esses pontos de contato, como denominados aqui, são estratégicos, pois podem acelerar o fluxo logístico, se eficientes, ou atrasá-lo, se sua capacidade física e sua gestão deixarem a desejar. Infelizmente, tal situação é comum no País, ainda mais comum na área de influência do Arco Norte.

Ainda no âmbito dos fluxos logísticos relacionados aos gêneros do campo, convém notar a importância que produtores e embarcadores dão às opções logísticas que, numa combinação de rotas e modos de transporte, oferecem o menor custo de frete global. Invariavelmente, essas opções se relacionam com sistemas logísticos de grande capacidade e baixo custo unitário (CNT, 2015)

Isso pode ser comprovado em estudo realizado pela CNT (2015), que evidencia a importância do custo para os que precisam escolher a forma de transporte de seus produtos. Conforme aponta a Confederação, o custo do frete foi mencionado por 85,7% dos embarcadores entrevistados como o principal motivo para a escolha de determinado modo de transporte. Como segunda principal razão, foi citada a oferta de transporte (42,9%). Os motivos para a escolha do modo de transporte e a quantidade de embarcadores que o apontaram são apresentados no Gráfico 2.

Gráfico 2– Razões para a escolha do modo de transporte (em %)



Fonte: Confederação Nacional do Transporte - CNT, 2015

Dada a constatação feita pela CNT da importância do valor do frete na escolha dos trajetos e modos de transporte, chega a ser paradoxal que, no Brasil, as *commodities* agrícolas produzidas no Centro-Oeste sejam escoadas, em grandíssima medida, por intermédio de caminhões<sup>4</sup>, sabidamente uma opção custosa para o transporte de mercadorias de baixo valor agregado a grandes distâncias. De fato, a menor eficiência do modo rodoviário para este tipo de transporte se deve à menor capacidade de carga por veículo, o que, no somatório da movimentação, resulta em uma menor eficiência energética e maiores custos (CNT, 2015).

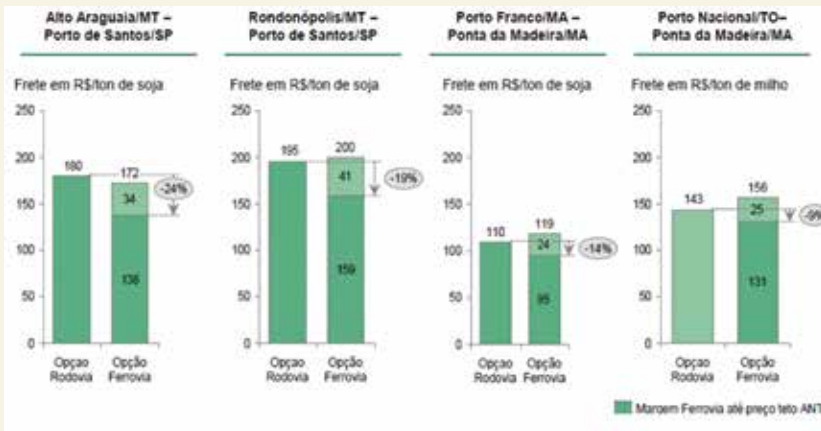
Mas, afinal, considerando o interesse do expedidor da carga em privilegiar o menor custo de frete e a baixa aderência das rodovias ao propósito de se transportar enormes volumes de grãos país a fora, por que motivo elas permanecem como a escolha preferencial, contrariando o bom senso?

A resposta a essa pergunta pode ser encontrada no exame de qualquer mapa atualizado da infraestrutura de transportes brasileira. Basicamente, não restam ao produtor ou embarcador muitas opções: a malha ferroviária é muito pouco densa e virtualmente inexistente nas zonas de fronteira agrícola; as hidrovias não são perenes, confiáveis e bem sinalizadas, embora sejam vários os grandes cursos d'água na porção norte do país. Com respeito ao setor ferroviário, ademais, não custa ressaltar que a falta de oferta de infraestrutura gera comportamento oportunista por parte dos operadores. Por terem custo variável baixo e por não haver competição, as concessionárias de ferrovia precificam os fretes com base na segunda melhor opção, razão pela qual os fretes ferroviários no Brasil se assemelham aos rodoviários.

4 As *commodities* agrícolas produzidas no Centro-Oeste têm alcançado os portos de Porto Velho/RO, via BR-364/MT/RO, Miritituba/PA, via BR-163/MT/PA, Santarém/PA, via BR-163/MT/PA, Santos/SP, via BR-163/MT, BR-364/GO, BR-060/GO, BR-365/MG e Paranaguá, via BR-163/MS, BR-277/PR, BR-376/PR, BR-487/PR.

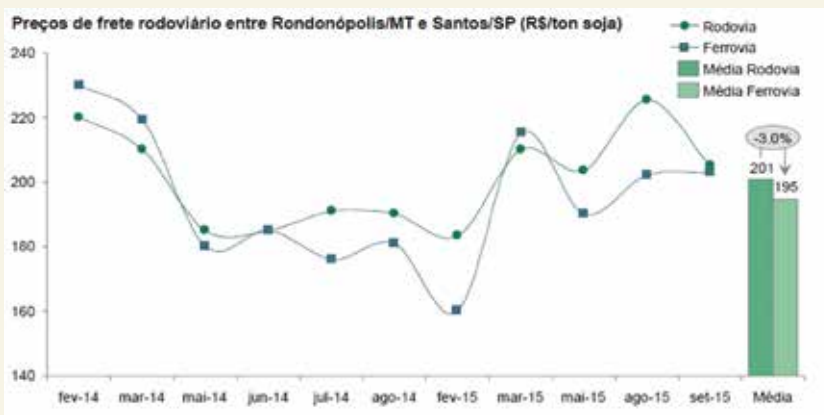
Nos Gráficos 3 e 4 apresentados a seguir, veem-se comparações de fretes rodoviários com ferroviários em diferentes rotas, de sorte a se ter uma noção mais objetiva do que se disse acima.

Gráfico 3– Comparação de fretes rodoviários e ferroviários



Fonte: Boston Consulting Group – BCG, 2016.

Gráfico 4 – Comportamento dos fretes rodoviário e ferroviário



Fonte: Boston Consulting Group – BCG, 2016.

Até este ponto, foram examinados as opções de transporte e os respectivos custos no plano interno, sem considerações com respeito ao desempenho dos principais concorrentes no campo das *commodities* agrícolas. Embora não seja fácil conduzir uma análise de *benchmarking*, em vista das diferenças geográficas e de desenvolvimento entre os países, alguns trabalhos já compararam as condutas dos principais produtores e exportadores de grãos. Um deles, da Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais – Abiove, citado pela CNT, traz a seguinte tabela comparativa, na qual se destacam, no caso, ar-

gentino, a prevalência do transporte rodoviário, mas em pequenas distâncias, e, no caso norte-americano, cujos deslocamentos superam mil quilômetros, a predominância dos modos aquaviário e ferroviário.

**Tabela 1 – Participação dos modos de transporte no transporte de commodities**

Item	Brasil	Argentina	Estados Unidos
Participação aproximada do transporte hidroviário (%)	9,0	3,0	49,0
Participação aproximada do transporte ferroviário (%)	26,0	13,0	31,0
Participação aproximada do transporte rodoviário (%)	65,0	84,0	20,0
Distância média ao porto (km)	+/- 1000	+/- 300	+/- 1000

Fonte: Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais - Abiove, 2015.

Novamente: conquanto não seja cabível comparar realidades diferentes sem o devido senso crítico, é forçoso afirmar que a integração do sistema de transporte brasileiro propiciaria uma maior eficiência aos deslocamentos das mercadorias pelo território nacional. O uso sistemático da intermodalidade no país promoveria essa mudança benéfica tanto para transportadores como para os consumidores, uma vez que a utilização de mais de um modal na movimentação de cargas pelo território brasileiro permitiria a redução dos custos e do tempo dispendido para a realização da atividade (CNT, 2015).

A Figura 13 mostra os atributos de cada modo de transporte na concepção de um fluxo logístico eficiente, o qual deve levar em conta as vantagens do uso de diferentes meios para diferentes tipos de carga, em diferentes distâncias.

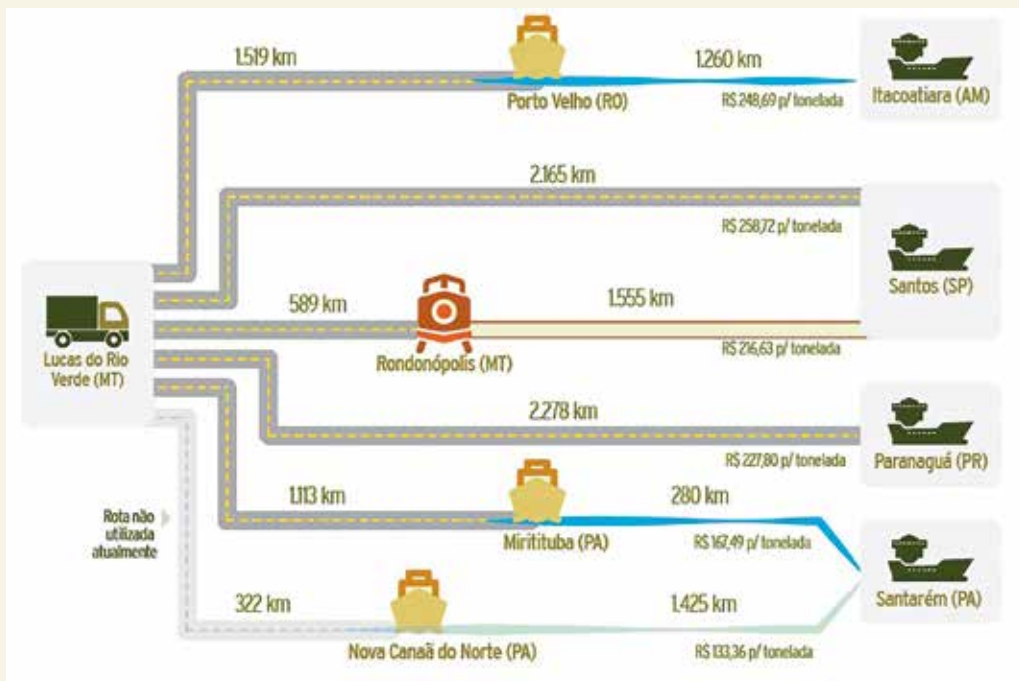
Figura 13 – Comparativo entre modos

			
<b>TONELAGEM</b>	Média	Alta	Alta
<b>DISTÂNCIA</b>	Pequena	Média/Grande	Média/Grande
<b>MERCADORIA</b>	Médio valor agregado	Baixo/Médio valor agregado	Baixo/Médio valor agregado

Fonte: Confederação Nacional do Transporte - CNT, 2015.

O benefício obtido com a intermodalidade é evidenciado pelas simulações realizadas pela CNT, apresentadas na Figura 14. Partindo do Município de Lucas do Rio Verde (MT), são calculados os valores totais para transportar uma tonelada aos portos de Santos (SP), Paranaguá (PR), Itacoatiara (AM) e Santarém (PA). Convém considerar que:

Figura 14 – Simulações: comparações entre custos de transportes



Fonte: Confederação Nacional do Transporte - CNT, 2015.

Sobre a Figura 14, convém considerar que, tomando as rotas com destino a Santos (SP), o valor do frete quando se utiliza a integração de rodovia com ferrovia é de R\$ 0,10/tkm,

enquanto naquele realizado exclusivamente por rodovias, o frete médio é de R\$ 0,12/tkm. Ou seja, há um acréscimo de 20% na rota exclusivamente rodoviária. Os benefícios na utilização da navegação interior são ainda maiores. Escoando a soja e o milho de Lucas do Rio Verde (MT) para Santarém (PA), a utilização de uma maior extensão hidroviária permitiria redução de 33,3% no custo por tonelada-quilômetro.

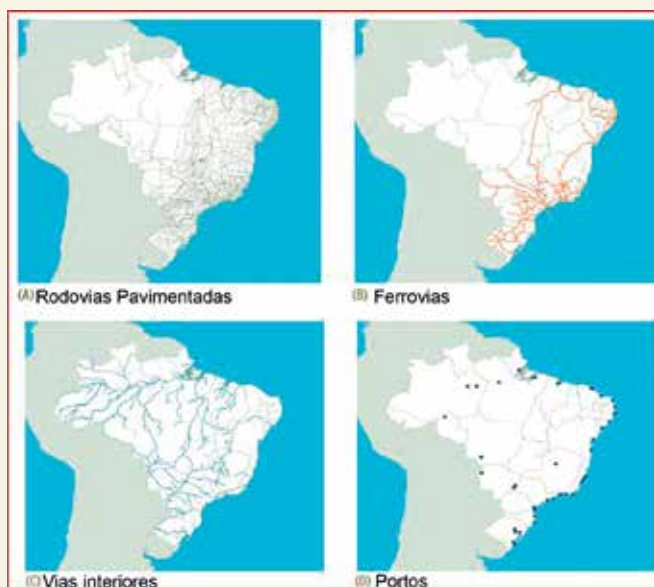
Assim, é possível verificar que a execução de investimentos para adequar as condições de navegação na Hidrovia Teles Pires-Tapajós reduziria o custo de escoamento da safra de soja e milho e traria outros benefícios ao intensificar a utilização dos portos do Norte do país (CNT, 2015)

Por fim, vale ressaltar mais uma vez que se vivencia a fase da virtual inexistência de infraestrutura no âmbito do Arco Norte, em especial nos modos hidroviário e ferroviário. Há que se realizar um esforço de investimento que coloque os agentes econômicos em posição de escolher, na verdadeira acepção da palavra, o meio e a rota pela qual transportar a produção.

Hoje, como se pretendeu demonstrar nesse item do trabalho, a escolha recai sobre as rodovias de forma quase compulsória, produzindo perda de receita para o produtor e tirando a competitividade do agronegócio nacional, apesar de sua fabulosa engenhosidade.

Visualizar em mapas o estoque disponível de infraestrutura ou de potenciais infraestruturas pode dar uma ideia do enorme desafio que se tem à frente, relacionado aos investimentos que precisarão ser feitos no espaço de influência do Arco Norte, hoje, um vazio eloquente (Ver Figura 15, A, B, C e D).

**Figura 15 – Distribuição geográfica da infraestrutura brasileira**



Fonte: Confederação Nacional do Transporte - CNT, 2015.

## 2.3 VIABILIZAÇÃO DO ARCO NORTE: OFERTA DE INFRAESTRUTURA E INVESTIMENTOS NECESSÁRIOS

### 2.3.1 O SISTEMA FERROVIA NORTE-SUL - ITAQUI (EF-151 SP/MG/GO/TO)

A Ferrovia Norte-Sul foi projetada para promover a integração do transporte ferroviário do Brasil, ligando estrategicamente o território nacional e contribuindo com a redução dos custos do transporte de cargas. Idealizada ainda no tempo do Império, pelo Imperador D. Pedro II, sua construção só foi iniciada na década de 1980, visando ligar Barcarena (PA) ao Rio Grande (RS), e sua extensão totaliza aproximadamente 4.800 quilômetros. A VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. obteve no ano de 2006, sob contrato firmado com a União, a concessão da exploração dos serviços de transporte ferroviário de cargas e passageiros na Ferrovia Norte-Sul.

Em relação ao traçado original, hoje a ferrovia encontra-se dividida em três segmentos, dos quais o Tramo Norte, localizado entre os municípios de Açailândia (MA) e Porto Nacional (TO), encontra-se em operação e está subconcedido à VLI, *holding* cujos acionistas são a Vale, o FI-FGTS, a canadense Brookfield e a japonesa Mitsui. Além desse, o Tramo Central, localizado entre Porto Nacional (TO) e Anápolis (GO), está construído e tem apresentado movimentações de carga esporádicas e em nível de teste. Por outro lado, o Tramo Sul, entre Ouro Verde de Goiás (GO) e Estrela d'Oeste (SP) encontra-se em obras sob responsabilidade da VALEC. Segundo o sítio eletrônico da VALEC (Acesso em 27/06/2016), o trecho Ouro Verde de Goiás/GO – Estrela D'Oeste/SP, denominado Tramo Sul, “apresentou um avanço físico das obras de 90%, compreendendo os serviços de terraplanagem com 64,16%, drenagem com 66%, superestrutura com 71,5% e obras de arte especiais com 50,5%”.

O trecho Porto Nacional/TO – Estrela D'Oeste/SP tem como objetivo promover o desenvolvimento de novos corredores para o escoamento de cargas, além de criar uma conexão com a malha da América Latina Logística Malha Paulista (ALL/MP), em direção aos portos da região Sudeste, assim como com a malha da Estrada de Ferro dos Carajás (EFC), em direção ao Porto de Itaqui/MA.

A Figura 16, a seguir, apresenta retrato dos segmentos para subconcessão da Ferrovia Norte-Sul, destacando-se, na Tabela 2 subsequente, as extensões de cada segmento.

Figura 16 – Segmentos da ferrovia Norte-Sul



Fonte: Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - MPAC

Tabela 2 – Segmentos – Ferrovia Norte – Sul: Tramo Central e Sul

Descrição	Segmento	Extensão (km)
Ouro Verde de Goiás (GO) – Estrela D'Oeste (SP)	1	109,7
Ouro Verde de Goiás (GO) – Estrela D'Oeste (SP)	2	80,2
Ouro Verde de Goiás (GO) – Estrela D'Oeste (SP)	3	208,8
Ouro Verde de Goiás (GO) – Estrela D'Oeste (SP)	4	170,5
Ouro Verde de Goiás (GO) – Estrela D'Oeste (SP)	5	73,8
Ouro Verde de Goiás (GO) – Estrela D'Oeste (SP)	6	38,9
Subtotal		682,0
Ramal de Anápolis	7	50,6
Subtotal		50,6
Porto Nacional (TO) – Ouro Verde de Goiás (GO)	8	135,8
Porto Nacional (TO) – Ouro Verde de Goiás (GO)	9	114,3
Porto Nacional (TO) – Ouro Verde de Goiás (GO)	10	31,1



Descrição	Segmento	Extensão (km)
Porto Nacional (TO) – Ouro Verde de Goiás (GO)	11	117,1
Porto Nacional (TO) – Ouro Verde de Goiás (GO)	12	133,4
Porto Nacional (TO) – Ouro Verde de Goiás (GO)	13	39,1
Porto Nacional (TO) – Ouro Verde de Goiás (GO)	14	51,2
Porto Nacional (TO) – Ouro Verde de Goiás (GO)	15	233,1
Subtotal		855,1
Total Geral		1.587,8

Fonte: Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - MPAC

A fim de identificar os benefícios diretos proporcionados por uma possível subconcessão do trecho entre Porto Nacional/TO e Estrela D'Oeste/SP, estudos preliminares sobre a demanda foram desenvolvidos pela Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC para o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MTPAC. Os estudos definiram como área de influência a mancha representada pelos estados evidenciados em amarelo na Figura 17, referente ao comércio exterior, e na Figura 18, referente ao mercado doméstico.

Figura 17 – Mapa da área de estudo considerada para os fluxos de demanda referentes ao comércio exterior



Fonte: Elaborado por LabTrans/UFSC

Figura 18 – Mapa da área de estudo considerada para os fluxos de demanda referentes ao mercado doméstico



Fonte: Elaborado por LabTrans/UFSC.

Para o estudo de demanda doméstica da Ferrovia Norte-Sul Tramo Central e Sul, foram selecionados os seguintes fluxos de carga:

- a) fluxos com origem e destino nas microrregiões dos estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Rondônia, Goiás, Tocantins, Pará, Maranhão e Distrito Federal;
- b) fluxos com origem na microrregião de Manaus e destino nas demais microrregiões dos estados das regiões Sul, Sudeste, Centro-Oeste e Nordeste, assim como nos estados do Acre, Pará e Rondônia.

Cabe salientar que o sentido oposto também foi considerado; e fluxos com origem nas microrregiões dos estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Rondônia, Goiás, Tocantins, Pará, Maranhão e Distrito Federal e destino nas microrregiões dos estados das regiões Sul, Sudeste e Nordeste, assim como no estado do Acre e na microrregião de Manaus.

As cargas classificadas como possíveis de serem transportadas foram agregadas em 17 grupos, listados na Tabela 3.

**Tabela 3 – Grupo de produtos de demanda doméstica, por natureza de carga, considerados no estudo de demanda**

Produto	Carga Geral	Granel Líquido	Granel Líquido Agrícola	Granel Sólido	Granel Sólido Agrícola
Celulose					
Carga Geral Conteneirizável					
Siderurgia					
Veículos					
Álcool					
Petróleo, Derivados e Químicos – GL					
Complexo da Soja – GLA					
Outros Produtos do Agronegócio – GLA					
Cimento					
Minério de Ferro					
Outros Minerais e Metais					
Outros Produtos do Agronegócio – GS					
Petróleo, Derivados e Químicos - GS					
Açúcar					
Complexo da Soja – GSA					
Milho					
Outros Produtos do Agronegócio - GSA					

Fonte: Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - MPAC

Em relação aos fluxos de comércio exterior, fluxos entre os municípios da área de estudo da ferrovia e o mercado externo para os estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Rondônia, Goiás, Tocantins, Pará, Maranhão e Distrito Federal. As cargas classificadas como possíveis de serem transportadas pelo modo ferroviário foram agregadas em 22 grupos, apresentados na Tabela 4.

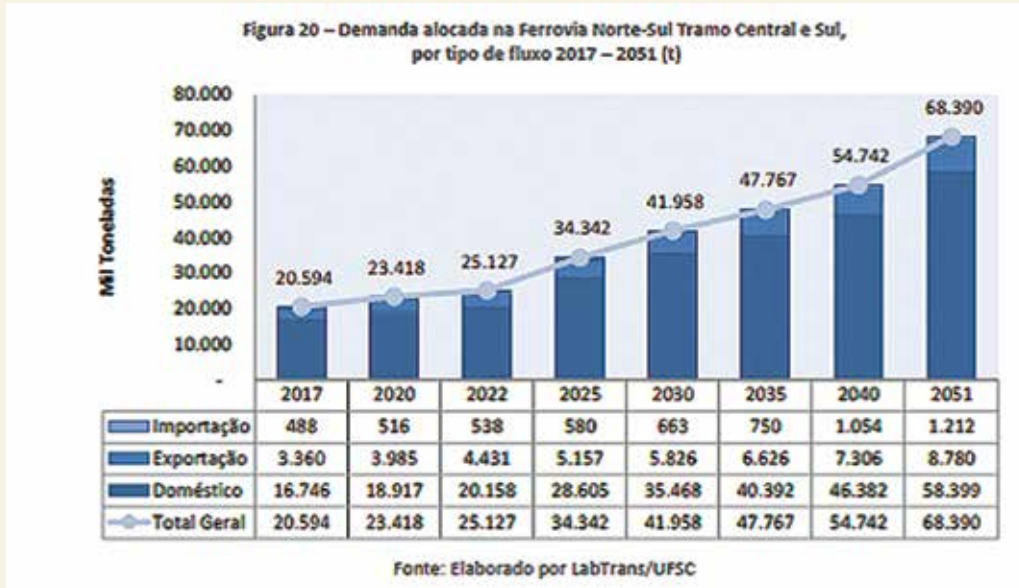
Tabela 4 – Grupo de produtos de comércio exterior, por natureza de carga, considerados no estudo de demanda

Produto	Carga Geral	Granel Líquido	Granel Líquido Agrícola	Granel Sólido	Granel Sólido Agrícola
Carnes					
Celulose					
Contêiner					
Veículos					
Derivados de Petróleo					
Químicos Orgânicos					
Óleos Vegetais (inclusive de soja)					
Alumina					
Carvão Mineral					
Cimento					
Coque de Petróleo					
Ferro Gusa					
Outros Minerais					
Produtos Siderúrgicos					
Químicos Inorgânicos					
Açúcar					
Adbos e Fertilizantes					
Cereais					
Farelo de Soja					
Grão de Soja					
Milho					
Trigo					

Fonte: Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - MPAC

Tomando como premissa o início da operacionalização da Ferrovia Norte-Sul Tramo Central e Sul em 2017, a demanda potencial alocada na ferrovia, para esse ano, é de 20,6 milhões de toneladas. Entre 2017 e 2051, espera-se que a demanda alocada cresça a uma taxa média anual de 3,6%. Ao final do período projetado, o trecho ferroviário em questão pode capturar uma demanda equivalente a 68,4 milhões de toneladas. Durante todo o horizonte de estudo, as cargas de mercado doméstico configuram como o principal tipo de fluxo potencial a ser movimentado na ferrovia, seguido das exportações. Já as importações devem ter menor representatividade na demanda alocada, conforme o Gráfico 5.

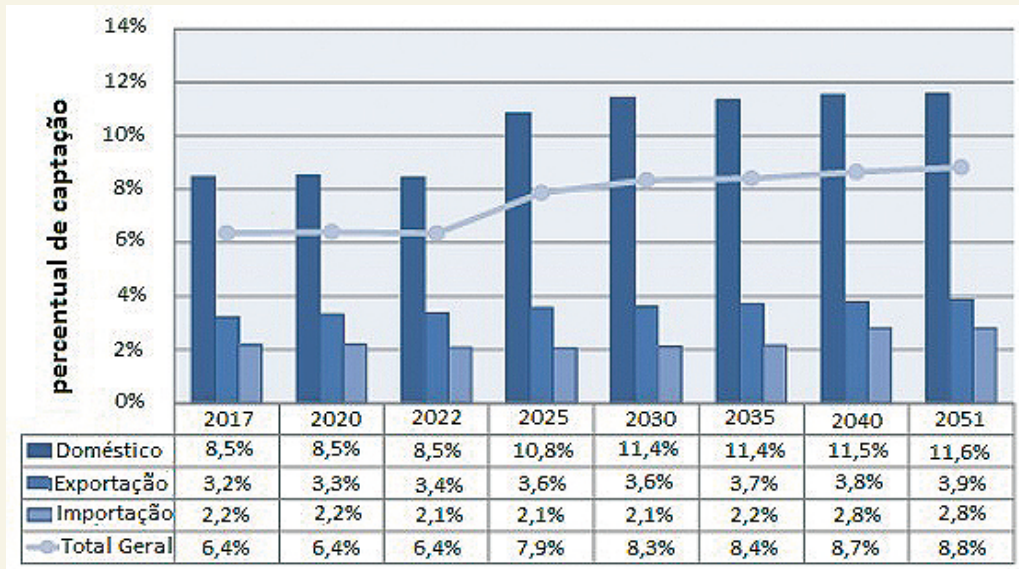
Gráfico 5– Demanda alocada na Ferrovia Norte-Sul, por tipo de fluxo (2017-2051)



Fonte: Elaborado por LabTrans/UFSC.

Ressalta-se que, em 2017, a demanda alocada na ferrovia representa 6,4% da demanda total da área de estudo projetada para este ano. Este percentual de captura de carga deve crescer até o final do período projetado, alcançando 8,8%. De acordo com o Gráfico 6, o potencial de captura da demanda doméstica é o que mais cresce.

Gráfico 6 – Participação da demanda alocada na Ferrovia Norte-Sul, em relação ao total da demanda projetada para a área de estudo por tipo de fluxo (2017-2051)



Fonte: Elaborado por LabTrans/UFSC.

A principal natureza de carga alocada no trecho Porto Nacional/TO – Estrela D’Oeste/SP trata-se da carga geral, a qual representa mais da metade da demanda a ser alocada durante o período de 2017 a 2051. Os graneis sólidos agrícolas são a segunda natureza de carga mais representativa na demanda, destacando-se os grãos e farelo de soja e milho. Estima-se que em 2017 a demanda total de carga alocada será de 20.594 mil toneladas e em 2051 será de 68.390 mil toneladas. O Gráfico 7 exibe as participações relativas de cada natureza de carga, e as taxas médias anuais de crescimento.

**Gráfico 7– Demanda alocada na Ferrovia Norte-Sul, por natureza de carga (2017-2051)**



Fonte: Elaborado por LabTrans/UFSC.

Além dos benefícios gerados com a concessão do trecho Porto Nacional/TO – Estrela D’Oeste/SP, este possibilitará a ligação de trechos ferroviários que auxiliarão na integração logística do país. O trecho Açailândia/MA – Barcarena/PA possibilitará a conexão ao porto de Vila do Conde que, por sua localização próxima dos mercados internacionais, torna-se uma alternativa logística para o comércio exterior.

O trecho Campinorte/GO – Água Boa/MT permitirá o acesso das áreas produtoras agrícolas do Centro-Oeste à malha ferroviária existente, estabelecendo alternativa logística para o fluxo de grãos.

A ferrovia Norte-Sul – FNS – deve ser conectar com a Ferrovia de Integração Oeste-Leste – FIOL. Com o ramal Água Boa-Campinorte, a BR-242/MT e a BR-080/MT/GO, teremos os grãos do Mato Grosso chegando à FNS. Se a FIOL estiver operando, teremos três concessionários competindo pela carga que poderá seguir para o Norte, até

o Porto de Itaquí, ou seguir em direção ao Porto de Ilhéus pela FIOLE, ou ainda, seguir até o Porto de Santos pela malha da América Latina Logística - ALL. Como repercussão imediata, teremos a redução dos fretes.

Conforme se pode verificar na Figura 19 a seguir, que traça um horizonte de longo prazo para a malha ferroviária nacional, a Ferrovia Norte-Sul cumpre uma função de tronco em relação à malha ferroviária, permitindo interligar, no longo prazo, a hoje esparsa malha num sistema integrado, que tenderá a reduzir os custos logísticos e ampliar a competição modal e intermodal.

Figura 19 – Cenário de infraestrutura, modal ferroviário (2030-2051)



Fonte: Elaborado por LabTrans/UFSC.

Para a modelagem da subconcessão, prevista para ser lançada ainda em 2017, está sendo considerado o modelo vertical de exploração da ferrovia, no qual uma única empresa é responsável pela gestão da infraestrutura e prestação do serviço de transporte. A fim de possibilitar acesso aos portos do sudeste, norte e nordeste, previamente à realização da licitação, devem ser estabelecidas as condições de acesso, bem como as tarifas de Direito de Passagem das concessões adjacentes.

Também relevante no Sistema Norte-Sul, o trecho Açailândia/MA – Vila do Conde/PA tem por objetivo interconectar a região Centro-Oeste à região Norte e ao porto de Vila do Conde, completando a extensão da Ferrovia Norte-Sul, permitindo o escoamento de grãos, minerais e derivados do petróleo pelo porto de Vila do Conde. Registre-se que a concessão desse segmento foi objeto de audiência pública nº 137/2013, aberta pela ANTT, bem como do procedimento de manifestação de interesse – PMI, aberto pelo Ministério dos Transportes através do Chamamento Público nº 6/2014.

Figura 20 – Trecho Açailândia/MA – Vila do Conde/PA



Fonte: Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - MPAC

Ainda no sistema Norte-Sul, é fundamental a construção do ramal Campinorte/GO – Água Boa/MT, dado o potencial para escoar a produção de grãos (soja e milho) do centro norte do Estado de Mato Grosso em direção aos principais portos do país, via Ferrovia Norte-Sul. Esse trecho integrou parte do objeto da Audiência Pública nº 140/2013, da ANTT.



Figura 21 – Segmento Campinorte/GO – Água Boa/MT



Fonte: Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - MPAC

Finalmente, também de interesse do Arco Norte no sistema ferroviário Norte-Sul, figura o segmento Estrela D'Oeste/SP – Três Lagoas/MS, que representaria a continuação da Ferrovia Norte-Sul, atravessando uma região que possui vocação agrícola e industrial, com produção de celulose.

Figura 22 – Segmento Estrela D'Oeste/SP – Três Lagoas/MS



Fonte: Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - MPAC

Em caráter preliminar, no âmbito do processo da Audiência Pública nº 007/2014, aberta com o objetivo de recolher contribuições em relação ao mesmo trecho, os investimentos para conclusão do trecho de Anápolis/GO a Estrela D'Oeste/SP estão na faixa de R\$ 730 milhões, incluindo serviços preliminares, terraplenagem, obras de arte corrente e drenagem, superestrutura ferroviária, obras complementares, meio ambiente, sistemas ferroviários, custos indiretos de implantação, projeto executivo e equipamentos ferroviários. Além disso, com a adoção do modelo vertical, serão estimados investimentos em material rodante.

Muitas cargas que transitarão pela ferrovia Norte-Sul, principalmente as que se dirigem ao mercado externo, terão como destino o Porto de Itaqui. Administrado pela Empresa Maranhense de Administração Portuária – Emap, o Porto de Itaqui é um porto *capsize*, com berços de calado variando entre 9,0 e 19,0 metros. O porto possui um cais de quase 1.700 m de extensão, atualmente composto por seis berços. O porto possui, ainda, dois acessos ferroviários, sendo um pela Companhia Ferroviária do Nordeste – CFN/Transnordestina, e outro pelo Estrada de Ferro dos Carajás, cuja concessionária é a Vale.

**Figura 23 – Porto de Itaqui**



Fonte: Norte competitivo (Confederação Nacional da Indústria - CNI, 2011)

A área de armazenagem do porto e berços apresenta configuração mostrada na Tabela 5 a seguir.

Tabela 5 – Configuração do Porto de Itaquí

Cargas	Nº Berços	Nº Armazéns/Tanques e Pátios	Área/capacidade de armazenagem
Granéis sólidos	2	1 armazém	3000 m <sup>2</sup>
		4 pátios	42.000 m <sup>2</sup>
		12 silos verticais	192 mil tons
		1 silo horizontal	8 mil tons
Granéis Líquidos	2 Líquidos	50 tanques	210.000 m <sup>3</sup>
	1 gás	2 esferas	8.680 m <sup>3</sup>
Carga Geral/ Contêineres	-	1	7.500 m <sup>2</sup>
Multiuso	1	-	-

Fonte: Norte competitivo (Confederação Nacional da Indústria -CNI, 2011)

### 2.3.2 O SISTEMA FERROGRÃO-TAPAJÓS (EF-170 MT/PA-TAPAJÓS)

Um dos projetos recentemente anunciados no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos é a concessão da Ferrovia Lucas do Rio Verde/MT – Itaituba/PA (Distrito de Miritituba), também denominada Ferrogrão. Trata-se de empreendimento *greenfield*, que tem como objetivo melhorar o escoamento da produção agrícola do Centro-Oeste, conectando-se, no estado do Pará, ao Porto de Miritituba. Trata-se de uma das alternativas mais eficientes em termos de custo logístico.

Em fevereiro de 2016, foi publicado no Diário Oficial da União despacho, do então Ministro dos Transportes, que considerou os estudos técnicos desenvolvidos no âmbito do Processo de Manifestação de Interesse – PMI pela empresa autorizada Estação da Luz Participações Ltda – EDLP – como vinculados à concessão e de utilidade para a licitação. O traçado apresentado possui cerca de 933,7 km de extensão e se desenvolve interligando os municípios de Sinop, Claudia, Itaúba, Nova Santa Helena, Terra Nova do Norte, Peixoto de Azevedo, Matupá, Guarantã do Norte e Novo Mundo, no estado de Mato Grosso, e Novo Progresso, Trairão, Itaituba, no estado do Pará. Inclui-se ainda o Ramal Santarenzinho, entre Itaituba e Santarenzinho, distrito do município de Rurópolis/PA, com 32,3 km de extensão. A inclusão do Ramal de Santarenzinho foi motivada pela busca de eficiência operacional na etapa de descarga (evitar gargalo operacional) e atendimento aos diversos possíveis clientes da ferrovia que se utilizam

ou devem se utilizar do transporte hidroviário ao longo do Rio Tapajós, no trecho entre Miritituba e Santarenzinho.

Figura 24 – Segmento Itaituba/PA – Lucas do Rio Verde/MT



Fonte: Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - MPAC

A análise de mercado identificou oito produtos relevantes para o transporte ferroviário, a saber: soja, milho, farelo de soja, óleo de soja, fertilizantes, açúcar, etanol e derivados de petróleo. Quanto a previsão de demanda, estima-se que em 2020 a demanda total de carga alocada será de aproximadamente 25,0 milhões de toneladas e em 2050 será de 42,3 milhões de toneladas.

Tabela 6 – Previsão de Demanda Capturada

Ferrogrão (Sinop – Matupá – Miritituba)				
	Cenário Base	Cenário 1	Cenário 2	Cenário 3
Demanda Capturada	2020	2030	2040	2050
(10 <sup>6</sup> TKU)	22.663	32.089	36.782	38.701

Fonte: Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MPAC

Tabela 7 – Previsão de Demanda de Produtos

Ferrogrão (Sinop – Matupá – Miritituba)				
Produtos (mil toneladas)	Cenário Base	Cenário 1	Cenário 2	Cenário 3
	2020	2030	2040	2050
Soja	12.711	17.223	21.510	21.592
Milho	8.414	12.725	11.054	12.402
Fertilizantes	2.466	3.085	2.775	2.702
Farelo de Soja	1.092	1.663	3.119	3.501
Óleo diesel	203	470	1.023	1.298
Açúcar	117	119	434	510
Etanol e Gasolina A e C	69	162	252	306
<b>Total</b>	<b>25.072</b>	<b>35.447</b>	<b>40.167</b>	<b>42.311</b>

Fonte: Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MPAC

Os principais fluxos de grãos originam-se da região de Sinop/MT e Matupá/MT, em destinação aos terminais portuários de Miritituba, havendo também fluxos em sentido inverso de fertilizantes, gasolina e diesel.

Tabela 8 – Agrupamento de Demanda por Origem e Destino (em 1000 toneladas úteis)

Origem	Destino	Distância	Carga	2.021	2.030	2.040	2.050
Sinop	Miritituba	933	Grãos	19.087	26.557	32.105	33.495
Matupá	Miritituba	738	Grãos	3.895	5.054	3.578	4.000
Sinop	Miritituba	933	Etanol	19	42	108	122
Sinop	Miritituba	933	Açúcar	121	119	434	510
Miritituba	Sinop	933	Fertilizantes	2.449	3.083	2.775	2.702
Miritituba	Matupá	738	Fertilizantes	47	2	0	0
Miritituba	Sinop	933	Gasolina e Diesel	272	590	1.167	1.482
<b>Total:</b>				<b>25.889</b>	<b>35.447</b>	<b>40.167</b>	<b>42.311</b>

**Agrupamento de Demanda por Origem e Destino (x 1.000 t) - Unidade: Toneladas Úteis**

Fonte: Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MPAC

Os estudos preliminares de demanda indicam um potencial de demanda que parte de 12,9 milhões de tonelada útil até alcançar 42,3 milhões de tonelada útil no ano de 2050.

Tabela 9 – *Ramp up* do Agrupamento de Demanda por Origem e Destino (em 1000 toneladas úteis)

Ramp Up Operacional (%)			50%	80%	100%	100%	100%	100%
Origem	Destino	Carga	2.021	2.022	2.023	2.030	2.040	2.050
Sinop	Miritituba	Grãos	9.544	15.731	20.235	26.557	32.105	33.495
Matupá	Miritituba	Grãos	1.947	3.263	4.259	5.054	3.578	4.000
Sinop	Miritituba	Etanol	10	15	19	42	108	122
Sinop	Miritituba	Açúcar	61	100	130	119	434	510
Miritituba	Sinop	Fertilizantes	1.224	1.982	2.506	3.083	2.775	2.702
Miritituba	Matupá	Fertilizantes	23	38	48	2	0	0
Miritituba	Sinop	Gasolina e Diesel	136	233	310	590	1.167	1.482
<b>Total:</b>			<b>12.945</b>	<b>21.361</b>	<b>27.506</b>	<b>35.447</b>	<b>40.167</b>	<b>42.311</b>

*Ramp Up do Agrupamento de Demanda por Origem e Destino (x 1.000 t) - Unidade: Toneladas Úteis*

Fonte: Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MPAC

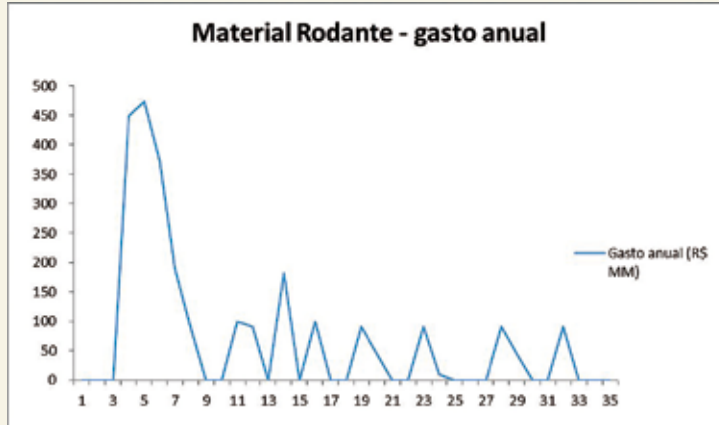
No âmbito do PMI, os investimentos foram estimados em aproximadamente R\$ 12,6 bilhões (data base de março de 2015), incluindo terraplenagem, obras de arte correntes e drenagem, superestrutura ferroviária, obras complementares, obras de arte especiais, compensação socioambiental, desapropriação, sistemas de sinalização ferroviária e energia, equipamentos ferroviários, oficinas e instalações, canteiro de obras, engenharia e material rodante.

Tabela 10 – Custo final do CAPEX e Distribuição no tempo

CUSTO FINAL DO CAPEX E DISTRIBUIÇÃO NO TEMPO	Capex Total	Distribuição no tempo (anos)				
		1	2	3	4	5
Terraplanagem	1.736.917.928	0,0%	30,0%	60,0%	10,0%	0,0%
Obras De Arte Correntes E Drenagem	1.016.474.728	0,0%	30,0%	60,0%	20,0%	0,0%
Superestrutura Ferroviária	2.097.625.856	0,0%	0,0%	15,0%	45,0%	40,0%
Obras Complementares	535.691.303	0,0%	0,0%	0,0%	20,0%	80,0%
Obras De Arte Especiais	370.179.973	0,0%	20,0%	50,0%	30,0%	0,0%
Compensação Socioambiental	435.821.393	0,0%	15,0%	20,0%	20,0%	15,0%
Desapropriação	60.147.890	0,0%	80,0%	20,0%	0,0%	0,0%
Sistemas De Sinalização Ferroviária E Energia	851.105.399	0,0%	0,0%	10,0%	40,0%	50,0%
Equipamentos Ferroviários	169.725.846	0,0%	0,0%	0,0%	30,0%	70,0%
Oficinas E Instalações	507.390.234	0,0%	0,0%	0,0%	20,0%	80,0%
Canteiro De Obras	227.186.772	0,0%	65,0%	5,0%	5,0%	25,0%
Engenharia	454.373.545	80,0%	20,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Material Rodante	2.510.648.498	0,0%	0,0%	0,0%	17,5%	10,9%
	10.973.288.002	383.498.836	1.252.091.190	2.245.785.132	2.579.601.385	2.813.488.824

Fonte: Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MPAC

Gráfico 8 – Gasto anual – material rodante



Com relação à temática ambiental, sempre que técnica e operacionalmente possível, o traçado da ferrovia se aproxima da faixa de domínio da rodovia BR-163, e prioriza áreas antropizadas consolidadas, na tentativa de diminuir ao máximo os impactos ao meio ambiente, em especial, ao Parque Nacional do Jamanxim. Por decisão do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos, a área da faixa de domínio da ferrovia será desafetada do parque nacional.

Na modelagem da concessão, como não poderia deixar de ser, face ao interesse eminentemente privado (o projeto tem sido patrocinado pelas quatro principais *tradings* de soja em operação no Brasil), foi adotado o modelo vertical de exploração da ferrovia, no qual uma única empresa é responsável pela gestão da infraestrutura e prestação do serviço de transporte, com prazo de 65 anos de concessão. Os dados preliminares dos estudos indicam que, sob estas condições, será possível a outorga de concessão comum, com taxa interna de retorno de 11%, considerando-se as tarifas apresentadas na Tabela 9 a seguir.

Tabela 11 – Tarifas consideradas na modelagem Ferrogrão

Categoria de Produto	R\$/TKU	Representatividade de cada produto
Soja: Sinop-Miritituba	83,50	39,12%
Milho: Sinop-Miritituba	90,90	28,12%
Farelo de Soja: Sinop-Miritituba	83,50	4,18%
Soja: Matupá-Miritituba	90,50	7,65%
Milho: Matupá-Miritituba	98,20	3,85%
Fertilizantes: Miritituba-Sinop	90,70	15,10%

Categoria de Produto	R\$/TKU	Representatividade de cada produto
Fertilizantes: Miritituba-Matupá	99,30	0,23%
Etanol: Sinop-Miritituba	71,70	0,18%
Gasolina: Miritituba-Sinop	81,50	0,23%
Diesel: Miritituba-Sinop	81,50	0,90%
Açúcar Granel: Sinop-Miritituba	85,50	0,45%

Fonte: Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MPAC

Ressalte-se que os dados indicados se referem a estudos preliminares, que serão objeto de finalização e aprovação para fins de realização de audiência pública, estando sujeitos a ulteriores modificações.

### 2.3.3 CORREDORES DE TRANSPORTE QUE ALIMENTAM O SISTEMA PORTUÁRIO DE BELÉM

Segundo estudo produzido por Fayet (2012), a foz do rio Amazonas e do rio Tocantins, provavelmente serão rotas de exportação muito utilizada pelo agronegócio brasileiro nos próximos anos.

Os estudos até agora conduzidos pelos empresários do agronegócio, indicam que esse sistema será alimentado primordialmente por hidrovias, iniciando pelos terminais tributários do Amazonas, o qual permite navegação sem interrupção para comboios entre 20 e 30 mil/t de carga, ampliando-se, num segundo momento, com o fluxo provindo do rio Tocantins, para comboios de até 18 mil/t. Estima-se que, descendo o rio, a velocidade de deslocamento gire em torno de 300 km/dia (FAYET, 2012).

## AS ROTAS DO AMAZONAS

### Rio Madeira

Ainda segundo Fayet, o corredor de Porto Velho, embora tenha como foco principal a região oeste do Mato Grosso e do Estado de Rondônia, tem a sua área de alcance expandida pela inexistência de alternativas viáveis de escoamento da produção. O complexo portuário de Porto Velho é acessado hoje exclusivamente por meio de rodovias, especialmente as BRs 364 e 174, em condições de trafegabilidade regular ou péssima, conforme consta na pesquisa de sobre situação das rodovias da CNT, do ano de 2011.



A hidrovia do rio Madeira é navegável o ano todo e alimenta os portos de Itacoatiara e Santarém, que têm uma capacidade operacional somada da ordem de 6 a 7 milhões/t/ano e operam com navegação de “longo curso” utilizando navios classe Panamax para até 60 mil/t. No período de seca, a navegação fica dificultada, com impacto direto na quantidade de carga transportada, o que exige intervenções com obras de dragagem, derrocamento, balizamento e sinalização. Segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – Antaq –, 89,9% do total de mercadorias transportadas na hidrovia do rio Madeira no ano de 2010, foi embarcada em Porto Velho/RO. Dos 4 milhões de toneladas de cargas transportadas no rio, 80,0% são do agronegócio.

### Baixo Rio Tapajós

Esta rota depende diretamente da conclusão das obras de pavimentação da BR 163 – Cuiabá / Santarém - 1.770km (FAYET, 2012).

O porto de Santarém, por se localizar no centro da cidade, gera uma série conflitos com a dinâmica urbana e restringe a sua ampliação. O porto de Miritituba, localizado no Município de Itaituba/PA, a 230 km de Santarém, tem despertado a atenção dos produtores e comerciantes de soja e milho, interessados em estabelecer terminais para receber a carga transportada pela BR 163 e levá-la até os portos do Sistema Belém, reduzindo em 500 a 1.000 km o percurso de transporte terrestre, o que representa uma economia de 20 a 30% do custo com frete.

Fayet lembra que este trecho comporta comboios semelhantes aos do rio Madeira, mas a garantia de tráfego dependerá de um mínimo de cuidados e investimentos em obras de dragagem, balizamento e sinalização.

### Rio Tocantins

Esta rota enfrenta grandes dificuldades naturais que vêm sendo vencidas com investimentos do Governo Federal. A transposição da barragem de Tucuruí, obra mais importante dessa rota, já foi concluída e permitirá a navegação de embarcações de até 18 mil/t, permitindo navegação até Belém/PA, no período de cheia dos rios, numa extensão de 830 km.

Em virtude da complexidade natural, a construção da hidrovia do Rio Tocantins sofreu muitos atrasos, por problemas de elaboração e execução dos projetos. Em poucos anos, espera-se que essa rota esteja em condições de competir com os custos apresentados pelo Sistema portuário de São Luís – MA, ponto final da rota da ferrovia Norte/Sul. Algumas empresas do setor de mineração e metalurgia pretendem começar, em breve, as operações no primeiro trecho da hidrovia. A menor distância de viagem em relação à São Luís, a pouca capacidade instalada daquele Sistema e a possibilidade de retornar

as embarcações carregadas de fertilizantes poderá viabilizar o transporte de 3 milhões/t. ano de mercadorias agrícolas nesse corredor de transporte.

## A BR-210 e a integração regional sul-americana

Com o objetivo de se promover e consolidar o processo de integração da infraestrutura na América do Sul, permitindo a realização de trocas comerciais, intercâmbio cultural e social entre o Brasil e seus vizinhos, surge com destaque a necessidade de pavimentação da BR-210/RR/PA/AP.

A BR-210, denominada Perimetral Norte, foi concebida a partir de uma visão geopolítica de se construir um arco de defesa para a Região Norte do País, que, ao mesmo tempo, permitiria a intensificação do comércio interamericano.

Entretanto, o gigantesco projeto rodoviário iniciado em julho de 1973, no Amapá, foi inteiramente paralisado e abandonado no ano de 1977, em decorrência da própria crise que o Estado vivenciava, acarretando diminuição dos investimentos em diversos seguimentos, tais como ampliação e manutenção da rede física, estruturada parcialmente no território.

Dos 222 quilômetros construídos da rodovia BR-210, a oeste da cidade de Caracaraí (RR), atualmente restam menos de 20% do percurso original em condições de trafegabilidade. Apesar de possuir um trecho abandonado em Roraima, a rodovia BR-210 possui outro percurso no mesmo Estado, no sentido a leste da cidade de Caracaraí, onde se desenvolve atividades voltadas para pecuária e agricultura, além de promover o fluxo material e imaterial entre as cidades existentes e aquelas que surgiram com o advento da rodovia e da colonização. A rodovia BR-210 propicia, ainda, o escoamento de uma parte da produção agrícola e rural dos municípios de São Luiz, São Luiz da Baliza e Caroebe para as cidades situadas em Roraima e no Amazonas, por meio da rodovia BR-174 que estabelece dois nós rodoviários, e propicia o fluxo da produção para os centros urbanos de Boa Vista e Manaus.

Torna-se necessário resgatar a dívida com os brasileiros mais ao norte do Brasil, concluindo a Pavimentação da BR-210 do Amapá a Roraima, o que contribuirá para a integração nacional e sul-americana.

## 3. O DESAFIO DO PLANEJAMENTO

### 3.1 CENÁRIO

Em função da pronunciada deterioração fiscal, da considerável piora do quadro macroeconômico e da instabilidade política, o Brasil teve sua nota de risco rebaixada pelas três principais agências de *rating*: *Standard and Poor's (S&P)*, *Ficht* e *Moody's*.

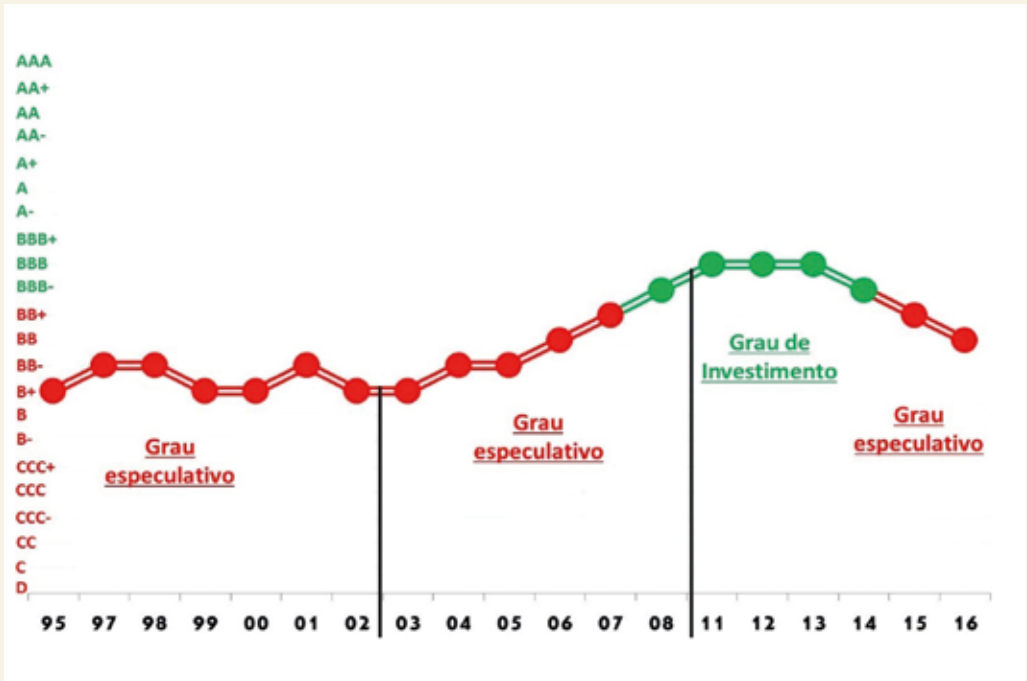
Tabela 12 - Últimas mudanças na nota de risco do Brasil

Agência	Última avaliação	Perspectiva	Data	Grau
S&P	De BB+ para BB	Negativa	Fev/16	Especulativo
Ficht	De BBB- para BB+	Negativa	Dez/15	Especulativo
Moody's	De Baa3 para Ba2	Negativa	Fev/16	Especulativo

A conceituada S&P foi a primeira agência a dar ao Brasil o “grau de investimento” (2008) e, também, foi a primeira a colocar o Brasil de volta ao “grau especulativo” (em set/15). Em fevereiro de 2016, a S&P fez um novo rebaixamento da nota do Brasil, dificultando ainda mais a retomada do “grau de investimento”. Após o rebaixamento da S&P, a Fitch (em dez/15) também rebaixou o Brasil e, por último, a Moody's (em fev/16).

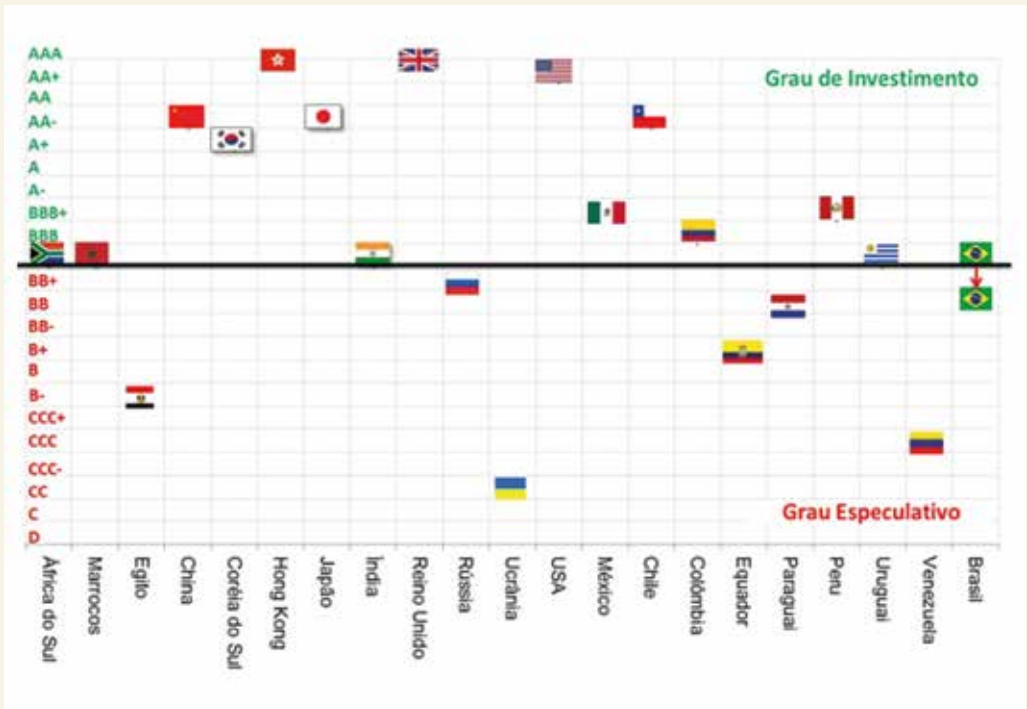
A perda do grau de investimento gera um efeito cascata, visto que muitos fundos, por questões de governança, só podem investir em papéis de países com grau de investimento. Se um país perde o grau de investimento, os fundos são obrigados a vender os papéis. Os mercados reagem rapidamente aos sinais de piora da relação dívida/PIB e a fuga de capital estrangeiro foi muito pronunciada. No caso da infraestrutura, o Brasil saiu do radar dos investidores internacionais, que passaram a procurar oportunidades no México, Colômbia e Chile, países que mantêm grau de investimento e que, na percepção dos investidores externos, demonstram ter economias mais abertas (pró-business). Por exemplo, os três países encontraram soluções para mitigar o risco cambial, o que facilita a entrada de recursos dos investidores que captam no exterior a taxas bem mais atrativas.

Gráfico 9 – Trajetória da classificação de risco do Brasil – Standard and Poor's



Fonte: Elaborado por Tarcisio Gomes de Freitas

Gráfico 10 – Rating do Brasil e de outros países – S&P



Fonte: Elaborado por Tarcisio Gomes de Freitas

O curso econômico de recessão/depressão tem sido um dos mais longos e profundos na história moderna do Brasil. Desde 2º trimestre de 2014, o PIB per capita decresceu, no acumulado, 9,7%, pior resultado desde a grande depressão de 1929-1930; já a demanda doméstica teve uma queda ainda pior, de 12,4%. Assim, ao fim do 2º trimestre de 2016, o PIB real estava no mesmo nível de 3º trimestre de 2010. A fim de aferir a gravidade da atual recessão, pode-se destacar que o declínio de dois dígitos no PIB real per-capita durante os últimos 9 trimestres (2º trimestre de 2014 a 2º trimestre de 2016) excede o declínio de 7,6% acumulado do PIB real per capita durante a chamada “década perdida de 1980”, período que engloba os 12 anos entre 1981 e 1992 (GOLDMAN, SACHS & CO., 2016).

O relatório do PIB real do 2º trimestre de 2016 mostrou que a atividade econômica continuou a contrair (-0,6% no trimestre; -3,8% acumulado nos 12 meses), queda impulsionada, entre outras coisas, pelo impacto negativo sobre o consumo privado provocada pela crise de crédito em curso e pela grave deterioração do mercado de trabalho. A contração da atividade real durante 2º trimestre de 2016 foi impulsionado por uma outra redução significativa do consumo privado (-0,7% no trimestre; a sexta queda trimestral consecutiva) no lado da demanda, e do setor de serviços do lado da oferta (-0,8% no trimestre, também a sexta queda consecutiva). Como notícia positiva, a produção do setor industrial subiu 0,3% no trimestre durante o 2º trimestre de 2016, interrompendo uma sequência de 8 declínios trimestrais consecutivos (GOLDMAN, SACHS & CO., 2016).

O grande problema observado é que, no geral, o investimento fixo bruto diminuiu cumulativamente 26,0% entre o 2º trimestre de 2013 e 1º trimestre de 2016, caindo para o nível observado no 2º trimestre de 2009. O capital social em declínio da economia (declínio relação capital-trabalho) prejudica o crescimento da produtividade, o que limita as chances de recuperação do PIB ainda mais.

O País entrou em um círculo vicioso de crise em que a turbulência política e a instabilidade regulatória (nos últimos quatro anos foram diversas alterações em marcos regulatórios), aliada à deterioração fiscal e perda de grau de investimento, contribuíram para a fuga de capitais e afastamento de investidores, com consequência imediata na diminuição pronunciada da atividade econômica, particularmente nos setores da indústria e de serviços. Assim, a economia entrou em um curso de recessão (ou porque não dizer, de depressão) profunda, com deterioração do mercado de trabalho, tanto em preços (salários), com em quantidades (de emprego). A perda dos empregos e da renda gera um ambiente de revolta, pobreza e conflito social, que realimenta o ciclo com mais instabilidade política.

Figura 25 – Círculo vicioso da crise



Pode-se afirmar claramente, em face do cenário vivido, que a retomada econômica depende diretamente do restabelecimento do ambiente de confiança. Por sua vez, a reconquista da confiança está subordinada à capacidade de enfrentamento de alguns desafios.

Segundo exposto por Alberto Ramos, economista-chefe do Goldman, Sachs & CO., no documento intitulado “*Brazil: Time to Walk the Walk of Fiscal Adjustment*”, o novo governo brasileiro não contará mais com o benefício da dívida, que frustrou algumas expectativas do mercado, quando hesitou e/ou caminhou mais lentamente do que o esperado na direção das medidas necessárias para virar o quadro fiscal.

Os investidores internacionais nutrem algumas expectativas pós-impeachment: (1) querem perceber a disposição da administração brasileira para acelerar e aprofundar o ajuste fiscal, e (2) a sua capacidade política para construir o apoio necessário no Congresso para a aprovação de reformas fiscais chave, e outras necessárias para tornar a economia mais flexível e mais produtiva. Hesitações e ambiguidades como as vistas durante o período de interinidade ou qualquer falha na entrega de progressos tangíveis no sentido da consolidação fiscal podem desencadear a dinâmica adversa dos mercados, comprometendo recentes ganhos nos preços de ativos recentes e a retomada dos indicadores de confiança no mercado interno.

De fato, o tempo chegou agora para o governo brasileiro que deve investir o capital político necessário para acelerar o até então, na percepção do mercado, ritmo lento do ajuste fiscal. A avaliação é de que, a confiança dos empresários e investidores e os preços

dos ativos consolidarão ganhos recentes com: (1) a rápida aprovação no Congresso da emenda constitucional que limita o crescimento da despesa primária à taxa de inflação do ano anterior, sem grandes brechas e exceções para itens específicos; (2) uma forte reforma da previdência social, que deveria ser aprovada pelo Congresso até o 1º semestre de 2017; e, por último, mas não menos importante, (3) passos decisivos para a conter ou reduzir os gastos correntes e pôr fim às concessões recentes *ad-hoc* para grupos de pressão para a despesa adicional e outros subsídios fiscais caros.

O mercado espera que, com o fim da saga impeachment, haja o encorajamento do atual governo para acelerar os ajustes e apresentar medidas de reforma mais ousadas e mais profundas. Há um temor latente no mercado que a base de apoio não sustente medidas necessárias, porém impopulares, o que colocaria a credibilidade a perder (GOLDMAN, SACHS & CO., 2016).

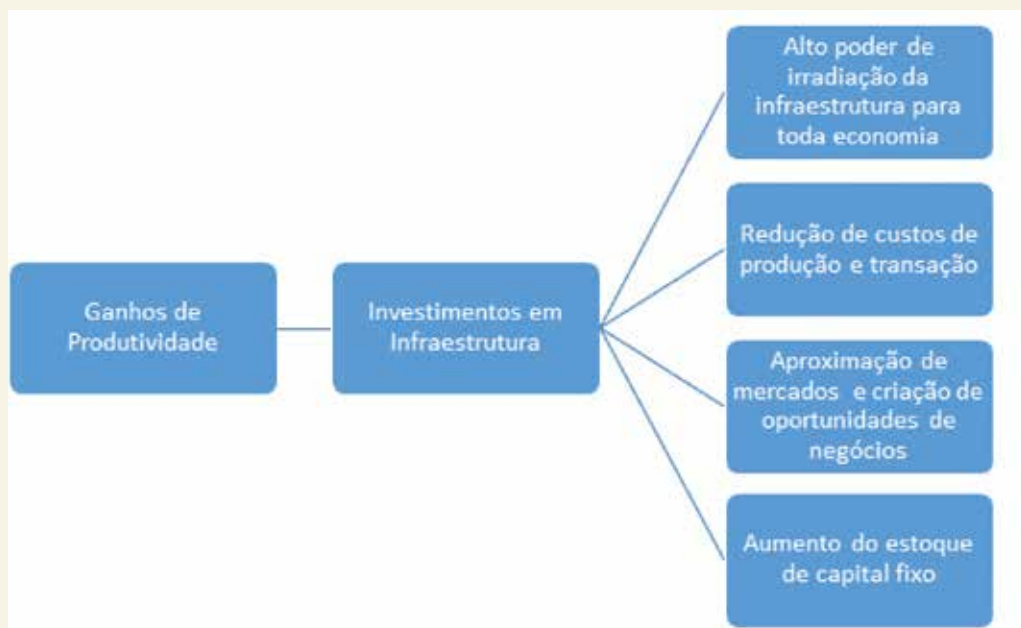
A economia brasileira, não é de hoje, enfrenta forte restrição de poupança, o que implica em escassez de recursos públicos e privados para investimentos, em especial, para investimentos em infraestrutura, onde predomina a ação do setor público. Não podendo ampliar o crescimento por meio do maior investimento global, a saída é estimular o crescimento pela via do aumento de produtividade. O ganho de produtividade também pressupõe reformas, algumas das quais terão seus efeitos percebidos apenas no longo prazo, como mudanças e investimentos em educação básica, fundamental, superior e no ensino profissionalizante. Também contribuiriam para o aumento de produtividade: a disciplina sobre terceirizações, a modernização e flexibilização da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, o investimento em pesquisa e desenvolvimento, além de negócios intensivos no uso de tecnologia.

Há espaço para crescimento de produtividade no Brasil, que tem estado a níveis muito inferiores aos verificados nos países desenvolvidos. Uma das formas mais rápidas de promover ganhos de produtividade é por meio do investimento em infraestrutura, tendo em vista o grande poder de irradiação dos investimentos em infraestrutura, notadamente de transportes e energia, para os outros setores da economia, a redução de custos de produção e transação, a aproximação de mercados e criação de oportunidades de negócio e o aumento de estoque de capital fixo.

Figura 26 – O desafio do aumento da produtividade econômica – áreas de atenção



Figura 27 – Contribuições do investimento em infraestrutura para os ganhos de produtividade



Como foi visto na Introdução, as ações e investimentos em infraestrutura não estão sendo suficientes para a resolução dos problemas e gargalos existentes e para conduzir o País na direção do crescimento econômico sustentável. O investimento em infraestrutura deverá atingir, no biênio encerrado em 2016, patamar inferior a 2% do PIB, quando ideal seria que os investimentos estivessem no patamar em torno de 5% a 5,5% do PIB.



Com a crise fiscal, menos recursos orçamentários estão disponíveis para investimento, sendo fundamental a busca de parceiros privados pela via das desestatizações, concessões e parcerias público-privadas. No entanto, a atração dos parceiros privados depende do resgate de confiança e da demonstração inequívoca que as reformas estruturantes (fiscal, previdenciária e trabalhista) estará no centro das atenções do Estado a partir de agora.

### 3.2 PLANEJAMENTO ESTATAL: APOGEU E DECLÍNIO

Segundo Gruber (2009), os governos se defrontam com desafios enormes para determinar o que o público deseja e como escolher políticas que correspondam a esses desejos. Além disso, os governos podem ser motivados por muito mais do que a simples correção de falhas de mercado e redistribuição de renda. Assim como há uma série de falhas de mercado que podem prejudicar a solução maximizadora de bem-estar que resultaria do mercado privado, há uma série de falhas de governo que podem conduzir a intervenções governamentais erradas. Os dirigentes políticos são obrigados a considerar uma ampla variedade de pontos de vista e pressões, e apenas dois deles são o desejo de conceber políticas que maximizem a eficiência econômica e distribuam recursos de maneira socialmente preferível. Por isso, sistemas de planejamento robustos são primordiais para garantir eficiência alocativa e mitigar o risco de falhas de governo.

Os primórdios do sistema de planejamento implantado no Brasil remontam à década de trinta, durante o Governo Vargas. Em minucioso trabalho, Rezende (2010) apresenta o histórico da implantação do planejamento econômico brasileiro.

Iniciando em 1934, com a criação do Conselho Federal de Comércio Exterior, fase caracterizada por maior intervenção estatal na economia, o autor menciona importantes marcos desse processo. Ainda na primeira metade do século XX, na era Vargas, destaca-se a criação do Departamento Administrativo do Serviço Público – Dasp –, responsável pela elaboração do primeiro plano quinquenal da história do planejamento brasileiro – o Plano Especial de Obras Públicas e Reaparelhamento da Defesa Nacional (1939-1943).

Os sucessivos governos brasileiros dessa época alternavam-se com relação ao posicionamento econômico. Ianni (1971) salienta a orientação liberal assumida pelo governo do General Dutra (1946-1950), com sensível redução das funções econômicas e da responsabilidade pelo desenvolvimento por parte do poder público. Em 1951, o retorno de Vargas ao poder foi acompanhado de um novo surto de intervenção do Estado na economia. O Plano Nacional de Reaparelhamento Econômico (conhecido como o Plano Lafer) promoveu a melhoria da infraestrutura e o fortalecimento das indústrias de base. Conforme relata Rezende (2010), “*nesse período, a criação da Petrobras (1954) marcou o retorno a uma política de industrialização de cunho notadamente nacionalista*”.

No governo de Juscelino Kubitschek, a proposta do Programa de Metas, mais conhecido como Plano de Metas, intensifica a intervenção do Estado na economia, com forte estímulo aos setores industrial e de infraestrutura (ALMEIDA, 2004). Ianni (1971) sintetiza bem essa alternância: “*Vargas superou a dependência por intermédio da nacionalização das decisões sobre política econômica. JK realizou o desenvolvimento por meio da reelaboração das condições de dependência*”. Nada obstante, esses dois períodos trazem em comum a hegemonia do Poder Executivo no tocante às decisões de política econômica.

Com a tomada do poder pelos militares, em 1964, o panorama se modifica. Em meio à necessidade de promover a estabilização monetária, preservando o crescimento econômico e controlando a desigualdade social, o novo governo lança o Plano de Ação e Bases do Governo – Paeg.

Rezende (2010) destaca que a implementação desses propósitos se apoiava em um conjunto de reformas que se voltava para a modernização do Estado e a recuperação de sua capacidade de intervir direta e indiretamente na economia, de modo a consolidar a estabilidade monetária e construir uma economia competitiva.

Algumas reformas foram destacadas por Rezende (2010) e merecem atenção neste estudo sobre logística do Arco Norte, principalmente por se tratarem de reformas de cunho estrutural que, entre outras coisas, tiveram por objetivo criar as bases para que investimentos maciços fossem feitos. Há de se ressaltar que neste período, o Brasil chegou a investir 25% do PIB e crescer a taxas superiores aos 10% ao ano. O autor destaca a reforma monetária, que aperfeiçoava os controles do governo sobre a moeda e recuperava a capacidade de endividamento público. O Governo também deu especial atenção à recuperação da capacidade de o setor público mobilizar recursos para financiar o desenvolvimento. Assim, a Reforma Tributária cumpria o papel de gerar os recursos necessários ao financiamento das ações a cargo do Estado, ao passo que a adoção de novos mecanismos de poupança compulsória, materializados na criação do FGTS, abria espaço para o financiamento de investimentos na infraestrutura urbana (habitação e saneamento), que contribuía para melhorar a competitividade das cidades e reduzir as carências sociais.

De particular importância para o aprofundamento do projeto de modernização da infraestrutura econômica que vinha sendo perseguido desde década de trinta, foi a criação, promovida pela reforma do sistema tributário, de fundos fiscais vinculados a investimentos em transporte, energia e telecomunicações e alimentados com a cobrança de impostos únicos federais incidentes sobre as operações com combustíveis e a prestação de serviços de transporte e de comunicações. Esses fundos criaram as condições para que o setor público assumisse o total controle sobre o projeto de expansão e melhoria da infraestrutura, a partir da reunião das atividades desenvolvidas pelo governo federal, estados e municípios nessas áreas em sistemas integrados de planejamento e gestão

dos investimentos voltados para modernizar a infraestrutura e apoiar a industrialização (REZENDE, 2010).

Anos mais tarde, foi elaborado o Plano Decenal de Desenvolvimento para o período 1967-1976, primeira experiência concreta de desenvolver uma visão estratégica dos interesses e das prioridades nacionais (REZENDE, 2010).

O Ato Complementar nº 43, de 1969, impõe a elaboração de Planos Nacionais de Desenvolvimento – PND –, coincidentes com os mandatos do Presidente da República e sujeitos à aprovação do Congresso Nacional. Em 1972, é criado o Sistema Federal de Planejamento – SFP, por meio do Decreto nº 71.353, conferindo um caráter formal ao processo de planejamento que alcança todas as suas fases. Centralizado no Ministério do Planejamento, a quem cabe articular as ações a cargo de estados e municípios, o SFP abrange toda a Administração Pública Direta e Indireta.

Na década de oitenta, em meio à crise do petróleo e à transição para o regime democrático, nota-se a redução da capacidade de articulação das decisões governamentais. Com o advento da Nova República, em 1985, o cenário manteve-se inalterado, evidenciando “o processo de esvaziamento do planejamento enquanto lugar central das decisões de política econômica e de coordenação das ações empreendidas pelo governo” (REZENDE, 2010).

No bojo da Constituição de 1988, fica instituído o Plano Plurianual – PPA –, principal instrumento de planejamento de médio prazo no sistema governamental brasileiro, que deve conter as diretrizes para a execução dos orçamentos anuais. Nesse mesmo período, em curto espaço de tempo, o Brasil passou por diversos planos de estabilização, de curta duração, marcados por forte aceleração inflacionária. O governo Sarney instituiu: Plano Cruzado, Plano Cruzado 2, Plano Bresser e Plano Verão. Fernando Collor, o sucessor, emplacou o Plano Collor e o Plano Collor 2 (ALMEIDA, 2004).

O governo Collor foi marcado também por sensíveis mudanças na estrutura administrativa. Em cumprimento a promessas de campanha, o novo Presidente da República, autointitulado “caçador de marajás”, reduziu o número de ministérios, extinguiu autarquias e empresas públicas e deu início a um processo de privatização de estatais federais. Essas medidas afetaram consideravelmente o aparato que suportava o planejamento governamental.

Para Rezende (2010), o desmonte do planejamento foi ratificado pela perda de importância do orçamento, que, por sua vez, abriu espaço para a captura do controle sobre o processo de elaboração e aprovação do orçamento no Congresso Nacional.

Com o *impeachment* de Collor, Itamar Franco assume a Presidência da República em meio a grave quadro político e econômico, inviabilizando ações significativas no sentido de promover investimentos e alavancar o desenvolvimento. Nada obstante, algumas

medidas tomadas pelo seu antecessor no tocante à estrutura administrativa foram revertidas. No entanto, passaram despercebidas.

Na área econômica, o panorama foi outro. O plano de estabilização implantado, do qual fez parte o Plano Real, visava “*não apenas conter, mas eliminar as fontes e as pressões inflacionistas na economia. Pela primeira vez em muitos anos, atacou-se previamente as causas da inflação*” (ALMEIDA, 2004). O País vivenciou um período de estabilidade econômica, propício para a retomada do planejamento governamental.

Fernando Henrique Cardoso, ex-Ministro da Fazenda de Itamar Franco, é eleito Presidente da República e inicia mandato que sinalizava boas perspectivas de que o planejamento ocupasse lugar de destaque na administração pública. No entanto, o planejamento retrocedia aos primórdios de sua história. As propostas dos dois primeiros PPA do governo FHC tendiam mais para orçamentos plurianuais. O terceiro PPA (2000-2003), por sua vez, apresentava entre seus objetivos a necessidade de racionalizar e melhorar a qualidade do gasto público, evidenciando preocupação com a avaliação dos resultados das ações nele contempladas (REZENDE, 2010).

Os Planos Plurianuais formulados no governo Lula padeceram dos mesmos males dos anteriores. Apesar do caráter ambicioso – assim como os demais, o PPA 2004-2007 contemplava vasto conjunto de programas e ações que deveria contribuir para a “*geração de um círculo virtuoso de crescimento que, no médio e longo prazo, seria alimentado por uma sequência de eventos, reforçados pela implementação de reformas institucionais e programas sociais, que convergiriam para reconciliar a expansão econômica com distribuição da renda e a inclusão social*” (MUSSI, 2005) –, as limitações financeiras e o desmantelamento da base que sustenta o planejamento impediam a efetiva implantação dos planos.

Essa mesma lógica se repetiu na elaboração do PPA 2008-2011, inovando a agenda governamental com outras preocupações: a preservação ambiental e a integração territorial. Há que salientar, também, a preocupação em agregar a dimensão espacial ao planejamento governamental, ou seja, o planejamento setorial.

Ante esse contexto histórico, Rezende (2010) aponta para a necessidade da reconstrução do planejamento no Brasil, considerando três pilares: visão estratégica, capacidade de gestão e sistema eficiente de coordenação.

No que concerne à visão estratégica, a realidade brasileira tem sido marcada pela instabilidade macroeconômica e pelo direcionamento do foco das atenções governamentais para o curto prazo, o que se percebe mais uma vez nos dias atuais. Essa postura afeta diretamente a qualidade das políticas públicas e os respectivos resultados. No setor de infraestrutura, a falta de preocupação com o longo prazo é ainda mais danosa, dada a duração dos empreendimentos. Assim, visão estratégica significa olhar mais adiante e

proceder revisões periódicas para a adequação às mudanças provocadas por transformações no cenário sob o qual ela foi construída.

No outro pilar, a reconstrução do planejamento guarda estreita relação com a gestão. Trata-se da capacidade das organizações públicas para exercerem suas responsabilidades. Os entraves encontrados pela excessiva rigidez das normas ambientais e as que se referem à proteção de populações indígenas, por exemplo, evidenciam a deficiência na gestão das ações de implantação das diversas políticas públicas.

Por fim, faz-se necessária a adequada coordenação de atores e regramentos que envolvem as ações governamentais de planejamento. Setorizada, a administração pública enfrenta problemas de dimensão multissetorial e o sucesso do planejamento depende da sintonia das iniciativas a cargo dos órgãos setoriais, bem como da sincronia com que tais iniciativas são implementadas

### 3.3 O MACROPROCESSO DO INVESTIMENTO

Como foi colocado no capítulo 2, o desafio de se voltar a logística de commodities para o Arco Norte não reside simplesmente na identificação dos empreendimentos necessários para viabilizar o fluxo de produtos para os portos localizados no norte do País. Esta tarefa foi razoavelmente cumprida pelo Plano Nacional de Logística de Transportes, do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, pelo estudo Norte Competitivo, conduzido pela CNI, pelo plano de logística e pelo diagnóstico dos entraves à exportação de grãos, estudos elaborados pela CNT.

O esforço reside, sobretudo, na capacidade de empreender. Por que não conseguimos fazer? Por que os empreendimentos não saem do papel? Como superar entraves como o licenciamento ambiental, a falta de capacidade de empresas contratadas, as ações judiciais, a falta de recursos orçamentários para empreendimentos que geram grandes externalidades positivas? Como contratar bens obras de engenharia? Como garantir previsibilidade para o investidor?

Responder estas perguntas é o grande objetivo do presente estudo. Há sem dúvida um grande problema para resolver. Para tornar a investigação efetiva e para que sejamos capazes de propor medidas legislativas que contribuam, em alguma medida, para a resolução de alguns dos problemas que trazem ineficiência para nossa infraestrutura, vamos procurar dividir o problema em etapas, o todo em partes, e, a partir daí, tentar propor soluções para as questões identificadas.

O exercício conceitual parte então da construção do que vamos denominar macroprocesso do investimento, maneira pela qual vamos dividir cada etapa do processo de realização do investimento, seja público ou realizado mediante parceria com o setor privado.

Figura 28 – Macroprocesso do Investimento



O macroprocesso se inicia, como não poderia deixar de ser, com a construção de um plano. O plano deve nascer de uma visão estratégica, que considere a realidade socioeconômica do País e o papel de cada ente federado, não se confundindo, portanto, com plano de governo.

Para Rezende (2010), A recomposição das condições necessárias para a elaboração do plano é uma tarefa mais fácil de ser executada. Ela depende apenas do reforço da capacidade técnica necessária, o que vem sendo feito ao longo das experiências recentes de elaboração dos Planos Plurianuais, especialmente nesta primeira década do século 21. Mais difícil é recompor as instituições requeridas para o efetivo exercício da atividade de planejamento, o que demanda não apenas mudanças de ordem administrativa, mas sim uma nova atitude de parte das autoridades governamentais.

Enquanto o planejamento praticado nos anos setenta tinha um caráter eminentemente impositivo, em razão de regime político vigente, o de hoje não pode ignorar a pluralidade da representação política e a intensa mobilização que ocorre na sociedade brasileira com vistas à promoção e defesa de seus particulares interesses. Essa nova realidade impõe alguns desafios importantes ao exercício da atividade de planejamento. A maneira como as demandas e reivindicações desses grupos de interesse são conduzidas se reflete no grau de aderência às prioridades e objetivos estabelecidos em um projeto nacional de desenvolvimento e, portanto, na sua execução. Se a participação se dá de forma *ad-hoc*, sem a observância de normas e procedimentos que organizem esse processo, e na ausência de condições para avaliar a exequibilidade dessas reivindicações, o plano daí resultante tende a assumir a feição de um documento genérico, com um extenso rol de

supostas prioridades que, na realidade, indicam a perda de foco naquilo que é realmente prioritário, perdendo credibilidade (REZENDE, 2010).

Segundo Rezende (2010), em uma sociedade democrática, a participação da sociedade na construção de um projeto de desenvolvimento deve ser intermediada pelos órgãos que a representam na vida política nacional, isto é o Congresso Nacional. Por isso, a exigência de que o plano seja submetido à deliberação do Congresso, o qual deve dispor do tempo necessário para apreciar a proposta e se preparar para exercer esse papel, mediante instalação de Comissões Especiais às quais devem ser dadas condições para ouvir os diversos segmentos da sociedade, avaliar tecnicamente as distintas posições à luz do interesse nacional e das restrições impostas pela disponibilidade de recursos, e oferecer os elementos necessários à aprovação de um plano que equilibre as demandas particulares com os interesses maiores da nação.

A Inserção de uma visão estratégica no planejamento governamental depende do estabelecimento de uma seqüência de procedimentos que se inicia com a identificação das prioridades nacionais, a tradução dessas prioridades em objetivos a serem perseguidos em um dado horizonte de tempo, a definição do que precisa ser feito para alcançar esses objetivos, o estabelecimento de etapas e das respectivas metas a serem atingidas para esse fim, e a seleção de indicadores a serem utilizados para monitorar os resultados obtidos e propor os ajustes devidos, quando necessário (REZENDE, 2010).

Os órgãos setoriais devem elaborar seus planos estratégicos, assim como fez o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, quando produziu o Plano nacional de Logística de Transportes – PNLT, que tinha por objetivo orientar a ação setorial até o horizonte de 2023. Do *pipeline* estabelecido no plano, sairiam os projetos para os planos plurianuais – PPAs.

A política de transportes deve nascer da modelagem de transportes e a modelagem encerra algumas fases tais como: a formulação explícita de metas e objetivos; a coleta de dados básicos; o estabelecimento de relações quantificáveis entre parâmetros como fatores econômicos, população, tempos de viagem e uso do solo; previsões de uso do solo, fatores econômicos no ano-meta do estudo; previsão das origens e destinos prováveis e distribuição das demandas futuras por movimentos, usando as relações estabelecidas para a situação atual, uso do solo e fatores econômicos; previsão de movimentos prováveis por diferentes modos de transporte no ano-meta; desenvolvimento de redes de transporte alternativas; atribuição das viagens previstas ao sistemas de redes coordenadas de transportes; avaliação de eficiência e eficácia e da viabilidade econômica e ambiental das redes de transportes e seleção das redes mais apropriadas.

O processo de planejamento de transportes deve se iniciar pela formulação explícita de metas e objetivos, de forma que seja possível avaliar a efetividade das ações formuladas

com base em parâmetros (metas) de segurança, economia do tempo de viagem, redução de custos operacionais, aumento da eficiência e da mobilidade.

O Plano Nacional de Logística de Transportes tinha como objetivos (PNLT, 2007):

- A otimização e racionalização dos custos associados a cadeia logística, ao invés da simples consideração dos custos operacionais das diversas modalidades de transporte envolvidas. Isto é fundamental para melhorar a eficiência e a competitividade da economia nacional e reflete a realidade do mercado doméstico e internacional em que se processam as relações comerciais no mundo globalizado;
- O melhor equilíbrio, na atual matriz de transportes de cargas do País, na medida em que a otimização e a racionalização, a que se refere acima, estão associadas ao uso mais intensivo e adequado das modalidades ferroviária e aquaviária, tirando partido de suas eficiências energéticas e produtividades no deslocamento de fluxos de maior densidade e distância de transporte;
- Aumento da eficiência produtiva em áreas consolidadas: trata-se aqui de projetos voltados a incrementar a eficiência o abastecimento de insumos e do escoamento da produção em áreas que ostentam maior grau de consolidação e de desenvolvimento em sua estrutura produtiva. Os projetos incluídos nessa categoria são, na sua maioria, de aumento de capacidade de infraestrutura viária (duplicações e faixas adicionais), dragagem e vias de acesso portuário, eliminação de conflitos entre ferrovias e zonas urbanas (contornos, passagens de nível);
- Indução ao desenvolvimento de áreas de expansão de fronteira agrícola e mineral: refere-se a projetos voltados a catalisar processos de expansão do desenvolvimento em direção a novas áreas de fronteira agrícola, em especial no Centro-Oeste, e em regiões de exploração de riquezas minerais. Na sua maioria, os projetos incluídos nessa categoria são de pavimentação ou de reconstrução de rodovias, além da implantação de novos eixos ferroviários. No caso do Arco Norte, podemos incluir nessa categoria a pavimentação da BR-163/PA, o aumento de capacidade da BR-364/RO/MT, a recuperação das BRs-155 e 158/PA, a pavimentação das BRs-242/MT e 080/MT/GO, a construção da Ferrogrão e dos ramais ferroviários Açailândia-Barcarena e Água Boa-Campinorte, o derrocamento do pedral do Lourenço, na hidrovía do Tocantins, a construção de terminais portuários em Miritituba, Vila do Conde, Outeiro e Itaqui;
- Redução de desigualdades regionais em áreas deprimidas: aplica-se a projetos voltados a despertar o potencial de desenvolvimento em regiões que hoje apresentam indicadores econômicos e sociais abaixo dos valores médios nacionais, de forma a reduzir as desigualdades em relação a outras áreas do País. Os projetos são, na maioria, de implantação ou melhoramentos na infraestrutura viária, bem como de



recapitação de portos, com vistas a viabilizar atividades econômicas potenciais que dependem dessa infraestrutura para sua concretização;

- Integração regional sul-americana: projetos que se destinam a reforçar e consolidar o processo de integração da infraestrutura na América do Sul, permitindo a realização de trocas comerciais, intercâmbio cultural e social entre o Brasil e seus vizinhos. São projetos voltados à convergência de interesses dos países sul-americanos, na construção de um espaço comum de prosperidade. Na sua maioria, os projetos são de implantação ou melhoramentos na infraestrutura viária, em regiões próximas à fronteira, com destaque para a construção de pontes internacionais. No estudo do Arco Norte, identificamos com este objetivo a pavimentação da BR-210/RR/PA/AP.

Definidos os objetivos, é necessário coletar dados sobre a população, padrões econômicos e de viagens. A formulação do plano deve desenvolver um padrão de viagens relacionado a um período típico. Além disso, é necessário a coleta de informações acerca das origens e destinos.

Em seguida, as relações entre dados de movimento e uso do solo ou padrões econômicos para a situação presente são estabelecidas e quantificadas pela utilização de técnicas desenvolvidas, enquanto que as relações de atribuição são usadas para avaliar proposições alternativas de rede.

As previsões de origens, destinos e distribuição de movimentos futuros pode ser realizada em duas etapas: uma que diz respeito ao modelo de geração de viagens e outra relacionada à distribuição de viagens. A geração de viagens pode ser definida como a determinação do número de viagens associada com uma zona de tráfego, área de terra ou outra unidade de geração. Essas são referidas como viagens produzidas e atraídas. Já a distribuição de viagens é a atribuição de um dado número de viagens entre cada par de zonas de tráfego ou unidades de geração, na área de estudo (BRUTON, 1979).

A estimativa dos futuros movimentos, a ser provavelmente conduzida por diferentes modos de viagem, pode ocorrer em estágios diferentes no processo de planejamento dos transportes. Pode-se introduzi-la no estágio de geração de viagens, quando estimativas de movimentos de pessoas são derivadas por diferentes modos de viagem. Alternativamente, a futura escolha do modal pode ser estimada antes ou no estágio de atribuição do tráfego e depois do estágio de distribuição de viagens, quando proporções apropriadas do total de movimentos de pessoas são atribuídas aos diferentes modos de viagem (BRUTON, 1979).

Assim, o modelo 4 etapas de planejamento dos transportes, segue esquematicamente o seguinte fluxo:

Figura 29 – Etapas de planejamento dos transportes



O PNLT serviu de base para a elaboração do PPA 2008-2011, mas tem sido paulatinamente abandonado. Trata-se de um bom plano que, no entanto, deve ter suas premissas macroeconômicas atualizadas e seu portfólio revisto. A grande questão que se coloca é quem fará essa atualização? Quem tem a responsabilidade pela guarda do plano? Parece intuitivo que o responsável pelo Plano Nacional de Logística de Transportes seja o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, no entanto, a fragmentação do setor de transportes em várias pastas, resultante do loteamento político que advém do presidencialismo de coalização gera incertezas sobre a condução do planejamento de transportes. Hoje, muito do que se produz em termos de planejamento de logística acaba sendo produzido por entidades privadas como a CNI, a CNA e a CNT.

### 3.3.1 O DESENHO INSTITUCIONAL DO SETOR DE TRANSPORTES (DA LEI Nº 10.233, DE 2001 À MP Nº 726, DE 2016)

A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passou dois anos sendo discutida no Congresso Nacional e delineou a nova estrutura institucional e organizacional do setor federal de transportes. Foram criados o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte – Conit –, a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT –, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – Antaq – e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – Dnit –, e definidas as respectivas competências.

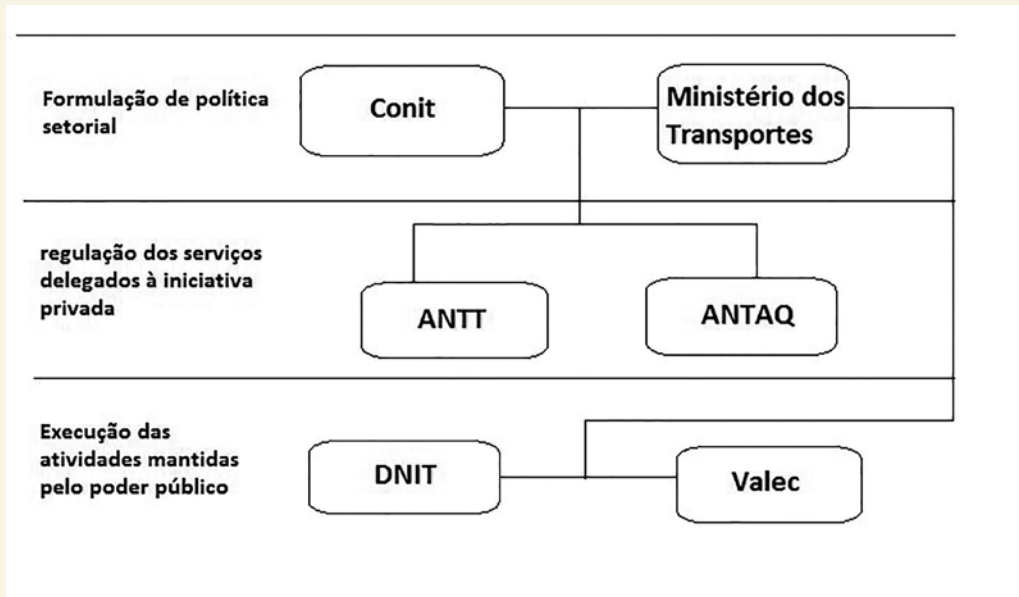
Nasceu após a crise do modelo desenvolvimentista/dirigista, em que o Estado intencionava deixar de cumprir o papel de produtor de serviços, passando a assumir a responsabilidade de regulador. Não foi por outra razão que boa parte dos debates se centrou em torno de se criar uma agência reguladora de transportes ou duas agências, visão que acabou prosperando, uma de transportes terrestres e outra de transportes aquaviários.

A gênese de criação da Lei nº 10.233, de 2001, é perfeitamente descrita no trabalho de Alexandre de Ávila Gomide (2011), denominado “*A Política das Reformas Institucionais no Brasil: A Reestruturação do Setor de Transportes*”.

Pela Lei nº 10.233, de 2011, a definição da política e do planejamento estratégico fica a cargo do Conit e do Ministério dos Transportes. A função de regulação dos serviços públicos delegados às empresas privadas compete à ANTT e à Antaq, no âmbito das respectivas áreas de atuação. A responsabilidade pela execução das atividades mantidas

no âmbito público, ou seja, não delegadas, é do Dnit. Esquemáticamente, o desenho organizacional propugnado pela Lei nº 10.233/2001 pode ser representado pela Figura 30.

**Figura 30 – Estrutura organizacional do setor federal de transportes, segundo a Lei nº 10.233/2001**



Fonte: Gomide, 2011 (com adaptações).

Nota-se a atribuição conjunta dada ao Ministério dos Transportes e ao Conit para o estabelecimento de diretrizes para a política setorial, implicando risco de superposição de competências. O texto da lei aprovado pelo Congresso redefinia as competências do Ministério dos Transportes, sendo que esta Pasta contaria, inclusive, com uma Secretaria de Planejamento, que incorporaria o acervo, o quadro técnico e as atribuições da extinta Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – Geipot. Tal Secretaria prestaria, cumulativamente, assessoramento técnico ao Conit. No entanto, os vetos presidenciais acabaram por destituir o Ministério da capacidade de planejamento e de gerar as mencionadas situações potenciais de conflito entre o Ministério e o Conit (GOMIDE, 2011).

O Conit só foi formalmente instituído em agosto de 2008, pelo Decreto nº 6.550, que estabelecia a realização de reuniões ordinárias a cada seis meses. No entanto, até 2016, o Conselho tinha realizado apenas duas reuniões.

De acordo com o que dispõe a Lei nº 10.233/2001, o Conit foi criado como órgão vinculado diretamente à Presidência da República, com as atribuições de integrar as políticas de transportes (aéreo, aquaviário e terrestre); estabelecer diretrizes setoriais para a harmonização das políticas nos níveis federal, estadual e municipal; promover

a competitividade do setor; definir políticas de apoio ao desenvolvimento tecnológico e medidas de logística do transporte multimodal; e propor reformulações no Sistema Viário Nacional. O Conselho seria formado pelos Ministros dos Transportes, Defesa, Justiça, Fazenda, Planejamento, Desenvolvimento, e Cidades, sob a presidência do primeiro (GOMIDE, 2011).

A constituição efetiva da ANTT e da Antaq se deu apenas em 2002, último ano do segundo mandato do Presidente FHC. As duas agências foram instituídas como entidades da administração federal indireta, submetidas ao regime autárquico especial, tendo como objetivos implementar, em suas respectivas esferas de atuação, as políticas formuladas pelo Conit e Ministério dos Transportes. Tanto a ANTT quanto a Antaq contam com diretorias atuando em regime de colegiado, como órgãos máximos de suas estruturas organizacionais, além de um Procurador-Geral, um Ouvidor e um Corregedor. A diretoria da ANTT é composta de um diretor-geral e quatro diretores; a diretoria da Antaq é composta de um diretor-geral e dois diretores. Os membros da diretoria de cada agência são nomeados pelo Presidente da República, após aprovação pelo Senado Federal, sendo o diretor-geral nomeado pelo Presidente da República entre os integrantes de cada diretoria. Os membros da diretoria têm mandatos de quatro anos, não coincidentes, admitida uma recondução.

Constituem receitas da ANTT e da Antaq, conforme o texto da lei, as dotações orçamentárias, os recursos provenientes das outorgas e arrendamentos, as taxas de fiscalização da prestação de serviços e de exploração de infraestrutura e as arrecadações decorrentes da cobrança de emolumentos e multas, entre outras. A ANTT e a Antaq devem submeter ao Ministério dos Transportes suas propostas orçamentárias anuais, nos termos da legislação em vigor. Porém, as receitas das agências são passíveis de contingenciamentos orçamentários pelo Poder Executivo, comprometendo a autonomia financeira desenhada. Ademais, o fato de as duas agências não contarem em suas estruturas organizacionais com canais institucionalizados de participação da sociedade civil (Conselhos Consultivos) refuta a hipótese do controle democrático pela sociedade dos conteúdos da política regulatória.

Entre as atribuições das agências, estão, principalmente: as definições, revisões e reajustes de tarifas; a proposição ao Ministério dos Transportes dos planos de outorgas para exploração da infraestrutura e a prestação de serviços de transporte; edição de atos de outorga e de extinção de direito de exploração de infraestrutura e de serviços (concessão, permissão e autorização); elaboração e edição de normas e regulamentos relativos à exploração de vias e terminais; e a fiscalização da prestação dos serviços outorgados. Em relação ao transporte multimodal, ficou sob responsabilidade da ANTT sua regulação e supervisão.

Destaque-se que as novas agências tiveram que administrar contratos previamente firmados, os quais não tinham formulado, e sob ausência de um marco regulatório preconcebido (como o caso das rodovias concedidas, por exemplo). Muitos desses contratos foram feitos em caráter quase que emergencial (como o caso das ferrovias arrendadas). Ao mesmo tempo, tiveram que atuar num modelo de arrendamentos e autorizações de terminais para a iniciativa privada estabelecido antes mesmo da Lei das Concessões (Lei nº 8.987/1995).

O Dnit, por sua vez, foi criado como órgão para operar, manter e construir de modo unificado a infraestrutura viária federal (hidrovias, ferrovias e rodovias). Todavia, com a não extinção da VALEC, manteve-se nessa empresa pública vinculada ao Ministério dos Transportes a função de construir a infraestrutura ferroviária. Além disso, análise do orçamento do novo departamento mostra que pequena parcela dos recursos é destinada às hidrovias. Assim, apesar da extinção do Departamento Nacional de Estradas e Rodagem – DNER –, o Dnit continuou a ser essencialmente um órgão de construção e manutenção da infraestrutura rodoviária (GOMIDE, 2011).

De acordo com a Lei nº 10.233/2001, o Dnit é uma pessoa jurídica de direito público, submetido ao regime de autarquia vinculada ao Ministério dos Transportes, dirigida por um Conselho de Administração e uma diretoria composta por um diretor-geral e pelas Diretorias de Infraestrutura Ferroviária, Infraestrutura Rodoviária, Infraestrutura Aquaviária, Administração e Finanças, e Planejamento e Pesquisa. Os diretores são indicados pelo Ministro dos Transportes e nomeados pelo Presidente da República, precedida da aprovação do Senado Federal, mas não gozam da prerrogativa do mandato fixo, isto é, podem ser demitidos *ad nutum*.

O órgão conta também com uma Procuradoria-Geral, uma Ouvidoria, uma Corregedoria, uma Auditoria e um conselho de Administração formado pelo secretário-executivo do Ministério dos Transportes (que preside o Conselho); seu diretor-geral; dois representantes do Ministério dos Transportes; um representante do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão; e um representante do Ministério da Fazenda. Constituem receitas do Dnit, principalmente, as dotações consignadas no Orçamento Geral da União, os recursos provenientes de acordos, convênios e contratos, e da cobrança de taxas e multas.

O Dnit deve submeter ao Ministério dos Transportes a sua proposta orçamentária. Tem a atribuição de participar de negociações de empréstimos com entidades públicas e privadas, nacionais e internacionais, para financiamento de projetos e obras de sua competência. Cabe também ao Dnit subsidiar o Ministério dos Transportes na formulação dos planos de outorga e de delegação dos segmentos da infraestrutura viária federal.

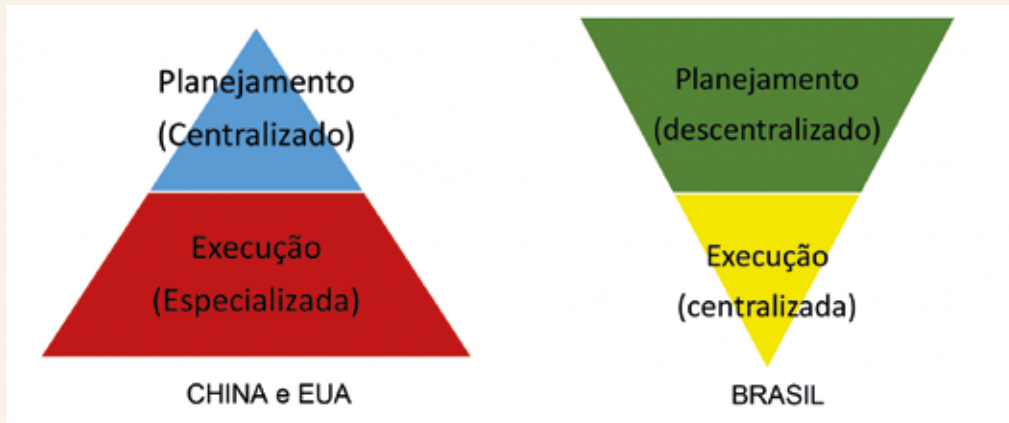
Observa-se que o modelo criado pela Lei nº 10.233, de 2001, prejudica a governança na medida em que diluí a atividade estratégica principal, que é a formulação da política de transportes, em dois atores (Conit e Ministério dos Transportes). Os problemas de governança se agravaram em consequência da criação de ministérios, para albergar apaniguados políticos, fruto do fracassado modelo do presidencialismo de coalisão.

Para Rezende (2010), a multiplicação de Ministérios, impulsionada pela necessidade de construir uma base de apoio político para melhorar as condições de governabilidade, face à fragmentação de partidos e à ausência de fidelidade partidária, também criou dificuldades para recompor uma estrutura habilitada a desenvolver um planejamento setorial que considere a complementaridade dos programas e projetos de cada área. A criação de Ministérios, devida à segregação de áreas específicas de um mesmo setor, como por exemplo o setor de transportes – portos, criada em 2007, vinculando-se à secretaria criada, a Antaq; e aviação civil, em 2011, à qual ficou vinculada a Anac – amplifica a dificuldade que as mudanças processadas na organização da Administração Pública ao longo das últimas décadas acarretam para a recuperação do planejamento.

Sem sombra de dúvidas, há o enfraquecimento dos órgãos setoriais, consequência do processo de multiplicação de ministérios - aí incluídas as secretarias especiais com status ministerial - o que também concorre para dificultar qualquer proposta de reconstrução do planejamento que reconheça a necessidade de concentrar nos órgãos setoriais a capacidade técnica para conduzir as análises, elaborar as propostas e desenvolver os projetos que devem ser encaminhados ao órgão central de planejamento e orçamento para a escolha de prioridades e a definição dos recursos necessários à sua implementação. Na área de transportes, deixamos de conceber a estratégia de logística.

O desenho institucional criado pela Lei nº 10.233, de 2001, e agravado pelas Leis nº 11.518, de 2007, que criou a Secretaria Especial de Portos, e nº 12.462, de 2011, que criou a Secretaria de Aviação Civil, em que a formulação da estratégia, a modelagem e a definição de políticas de transporte ocorrem de forma descentralizada, e a execução das políticas, no que tange às atividades mantidas pelo Poder Público, ficam a cargo de uma só autarquia multimodal, como o DNIT, cuja a tradição e a estrutura são eminentemente rodoviárias, vai na contramão do que existe de boas práticas no mundo. Em países, principalmente os continentais, o que se observa é a unicidade de planejamento, a construção centralizada de uma estratégia de logística e a execução das políticas por órgãos especializados.

Figura 31 – Esquema comparativo entre as estruturas organizacionais do setor de transportes na China, EUA e Brasil



Comparando a articulação do setor de transporte brasileiro com as realidades chinesa e norte-americana, ficam evidentes diferenças significativas. No Brasil, as atividades de planejamento têm sido desenvolvidas de forma descentralizada, ao passo que a execução da política é centralizada. Já na China e nos Estados Unidos, a configuração é exatamente o inverso.

Este modelo gera alguns problemas, dentre os quais:

- Fragmentação da formulação de políticas em múltiplos ministérios sem uma coordenação efetiva;
- Falta de clareza do papel da EPL na condução do planejamento e realização de estudos e projetos, além da falta de integração aos demais agentes públicos do sistema de transporte;
- Falta de integração entre as ações dos diversos agentes do Ministério dos Transportes, Secretaria Especial de Portos e Secretaria de Aviação Civil;
- Desgaste e desconfiança em relação à capacidade dos agentes públicos na condução dos projetos;
- Papel relevante de agentes públicos não ligados ao Transporte nas decisões do setor;
- Dificuldade de coordenação das ações de órgãos públicos não ligados ao setor de transportes (ex. TCU, MPF, IBAMA, FUNAI, IPHAN, etc.) mas com impacto relevante.

Figura 32 – Matriz de competências do setor de transportes no Brasil

	Elaboração de Políticas	Planejamento	Contratação e realização de estudos	Contratação de obras	Execução de obras	Operação dos ativos	Regulatório e fiscalização
Rodoviário		EPL	DNIT	DNIT	DNIT	DNIT	ANANT
Ferrovial		EPL	DNIT VALEC EPL	DNIT VALEC EPL	DNIT VALEC EPL	DNIT VALEC EPL	ANANT
Hidroviário		 EPL	DNIT CADAMAR EPL	DNIT CADAMAR	DNIT CADAMAR	DNIT CADAMAR	DANAO
Marítimo		 EPL	 EPL	 Cia Docas	 Cia Docas	 Cia Docas	DANAO
Aéreo			INFRAERO ANAC	INFRAERO	INFRAERO	INFRAERO	ANAC

Fonte: Câmara de Política de Gestão, Desempenho e Competitividade (CGDC) da Presidência

Figura 33 – Matriz de competências do setor de transportes na China

## China

中华人民共和国交通运输部  
Ministry of Transport of the People's Republic of China

O departamento de Transportes chinês está ligado ao presidente e possui 2 departamentos ligados ao ministério que regulam/controlam os modais, com alguma exceções.


Modais	Elaboração de Políticas	Planejamento	Contratação e realização de estudos	Contratação de obras	Execução de obras	Operação dos ativos	Regulatório e fiscalização
Rodoviário	MOT	MOT	MOT	MOT	MOT	MOT	MOT
Ferrovial	MOT	MOT	MOT	MOT	CR gere outras empresas subsidiadas	CR gere outras empresas subsidiadas	MOT
Hidroviário	MOT	MOT	MOT	MOT	MOT	MOT	MOT
Marítimo	MOT	MOT	MOT	MOT	MOT	MOT	MOT
Aéreo	CAAC	CAAC	Empresa de Aviação da China	CAAC	Empresas Públicas sob gestão do CAAC	Empresas Públicas sob gestão do CAAC	CAAC
Dutoviário	MOT	MOT	MOT	MOT	MOT	MOT	MOT

CAAC – Civil Aviation Adm. of China      MOT – Ministry of Transport      CR – China Railway Corporation

Fonte: Câmara de Política de Gestão, Desempenho e Competitividade (CGDC) da Presidência



Figura 34 – Matriz de competências do setor de transportes nos Estados Unidos



O DOT (Department of Transportation) está ligado ao presidente e possui 10 agências vinculadas ao ministério que regulam/controlam os modais.

Modais	Elaboração de Políticas	Planejamento	Contratação e realização de estudos	Contratação de obras	Execução de obras	Operação dos ativos	Regulatório e fiscalização
Rodoviário	FHWA NHTSA FMCSA	FHWA	FHWA	FHWA	FHWA FTA (public)	FHWA FTA (public)	FHWA NHTSA FMCSA
Ferroviário	FRA STB	FRA	FRA	FRA STB	FRA STB FTA (public)	FRA STB FTA (public)	FRA STB
Hidroviário	MARAD	MARAD	MARAD	MARAD SLSDC	MARAD SLSDC FTA (public)	MARAD SLSDC FTA (public)	MARAD
Marítimo	MARAD	MARAD	MARAD	MARAD	MARAD FTA (public)	MARAD FTA (public)	MARAD
Aéreo	FAA	FAA	FAA	FAA	FAA FTA (public)	FAA FTA (public)	FAA
Dutoviário	PHMSA	PHMSA	PHMSA	PHMSA	PHMSA FTA (public)	PHMSA FTA (public)	PHMSA

FHWA - Federal Highway Adm.  
 FAA - Federal Aviation Adm.  
 FMCSA - Federal Motor Carrier Safety Adm.  
 FRA - Federal Railroad Adm.

FTA - Federal Transit Adm.  
 MARAD - United States Maritime Adm.  
 NHTSA - National Highway Traffic Safety Adm.

PHMSA - Pipeline and Hazardous Mat. Safety Adm.  
 SLSDC - Saint Lawrence Seaway Dev. Corp.  
 STB - Surface Transportation Board

Fonte: Câmara de Política de Gestão, Desempenho e Competitividade (CGDC) da Presidência

A questão do desenho institucional do setor foi apresentada na primeira reunião de trabalho do estudo, com participação do Ministério dos Transportes e representantes do setor produtivo, em setembro de 2015, e, como sugestão, foi apresentado um modelo similar ao de outros países continentais, em que as ações, notadamente de planejamento, contemplando todos os modos de transporte, ficam concentradas na mesma pasta, o que se concretizou com a edição da Medida Provisória nº 726, de 2016.

Figura 35 – Mudanças de Governança no setor de transportes promovidas pelas MPs nºs 726 e 727, de 2016



As medidas provisórias nºs 726 e 727 devem ser analisadas em conjunto, em face da complementaridade que existe nos conteúdos, no que diz respeito ao setor de transportes.

A MP nº 726, de 2016, agrega novamente a área portuária e, pela primeira vez, a área de aviação civil, à Pasta de Transportes, que passou a se chamar Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. Trata-se, portanto de iniciativa proposta pelo estudo do Arco Norte em 2015, que na nossa visão, permite a criação de um núcleo de gestão que suporte o planejamento de longo prazo e as ações de integração dentro do Ministério e órgãos sob sua gestão, o acompanhamento de projetos prioritários e possibilita o diálogo e a realização de trabalhos conjuntos com a iniciativa privada na busca e análise de oportunidades de melhoria e de projetos.

A unificação dos setores de transporte em uma única pasta contribuirá para a governança do setor, permitirá a adoção de ações de coordenação transversal e contribuirá para o acompanhamento de resultados e para a tomada de decisões que necessitam alinhamento.

Já a MP nº 727, de 2016, convertida na Lei nº 13.334, de 2016, cria o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI). A medida visa a formulação de um novo programa de estímulo à infraestrutura, preconizando novos princípios e uma nova dinâmica. A ideia é que o programa sirva de mola propulsora da atividade econômica e que traga a iniciativa privada como parceira dos grandes projetos públicos de infraestrutura – seja pelo viés do financiamento, seja porque são provavelmente melhores operadores logísticos do que o Estado.

Os órgãos setoriais (ministérios e agências reguladoras) terão papel central na realização de parcerias, sendo os responsáveis por executar o dia a dia dos projetos, incluindo todas as ações necessárias para viabilizar os leilões. Também são os principais gerenciadores do escopo, custos, cronograma e riscos de cada leilão. Os órgãos setoriais realizam a interlocução com os investidores, subsidiando a Secretaria do PPI com informações acerca do interesse do mercado, além de informar constantemente o andamento dos projetos.

Como órgão de facilitação, a Secretaria do PPI fica responsável por acompanhar a evolução dos projetos junto aos ministérios e órgãos setoriais, coordenando as partes para resolver gargalos táticos. A ideia é que também possa apoiar a resolução de grandes entraves estruturais, como as dificuldades de financiamento, as questões jurídicas e os atrasos sistemáticos nos licenciamentos ambientais. Exemplo disso, foi a solução imediata da questão ambiental em torno do Parque Nacional do Jamanxim, cuja desafetação é imperiosa para a construção da Ferrogrão. Na primeira reunião do Conselho do PPI, em 13 de setembro de 2016, o projeto foi apresentado e a decisão acerca da desafetação tomada.

O Conselho do PPI é o órgão de assessoramento do Presidente da República e é por este presidido. O conselho é integrado pelo Ministro-Chefe da Casa Civil; pelos Ministros da Fazenda; Planejamento, Desenvolvimento e Gestão; Transportes, Portos e Aviação Civil; Meio Ambiente e pelo Secretário-Executivo da Secretaria do PPI, além dos presidentes do BNDES e da Caixa.

Formalmente, o Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos passou a exercer as funções atribuídas ao órgão gestor de parcerias público-privadas (Lei nº 11.079, de 2004), ao Conselho Nacional de Integração das Políticas de Transporte (Lei nº 10.233, de 2001) e ao Conselho Nacional de Desestatização (Lei nº 9.491, de 1997). Assim, no que tange ao problema já mencionado de falta de atuação do Conit, percebemos avanço, dada a alta capacidade de mobilização do Presidente e dos Ministérios-Chave.

Questões como novas alternativas de financiamento, prorrogações de contratos atuais de concessão, novos marcos regulatórios de fomento à estruturação de projetos, obtenção de licenciamento ambiental e seleção de projetos de alto impacto, fazem parte do conjunto de questões que serão deliberadas no Conselho.

### 3.3.2 CONSTRUÇÃO DE UM BANCO DE PROJETOS

Nos últimos anos, conforme ensina Rezende (2010), assistimos ao Ministério do Planejamento deixando de lado as intenções e recomendações do PPA e se voltando para uma tarefa de eleição de projetos prioritários e a busca de meios para assegurar os recursos necessários para sua implementação. Como consequência, observamos, por mais de uma vez, a construção de um regime orçamentário especial para garantir a execução de investimentos aos quais um determinado governo atribui prioridade. O enfraquecimento da capacidade de planejamento dos órgãos setoriais também contribuiu para que, nos últimos anos, os investimentos fossem pautados por uma visão de curto prazo.

É importante que tenhamos a capacidade de construir um plano de Estado que norteie ações de longo prazo. O mapeamento dos principais polos de produção, consumo e exportação ajudará a identificar os principais corredores logísticos do Brasil, que devem ser avaliados segundo critérios de importância estratégica, econômica e necessidade de atuação do governo.

Uma vez analisado o ranking relativo entre corredores logísticos, também é necessário avaliar quais projetos de infraestrutura são mais relevantes para endereçar os desafios de cada corredor, pois nem todos os projetos de infraestrutura recomendados para um dado corredor são igualmente prioritários e devem ser realizados ao mesmo tempo. A identificação do universo de projetos necessários e sua hierarquização, de modo a identificar projetos estruturantes, complementares e demais projetos ajudarão a construir o banco de projetos e planejar, no tempo, futuras ondas de investimento em infraestrutura.

O planejamento deverá identificar quais projetos devem ser feitos em parceria com a iniciativa privada e quais projetos deverão ser implementados com recursos orçamentários.

Os projetos que serão alvo de parceria com investidores privados (sejam concessões ou PPPs) devem se submeter a estruturação integrada, composto, pelo menos, do modelo técnico, econômico-financeiro, operacional e jurídico. Nestes casos, é fundamental a integral compreensão dos modelos de negócio para que as oportunidades e ameaças sejam contempladas na modelagem e forneçam uma visão correta da viabilidade do empreendimento, com taxas de retorno que remunerem o custo de oportunidade de capital. No caso dos empreendimentos que deverão ser implementados com recursos do OGU, há de se avançar nos estudos de viabilidade técnico-econômico, nos anteprojetos e projetos de engenharia. Em ambos os casos devem ser consideradas as questões ambientais e levados a termo estudos que proporcionem os futuros licenciamentos.

A missão de construir um *pipeline* de longo prazo, no que diz respeito à política de transportes, parece melhor endereçada se a atribuição de modelagem e estruturação de projetos ficar a cargo da Empresa de Planejamento e Logística – EPL –, vocacionada para este tipo de estudo, tanto pela disponibilidade de ferramentas, como pela qualidade dos quadros. Assim, no que respeita a construção do plano de longo prazo e a estruturação de projetos, particularmente os voltados para as parcerias de investimentos com setor privado, teríamos a EPL como principal responsável. Os projetos de engenharia das obras públicas deveriam continuar sob a responsabilidade das entidades e empresas públicas vinculadas ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.

O grande problema que deve ser enfrentado é a dificuldade de se contratar estruturação de projetos via regramento da Lei nº 8.666, de 1993.

As atividades de engenharia demandam um trabalho intelectual intenso, fazendo que a competência, a experiência e a criatividade das pessoas envolvidas – principalmente engenheiros, arquitetos e técnicos – sejam primordiais para a qualidade do projeto. Desta forma, é possível afirmar que os recursos humanos são os principais ativos das empresas de engenharia de projetos.

Mesmo sendo uma atividade essencial para a qualidade dos projetos executados, os custos associados à contratação das empresas de engenharia de projeto representam menos de 5% dos custos totais das obras, segundo fontes do segmento. Segundo estas mesmas fontes, os custos dos serviços de engenharia chegaram a representar 8% dos empreendimentos na década de 1970, o que mostra que ocorreu ao longo dos anos uma compressão das margens financeiras para as empresas que atuam no segmento.

Ocorre que houve migração acentuada de profissionais de engenharia para outros segmentos de trabalho nas décadas de 1980 e 1990 (principalmente para a área de gestão,

dentro das empresas, e para o setor financeiro da economia) desencadeando uma escassez acentuada de mão de obra qualificada, principalmente de engenheiros.

Essa situação se agravou em determinados segmentos da engenharia, que foram mais afetados pela baixa dos investimentos nas décadas passadas. O setor de engenharia ferroviária, por exemplo, só se sustentou nos últimos vinte anos devido aos investimentos privados realizados pelas empresas atuantes em mineração, principalmente.

O rápido crescimento da necessidade de engenheiros e a baixa disponibilidade de recursos humanos para o preenchimento das vagas tornaram a disputa por engenheiros bastante intensa. Assim, os participantes as empresas de consultoria têm muita dificuldade para reter profissionais para a execução dos seus projetos correntes; além disso, muitas vezes, a empresa de engenharia acaba rejeitando projetos por falta de corpo técnico e equipe gerencial para atender as demandas.

O problema se agrava ainda mais em empresas menores, devido às próprias características das atividades de engenharia de projetos: em função da inconstância na demanda – principalmente a relativa aos investimentos públicos – e da fragilidade financeira da maioria das empresas de engenharia, a manutenção de equipes prontas e treinadas para atender a novos projetos se torna bastante difícil.

Soma-se a este quadro o fato de que as licitações técnica e preço foram desvirtuadas ao longo do tempo, em face da imposição, advinda dos órgãos de controle, que a avaliação técnica fosse puramente objetiva, o que transformou a fase técnica das licitações técnica e preço em mera antecipação da habilitação. Como os detentores dos atestados são os sócios das firmas, as licitações se tornaram licitações de menor preço, o que afastou empresas importantes dos certames de estruturação de projetos. As melhores firmas de consultoria hoje acabam não contratando com o setor público, que se vê impedido de contar com a expertise de gigantes da consultoria em projetos relevantes.

Uma solução para este problema este sendo encaminhada neste trabalho, por meio da apresentação de um projeto de lei que modifica a Lei nº 8666, de 1993, para disciplinar a contratação de projetos ou a estruturação integrada de projetos que servirão às parcerias de investimento.

Inspirada no regime de contratação de consultorias em uso pelo Banco Mundial e defendido por juristas como Carlos Ari Sundfeld e Vera Monteiro, o projeto prevê a instituição do convite qualificado para estruturação de projetos, contratados via fundos ou não, a partir de uma “*short list*” organizada por meio de parâmetros técnicos, o que favorecerá a participação das principais empresas de consultoria do Brasil e do exterior em nossos certames de estruturação de projetos, fator crítico de sucesso para os grandes empreendimentos públicos.

### 3.3.3 ANEXOS DO SISTEMA NACIONAL DE VIAÇÃO

A Constituição de 1988, em seu art. 21, inciso XXI, atribuiu à União a seguinte competência: *estabelecer princípios e diretrizes para o sistema nacional de viação*.

O Sistema Nacional de Viação – SNV, foi criado por meio da Lei 12.379 de 6 de janeiro de 2011 através de iniciativa do então Ministério dos Transportes, e estabelece sua composição, os objetivos e os critérios para implantação dos sistemas que o integram.

Entretanto, algumas providências necessárias para a consolidação do processo não foram concluídas, entre as quais podemos citar a falta das relações dos trechos e dispositivos que comporão a malha viária (rodoviária, ferroviária, hidroviária, etc.). Essas relações seriam tratadas nos anexos da própria lei. Porém, por falta de definição ou de acordo entre os entes interessados e intervenientes no processo, e por falta de tempo suficiente para avançar na questão, achou-se por bem aprovar a lei sem os mesmos, que foram vetados por ocasião da análise presidencial.

Os vetos apostos aos anexos e ao art. 45 da Lei nº 12.379, de 2011, não têm como efeito a manutenção da vigência de dispositivos da Lei nº 5.917, de 1973, uma vez que a revogação de uma lei pode ocorrer não apenas mediante disposição expressa em lei posterior ou incompatibilidade desta com a lei anterior, mas também em razão de a lei nova regular inteiramente a matéria de que tratava a lei antiga, o que entendemos ter ocorrido no caso examinado (REZENDE, R., 2014).

No entanto, tem sido comum a apresentação de projetos de lei que têm por objetivo a modificação dos anexos da Lei nº 5.917, de 1973. A coexistência das duas Leis cria problemas de interpretação jurídica, considerando que a segunda tende a substituir a primeira, tanto em termos conceituais como em definições de políticas públicas (REZENDE, R., 2014).

Segundo Rezende, R. (2014), não resta dúvidas que a Lei nº 12.379, de 2011, teve o propósito de regular inteiramente a matéria versada na Lei nº 5.917, de 1973, ao criar, no mesmo campo temático, um sistema normativo completo, substitutivo do regime legal anterior. Assim, o veto aos anexos da Lei nº 12.379, de 2011, não tem o condão de manter vigente o anexo da Lei nº 5.917, de 1973, porque os anexos, como partes complementares do articulado normativo da lei, não têm vigência independente dele, de tal sorte que a revogação desse articulado conduz, por arrastamento, à revogação do anexo.

A existência de um anexo contendo as relações descritivas dos bens públicos federais constituintes da infraestrutura de transportes é fundamental para assegurar segurança jurídica aos empreendedores e garantir plena eficácia à legislação. A inexistência dos anexos pode trazer dúvidas no momento da elaboração das peças orçamentárias (PERRUPATO, 2015).

No que diz respeito ao sistema rodoviário, há de se considerar, por exemplo, que existe uma forte tendência, de apelo político, em federalizar grande parte das rodovias, com a ideia de que se teria maior facilidade para destinação de recursos provenientes do Orçamento da União. O anexo, neste caso, é fundamental para que a hierarquia viária estabelecida no SNV seja observada, impedindo a competição por recursos federais entre vias que, devido a seus atributos, devam compor o Sistema Federal de Viação e vias com vocação de alimentar o sistema federal, de mera ligação, ou mesmo vicinais.

Além disso, a existência do anexo se justifica também, no que tange às rodovias, devido ao comando contido no art. 18, inciso II, que veda a doação, pela União, de rodovias integrantes da Rede de Integração Nacional a outros entes federados, autorizando a doação das demais rodovias. A correta identificação das rodovias que integram a RINTER, muito embora os critérios estejam fixados no art. 16, se faz pelo restabelecimento do Anexo II à Lei nº 12.379, de 2011 (REZENDE, R., 2014).

Fruto do estudo sobre Logística do Arco Norte e após ouvir especialistas do setor de transportes e técnicos do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil e do DNIT, concluiu-se que seria oportuno apresentar, como resultado, projeto de lei que restituísse os anexos. Os anexos do presente projeto de lei são fruto de árduo trabalho desenvolvido pela Secretaria Nacional de Política de Transportes do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, ao longo dos anos de 2011 e 2012, em conjunto com todos os ministérios, agências reguladoras e órgãos executivos, afins e correlatos com o setor dos transportes. Importante ressaltar a aderência dos referidos anexos ao Plano Nacional de Logística de Transportes – PNLT. Esse Anexo atualizado foi submetido ao CONIT – Conselho Nacional para a Integração das Políticas de Transportes –, em reunião ocorrida em março de 2012, e aprovado.

A principal contribuição do PL ora apresentado é a restituição à Lei nº 12.379, de 2011, dos anexos, elaborados em consonância com o marco regulatório do SNV, que difere claramente do PNV. Mas não é a única. Para mitigar o risco da erradicação ou desativação desarrazoada de trechos ferroviários, propomos, por exemplo a alteração do Caput do art. 24 da Lei do SNV. Pela proposta, além do crivo técnico do Regulador, a desativação ou a erradicação de linhas férreas componentes do Subsistema Ferroviário Federal deverá ter autorização do Congresso Nacional, consoante a missão constitucional de exercer o controle externo. Esta medida dará voz às populações e aos grupos afetados, por meio de seus representantes eleitos, o que pode ser muito mais eficaz, do ponto de vista do interesse público, que as audiências públicas ou as tomadas de subsídios levadas a termo pela Agência Reguladora.

O projeto também agrega os portos lacustres nas relações descritivas de infraestrutura e deixa claro, por meio do Anexo IV-B, que traz força ao comando do art. 29, que a utilização de águas navegáveis de domínio de Estado ou do Distrito Federal para navegação

de interesse federal não implica uma transferência de domínio, devendo ser disciplinada em convênio firmado entre a União e o titular das águas navegáveis.

O resgate dos anexos e os ajustes trazidos no presente PL, fruto da reflexão acerca das lacunas observadas após cinco anos da edição da Lei nº 12.379, contribuirão para a segurança jurídica de investidores e gestores públicos e para a correta elaboração das leis orçamentárias, transformando a Lei do SNV na Lei Magna dos Transportes.

### 3.3.4 INTEGRAÇÃO ORÇAMENTO-PLANEJAMENTO

A Constituição Federal de 1988 definiu um novo modelo orçamentário, ampliando, em contraposição ao regime autoritário, as prerrogativas do Poder Legislativo, assegurando sua participação efetiva em todo o processo de planejamento público. Também permitiu a apresentação de emendas ao longo de todo o processo, sendo vedadas aquelas que incidam sobre as dotações orçamentárias de pessoal, serviço da dívida e transferências constitucionais.

Resta considerar, no entanto, se todas as inovações traduzidas pela CF/88 conseguiram determinar que o orçamento público tivesse o papel fundamental de se caracterizar como o principal instrumento de planejamento das ações de governo, assegurando, ao Legislativo, participação importante em todo o processo, inclusive no que diz respeito à fiscalização das ações de governo.

Para Vignoli (2002), acaba o orçamento público constituindo um instrumento que se destina ao mero cumprimento de uma agenda formal-legal, que se reproduz mecanicamente, exercício após exercício, sem que seja aproveitada a sua maior característica, que é a de construir verdadeiro instrumento diretor de curto prazo, capaz de definir ações de intervenção para transformar a realidade, além, é claro, de garantir outras tantas ações destinadas à manutenção dos serviços e equipamentos já colocados à disposição da sociedade.

A distância entre aquilo que se “planejava” e o que era executado sempre foi muito grande ao longo de todo o período pós-constituição de 1988, comprometendo, sobremaneira, a efetiva fiscalização por parte do Legislativo. Nesse sentido, não seria demais afirmar que o Executivo fingia que planejava enquanto o Legislativo fingia que fiscalizava (AVARTE; BIDERMAN, *org.*, 2004).

Como não há Plano de Estado, aos poucos o Plano Plurianual – PPA tornou-se uma espécie de orçamento plurianual, abrangendo todo o espectro de ações governamentais e não apenas o programa de investimentos. A incapacidade de a proposta do PPA contribuir para a recuperação de um planejamento ancorado em uma visão estratégica de longo prazo dos desafios do desenvolvimento brasileiro deve-se ao período de anos por ele abrangido (quatro anos é um prazo muito curto) e a uma rígida interpretação da



regra constitucional que acaba invertendo a lógica do planejamento. Ao estipular que nenhum projeto que ultrapasse o período de um ano seja incluído no orçamento sem estar contemplado no PPA, essa regra faz com que o plano seja elaborado de modo a abrigar qualquer demanda surgida por ocasião da elaboração dos orçamentos anuais e, isso não ocorrendo, ele seja revisado, a fim de acomodar novas prioridades orçamentárias. Com isso a visão estratégica se perde e é o plano que se ajusta ao orçamento ao invés do que seria de se esperar (REZENDE, 2010).

O PPA, ao longo dos anos foi se tornando peça sem qualquer relevância, fato que pode ser comprovado pela pouca ou nenhuma importância que a discussão que a tramitação e discussão desta peça tem no Congresso Nacional.

Como o PPA não consegue retratar a visão estratégica, cada administração cria seus próprios arranjos para implementar as prioridades de governo, o que gera um desmonte do PPA, já no segundo ano de vigência. Sem este horizonte de médio prazo, há pouco esmero com a montagem da Lei Orçamentária Anual – LOA.

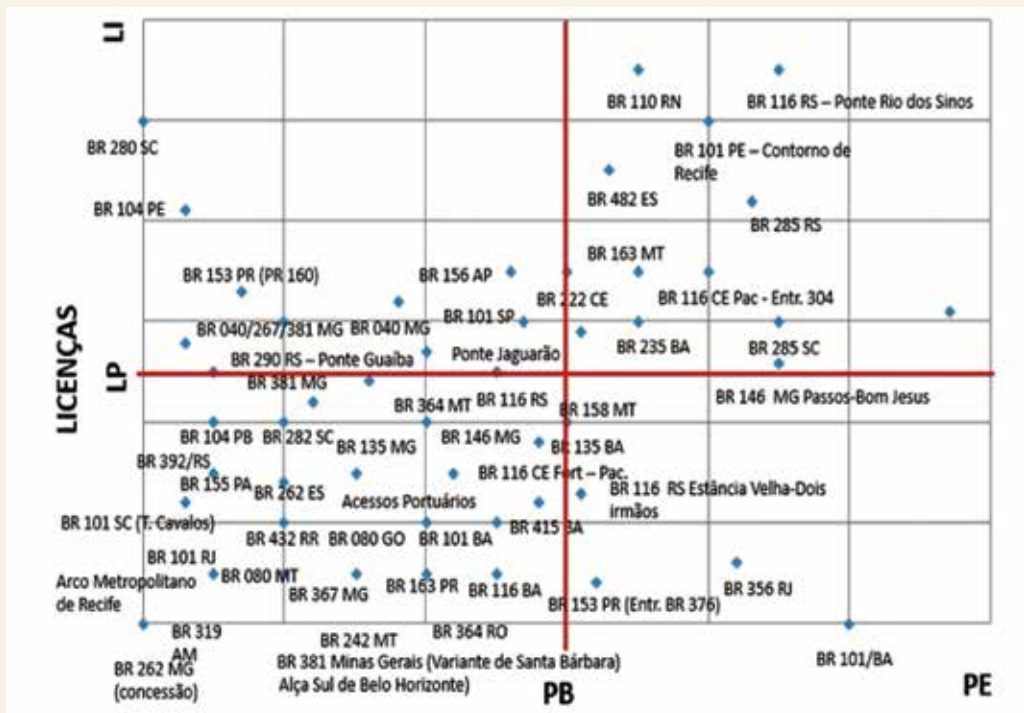
As decisões estratégicas foram cristalizadas, de tal forma que as negociações sobre a alocação dos recursos públicos acabam se reduzindo a aspectos de menor importância para o futuro da nação. Dado o estreitamento do espaço para uma negociação de alto nível que concentre a intervenção política nos grandes agregados e assegure que essas decisões estejam em sintonia com as prioridades estratégicas nacionais, a consequência inevitável é que a atenção do Legislativo se volte para os detalhes e a busca de maior influência por meio de imposição de exigências legais que aumentam a rigidez na repartição dos recursos públicos (REZENDE, 2010).

Ano após ano se observa, na elaboração da LOA, a inclusão de inúmeras rubricas mantidas na Lei meramente para se criar uma janela orçamentária, com dotações muitas vezes simbólicas, para permitir a movimentação de créditos de um projeto para outro conforme, na maioria das vezes, a conveniência política. Chegamos ao limite de encaminhar para o Congresso Nacional um Projeto de Lei Orçamentária com um déficit de cerca de R\$ 30 bilhões em 2015. Mas existia realmente este déficit? Havendo, qual seria seu valor real, dado que os projetos ingressam na LOA, às vezes de maneira quase aleatória?

Como exemplo, apresentamos exercício feito com empreendimentos do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, em 2012, sob a responsabilidade do DNIT. Os projetos foram plotados em um gráfico com dois eixos ortogonais. No eixo horizontal estava representada a maturidade no desenvolvimento dos projetos, começando da inexistência de estudo e projeto até a existência de projeto executivo, no outro extremo do eixo. O estágio de projeto básico, que já permitiria a licitação pela legislação vigente está representado no centro do eixo horizontal. No eixo vertical está representada a

maturidade no licenciamento ambiental, partindo-se do estágio em que não há estudo, até, na extremidade superior, a fase de licença de instalação, que permitiria o início de obra e, por conseguinte, a execução do orçamento. Ao centro do eixo vertical está representado o estágio de licença prévia, que permitiria a licitação, dado que a viabilidade ambiental estaria chancelada.

Gráfico 11 – Distribuição dos empreendimentos do DNIT conforme a maturidade de projeto e licenciamento ambiental



No exercício observamos que a maior parte dos empreendimentos estavam localizados no quadrante inferior esquerdo, ou seja, não continham nem projeto básico, tampouco estudos ambientais. Dados os tempos médios de aprovação de projetos no DNIT e de licenciamento ambiental, ambos superiores a um ano, conclui-se que nenhum destes projetos seria licitado em 2012, muitos sequer em 2013 (alguns não foram licitados até hoje), então vem a pergunta, por que estavam na LOA, com dotações? Sem dúvida, trata-se de prática orçamentária inadequada, que gera um efeito negativo sobre o mercado: a imprevisibilidade. Outro efeito é a competição por recursos de empreendimentos extremamente relevantes com outros meramente paroquiais, por força de legislação, que impõe a o cumprimento fiel da cronologia de pagamentos.

Neste cenário de imprevisibilidade, várias empresas não consideram em seu planejamento a participação em determinados certames.

Para mitigar este quadro, poder-se-ia pensar em emendar o PLS nº229, de 2009, que ora tramita na Câmara dos Deputados como PLP nº 295, de 2016, de forma a criar um Sistema Nacional de Investimentos Públicos, em que a gestão da carteira de iniciativas de investimentos fosse alicerçada com base em um banco de projetos. Assim, só integrariam o PPA empreendimentos que estivessem no banco de projetos, o que restauraria a previsibilidade. Obviamente, esse procedimento caberia para empreendimentos considerados estratégicos. Estes empreendimentos deveriam gozar de prerrogativas como certa flexibilidade orçamentária e financeira para movimentação de créditos (tal qual acontecia no PAC) e licenciamento ambiental por meio de avaliação ambiental estratégica.

Sugestão de Emenda ao PLP 295/2016 (acrescer onde couber):

## CAPÍTULO - DO SISTEMA NACIONAL DE INVESTIMENTOS PÚBLICOS

*“Art. Caberá ao Poder Executivo da União instituir **Sistema Nacional de Investimentos Públicos**, consubstanciando os sistemas da União, Estados, Distrito federal e Municípios, que reúne as metodologias, normas e procedimentos que orientam a formulação, execução e avaliação das iniciativas de investimento que pleiteiem recursos públicos.*

§ São consideradas iniciativas estratégicas de investimento os empreendimentos de geração, transmissão e distribuição de energia elétrica, rodovias integrantes da RINTER, ferrovias, portos e transposição de bacias.

§ A gestão da carteira de iniciativas *estratégicas de investimento* será apoiada mediante o **registro, num Banco de Projetos**, daquelas que possam parecer técnico pela aprovação, por parte do órgão central de planejamento e orçamento do ente da Federação, fundamentado numa avaliação técnica que analise a sua rentabilidade econômico-financeira e seu retorno social.

§ Integrarão o PPA, os empreendimentos registrados no banco de projetos.

§ A LDO disporá sobre as regras para execução orçamentária e financeira das iniciativas estratégicas de empreendimento.”

## 4. O DESAFIO DO LICENCIAMENTO AMBIENTAL

### 4.1 CONTEXTO

Para ser implantado, o Arco Norte deve viabilizar um conjunto de obras de infraestrutura e logística de transportes, cuja diversidade e magnitude deverão atender às exigências ambientais, mediante a apresentação do Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório – EIA/Rima –, no âmbito do procedimento administrativo de licenciamento ambiental. O início, o andamento e a conclusão das obras vão depender da concessão das licenças ambientais pelos órgãos responsáveis, condição que aponta para problemas estruturais, relacionados a vácuo jurídico e a gestão ineficaz desses órgãos, cujas soluções constituem prioridade para o crescimento do País.

O escopo abrangente e o detalhamento do EIA/Rima não costumam apresentar os efeitos sinérgicos do empreendimento, nem alternativas de soluções possíveis para os problemas ambientais detectados. Exigências continuadas estendem a fase de projeto a prazos sobrepostos, que atrasam cronogramas e comprometem orçamentos, causando prejuízos econômicos aos empreendedores, afora depreciar sua credibilidade.

Assim, os gargalos, alguns dos quais aqui assinalados, representam um grande desafio a ser enfrentado para assegurar a implantação do Arco Norte.

Essas são as razões que induziram a abordagem do tema na forma deste tópico, o qual se acha embasado no relevante estudo técnico intitulado “Gargalos do Licenciamento Ambiental Federal no Brasil”, elaborado pela Consultora Legislativa da Câmara dos Deputados, Rose Mirian Hofmann, publicado em julho de 2015, no *site* do órgão referido, a saber (HOFFMANN, 2015)

No seu estudo, Hoffmann (2015) elenca os motivos pelas quais o licenciamento ambiental se tornou um dos principais entraves aos empreendimentos estatais. As razões abarcam questões como exigências burocráticas excessivas, decisões pouco fundamentadas, contaminação ideológica do processo, multiplicidade de atores com poder discricionário, falta de clareza na regulamentação das compensações ambientais, entre outras tantas.

O primeiro grande problema apontado por Hoffmann (2015) são os estudos extensos, de baixa qualidade e focados em diagnóstico. A falta de conexão entre o diagnóstico ambiental, a análise de impactos e as propostas de mitigação. Um bom EIA não se faz somente com um bom diagnóstico, mas com um adequado balanço entre diagnósti-

co, avaliação de impactos, prognóstico e propostas factíveis e eficazes de atenuação ou compensação dos impactos adversos e de valorização dos impactos benéficos.

Um diagnóstico coerente deve estar relacionado às feições ambientais suscetíveis de interagirem com os aspectos ambientais do empreendimento. Uma atividade para a qual não se vislumba interação direta ou indireta com corpos d'água, por exemplo, não precisa concentrar esforços no diagnóstico desse atributo em sua área de influência. Da mesma forma, se não interage com a fauna, não há que falar em diagnóstico dessa variável ambiental; se não interage com a flora, também pode ser dispensado seu diagnóstico. O diagnóstico deve ser útil à tomada de decisão. O fato é que estudos extensos e com informações muitas vezes irrelevantes à tomada de decisão têm encarecido sobremaneira a carteira ambiental de grandes obras. (HOFFMANN, 2015).

A existência de um conjunto de critérios ou de diretrizes preestabelecidas para orientar o trabalho do analista pode ser um facilitador, pois ajuda a reduzir a subjetividade da análise e pode levar a resultados mais consistentes e reprodutíveis (quando grupos diferentes de analistas podem chegar às mesmas conclusões). O autor cita importante reflexão contida no manual da United Nations Environment Programme (Unep), pela qual se defende que “a análise consistente e previsível dos EIAs é importante para o tomador de decisão, para o proponente e para o público”, ao passo que “a qualidade dos EIAs pode ser melhorada quando o proponente conhece as expectativas da autoridade pública que gera o processo de AIA” (SANCHES, 2013, *apud* HOFFMANN, 2015).

Para Hoffmann (2015) é preciso que o Ibama, da mesma forma como procedeu a Cetesb, passe a ser o protagonista do licenciamento, dando diretrizes técnicas claras aos empreendedores, demonstrando a excelência técnica exigida para um órgão com tamanha responsabilidade. Com isso, será possível induzir o mercado a produzir estudos com maior qualidade e rigor técnico.

O Tribunal de Contas da União constatou em auditoria realizada na Diretoria de Licenciamento do IBAMA, consubstanciada no Acórdão nº 2.212/2009 – TCU – Plenário, que não há, no âmbito da DILIC, metodologia formal para a avaliação de impactos ambientais. Talvez por este motivo, o princípio da precaução é, com frequência, interpretado de maneira excessiva, para bloquear qualquer ação que cause impacto ao meio ambiente. A inexistência do primado do direito ao desenvolvimento e os excessos do princípio da precaução acaba tornando o processo de licenciamento em ferramenta ideológica para negar empreendimentos, distorcendo-se um papel parametrizador da ação humana sobre o meio ambiente (SAE, 2009).

Outro problema apontado por Hoffmann (2015) é o excesso de condicionantes e a falta de acompanhamento de sua efetividade. Da combinação de estudos ruins, extensos e focados no diagnóstico tem-se obtido, entre outros resultados, um número grande de

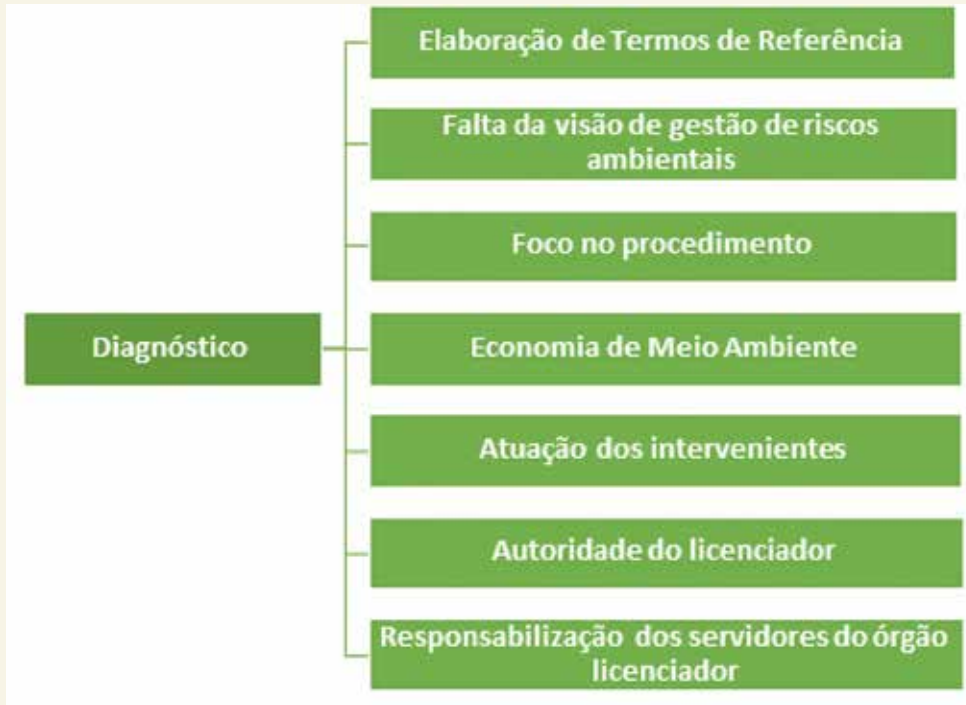
condicionantes ambientais nas licenças, dificilmente fiscalizadas durante a vigência da licença. Em 2009, no Acórdão 2.212/2009-TCU-Plenário, o TCU já apontava a deficiência no acompanhamento dessas obrigações impostas aos empreendedores. A auditoria constatou que os impactos e riscos ambientais das obras licenciadas pelo Ibama não eram avaliados e acompanhados sistematicamente em todas as fases do licenciamento. A ausência desse controle sistemático pode comprometer a efetividade do instrumento como um todo.

Percebeu-se, naquele momento, que grande atenção era dedicada à preparação de um EIA e à exigência de que o projeto incorporasse um extenso programa de mitigação de impactos. Todavia, uma vez aprovado o projeto, havia um “interesse surpreendentemente pequeno em verificar se ele foi realmente implantado de acordo com o prescrito e se as medidas mitigadoras atingiram seus objetivos de proteção ambiental. O trabalho do TCU mostrou que existe apenas um parecer do analista atestando se as condicionantes foram cumpridas ou não, antes da emissão da licença, e não uma avaliação sobre o grau de alcance de seus objetivos principais: mitigar os impactos e garantir a sustentabilidade ambiental do empreendimento.

No entendimento do TCU, a inexistência de indicadores e critérios formais de avaliação dos impactos e riscos ambientais definidos pelo Ibama para cada tipologia de obra compromete o processo de AIA. Indicadores têm uso crescente em planejamento e em gestão ambiental, e são úteis em várias partes dos estudos de impacto: no diagnóstico, na previsão de impactos e no acompanhamento. A implementação do plano de gestão, apresentado pelo 21 empreendedor e ajustado pelo Ibama, deveria ser verificada com a ajuda de indicadores mensuráveis de andamento e de consecução dos objetivos pretendidos.

Outros problemas podem ser compilados na figura a seguir:

Figura 36 – Problemas relacionados ao licenciamento ambiental



Um dos problemas com os quais os gestores de infraestrutura se deparam frequentemente é com termos de referência que trazem obrigações desarrazoadas ou desconectadas da tipologia do empreendimento ou dos seus aspectos locais. O Termo de Referência – TR – inicia o processo de licenciamento ambiental e deve indicar a documentação e as informações necessárias à instrução do processo de licenciamento, a legislação aplicável, a lista das políticas, planos e programas governamentais existentes, propostos e em implantação na área de influência do empreendimento, conteúdo mínimo do diagnóstico ambiental, da avaliação de impactos ambientais e do prognóstico, além da indicação de medidas protetivas, mitigadoras e compensatórias mínimas a serem consideradas.

Não é razoável, embora hoje aconteça, que um TR para uma implantação rodoviária na Amazônia contenha as mesmas servidões que as impostas a empreendedor de uma travessia urbana no Rio Grande do Sul.

Deveria haver um TR padrão para cada tipologia de empreendimento, contendo regras gerais para elaboração do EIA, se for o caso de EIA, disciplinado pelo Conama e ajustado ao caso concreto pela autoridade licenciadora, considerando a localização pretendida para o empreendimento. Na falta de TR padrão disciplinado pelo Conama, caberia à autoridade licenciadora defini-lo integralmente.

O TR deve indicar os estudos necessários ao diagnóstico integrado do meio físico, biótico e socioeconômico, neste último incluídos os aspectos culturais e sanitários. A autoridade licenciadora deve poder estruturar o TR em formato de formulário para preenchimento direto, a fim de compor estudos simplificados. Além disso, é necessário que o empreendedor receba o TR da autoridade licenciadora em tempo razoável, por exemplo, de quinze a vinte dias, depois de informar a localização pretendida e as principais características do empreendimento.

A definição do TR é tão importante, que o legislador previu, na Lei nº 13.334, de 2016, para os empreendimentos que compõem o Programa de Parcerias de investimentos, a negociação de seu conteúdo entre empreendedores e licenciadores.

Outra deficiência importante no processo de licenciamento ambiental diz respeito à falta de compreensão que o licenciamento é, na verdade, uma ferramenta de gestão de riscos ambientais. Há de se observar que a complexidade do EIA, e até mesmo sua necessidade, deve ser determinada pela combinação do potencial degradador do empreendimento ou do grau de consumo de recursos ambientais e das condições do ambiente no qual se pretende inseri-lo.

Figura 37 – Matriz de risco ambiental e complexidade dos estudos



Assim, só deve ser exigido Rima dos empreendimentos classificados como alto potencial de degradação ou alto grau de consumo de recursos ambientais, para garantir que a



complexidade do processo e dos estudos não prejudique a transparência e a compreensão do projeto pela população em geral.

Em relação ao foco, constata-se que o licenciamento no Brasil deixou de ser substantivo e hoje é extremamente procedimental. Segundo Hoffmann (2015), quando se fala em falta de foco, a crítica inclui tanto a seleção dos empreendimentos em si a serem licenciados quanto o objeto da atenção no decorrer da avaliação dos estudos. Sánchez (2013), na defesa do estabelecimento de critérios de importância para os impactos, explica que o impacto será tanto mais significativo quanto mais importante ou vulnerável o recurso ambiental ou cultural afetado e, ao mesmo tempo, quanto maior a solicitação ou pressão sobre esse recurso. Assim, poderiam ser formuladas basicamente as seguintes associações: 1) impactos ‘grandes’ sobre recursos ou ambientes ‘importantes’ são significativos; 2) impactos ‘pequenos’ sobre recursos ou ambientes resilientes ou de grande capacidade de suporte seriam ‘não significativos’.

O maior número de processos no decorrer do tempo pode ser sintoma tanto de aumento de demanda quanto de burocratização e fragmentação de licenciamentos. Uma grande obra de rodovia, por exemplo, traz com ela vários processos de licenciamento de jazidas separadamente. Ao licenciar uma a uma essas intervenções pontuais, o órgão se sobrecarrega com rotinas processuais e deixa de ter estrutura para dar atenção ao que realmente importa. A falta de capacidade para acompanhar todas as condicionantes, por sua vez, tem sido atribuída ao fato de, no decorrer do tempo, o Ibama ter incorporado inúmeras funções que não lhe eram atribuídas em sua concepção. Por ser uma etapa decisiva para a aprovação de um investimento, é comum que entidades se esforcem para garantir o atendimento de seus interesses no escopo desse procedimento (HOFFMANN, 2015).

Existem estratégias que podem ser eficazes no desenvolvimento das políticas ambientais, entre elas, a análise custo-benefício. A desconsideração de questões econômicas relevantes, da valoração dos benefícios ambientais e dos métodos utilizados para medi-los é outra deficiência do processo de licenciamento ambiental brasileiro. Para Hoffmann (2015), um dos desafios do licenciamento ambiental no Brasil é evoluir na inter e transdisciplinaridade dos pareceres técnicos, porque a metodologia utilizada atualmente se baseia na segregação da análise por especialidades das áreas temáticas, quais sejam os meios físico, biótico e socioeconômico. Trata-se de método multidisciplinar que, embora favoreça a excelência técnica de cada segmento, prejudica a análise integrada e a visão holística do cenário projetado. Com isso, a ponderação dos impactos globais (benéficos e adversos) fica prejudicada. Por vezes um impacto relevante em qualquer um dos “meios” toma uma proporção desarrazoada a ponto de interromper uma obra, sem que sejam considerados os impactos adversos decorrentes dessa medida nos outros “meios”.

A análise de custo-benefício se inicia com a valoração ou monetarização dos benefícios e custos ambientais. As estimativas precisam ser ajustadas, dado que custos e benefícios incrementais não são constatados imediatamente, corrigidas segundo suas diferenças temporais e comparadas, para se ter uma ideia de valor presente, algo extremamente sofisticado e distante da realidade dos nossos órgãos ambientais.

A atuação de intervenientes e o ativismo político do Ministério Público Federal são, talvez, os principais entraves ao licenciamento ambiental federal. A Portaria Interministerial MMA-MS-MJ-MC nº 60/2015 estabelece que o Ibama deve avaliar se as exigências técnicas feitas pelos órgãos intervenientes guardam relação com os impactos da atividade em processo de licenciamento, determinando que o órgão retire dos documentos e licenças as exigências que a autarquia julgar que não guardem relação com os impactos, após comunicar à direção máxima do órgão ou entidade, solicitando-lhe justificativa técnica para a manutenção da medida que o Ibama julgar não pertinente ou a sua reconsideração.

A intenção de submeter temas diversos a um único poder decisório está fundamentada em garantir a visão holística e equilibrada da matriz de impactos, o que não tem sido possível com essa fragmentação de atribuições interinstitucionais. Não há que falar em sobreposição de atividades, conquanto a manifestação dos intervenientes é focada na especialidade que lhes compete, enquanto o licenciamento tem papel mais amplo. São interesses por vezes conflituosos, e o Ibama não pode se furtar ao papel de equilibrar o tripé da sustentabilidade.

Não se trata de se sobrepor às agendas temáticas, mas sim de submetê-las ao interesse público por meio de uma análise mais ampla. Não só de pessoas e de cultura se constitui o meio ambiente, tampouco só de florestas, de solo ou de água: a análise integrada é obrigatória, e compete àquele que tem o poder decisório atribuído ao papel de “autoridade licenciadora”. Manifestação do ilustre Ministro do STJ Herman Benjamim em Seminário sobre Licenciamento Ambiental realizado em outubro de 2013 traz uma luz ao equilíbrio necessário nesse processo:

*“O licenciamento ambiental não é para impedir empreendimentos que nós não gostamos por uma razão ou por outra. O licenciamento ambiental não é para demorar e atrasar empreendimentos. E o licenciamento ambiental não é para criar o caos na atividade empresarial ou mesmo na atuação do Estado. E, por fim, o licenciamento ambiental não é para estabelecer insegurança jurídica, mas muito ao contrário, para dar paz de espírito a todos os atores. Uma vez decidido, todos participaram legitimamente e a decisão tem que ser respeitada”.*

Ao incorporar todas as exigências de outros intervenientes no bojo do licenciamento sem uma análise crítica, perde-se a visão do todo e a credibilidade da ponderação entre impactos e medidas mitigadoras e compensatórias (HOFFMANN, 2015).

É o que ocorreu na BR-163/PA, em que o empreendedor se viu obrigado a construir uma via de ligação entre aldeias Kayapós a 280 Km do eixo da rodovia e a BR. A aldeia estava fora da área de influência direta, indireta e diretamente afetada da rodovia e mais distante do que a zona limítrofe para estudo na Amazônia Legal. Ainda assim, o PBA indígena impôs a obrigação de construir, que foi incorporada à licença sem qualquer análise. Uma repercussão óbvia do que aconteceria não foi ponderada, o aumento do desmatamento na região pela utilização do caminho por madeireiros que, enfim, teriam acesso à madeira de lei que estava no interior da área indígena.

Contribui para a falta de análise crítica das condicionantes impostas pelos intervenientes, o temor dos analistas ambientais com a responsabilização criminal e o ativismo político do Ministério Público. Esta atuação exacerbada, que cria empecilhos para o desenvolvimento nacional, tem como um dos motivos a falta de maturidade da gestão dos órgãos ambientais e de muitos entes por ele licenciados. Se houvesse parâmetros objetivos, balizados por indicadores de gestão, para orientar a tomada de decisão dos gestores, certamente o esforço para dar resposta a qualquer agente fiscalizador seria amenizado.

A ausência de regras que disciplinem a competência dos órgãos ambientais e as exigências cabíveis no processo de licenciamento acua os órgãos ambientais. Isso porque, ao se ampliar a discricionariedade administrativa dos técnicos ambientais, amplia-se também a possibilidade de contestação judicial de suas decisões. O raciocínio é simples: como faltam critérios claros sobre o que se pode ou não se pode fazer, sobram interpretações legítimas sobre qual é a medida correta em cada caso. Não são raros os casos em que o Ministério Público discorda da decisão do técnico ambiental e propõe ações judiciais para contestá-la. Para resguardar-se de futuro processo judicial, os técnicos adotam postura defensiva e passam a fazer exigências desnecessárias e desproporcionais ao impacto do empreendimento.

## 4.2 CAMINHOS PARA O EQUACIONAMENTO

Poder-se-ia arguir que o problema do licenciamento ambiental no Brasil é a “anomia”, isto é, a ausência de lei. O licenciamento ambiental é o reino da discricionariedade administrativa. O país convive, desde meados da década de 1970, com legislação escassa e que há muito se tornou desatualizada. Na ausência de normas claras que definam as competências para licenciar, fiscalizar e punir, bem como as etapas do processo de licenciamento, os órgãos ambientais atuam de maneira desgovernada, em um ambiente de ampla insegurança (SAE, 2009).

Há menção à viabilidade ambiental na CF/88 e ao licenciamento na Lei da Política Nacional de Meio Ambiente, Lei nº 6.938, de 1981. Depois disso, temos resoluções CO-NAMA e uma profusão de portarias interministeriais, que geram inúmeras instruções de serviço de órgãos intervenientes. Na prática, hoje, se um interveniente quiser, por qualquer que seja a convicção, interromper o curso normal de um empreendimento, o fará sem muito esforço ou incômodo.

Outra face do problema é a inexistência, no Brasil, de processo de avaliação ambiental estratégica integrada, que considere conjuntamente as demandas de infraestrutura no país e as melhores opções para mitigar seus impactos ambientais e socioeconômicos. Na falta de um planejamento integrado, desloca-se o âmbito de decisão política sobre as obras prioritárias ao desenvolvimento sustentável para o processo de licenciamento ambiental. Com isso, perde-se a visão sistêmica dos investimentos em infraestrutura e do impacto sobre o meio ambiente, e passa-se a julgar, caso a caso, projeto por projeto, o que é prioritário para o desenvolvimento sustentável do país (SAE, 2009).

A solução desses problemas requer a adoção de três medidas de grande impacto. A primeira consiste em afirmar princípios básicos do direito ambiental que devem pautar o processo de licenciamento. O primeiro princípio é o primado do direito ao desenvolvimento. O segundo é a sustentabilidade. O terceiro é a participação popular. Juntos, esses três princípios proverão aos órgãos ambientais critérios orientadores que ao mesmo tempo delimitam a discricionariedade dos agentes públicos e evitam os excessos ideológicos que desvirtuam o verdadeiro propósito do processo de licenciamento.

A segunda medida possui dois componentes. O primeiro é aprovar norma que defina com clareza a competência administrativa e normativa dos órgãos ambientais dos três níveis da Federação, como preconizou a Constituição de 1988 há vinte anos e nunca foi feito. Com isso, temos a oportunidade de transformar a disputa entre órgãos ambientais em uma colaboração eficiente, bem como de reconhecer a importância de participação mais ativa dos estados e municípios no exercício do poder de polícia, para licenciar, fiscalizar e punir.

O segundo componente é aprovar regras legais que racionalizem, simplifiquem e deem transparência ao processo de licenciamento ambiental. Essa medida teria a vantagem de mitigar a ingerência política indevida sobre o processo de licenciamento, evitando o desvirtuamento das discussões sobre os reflexos ambientais do empreendimento e sobre o real interesse do País. Ao mesmo tempo, permitiria eliminar os excessos burocráticos que frequentemente atrasam o processo sem qualquer contrapartida de qualidade na decisão (SAE, 2009).

A construção de uma norma geral de licenciamento deve, obrigatoriamente, sob pena de não ter eficácia, observar as seguintes diretrizes:

- Aplicabilidade ao licenciamento conduzido nas esferas federal, estadual, municipal e do Distrito Federal, sem prejuízo das atribuições legislativas concorrentes dos entes federados;
- Celeridade e economia processual, pela participação e controle social, pela preponderância do interesse público e pela análise integrada dos aspectos e impactos ambientais;
- Priorização da tramitação eletrônica de estudos e documentos;
- O poder decisório no processo de licenciamento deve competir ao órgão licenciador do Sisnama;
- As licenças, quando emitidas, devem ter eficácia imediata para a finalidade a que se propõem, não sendo permitida a inclusão de condicionantes com exigência de estudos complementares para confirmação de sua validade;
- A complexidade do EIA deve ser determinada pela combinação do potencial degradador do empreendimento ou do grau de consumo de recursos ambientais e das condições do ambiente no qual se pretende inseri-lo;
- O Termo de referência deve ser personalizado por tipologia de empreendimento;
- Para empreendimentos de natureza semelhante ou empreendimentos múltiplos ou compostos por fases autônomas, localizados na mesma área de influência, o licenciador deve ter a possibilidade de aceitar um EIA para o conjunto, dispensando a elaboração de EIA individuais, mantida a necessidade de licenciamento específico para cada empreendimento na(s) etapa(s) subsequentes;
- As exigências de complementação oriundas da análise do empreendimento devem ser comunicadas pela autoridade licenciadora de uma única vez ao empreendedor;
- Os estudos e informações ambientais recebidas no âmbito do processo de licenciamento passam a compor o acervo da autoridade licenciadora de forma sistematizada e disponível ao acesso de qualquer interessado;
- As medidas protetivas, mitigadoras e compensatórias a serem estabelecidas pela autoridade licenciadora no escopo da licença devem estar vinculadas aos impactos reais ou potenciais do empreendimento;
- A lei deve estabelecer prazos de análise;
- A lei deverá prever dispensa ou submissão a procedimentos simplificados de licenciamento ambiental empreendimentos e atividades situados na mesma área de influência e em condições similares às de outros já licenciados, bem como aqueles a serem instalados em áreas em que existam estudos de Avaliação Ambiental Estra-

tégica - AAE, Zoneamento Ecológico-Econômico - ZEE ou outros instrumentos de planejamento territorial.

Entre os requisitos apontados, sem dúvida, o de maior repercussão para a infraestrutura nacional seria a Avaliação Ambiental Estratégica. Na Administração Pública brasileira, os impactos ambientais provocados pelo empreendimento são aferidos e levados em consideração, com a profundidade devida, em momento posterior ao planejamento de ações, à realização de estudos específicos e mesmo à formulação dos projetos básicos. Não há planejamento ambiental, e o meio ambiente é frequentemente visto como mais uma das etapas no árduo e longo caminho para se concretizar um empreendimento de infraestrutura.

Não existe no país um foro, em nível nacional, que debata e defina as prioridades de investimento em infraestrutura e de preservação ambiental. Na prática, os ministérios travam embate dentro do governo, no Congresso e na mídia, para fazer valer, em cada caso e pontualmente, suas prioridades.

A avaliação ambiental estratégica é um mecanismo que insere a variável ambiental precisamente no momento de planejamento de políticas de construção de infraestrutura. A sua adoção por um país ou por uma instituição decisória denota maturidade política, na medida em que é um passo essencial para o desenvolvimento sustentável. Isso requer, todavia, leve alteração nos processos de tomada de decisão do Poder Executivo (SAE, 2009).

A ideia consiste em conferir ao Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão (MPDG) a atribuição de coordenar o planejamento e a avaliação ambiental estratégica de obras e empreendimentos de infraestrutura no país, conjuntamente com o Ministério do Meio Ambiente. Isso levaria cada ministério, que tenha pretensões de formulação e de execução de empreendimentos dessa natureza, a procurar o MPDG e MMA como fórum para a concretização do planejamento, associado a uma avaliação ambiental estratégica.

Só depois de passado pelo crivo dos Ministérios – e pela avaliação ambiental estratégica – o planejamento estaria apto a ser executado. A publicidade do relatório da avaliação ambiental estratégica deve servir como insumo para o órgão licenciador verificar e propor as medidas concretas no licenciamento ambiental do empreendimento, o que o aceleraria imensamente, pois a grande maioria das medidas que seriam adotadas no projeto *ex post*, em virtude de exigências feitas pelo órgão licenciador, já teriam sido pensadas e inseridas, de maneira mais eficiente, porquanto feito no momento do planejamento.

As atividades sujeitas à realização da AAE seriam as de alto impacto ambiental, individual ou conjuntamente consideradas, conforme listagem a ser apresentada pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama). Incluiria hidrelétricas, rodovias interestaduais, barragens, ferrovias, portos, transposição de bacias e extração de minério, entre outras (SAE, 2009).

A elaboração de um projeto de lei sobre licenciamento, pela complexidade inerente ao tema, vem sendo discutida na Câmara dos Deputados há mais de duas décadas e meia, sem que nenhuma proposição tenha sido transformada em lei até o momento. Na CMADS, sobre este tema específico, foi aprovado recentemente o PL 3.729/2004 como proposição principal, trazendo apensados os PLs nºs 3.957/2004, 5.435/2005, 5.576/2005, 1.147/2007, 2.029/2007, 358/2011, 1.700/2011, 2.941/2011, 5.716/2013, 5.918/2013, 6.908/2013, 8.062/2014, 1.546/2015 e 4.429/2016.

Eles foram distribuídos às Comissões de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (CMADS), Finanças e Tributação (CFT) e Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), estando ainda sujeitos à apreciação do Plenário, onde poderão ser oferecidas emendas. Na sessão legislativa de 2014, as proposições foram redistribuídas para a Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural (CAPADR), onde parte delas foi aprovada na forma de um Substitutivo do relator Deputado Moreira Mendes. Na sessão legislativa de 2016, foi aprovado um Substitutivo na CMADS de autoria do Dep. Ricardo Trípoli.

Na legislatura de 2003/2006, os quatro primeiros projetos foram encaminhados para apreciação da CMADS, tendo sido nomeado relator o Deputado César Medeiros, que não chegou a oferecer parecer. Já na legislatura de 2007/2010, foram apensados mais dois PLs, tendo sido inicialmente nomeado para relatar as proposições o Deputado Ricardo Trípoli, que ofereceu parecer pela aprovação, incluindo Substitutivo, o mesmo ocorrendo com o relator seguinte, Deputado André de Paula.

Na legislatura de 2011/2014, arquivado e desarquivado, por força do art. 105 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o processo foi extraviado e reconstituído, a requerimento do primeiro relator designado, Deputado Valdir Colatto, que também apresentou Substitutivo, tampouco apreciado na Comissão, tendo o mesmo ocorrido com o parecer do relator seguinte, Deputado Penna. Por fim, foi designado relator das proposições na CMADS o Deputado Adrian, que também não ofereceu parecer.

O relatório conta com novo Substitutivo, dessa vez pela CFT, de autoria do relator Dep. Mauro Pereira. Por entender que os projetos apresentados podem ser aperfeiçoados, como resultado do estudo do Arco Norte será proposta uma emenda substitutiva global.

Embora a lei possa ajudar a resolver alguns problemas, não será, na nossa visão, solução definitiva para a questão do licenciamento. Talvez uma estrutura como a da AGU, com células de licenciamento nos órgãos empreendedores contribuísse para a solução do problema dada a proximidade entre analistas ambientais e gestores de infraestrutura, que passariam a trocar informações, desenvolver o senso de urgência e entender a estratégia de desenvolvimento sustentável.

## 5. O DESAFIO DAS CONTRATAÇÕES PÚBLICAS

### 5.1 CONTEXTO

Historicamente, o setor de Infraestrutura no Brasil registrou expressiva intervenção estatal, tanto no que diz respeito à operação dos serviços, quanto da propriedade dos ativos. Isso tem suas origens na década de 1930, quando do início do processo de industrialização (GOMIDE, 2011).

No período posterior à Segunda Grande Guerra, houve apenas dois ciclos de expansão: o ciclo dos anos JK e o longo ciclo do “milagre econômico”, de 1968 a 1980. Os demais períodos de crescimento econômico se caracterizaram por sua volatilidade, disritmia e instabilidade, no estilo típico do stop and go, como vem ocorrendo nas duas últimas décadas (PNLT, 2007).

Na década de 1980 veio a crise do modelo desenvolvimentista, acompanhado de suas consequências econômicas, fiscais e financeiras: baixo crescimento econômico, altas taxas de inflação e endividamento do setor público, sobretudo externo, com o colapso dos mecanismos de financiamento existentes.

Com a nova configuração econômica e política, com menor número de compras por parte do Estado e com os processos de desestatização e terceirização de serviços públicos, as grandes construtoras brasileiras, para permanecerem grandes empresas, ramificam suas atividades dando atenção especial às concessões públicas e às empresas privatizadas.

Como consequência houve perda de capacitação técnica dos agentes da cadeia produtiva da construção civil, particularmente no setor de projetos.

No Brasil, as licitações e contratos públicos curiosamente se tornaram o centro dos debates sobre direito administrativo. A fortíssima presença direta do estado na economia, como contratante de obras, serviços e bens, e também como concedente de empreendimentos de infraestrutura, é apenas uma das razões. A outra, no fundo o grande complicador, é a dificuldade em obter consensos mínimos sobre quais seriam as melhores orientações e regras a respeito dessas contratações (CORREIA; NETO, 2015).

A partir nos anos 90, desde a famosa lei 8.666/93 – que veio com a aura, exagerada e distorcida, de grande moralizadora – o movimento legislativo sobre o assunto tem sido constante e frequentemente pouco racional. As leis se sucedem, em alguns casos para ampliar as ferramentas à disposição dos gestores públicos, como aconteceu quando da criação do pregão, uma alternativa aos modelos de licitação então existentes, e das parcerias público-privadas, novas opções para a contratação de serviços. Em outros casos,



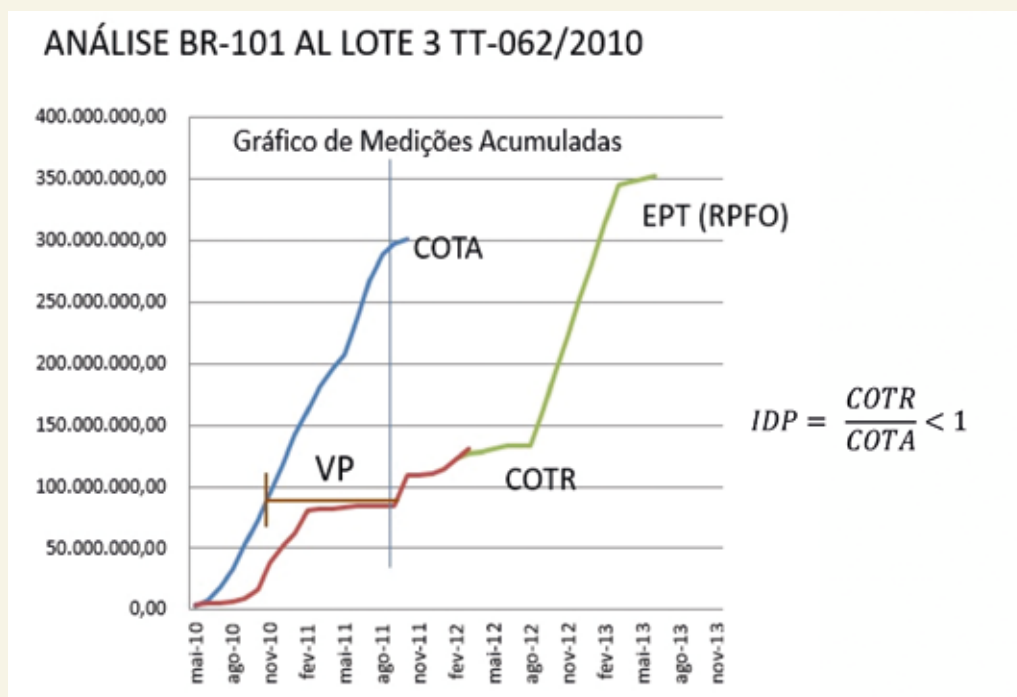
o objetivo tem sido justamente o inverso: amarrar ao máximo a administração pública a soluções legais prévias (característica da própria lei 8.666/93), ou vinculá-la aos interesses de certos grupos (um exemplo é a legislação em favor das microempresas, que se tornou ainda mais radical recentemente, em 2014). Com tantos modelos conflitantes disputando o espaço público, e tão pouca disposição para um diálogo baseado mais em fatos do que em crenças e em interesses, as tentativas de editar uma legislação de consolidação, e não foram poucas nesses anos, tinham mesmo de fracassar, uma após a outra (CORREIA; NETO, 2015).

O fato é que as contratações de obras públicas baseadas na Lei nº 8.666, de 1993, parecem não ser efetivas. Pelo menos é o que nos mostram os números. Em 2011, a Diretoria do DNIT se deparou com o seguinte cenário em termos de contratos de projetos e obras:

- Havia 1106 contratos de construção, manutenção e operações rodoviárias lavrados com o órgão após licitações realizadas com base na Lei nº 8.666/93, a maioria na modalidade concorrência;
- Cada projeto apresentado, contratados em concorrências do tipo técnica e preço, apresentava em média 200 não-conformidades;
- O Departamento levava cerca de 30 meses em média para aprovar um projeto. Metade desse tempo era gasto em tramitação de documentos;
- As comissões de licitação levavam cerca de 10 a 12 meses para encerrar uma contratação (fase interna e externa) na modalidade concorrência, dado a possibilidade de recursos em mais de uma etapa do processo e a necessidade de se avaliar habilitação e propostas de preço de todos os proponentes;
- O resultado, invariavelmente era a baixa performance contratual.

A performance contratual passou a ser aferida por meio do método do valor agregado, em que se comparavam as curvas de custo orçado do trabalho agendado (COTA) e custo orçado do trabalho realizado (COTR). O desvio dessas duas curvas fornece o desvio de agenda e permite o cálculo do índice de desempenho em prazo. De forma geral, nos casos analisados o progresso do projeto em termos absolutos, equivalente ao trabalho realizado (valor agregado) era inferior ao valor planejado.

Gráfico 12 – Curva de valor agregado para contrato da BR-101/AL



Observou-se na maioria dos empreendimentos analisados a presença de patamares na curva do COTR, correspondendo a períodos de tempo em que não há progresso ou valor agregado. Geralmente tal efeito foi observado em períodos de chuva, na proximidade de reajustes, quando o havia revisões de projeto em fase de obra (RPFO) em andamento ou, ainda, quando havia interferência ambiental.

As estimativas para terminar (EPT) em patamares mais altos, correspondendo ao novo custo previsto para terminar todo projeto, fruto do descasamento das curvas, ou seja, do desvio de agenda. Assim, invariavelmente toda obra tinha aditivo contratual que, na média dos 1.100 contratos, atingia o patamar de 17%.

As inúmeras reprogramações mantinham o comportamento do valor planejado inicialmente, desconsiderando o próprio histórico da obra.

Nas licitações, as mudanças são impulsionadas pelo reconhecimento de seu papel para a maior eficiência do gasto público, cuja relevância se eleva com a redução do espaço fiscal nas últimas décadas, inclusive após a crise de 2008. Entre as tendências, identificam-se: licitações mais gerenciais, com foco no *value for money* de todo o ciclo da contratação, em detrimento de procedimentos formalistas; ampliação da flexibilidade no uso de procedimentos competitivos; uso de tecnologias da informação; aumento da colaboração dentro do setor público para o aprimoramento de compras conjuntas ou centralizadas; a padronização de procedimentos; recurso a procedimentos de negociação (sendo o maior

exemplo o Diálogo Concorrencial da União Europeia); atribuição de posição estratégica às compras nas organizações; desenvolvimento de sistemas de monitoramento do desempenho; ampliação do profissionalismo nas unidades de compras (OCDE, 2013; Deloitte, 2013). Pode-se destacar, ainda, a utilização das compras públicas como instrumento de política industrial, em especial no período pós-crise de 2008, como espelha o *American Recovery and Reinvestment Act*.<sup>5</sup>

O Brasil não ficou alheio a esse contexto e a adoção Regime Diferenciado de Contratações pode ser visto não como um ponto de inflexão, mas de convergência de várias inovações efetuadas desde a Lei n. 8.666/1993, num processo de modernização do processo de contratações que, também aqui, tem perpassado vários períodos nos últimos 20 anos (CORREIA; NETO, 2015).

## 5.2 INOVAÇÕES TRAZIDAS PELO RDC

### 5.2.1 SIGILO DO ORÇAMENTO

Esse foi um dos dispositivos mais polêmicos por ocasião da tramitação da emenda ao projeto de lei de conversão que aprovou o RDC. Naquela oportunidade, a possibilidade de não divulgação do orçamento de referência da licitação foi interpretada por críticos como um risco à transparência e à lisura do certame. Foi também um dos dispositivos apontados como inconstitucional pelo Ministério Público Federal na ação direta de inconstitucionalidade ajuizada no Supremo Tribunal Federal. Não se trata, entretanto, de regra estranha ao debate acadêmico sobre eficiência de leilões, inclusive conhecida na prática internacional em licitações públicas – até mesmo com precedentes no Brasil (CORREIA; NETO, 2015).

É preciso ainda ressaltar que não há sigilo do orçamento, mas postergação de sua divulgação – é, portanto, um sigilo temporário que, ademais, não se estende aos órgãos de controle interno e externo, que podem obtê-lo a qualquer momento.

Embora não haja consenso na literatura acadêmica, os defensores do modelo de licitação com preço de reserva sigiloso advogam que a incerteza sobre seu valor numa licitação competitiva induz os participantes a oferecerem lances melhores para a Administração, mitigando os riscos de conluio nas licitações realizadas.

Para Correia e Neto (2015), adicionalmente, pode-se afirmar que o desconhecimento do valor de referência da Administração estimula a que os participantes estudem melhor o objeto contratado, tendo em vista a inexistência de uma referência para a oferta de sua proposta. Pode-se afirmar que o preço ofertado, assim, passa a ser de exclusiva

5 Disponível em: <http://dese.mo.gov/divspped/Finance/documents/BuyAmericanWageRates.pdf>. Acesso em 22 set 2016.

responsabilidade do licitante, o qual não poderia afirmar posteriormente, por exemplo, haver sido induzido a ofertar preço inexequível pela Administração – o que tem sido em alguns casos fundamento para pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro de contratos de particulares perante a Administração. As primeiras experiências no âmbito federal revelam em boa medida esses aspectos meritório do orçamento sigiloso. Observa-se nas licitações realizadas uma maior variâncias nas propostas ofertadas pelos licitantes em comparação com as licitações realizadas sob da concorrência da Lei n. 8.666/1993.

Assim, o sigilo temporário do orçamento tem a finalidade de buscar no mercado o real preço a ser pago pela Administração, assegurando que a proposta dos licitantes corresponda ao valor que espelha o preço pelo qual estão dispostos a executar o contrato, evitando que as propostas convirjam, artificialmente, para o preço estimado (CORREIA, NETO, 2015).

No DNIT observou-se uma postura radical no comportamento dos competidores, evidenciada nos tipos de questionamento dirigidos ao órgão. Observou-se que com o orçamento divulgado, as propostas das empresas eram formuladas pelas áreas comerciais, que, normalmente, aplicavam um desconto sobre alguns ou linear sobre todos os itens da planilha da administração. Os questionamentos dirigidos à Administração, quase em sua totalidade, diziam respeito aos critérios de habilitação e aceitabilidade de atestados. Com o orçamento sigiloso, as áreas de engenharia das empresas passaram a formular as propostas, com base nos projetos fornecidos e percebeu-se que as dúvidas encaminhadas à autarquia tinham um caráter mais técnico. Ademais, a partir do momento que o orçamento é sigiloso, não pode o contratado arguir que formulou proposta de preço com erro, reproduzindo equívoco da administração para não ser eliminado do certame com base no disposto no Inciso X, do art. 40 da Lei nº 8.666, de 1993.

## 5.2.2 SEGUROS

O inciso IV do art. 4º da Lei nº 12.462, de 2011, traz a seguinte redação:

*Art. 4º Nas licitações e contratos de que trata esta Lei serão observadas as seguintes diretrizes:*

.....  
*IV - condições de aquisição, de seguros, de garantias e de pagamento compatíveis com as condições do setor privado, inclusive mediante pagamento de remuneração variável conforme desempenho, na forma do art. 10; (Redação dada pela Lei nº 12.980, de 2014)*

O dispositivo em questão prevê que as contratações previstas no RDC devem observar as condições de aquisição, de seguros, de garantias e de pagamento compatíveis com as condições do setor privado, inclusive mediante pagamento de remuneração variável

conforme desempenho. Essa diretriz repete, parcialmente, o art. 15, inciso III, da Lei Geral de Licitações, que nos remete, porém, exclusivamente a condições de aquisição e de pagamento semelhantes às do setor privado.

A principal novidade refere-se às condições de seguros e garantias compatíveis com as condições do setor privado, o que difere do previsto na Lei Geral. Nesta, o art. 56 já permitia que a autoridade licitante exigisse a prestação de garantia nas contratações de obras, serviços e compras, com duas condições: 1) ao particular caberia optar pela modalidade de garantia, admitida a caução, o seguro-garantia e a fiança bancária (§1º); 2) a cobertura está limitada ao montante de 5% do valor contratado (§2º) e 10% para obras, serviços e fornecimentos de grande vulto envolvendo alta complexidade técnica e riscos financeiros consideráveis, demonstrados através de parecer tecnicamente aprovado pela autoridade competente.

Na prática, essas condições impuseram um limite para a utilização de um produto comum em obras e serviços de engenharia nos mercados nacional e internacional, a saber, o seguro-garantia que prevê a possibilidade de retomada e assunção da obra como encargo da seguradora (performance bond). Em fato, com a limitação de cobertura de 5% a 10% do valor contratual, é naturalmente baixo o incentivo para que as seguradoras assumam a incumbência de monitorar o cumprimento das condições contratuais pelo tomador e muito menos para, em caso de default, assumir a retomada da obra. Com efeito, tais limites, em geral, sequer cobrem as eventuais multas potencialmente aplicáveis pela Administração perante o contratado.

Conforme ensinam Correia e Neto (2015), o seguro-garantia tem origem nos Estados Unidos no século XIX com o “*Heard Act*”, que permitiu o uso de garantia oferecida por seguradoras para suportar inadimplências em contratos de construção de obras públicas. Posteriormente, em 1935, foi editado o “*Miller Act*”, que passou a exigir em obras públicas federais americanas as garantias de concorrência (bid bond), de cumprimento da obra (performance bond) e de pagamento de obrigações com a mão-de-obra, com os fornecedores e com os subempreiteiros (labor and material bond).

Esse normativo foi posteriormente consolidado ao Federal Acquisition Regulation – FAR, norma referente às contratações públicas americanas, que exige para todas as obras federais com valor superior a 150 milhões de dólares a obrigatoriedade de payment bond e performance bond, excetuados casos específicos previstos nessa legislação. Para esse porte de obras, é exigido como regra geral que ambas as garantias acobrem 100% do valor original do contrato e, em caso de acréscimo no valor, cobertura adicional de 100% do acréscimo – salvo quando a autoridade administrativa definir que um montante inferior é suficiente para a proteção do Governo em face da contratação (CORREIA; NETO, 2015).

A rationale das referidas garantias, bem como dos elevados montantes exigidos pela legislação americana acima citada, reside na proteção governamental na seleção e desempenho da empresa contratada para executar a obra pública, assegurando-se a possibilidade de assunção da obra (step-in) da seguradora em caso de inadimplência do contratado. Intui-se que, sob essas regras, a seguradora não apenas avaliará a capacidade da empresa contratada para cumprir com as condições contratuais assumidas, considerando preço, prazo e qualidade, como também monitorará seu desempenho durante a execução, fortalecendo o enforcement do contrato celebrado.

Desta forma, a questão a se examinar é se, a partir do disposto no inciso IV, do art. 4º, a Lei do RDC flexibilizou os limites estabelecidos na Lei nº 8.666/1993 sobre exigências de seguros, particularmente no que se refere a sua cobertura e à abrangência das obrigações passíveis de assunção pela seguradora, já que a Lei de Licitações não prevê explicitamente a possibilidade de a seguradora assumir a responsabilidade pela retomada da obra. Para Correia e Neto (2015), a resposta é positiva.

Primeiramente, porque o sentido da diretriz estabelecida no inciso IV é de aproximar o regime jurídico de seguros e garantias nos contratos administrativos do RDC às condições do setor privado; nesse aspecto, não existe dúvida de que o regime jurídico civilista impõe como limite de cobertura apenas o “interesse segurado”, conforme previsto no 778 do Código Civil, bem mais amplo do que o estrito limite da Lei n. 8.666/1993; em relação ao segundo aspecto, o Código Civil prevê que “o segurador é obrigado a pagar em dinheiro o prejuízo resultante do risco assumido, salvo se convencionada a reposição da coisa” (art. 776), admitindo-se, portanto, a assunção da obrigação de fazer do segurador em substituição à obrigação de pagamento pelo prejuízo causado.

Segundo, para além de um regime jurídico privado que admite seguro na modalidade de performance bond, a praxis privada também tem admitido essa modalidade de seguro com garantia mais elevado do que na Lei Geral. No Brasil, essa modalidade de seguro encontra-se disponível no mercado securitário, inclusive estando disciplinada pela Circular n. 477 da Superintendência de Seguros Privados – SUPEP, de 30 de setembro de 2013, sucessora da Circular n. 232/2003, da mesma SUSEP (CORREIA; NETO, 2015).

Correia e Neto (2015) apresentam inúmeros exemplos no mercado privado de construção civil de utilização do seguro-garantia com cobertura superior à definida na Lei de Licitações. Um desses exemplos é o seguro para a entrega da obra criado pela Câmara Brasileira da Indústria da Construção – CBIC para as construções imobiliárias no âmbito do programa Minha Casa Minha Vida. Esse produto garante a entrega da obra no prazo ao adquirente de imóvel no minha casa minha vida, cobrindo 100% do valor a ser executado. Nas obras executadas por empresas concessionárias de serviços públicos, também é comum a exigência de seguros com cobertura parcial ou integral da obra,

nas modalidades performance ou completion bond. Na concessão do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, no Rio Grande do Norte, foi exigido no Edital Seguro-Garantia de conclusão do projeto, com “cobertura integral da execução dos investimentos previstos no Aeroporto”. No setor elétrico, conforme noticiado na imprensa, o consórcio construtor fechou um pacote de seguro-garantia que alcançava a cobertura de R\$ 3 bilhões do valor previsto da obra, que hoje se estima em R\$19,1 bilhões, ou seja, em torno de 15% do valor<sup>6</sup>.

Desta forma, a Lei autoriza que sejam exigidas condições de aquisição de seguros e garantias em percentuais superiores aos previstos na Lei Geral, desde que tal exigência guarde compatibilidade com a praxis do setor privado na contratação de obras e serviços de engenharia, o que é de fato usual tanto no mercado internacional quanto nacional de obras de engenharia, desde a construção de imóveis residenciais até de usinas hidrelétricas. Evidentemente, em cada caso concreto, a cobertura a ser definida deve considerar variáveis como os riscos associados ao empreendimento, sua complexidade, relevância, premência e os custos relacionados ao eventual atraso, paralisação e retomada da obra.

Nesse sentido, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes entendeu válida a exigência de garantia superior aos limites estabelecidos na Lei n. 8.666, o que foi demandado por esta autarquia em obras do PAC de maior porte como a duplicação da BR-381/MG e a reforma do Porto de Manaus. Neste último caso, a licitude da exigência foi submetida a apreciação do Plenário do Tribunal de Contas da União, no Acórdão 2745/2013. Na análise deste, o Ministro Valmir Campelo consignou a seguinte ponderação:

*“Acredito, assim, que o “Seguro-Garantia” remetido no art. 56 da Lei de Licitações tratou a questão de maneira ampla. Tal opção é mais uma possibilidade de garantia a ser escolhida pela contratada para acautelar, de forma global, eventual inadimplemento. A diretriz enraizada no inciso IV, do art. 4º do RDC, ao contrário, foi mais específica. No contexto em que está inserido, sempre que as características do objeto assim o motivarem (por requisitos próprios do mercado), há de se estabelecer a respectiva contrapartida acautelatória, em proporção e em coerência às respectivas condições de aquisição, seguros e de pagamento. Os cuidados proporcionais ao risco são, nesses casos, requisitos indissociáveis para a garantia da melhor proposta.”*

Em complemento, o Ministro tratou do caso concreto do Porto de Manaus, enfatizando a relevância do seguro-garantia, particularmente, no caso da contratação integrada,

6 [http://www.globaladviser.com.br/index2.php?option=com\\_content&do\\_pdf=1&id=28](http://www.globaladviser.com.br/index2.php?option=com_content&do_pdf=1&id=28)

na qual é inerente a transferência de maior grau de risco ao particular incumbido da entrega da obra contratada:

*“Isso visto, por se tratar de uma contratação integrada, com condições de execução e pagamento muito especiais, entendo que, igualmente, não de existir resguardos proporcionais aos maiores riscos assumidos pela Administração, em termos de inadimplemento do objeto. Essa garantia primeira – a da melhor proposta – é o valor fundamental a ser seguido em qualquer contratação e, por isso, foi inscrita como diretriz das contratações baseadas no RDC. Existe nas contratações integradas um tripé de coerência na concepção dos empreendimentos. A matriz de riscos, os elementos de anteprojeto e os seguros devem ser idealizados de forma integrada; elaborados em um planejamento cuidadoso, de forma a, em conjunto, diminuírem os riscos da contratação. Quanto maior a liberdade conferida para o particular inovar e assumir riscos, menor será, em tese, a necessidade de detalhamento do anteprojeto e maior deverá ser a cobertura de seguros, para contrapor o potencial inadimplemento. Em um modo de pensar, para as parcelas do empreendimento mais simples, em que a Administração tem meios de melhor detalhar a solução em anteprojeto (por absoluta simplicidade e pequeníssima vantagem de os particulares competirem em termos de metodologia construtiva), mais conveniente detalhá-los no anteprojeto e exigir a identidade em sua feitura. Os riscos dessa parcela, por conseguinte, serão da Administração. Ao contrário, para aquelas frações mais complexas, tanto se libere as contratadas para propor, cada qual, a sua metodologia, quanto, por consequência, se transfira os respectivos riscos para o particular. No que se refere à viabilidade da cobertura de seguros, deve existir uma exigência contratual de seguro para mitigar essa potencial insegurança. É um imperativo que tanto confere maior estabilidade ao contrato (em termos de certeza no seu adimplemento), como viabiliza a própria precificação do risco. Mais que isso, os seguros proporcionais aos riscos são elementos indissociáveis para a segurança da oferta da melhor proposta. Acredito, pelo que expus, que a contratação integrada tenha criado um novo cenário factual e mercadológico, então não coberto pelas possibilidades então previstas pelo art. 56 da Lei de Licitações, em seu rol de garantias. Desde que devidamente motivado e proporcional aos riscos assumidos, pode-se superar aqueles limites. Nesse ponto, entendo não haver reprimendas ao instrumento editalício criticado.”*

Observe-se assim que, apesar de o Ministro enfatizar na parte final de seu voto a particularidade da contratação integrada, ao tratar do caso concreto do Porto de Manaus, não haveria, segundo a interpretação formulada e aprovada pela Corte, objeção à exigência



de seguro-garantia mais robusto também nos demais regimes de contratação, desde que “as características do objeto assim o motivarem (por requisitos próprios do mercado)”, em função da necessidade de “se estabelecer a respectiva contrapartida acautelatória, em proporção e em coerência às respectivas condições de aquisição, seguros e de pagamento”.

Desta forma, a utilização de seguros performance nas obras públicas têm amplo potencial de disseminação a partir do RDC, podendo contribuir para aprimorar o processo de seleção de empresas que vierem a ser contratadas pelo Poder Público, mas também seu desempenho durante a execução dos contratos – consequência esperada da atuação de seguradoras como fiscais da execução contratual – e a agilidade na retomada das obras em casos de eventuais rescisões (CORREIA; NETO, 2015).

As primeiras experiências têm demonstrado que o uso desse mecanismo sequer tem efeitos demasiado negativos no custo das obras públicas: o valor dos prêmios de seguros em obras públicas nos percentuais hoje utilizados variam entre 0,06% e 0,6% do valor dos contratos, ao passo que as primeiras experiências do DNIT têm se traduzido em valores de prêmio que ficam em torno de 0,8% do valor contratual.

Alguns passos, porém, são ainda necessários para que os seguros efetivamente realizem a promessa de melhorar o processo de contratação de obras. Historicamente, os seguros utilizados no setor público têm baixa executividade, refletindo a dificuldade dos contratantes de compreender as condições das apólices que garantem suas obras e gerir os processos administrativos para aplicação de sanções sobre os contratados, uma vez que a caracterização dos sinistros, para efeito de execução do seguro, requer o cumprimento das condições previstas nas apólices, conforme regulado pela Circular nº 477/2013. Não é difícil imaginar, por exemplo, que a executividade do seguro venha a se perder diante do impasse administrativo no processo sancionatório, não comunicação de sinistro ou não notificação de alterações contratuais.

Outro fator relevante é que o step-in é escolha do segurador, o qual optará, no caso de rescisão, entre indenizar o dano apurado contra a Administração até o montante segurado ou, alternativamente, assumir a execução da obra. A simples adoção de percentuais substantivos, como 30%, evidentemente já gera um incentivo para que a seguradora monitore o contrato e, em caso de rescisão, assuma a entrega da obra – salvo no caso em que o custo de retomada e entrega da obra seja superior ao custo da indenização. Porém, como o dano é apurado em processo administrativo que requer contraditório e ampla defesa, é necessário que a gestão dos contratos administrativos alcance um estágio superior ao atual; caso contrário, a caracterização do dano pode se tornar objeto de um litígio sem fim, inclusive em instâncias judiciais, ou a própria Administração pode dar causa à paralisação do contrato (por exemplo, por falhar nos projetos), o que é evento excludente das apólices existentes.

Assim, parece-nos uma agenda necessária para que os seguros alcancem os objetivos almejados o aprimoramento das condições gerais e específicas da apólice-padrão, a fim de simplificar o processo de caracterização de sinistro, bem como um amplo processo de aprendizagem na gestão de contratos por parte da Administração Pública (CORREIA; NETO, 2015).

Nesse contexto, como fruto do presente estudo e com o objetivo de estender o seguro performance para todas as contratações e não apenas para as albergadas pelo RDC, está sendo proposto um projeto de lei que tem por objetivo transformar o seguro-garantia em um seguro performance, em que a seguradora passa a assumir a responsabilidade pelo término dos empreendimentos, executando-os diretamente ou por meio de terceiros, ou, em último caso, indenizando o segurado dos efetivos prejuízos causados pelo inadimplemento do contrato.

Ao emitir um seguro-garantia na forma prevista neste projeto, a seguradora empenha seus próprios ativos e, portanto, tem mais incentivo a investigar o histórico de seu cliente e as taxas que ela cobrará dele serão menores se o risco for menor. Para pagar a execução de um seguro, a seguradora requererá uma verificação por terceiros.

Ora, se os fornecedores contratados forem livres para escolherem eles mesmos as garantias oferecidas, dificilmente escolherão a mais eficiente para a Administração, já que não têm incentivos a internalizar as externalidades infligidas à Administração por sua escolha.

Por outro lado, as seguradoras são obrigadas a manter capital suficiente para atender às suas obrigações e têm fortes incentivos a peneirar os fornecedores, e isso é feito por meio de subscrição, que exige a apresentação de balanços e demonstrativos para atestar seu capital, fluxo de caixa e rendimentos, bem como documentos sobre organogramas, planos de negócios, catálogo de obras já realizadas, cartas de recomendação, etc. Além disso, as seguradoras tipicamente são boas em avaliar essa informação, devido à sua especialização e experiência.

Além disso, em caso de insolvência do contratado, a seguradora pode escolher entre reembolsar o comprador e ela mesma assumir a tarefa de completar o projeto (eventualmente subcontratando-o). Assim, se o governo tiver uma boa fiscalização nas seguradoras, não precisará duplicar o trabalho delas em investigar o risco de suas contratadas.

Outros dois pontos relevantes são os seguintes abordados no projeto: as garantias aportadas em um projeto têm valor de título executivo extrajudicial, medida que tem por objetivo agilizar a execução da garantia; o PL institui a certificação, que passa a ser uma opção da administração, o que reduziria os custos com as contratações de supervisoras nas obras, aumentaria a eficácia e reduziria os riscos para o gestor.

### 5.2.3 CONTRATAÇÃO INTEGRADA

Sem sombra de dúvida, foi a contratação integrada da Lei nº 12.462/2011 a maior evolução proporcionada pelo RDC. Corresponde ao modelo contratual conhecido internacionalmente como “design-build” que, em contraposição ao modelo “design-bid-build”, integra em um único responsável as etapas de desenvolvimento dos projetos básico e executivo com a execução da obra. Trata-se de uma importante quebra de paradigma em relação à Lei Geral de Licitações e Contratos, que consagrou a separação entre as responsabilidades pelo desenvolvimento do projeto básico e a execução da obra ou serviço de engenharia, em seu art. 7º, sendo vedada a participação, direta ou indireta, do autor do projeto básico ou executivo na licitação ou da execução de obra ou serviço e do fornecimento de bens a eles necessários (art. 9º).

O conceito de contratação integrada na lei compreende a “a elaboração e o desenvolvimento dos projetos básico e executivo, a execução de obras e serviços de engenharia, a montagem, a realização de testes, a pré-operação e todas as demais operações necessárias e suficientes para a entrega final do objeto”.

Segundo Correia e Neto (2015), esse modelo de contratação tem ampliado seu espaço nas contratações públicas no cenário internacional das últimas duas décadas, em conjunto com modelos que associam o projeto e a construção com a etapa de operação da utilidade pública – entre variações do modelo Design-Build-Operate (Concessões e PPPs).

Na legislação para contratações governamentais, a Diretiva n. 18/2004, da União Europeia, prevê em seu art. 1º, “a”, ambas as modalidades de empreitada de obra pública (DBB e DB) aqui mencionadas:

“Contratos de empreitada de obras públicas são contratos públicos que têm por objeto quer a execução, quer conjuntamente a concepção e a execução, quer ainda a realização, por qualquer meio, de trabalhos relacionados com uma das atividades na acepção do anexo I ou de uma obra que satisfaça as necessidades especificadas pela entidade adjudicante.”

Portanto, a Diretiva não apontava qualquer preferência por um modelo particular de contratação, remetendo a “critérios qualitativos e económicos” para se definir o modelo adequado de contratação. Tal orientação consta do nono parágrafo dos considerandos:

“Dada a diversidade dos contratos de empreitada de obras públicas, as entidades adjudicantes devem poder prever tanto a adjudicação separada como a adjudicação conjunta de contratos para a concepção e a execução das obras. A presente diretiva não tem por objetivo prescrever uma adjudicação separada ou conjunta. A decisão relativa a uma adjudicação separada ou conjunta deve basear-se em critérios qualitativos e económicos que poderão ser definidos pelas legislações nacionais.”

Recentemente, a nova Diretiva sobre contratações da União Europeia (25/2014), reitera que “as entidades adjudicantes deverão poder prever tanto a adjudicação separada como a adjudicação conjunta de contratos de concessão e a execução das obras. A presente diretiva não tem por objetivo prescrever a adjudicação conjunta ou separada de contratos”. A norma, portanto, sequer condiciona, agora, a decisão a definição legal de critérios qualitativos econômicos, como o fazia a Diretiva n. 2018/2004, revogada pela nova regra.

O modelo de contratação integrada também está previsto no estatuto jurídico das licitações norte-americanas, o Federal Acquisition Regulation - FAR. Design-Build é definido como a combinação de projeto e construção em um único contrato, com um único contratado (item 35.102). O FAR prevê um procedimento específico de licitação (“two phases”), indicando a utilização quando a entidade contratante determinar que o modelo é apropriado – item 36.301(CORREIA; NETO, 2015).

Segundo Correia e Neto (2015), o avanço do conceito de DB na legislação e na prática internacionais, tanto no setor público quanto no setor privado, está associado diretamente à compreensão de que contratações integradas oferecem maior segurança de prazo e custo. Para os empreendimentos sob responsabilidade privada, essas são variáveis determinantes da viabilidade comercial dos investimentos; para o setor público, afetam a entrega dos empreendimentos nos prazos esperados para o alcance dos objetivos socioeconômicos, mas também minimizariam o risco de descontinuidade e ampliação de custos de obras custeadas pelo erário. No FAR, um dos requisitos para adoção do DB é a limitação de tempo em relação à entrega do projeto, ou seja, a necessidade de um firme compromisso com prazo.

Essa expectativa proporcionada pelo modelo de contratação integrada conta hoje com razoável sustentação empírica. Digno de nota, nesse sentido, é o trabalho desenvolvido por Hale *et al.* (Hale, D., Shrestha, P., Gibson, G., Jr., and Migliaccio, G. (2009). Os autores realizam revisão de literatura em que se identificam trabalhos comparativos em áreas como rodovias, edificações e instalações industriais e militares. Dos oito trabalhos empíricos citados, seis identificam uma tendência dos modelos de DB de terem menores atrasos de cronograma do que os modelos de DBB. Também seis dos oito trabalhos citados revelam que os contratos DB têm menor variação de custo do que os contratos no modelo DBB.

Em outras pesquisas, as conclusões são similares. Conforme relatório publicado pela Agência Federal americana de Rodovias, foi realizada pesquisa com autoridades públicas a respeito de 140 projetos concluídos no modelo DB. Segundo as conclusões do Relatório, “em média, os gestores dos projetos DB pesquisados neste estudo estimaram que projetos sob o método DB reduziram a duração de seus projetos em 14%, o custo

total em torno de 3% e mantiveram a mesma qualidade quando comparados com o método de entrega DBB<sup>77</sup> (CORREIA; NETO, 2015).

Para Correia e Neto (2015), a suposição de que a contratação integrada pode conferir maior segurança de prazo e custo às contratações celebradas pelo Poder Público encontra seus fundamentos também nas teorias desenvolvidas a partir da década de 70 sobre arranjos contratuais voltadas a um maior compartilhamento de riscos entre contratante e contratado – fundamentos estes que estimularam, nas décadas que se passaram, a ampliação, nos setores público e privado, de terceirizações, parcerias, alianças, joint-ventures, entre outras formas de compartilhamento de riscos.

Para fins de análise sobre a lógica econômica dos contratos, três correntes teóricas podem ser destacadas: a teoria do agente-principal, da economia dos custos de transação e, mais recentemente, dos contratos incompletos. Com métodos e origens distintas, essas correntes se debruçam sobre o dilema da escolha entre hierarquias e estruturas de mercado como mecanismos de coordenação.

O dilema atinente à contratação reside no alinhamento de incentivos entre partes com interesses e informações distintos, existindo dois “tipos ideais” de modelos contratuais para resolver o problema: de um lado, o principal pode detalhar ao máximo o conteúdo das obrigações delegadas ao seu contratado, fiscalizando o atendimento à forma de execução ou, de outro, atribuir-lhes obrigações de resultado e maior liberdade relativa à forma de execução.

Nesses termos, o segundo modelo (que chamamos de contratos por resultados) possuem incentivos mais poderosos. O contratado tem mais liberdade para a execução das obrigações contratuais, com métodos que permitam redução de custos e prazos; de outro, também há maior indução para a entrega do objeto, já que o contratado é remunerado por entrega de marcos de resultado, e não pela execução de inputs. O risco desse arranjo contratual consiste em asseverar que o contratado não irá se valer da informação assimétrica a seu favor para deteriorar a qualidade do objeto contrato, já que tenderá a minimizar custos – afinal, contratações por resultado costumam ser *lump sum*, ou seja, por preço fechado. Questão central ao funcionamento adequado do modelo, portanto, reside no desenho contratual correto, com fixação de indicadores de resultado claros e fácil possibilidade de monitoramento, de forma a manter incentivos fortes e reduzir custos de transação.

O contrato de meios, por sua vez, mitiga o risco decorrente da definição menos detalhada da forma de execução do contrato. Como o contratante especifica, por exemplo, as soluções executivas para realização do objeto, inclusive em relação ao material empregado, o risco de deterioração do objeto contratual é menor, já que o contratado

77 Fonte: <http://www.fhwa.dot.gov/reports/designbuild/designbuild.htm>

não possui liberdade para alterar tais parâmetros. Em contrapartida, o contratado não possui incentivos para a otimização do projeto em relação ao binômio prazo e custo; ao contrário, alterações de projeto que ampliem o custo e o prazo do empreendimento podem favorecer-lhe. De igual modo, se o contrato por resultados exige uma estruturação do contratante para definir indicadores de desempenho e monitorá-los, o contrato de meios lhe impõe maior capacidade para definir as soluções técnicas de forma exaustiva e gerenciar o risco de sua implementação (CORREIA; NETO, 2015).

Há, pois, um trade-off imanente à forma de enfrentar os custos de transação e a assimetria de informações entre contratado e contratante: contratos por resultados supõem maior liberdade ao contratado, inclusive para deteriorar o objeto, caso o monitoramento e a fiscalização sejam deficientes; por outro lado, a maior segurança na entrega do objeto requer detalhamento de soluções técnicas que reduzem a liberdade do contratado e, por conseguinte, retiram-lhes os incentivos para manutenção do custo e a aceleração dos cronogramas.

Podemos destacar entre os aspectos vantajosos:

- a) absorção de metodologias diferenciadas ou tecnologias – a maior liberdade conferida ao contratado no desenvolvimento do projeto permite a apresentação de soluções técnicas não concebidas pelo contratante. Assim, permite-se a atração de expertise indisponível no contratante e, em certa medida, uma maior competição por metodologias distintas, sem atrelar a busca do resultado a uma solução *ex ante*;
- b) maior integração entre projeto e execução da obra, com menores custos de transação – no modelo DBB, como a responsabilidade pelo projeto é do contratante, qualquer alteração do projeto durante a execução da obra também deve ser feita pelo contratante, o que requer um processo de revisão de projeto até a celebração de aditivos. A integração de projeto e obra permite a adequação do projeto seja feita de forma célere;
- c) concentração de responsabilidade em um único contratado – contrato é dotado da característica de “single point responsibility”, concentrando no contratado toda a responsabilidade por projeto e obra. Tal concentração agrega à vantagem citada acima maior clareza na identificação do responsável pela qualidade da obra entregue, afastando a tradicional disputa entre projetista e empreiteira pela responsabilidade final do empreendimento;
- d) melhores incentivos para a conclusão da obra no custo orçado – o modelo DB se caracteriza por ser “lump sum”, ou seja, um contrato de preço fechado, no qual o contratado assume maior parcela de responsabilidade pelas

alterações de projeto. Naturalmente o preço orçado apresenta menor variação do que contratos “cost plus”, em que o preço contratual absorve as mudanças de custos decorrentes de alterações nas especificações de projeto; e

- e) melhores incentivos para a conclusão da obra no prazo – o contratado detém maior controle sobre o fornecimento de materiais e adequações de projeto à realidade da obra, fato este que contribui para mitigar custos transacionais relativos a falhas de coordenação na execução do empreendimento que, no modelo DBB, pode afetar o cronograma do empreendimento (por exemplo, atraso no fornecimento de trilhos numa ferrovia ou numa revisão de projeto que afeta o custo do empreendimento). O contrato por preço fechado também amplia o incentivo para a entrega da obra no prazo se atrelado a entrega de marcos de resultado, pois o contratado reduz suas despesas administrativas com a redução do cronograma e mantém a remuneração prevista (CORREIA; NETO, 2015).

#### 5.2.4 GESTÃO E PRECIFICAÇÃO DE RISCOS

A contratação integrada representa a delegação total de um pacote de serviços, da Administração Pública ao empreiteiro, que inclui a elaboração e o desenvolvimento, tanto do projeto básico, como do executivo, seguido da execução de obras e serviços de engenharia em todas as suas etapas: montagem, testes, pré-operação e todas as demais operações “necessárias e suficientes para a entrega final do objeto”.

Neste tipo de contratação, a licitação é feita com base no chamado anteprojeto de engenharia e não são permitidos aditivos (exceto em condições excepcionalíssimas). Portanto, necessariamente a Administração Pública transfere os riscos que antes eram gerenciados por ela ao contratado.

Ainda, o Decreto 8.080, de 2013, de 20 de agosto de 2013, que altera o Decreto nº 7.581, de 11 de outubro de 2011, que regulamenta o RDC, prevê expressamente a possibilidade de inserção da taxa de risco (reserva de contingência) nos orçamentos estimados das contratações integradas.

O risco, do ponto de vista do gerenciamento de projetos, é um evento ou uma condição incerta que, se ocorrer, tem um efeito em pelo menos um objetivo do projeto (PMBOK, 2013). Ele é caracterizado pela sua probabilidade de ocorrência e pelo seu impacto sobre o resultado esperado do projeto.

Na contratação integrada mais riscos são transferidos para o parceiro privado e, como há transferência de risco, é razoável que se promova a remuneração pelos riscos transferidos, o que pode ser feito pelo desenvolvimento de metodologia própria de cada órgão.

No DNIT, a metodologia desenvolvida foca no cálculo da taxa de risco (reserva de contingência) relacionada à transferência dos riscos (de custo) do empreendimento ao contratado e compreende as atividades de identificação, análise quantitativa e planejamento de respostas aos riscos.

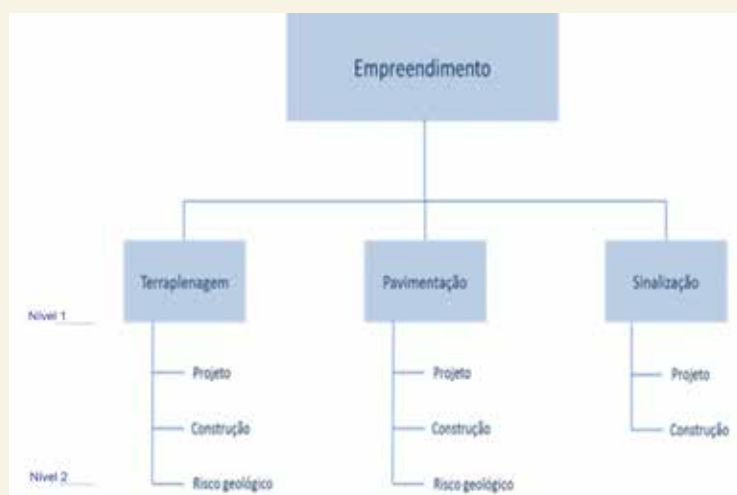
Na fase de identificação de Riscos deve-se analisar os documentos e informações específicas da obra, os dados históricos de projetos similares e o conhecimento acumulado a partir de empreendimentos semelhantes. Também é possível utilizar técnicas que facilitam a identificação de outros riscos, como: brainstorming e entrevistas com especialistas. O FHWA (2006) salienta que as ferramentas e técnicas são instrumentos para apoiar o processo de identificação de riscos e não devem nunca substituir o julgamento de engenharia necessário para um bom processo de identificação de riscos.

Posteriormente, elabora-se a Matriz de Riscos, que registra os riscos levantados, documenta as suas características, além de determinar as repostas aos riscos e definir as responsabilidades. A Matriz de Riscos é um instrumento de gestão que, além de documentar as informações dos riscos, auxilia na comunicação e dá subsídio às demais etapas do gerenciamento de riscos.

Ainda, o Caltrans (2012) recomenda usar uma descrição do risco que estruture seus elementos em partes, ou seja, descrever o risco separando claramente os riscos das suas causas e efeitos. Assim, a Matriz de Riscos deve expressar os seguintes elementos do risco: 1) O evento de risco que são as causas do risco, que estão associadas à probabilidade de ocorrência; 2) Os efeitos do risco, que estão associados ao impacto do risco.

Os riscos identificados podem ser categorizados, ou seja, agrupados por afinidade ou tipo. A categorização é organizada por uma Estrutura Analítica de Riscos (EAR), que é uma representação hierárquica dos riscos identificados, ordenados por categorias (Nível 1) e subcategorias (Nível 2), como por exemplo, subcategorias associadas à causa-raiz do risco.

Figura 38 – Estrutura parcial analítica de riscos





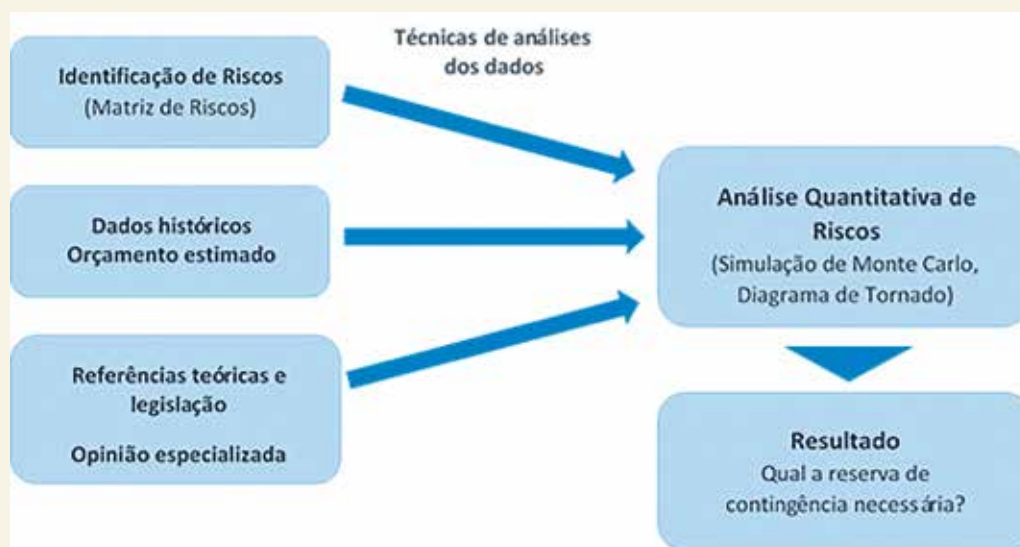
Como exemplo, para a identificação de riscos de um empreendimento rodoviário específico, foi estabelecido como categorias de riscos: terraplenagem; drenagem e obras de arte correntes; pavimentação; sinalização; obras complementares e obras de arte especiais.

A definição das categorias e subcategorias dependem do tipo e características do empreendimento. Nesse contexto, apesar do modelo proposto não englobar a análise qualitativa propriamente dita, pode-se dizer que houve uma priorização de riscos, pois a análise quantitativa considera as famílias mais representativas, ou seja – faz uso de dados históricos que consideram famílias de serviços que mais impactam os aditivos de obras do DNIT e as famílias maior peso no orçamento. Assim, a próxima etapa de análise quantitativa se concentra nos riscos mais relevantes.

Conforme Melo (2010), a análise quantitativa de riscos tem a função de analisar numericamente a probabilidade de ocorrência de cada risco, identificando o seu impacto nos objetivos do projeto.

Na metodologia desenvolvida no DNIT, a análise quantitativa é baseada numa avaliação do impacto dos riscos identificados no valor do empreendimento, por meio da Simulação de Monte Carlo. Para tanto, utiliza-se como informação inicial: a matriz de risco, o orçamento estimado do empreendimento, dados históricos, referências teóricas, legislação e opinião especializada. Objetiva-se, ao fim da análise, gerar cenários de risco com a respectiva probabilidade de ocorrência, de forma que possa ser definida uma reserva de contingência a ser utilizada no empreendimento. A figura abaixo mostra resumidamente a metodologia de análise quantitativa de riscos:

Figura 39 – Estrutura de análise quantitativa de riscos



Na análise quantitativa de riscos, deverá ser realizada a avaliação dos dois componentes mensuráveis: a probabilidade e o impacto.

Para se estimar a probabilidade e o impacto de cada risco, são utilizados dados históricos relativos ao impacto financeiro dos aditivos das obras, medidos diretamente da amostra, por meio da frequência de ocorrência de aditivos e dos percentuais de aditivos, respectivamente.

Enfatiza-se que a análise estatística dos dados é importante para eliminar qualquer vício da base amostral. Desta forma, realiza-se o tratamento dos dados, excluindo-se os valores discrepantes da amostra de cada categoria de risco em que os riscos foram relacionados, denominados outliers.

Para o componente probabilidade, é adotada uma distribuição de probabilidade discreta, que indica o número de sucesso de “n” eventos “sim/não” independentes, cada qual com a sua probabilidade de ocorrência, ou seja, modela se um evento ocorre ou não, pois nem sempre ocorrerá um aumento de custo no serviço de terraplenagem, por exemplo.

Para o cálculo do impacto, também deverá ser adotada uma função de distribuição de probabilidade. A metodologia adota a distribuição do tipo PERT, que, conforme Cretu *et al.* (2011) é a mais flexível distribuição na modelagem dos riscos, além de ser a mais utilizada para modelar a distribuição de custos.

Adicionalmente, segundo a FWHA (2006), poderá ser feita uma avaliação subjetiva dos dados de entrada do modelo de risco – como probabilidade e impacto –, dada a dificuldade de se obter dados de custo e prazo de projetos de infraestrutura de transportes para determinação das funções de distribuição de probabilidades que deverão ser utilizadas na análise quantitativa de riscos.

Assim, de posse dos dados de entrada - probabilidade, impacto, orçamento estimado por categoria de risco – e após definição das distribuições de probabilidade, passa-se à modelagem e simulação de cenários de ocorrência dos riscos. As simulações têm por objetivo calcular efetivamente o impacto das situações de risco no orçamento global do projeto, o que propiciará a estimativa de uma reserva de contingência.

O Método de Monte Carlo, utilizado no modelo, gera milhares de iterações possíveis para cada um dos riscos, que leva em consideração as suas distribuições de probabilidades, gerando uma amostra. Tal amostra serve como fonte para a elaboração da curva de densidade de probabilidade do orçamento do empreendimento e, portanto, permite o cálculo da probabilidade de ocorrência de cada cenário possível (diferentes intervalos de confiabilidade).

Finalmente, são gerados vários cenários possíveis de orçamento para que os gestores, com base na probabilidade de ocorrência de cada cenário, definam aquele que melhor

reflete a realidade de um determinado empreendimento. Com isso, é possível subsidiar a tomada de decisão e quantificar a reserva de contingência que deverá ser alocada no orçamento referencial do empreendimento.

Gráfico 13 – Curva de distribuição de probabilidade para orçamento



Após as simulações, também é possível gerar Diagramas de Tornados, que mostram graficamente o resultado da análise de sensibilidade das variáveis de risco. O diagrama ajuda a determinar quais riscos têm maior impacto potencial no empreendimento.

Gráfico 14 – Diagrama de tornado



Em consonância com o Guia PMBOK, foram consideradas duas estratégias de respostas aos riscos na metodologia desenvolvida: transferência e aceitação. Transferir o risco significa passar a responsabilidade pelo gerenciamento de riscos para outra parte, embora esse fato não elimine os riscos. A estratégia “aceitar” é adotada porque raramente é possível eliminar todas as ameaças de um projeto. A aceitação dos riscos pode ser de

dois tipos: passiva e ativa. Segundo Salles *et al.* (2010), a aceitação passiva não exige nenhuma providência – deixa a equipe do projeto lidar com o risco quando ele ocorre, de forma reativa. A aceitação ativa não incluiu ação de prevenção, mas existe um plano de contingência para ser executado caso o risco ocorra.

Neste contexto, estão previstas duas estratégias de respostas aos riscos na metodologia:

- Aceitação passiva: Riscos que serão assumidos e gerenciados pela organização, como desapropriação e licenças ambientais/riscos ambientais. Os riscos que serão aceitos estão identificados na Matriz de Riscos.
- Transferência: Riscos que serão transferidos ao contratado. A transferência de riscos ao ente privado é feita por meio do acréscimo de um montante (reserva de contingência) ao orçamento estimado dos anteprojetos de engenharia. Os riscos que serão transferidos também estão registrados na Matriz de Riscos e a determinação da reserva de contingência é o objetivo da análise quantitativa de riscos apresentada no tópico anterior.

### 5.2.5 REMUNERAÇÃO VARIÁVEL

O art. 10 define a remuneração variável como instrumento aplicável na contratação de obras e serviços em geral, que vinculará parcela da remuneração do contratado ao seu desempenho, com base em metas, padrões de qualidade, critérios de sustentabilidade ambiental e prazo de entrega definidos no instrumento convocatório e no contrato.

A remuneração variável consiste na possibilidade da Administração pagar ao contratado um valor maior ou menor do que o originalmente pactuado em função do cumprimento de metas previamente fixadas, sendo os parâmetros e limites previamente definidos objetivamente no instrumento convocatório, ao livre conhecimento de todos. A Administração não poderá alterar os valores do contrato de forma injustificada após a conclusão das obras, podendo variar de acordo com as condições contratuais previamente estabelecidas (CORREIA; NETO, 2015).

É importante destacar que, como lembra Marçal Justen Filho (2013), a remuneração variável é “uma solução adequada para as hipóteses em que a natureza e as circunstâncias comportem níveis variados de satisfação ao interesse administrativo”. Ou seja, quando possa ser definido um nível mínimo de satisfação ao interesse público almejado, cujo alcance já contemple o objetivo da Administração, mas que admita, com base em um esforço adicional do contratado, o alcance de parâmetros ainda maiores em termos de qualidade, sustentabilidade ambiental e prazos de entrega definidos no Edital.

Assim, segundo Correia e Neto (2015), é necessário que o Edital defina o nível mínimo de satisfação, abaixo do qual poderá existir o inadimplemento do contratado, e a admissão de níveis superiores de performance que permitam a remuneração variável. Nas PPPs, esse modelo tem sido aplicado com a definição da performance de excelên-

cia admitida, que alcança a remuneração máxima, e fixação de variações admissíveis para cada indicador que compõe o chamado Quadro de Indicadores de Desempenho.

### 5.2.6 LICITAÇÕES ELETRÔNICAS

Assim como já ocorria com o Pregão, o RDC pode ser realizado com o uso de recursos de tecnologia da informação, sendo denominado RDC Eletrônico, ou na forma RDC Presencial, estando ambos regulamentados pelo Decreto nº 7.581/2011. Entretanto, o art. 13 da Lei nº 12.462/2011 estabelece como preferência a utilização de certames por meio dos recursos da tecnologia da Informação.

Os primeiros certames realizados ocorreram todos sob a forma presencial, por força da indisponibilidade de sistemas eletrônicos para realizar os certames pelo novo Regime. Entretanto, atualmente já existem sistemas desenvolvidos pelo Banco do Brasil e pelo Ministério do Planejamento Desenvolvimento e Gestão, que permitem a efetividade da preferência pelo RDC Eletrônico, tal como previsto na Lei.

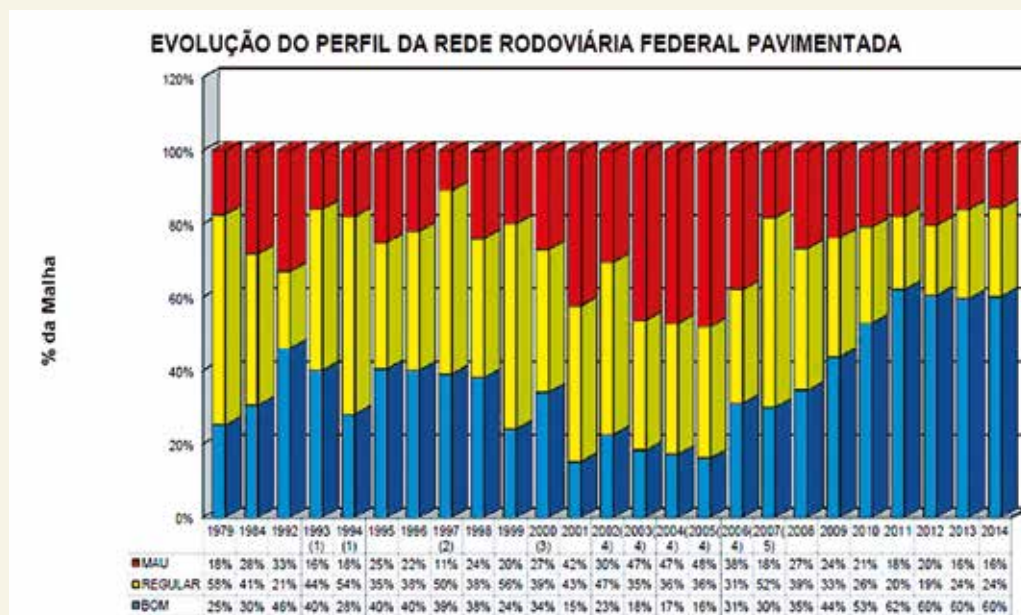
Apesar do Decreto regulamentar a possibilidade de utilizar os sistemas eletrônicos do pregão, a maior parte dos entes da Administração Pública optaram pelo RDC presencial até que fossem desenvolvidos os sistemas. Isso deveu-se ao fato de o RDC ter peculiaridades próprias como, por exemplo, a fase recursal de cinco dias úteis, podendo resultar em algum percalço na utilização do sistema do pregão – sem mencionar as diversas outras opções facultadas na Lei do RDC, como a possibilidade de combinação de modos de disputa.

Essa inovação, além da transparência que proporciona ao processo licitatório de forma geral, evita o deslocamento dos licitantes e/ou comissões de Licitações para as cidades em que serão realizadas os certames, o acúmulo de papéis impressos, a possibilidade de acompanhamento online de qualquer parte do mundo e obstaculiza o encontro pessoal entre os licitantes, entre outras vantagens. Considerando esses benefícios, percebe-se o porquê da preferência conferida pela Lei.

Muitos argumentam que não é possível a utilização de licitações eletrônicas para a contratação de obras, o que é falso. Hoje já contamos com dados empíricos que mostram que as licitações eletrônicas são tão efetivas quanto as presenciais. O DNIT experimentou duas grandes rodadas de licitações do programa CREMA (Conservação, Recuperação e Manutenção). A primeira foi realizada por concorrência em 2009, gerando contratos que se extinguíram em 2011. A segunda foi levada a termo em 2012 mediante pregão e os contratos se extinguíram em 2014. Observamos que no período não houve alterações significativas no estado do pavimento, o que indica que a qualidade do contrato não diz respeito à natureza do certame. Licitações eletrônicas, mesmo para obras,

produzem resultados tão bons quanto às presenciais, com muito mais transparência e segurança para os gestores.

Gráfico 15 – Estado da Rede rodoviária pavimentada



Fonte: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT

### 5.3 MODELO IDEAL DE CONTRATAÇÕES DE OBRAS PÚBLICAS

De tudo o que foi visto, de acordo com as experiências exitosas do pregão, com as lições aprendidas do RDC e, ainda, com base na experiência internacional, é possível projetar, pelo menos em linhas gerais, o que seria uma norma geral de licitações e contratos ideal.

Primeiramente, para facilitar a aplicação por parte dos gestores públicos, seria ideal a consolidação em uma única Lei do conjunto de iniciativas o dispersas em vários diplomas normativos nacionais editados nas últimas duas décadas. Deveríamos ter apenas dois diplomas. Uma lei geral de licitações e contratos e outra que disciplinasse apenas as contratações de empresas públicas e sociedades de economia mista (esta última publicada recentemente, Lei nº 13.303, de 2016).

No âmbito das obras públicas, assiste-se à disseminação de modelos de contratação focados em resultados e na melhor alocação de riscos, com ou sem manutenção e operação de serviços associados, em espécies como Design and Build (nossa Contratação Integrada), melhor forma de contratar em face da possibilidade de divisão de riscos, por não permitir diluição de responsabilidades e por fornecer incentivos adequados

aos contratantes que buscam a melhor performance. A Lei deve estimular a gestão de contratações orientada por resultados, como indicam as diretrizes de eficiência e inovação, o menor formalismo do procedimento e a valorização de instrumentos como a contratação integrada, a remuneração variável, o contrato por eficiência, entre outros.

Em relação aos contratos, uma agenda reformista poderia consolidar mecanismos já tratados na Lei do RDC, como a contratação integrada e o seguro-performance, afastando as dúvidas que persistem sobre os institutos. No caso do seguro, é preciso que as apólices tenham força de título executivo. Também, como forma de garantir qualidade e diminuir o risco do segurador, poder-se-ia adotar o uso da certificação de projeto e obra, instituto corrente nas contratações europeias. Poderia ser assimilada a contratação integrada como um regime apto a oferecer maior previsibilidade de prazo e preço, devendo sua escolha ser motivada como a de qualquer outro regime. Em relação ao seguro-performance, a expressa previsão do step-in-rights também contribuiria para a consolidação do instituto.

Por fim, deveria ser deslegalizada a ideia de equilíbrio econômico-financeiro, privilegiando-se o princípio de que o contrato é o mecanismo alocador de riscos por excelência. Por fim, a Lei poderia também incorporar e definir explicitamente a abrangência de mecanismos de solução de conflitos entre Poder Público e particulares nos contratos administrativos, como a mediação e a arbitragem.

## 6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir das questões abordadas no presente estudo, é possível afirmar que o Brasil deve ainda percorrer longo percurso para vencer os problemas logísticos decorrentes das opções históricas de planejamento e do baixo nível de investimento em infraestruturas de transporte. Diante da escassez de recursos públicos, consubstanciada em orçamentos altamente deficitários nos anos de 2015 e 2016, com perspectiva de déficit também para 2017, a busca por parcerias com o setor privado tem sido indicada como caminho para viabilizar os investimentos em transportes.

Esses investimentos dependem, entretanto, de estabilidade regulatória e da solução do desafio do financiamento, questões altamente relacionadas. De modo geral, deve-se incentivar a busca por recursos privados de longo prazo, de forma a reduzir a forte dependência do financiamento público para grandes obras de infraestrutura, especialmente do BNDES. O maior incentivo público pode e deveria ser dado a empreendimentos considerados estratégicos em nível nacional, como os incluídos no escopo do Arco Norte.

O direcionamento de recursos para os corredores e terminais do Arco Norte contribuiria para equilibrar as tendências de crescimento na produção de várias cadeias produtivas nacionais e, conseqüentemente, na ampliação da demanda por transportes por essas cadeias. Esses arranjos produtivos têm sua distribuição física e sua logística cada vez mais direcionadas para a utilização do Arco Norte, o que permitirá significativos ganhos de competitividade, notadamente no caso dos graneis agrícolas.

Assim, tendo sido apresentados os conceitos de logística e de custo logístico, essenciais para a compreensão do problema do escoamento da produção agrícola brasileira e para a formulação de projetos e de políticas capazes de lhe dar solução, passou-se a considerar os modos e as rotas pelos quais a carga gerada no campo chega às indústrias de beneficiamento e aos portos. Examinaram-se as distâncias percorridas e o custo do transporte de grãos, inclusive até destinos na Europa e na Ásia. Observou-se que, nas condições atuais, Santos, numa combinação dos modos rodoviário e ferroviário, ainda é a saída mais vantajosa.

Evidenciou-se a importância que os agentes econômicos dão ao valor do frete na escolha das opções de transporte e a incapacidade atual, dadas as condições logísticas existentes, de o Arco Norte competir em pé de igualdade com os portos do centro-sul do País. Procurou-se demonstrar que a porção setentrional brasileira, para se tornar uma alternativa ao escoamento da carga pela malha rodoviária que interliga o Centro-Oeste aos portos do Sul e do Sudeste, precisa receber investimentos que privilegiem modos de grande capacidade, como as ferrovias e hidrovias, ideais para o transporte de mercadorias de baixo valor agregado a grandes distâncias.

Somente assim, foi visto, será possível aproximar o perfil logístico brasileiro do norte-americano, cuja prevalência dos meios ferroviários e rodoviário torna o produto agrícola local muito competitivo. Por fim, acentuou-se a ideia segundo a qual o Brasil precisa explorar a intermodalidade e a multimodalidade para vencer os grandes vazios logísticos que ainda caracterizam seu território, o que significa não apostar em rotas estanques, mas numa rede de infraestrutura de transportes interligada.

Estudos desenvolvidos até o momento indicam a imensa potencialidade do desenvolvimento econômico das áreas de abrangência do Arco Norte. A dificuldade de transporte da produção agrícola e mineral daquela região é um dos fatores que limitam e desestimulam os investimentos em novos projetos, em razão do alto custo envolvido no embarque das mercadorias produzidas e no processo de aquisição dos insumos necessários à produção.

A conclusão de projetos ferroviários estruturantes, como a Ferrovia Norte-Sul e a Ferrogrão, e a melhoria das condições de navegabilidade das hidrovias do rio Tocantins, do rio Madeira e do rio Tapajós possibilitarão a abertura de novos corredores de transporte



rumo aos portos marítimos e fluviais da Amazônia. Pode-se vislumbrar que a conexão desses diversos modos de transporte proporcionará eficiência e redução dos custos de frete, impulsionando definitivamente o desenvolvimento do agronegócio nas regiões Norte e Centro-Oeste do País.

O Governo Federal tem sinalizado que dará a prioridade ao desenvolvimento desses projetos, em parceria com a iniciativa privada. Assim, incluiu as ferrovias Norte-Sul e Ferrogrão no mais recente pacote de concessões de infraestrutura, lançado em setembro de 2016.

No tocante ao planejamento governamental, fica evidenciada a necessidade de reconstrução dessa atividade na Administração Pública Federal. Para o fortalecimento das ações de planejamento, há que se adotar uma visão estratégica, com foco no longo prazo, considerando as limitações e a capacidade de melhoria na gestão, bem como a eficiência na coordenação dos atores envolvidos em cada política pública.

Especificamente no que concerne ao setor de transporte, o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil tem papel de destaque no processo de reconstrução da política nacional. O órgão deve assumir a posição de coordenação do segmento, centralizando as ações de planejamento, de modo a garantir a integração entre os diversos modos de transporte e a fim de alcançar todas as regiões brasileiras. Além disso, a política de transportes deve estar afinada e sintonizada com as demais políticas públicas, para que sejam minimizados os gargalos intersetoriais e para que se consiga promover o desenvolvimento econômico do País.

Há, ainda, que salientar a premente necessidade de implementação de ações voltadas para a melhoria nos processos de gestão dos órgãos envolvidos no setor de transporte. Sob a batuta do Ministério, de forma integrada, coordenada e planejada, cada órgão deve exercer suas atribuições, no âmbito de cada esfera de atuação, com o olhar no resultado, no desempenho. O gestor público deve primar pela eficiência e pelo compromisso com o interesse coletivo.

No que se refere ao meio ambiente, as sugestões apresentadas no estudo pretendem dotar uma nova Lei de Licenciamento Ambiental, que venha a ser aprovada pelo Congresso Nacional, de eficácia e eficiência, com vistas ao cumprimento de cronogramas e à efetividade orçamentária de todas as obras a serem implantadas no Brasil.

Para o Arco Norte, os ganhos a serem obtidos mostram-se particularmente significativos, pelo volume e diversidade das obras a ele vinculadas, as quais criarão nova configuração de escoamento e exportação de insumos e produtos no Brasil, com vantagens competitivas indubitáveis que favorecem o crescimento econômico nacional.

## REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, P. R. A experiência brasileira em planejamento econômico: uma síntese histórica. Disponível em <[http://celsofurtado.phl-net.com.br/artigos\\_scf/Paulo\\_Roberto\\_Almeida.pdf](http://celsofurtado.phl-net.com.br/artigos_scf/Paulo_Roberto_Almeida.pdf)>. Acessado em: 20 de setembro de 2016.
- AVARTE, P.; BIDERMAN, C. (org.) *Economia do Setor Público*. Ed. Elsevier, Rio de Janeiro, 2004.
- BOSTON CONSULTING GROUP – BCG. *Relatório de status Ferrovias*. Secretaria do Programa de Parcerias de Investimentos. Brasília, 2016.
- BOTELHO, A. J. *Projeto ZFM: Vetor de Interiorização Ampliado!* Manaus, 2001.
- BRAGA, H. C., GUIMARÃES, E. P. & REZENDE, F. *Estudos Técnicos sobre o Polo Industrial de Manaus – PIM*, ISAE/FGV. Manaus, 2003.
- BRAGA, H. C.; MATESCO, V. R.; LOPES, L. C. C. *O Potencial Exportador das Empresas Localizadas na Zona Franca de Manaus*. ISAE/FGV. Manaus, 2002.
- BRASIL. CÂMARA DE POLÍTICAS DE GESTÃO, DESEMPENHO E COMPETITIVIDADE. Modelo de gestão para o Planejamento, construção e operação da infraestrutura de transportes. Brasília, 2013.
- BRASIL. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL. Plano Nacional de Logística de Transportes. Brasília, 2007.
- BRASIL. PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. Decreto nº 6.550, de 27 de agosto de 2008. Dispõe sobre a estrutura e o funcionamento do Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte – CONIT, e dá outras providências. Disponível em <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2007-2010/2008/Decreto/D6550.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2008/Decreto/D6550.htm)>. Acessado em 20 de setembro de 2016.
- BRASIL. PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001. Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências. Disponível em <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/LEIS\\_2001/L10233.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10233.htm)>. Acessado em 20 de setembro de 2016.
- BRASIL. SECRETARIA DE ASSUNTOS ESTRATÉGICOS. *Licenciamento Ambiental: Texto para Discussão*. Brasília, 2009.

BRUTON, Michael J. Introdução ao planejamento dos Transportes. Ed. Interciência, Rio de Janeiro, 1979. California Department of Transportation - Caltrans. "Project Risk Management Handbook: A Scalable Approach", 2012.

CONFEDERAÇÃO DA AGRICULTURA E PECUÁRIA DO BRASIL - CNA [www.cnabrazil.org.br/](http://www.cnabrazil.org.br/)

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. Projeto Norte Competitivo, Sumário Executivo – Macrologística. Brasília, 2011. Disponível em <[http://arquivos.portaldaindustria.com.br/app/conteudo\\_13/2012/10/24/109/2012102514170887056lu.pdf](http://arquivos.portaldaindustria.com.br/app/conteudo_13/2012/10/24/109/2012102514170887056lu.pdf)>. Acessado em 20 de setembro de 2016.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE – CNT. Entraves logísticos ao escoamento de soja e milho. Brasília, 2015. Disponível em <[http://cms.cnt.org.br/Imagens%20CNT/ECONOMIA%20FOCO/economia\\_em\\_foco\\_22jun2015.pdf](http://cms.cnt.org.br/Imagens%20CNT/ECONOMIA%20FOCO/economia_em_foco_22jun2015.pdf)>. Acessado em 20 de setembro de 2016.

CORREIA, M.B.; NETO, J. A. P. *Comentários ao Regime Diferenciado de Contratações, Lei 12.462, de 2011: Uma perspectiva gerencial*. Ed. Negócios Públicos, São Paulo, 2015.

CRETU, O.; STEWART, R.; BERENDS, T. "Risk management for design and construction". John Wiley & Sons, Hoboken, 2011.

Delloite (2013), Trends in Public Sector Procurement, <http://www.fmi.ca/media/298797/130422-public-sector-procurement-trends-fmi-conf.pdf> >. Acessado em 25 de setembro de 2016.

Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) - Guia de Gerenciamento de Riscos de Obras Rodoviárias – Fundamentos - <http://www.dnit.gov.br/download/servicos/guia-de-gerenciamento-de-riscos-de-obras-rodoviaras/guia-de-gerenciamento-de-riscos-fundamentos.pdf>, 2013

FAYET, L. A. Corredores de exportação do Sistema Portuário de Belém. Conselho Regional de Economia – Corecon/PR, 2012. Disponível em <<http://www.coreconpr.org.br/wp-content/uploads/2012/05/11-Corredores-de-exporta%C3%A7%C3%A3o-do-sistema-portu%C3%A1rio-de-Bel%C3%A9m-Luiz-Antonio-de-Camargo-Fayet.pdf>>. Acessado em 20 de setembro de 2016.

FREITAS, T. G. *et al. Análise Quantitativa de Riscos: Aplicação nas Contratações Integradas de Obras Rodoviárias*. Revista Mundo PM, outubro de 2013.

GOLDMAN, SACHS & CO. *Economics Reseach. Brazil: Time to Walk the Walk of Fiscal Adjustment*. Latin America Economics Analyse, 2016.

GOMIDE, A. A. Tipos e Dinâmicas de Mudança Institucional: As Agências Reguladoras de Transportes no Brasil. Instituto de Estudos Sociais e Políticos (IESP) da

Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ). Disponível em <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0011-52582014000300855](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0011-52582014000300855)>. Acessado em 20 de setembro de 2016.

GOMIDE, A. A. A Política das Reformas Institucionais no Brasil: A Reestruturação do Setor de Transportes. Escola de Administração de Empresas de São Paulo da Fundação Getúlio Vargas, 2011.

GRUBER, J. *Finanças Públicas e Política Pública*. 2. Ed. LTC, 2009.

HALE, D., SHRESTA, P., GIBSON, G., Jr., and MIGLACCIO, G.. "Empirical Comparison of Design/Build and Design/Bid/Build Project Delivery Methods." *J. Constr. Eng. Manage.*, 135(7), 579–587). 2009.

HOFMANN, R. M. Gargalos do Licenciamento Ambiental Federal no Brasil. Câmara dos Deputados. Brasília, 2015. Disponível em <[http://www2.camara.leg.br/documentos-e-pesquisa/publicacoes/estnottec/areas-da-conle/tema14/2015\\_1868\\_licenciamentoambiental\\_rose-hofmann](http://www2.camara.leg.br/documentos-e-pesquisa/publicacoes/estnottec/areas-da-conle/tema14/2015_1868_licenciamentoambiental_rose-hofmann)>. Acessado em 20 de setembro de 2016.

IANNI, O. *Estado e planejamento econômico no Brasil: 1930-1970*. 3. ed. Civilização Brasileira, 1979.

JUSTEN FILHO, Marçal. Comentários à Lei de Licitações e Contratos Administrativos. 14ª Edição. Dialética: São Paulo, 2011

MCKYNSEY & COMPANY. *Programa de Parcerias de Investimentos: retomada do crescimento e dos empregos por meio do setor de infraestrutura*, Secretaria do Programa de Parcerias de Investimentos. Brasília, 2016.

MELO, M. "Gerenciamento de Projetos para a Construção Civil". Editora BRASPORT, 2010.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - Empresa de Planejamento e Logística – EPL - <http://www.epl.gov.br>

Instituto Mato-grossense de Economia Agropecuária Imea - [http://www.imea.com.br/upload/pdf/arquivos/AgroMT\\_Outlook\\_2022.pdf](http://www.imea.com.br/upload/pdf/arquivos/AgroMT_Outlook_2022.pdf)

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT), 2011.

MOURA, B. C. *Logística: conceitos e tendências*. Centro Atlântico, Lisboa, 2006.

MUSSI, C. *A Renovação do Planejamento no Brasil: a experiência dos Planos Plurianuais*. 2005. Mimeografado.

NOGUEIRA, C. L.; MACHADO, W. V. Logística: um desafio à competitividade do polo industrial de Manaus. In: ENCONTRO NACIONAL DE ENGENHARIA DE

PRODUÇÃO, 24., Florianópolis, 2004. Disponível em <[http://www.abepro.org.br/biblioteca/enegep2004\\_enegep0112\\_1302.pdf](http://www.abepro.org.br/biblioteca/enegep2004_enegep0112_1302.pdf)>. Acessado em 20 de setembro de 2016.

OCDE (2013) Public Procurement for Sustainable and Inclusive Growth: Enabling reform through evidence and peer reviews. <http://www.oecd.org/gov/ethics/PublicProcurementRev9.pdf>

PERRUPATO, M. *Concessões nos Transportes: Planejamento e Execução*. Brasília, 2015.

PROJECT MANAGEMENT INSTITUTE - PMI. “Um Guia do Conhecimento em Gerenciamento de Projeto (Guia PMBOK®) - 5ª edição”, 2013.

REZENDE, F. Planejamento no Brasil: auge, declínio e caminhos para reconstrução. Cepal/Ipea. Brasília, 2010. Disponível em <[http://www.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/TDs\\_Ipea\\_Cepal/tdcepal\\_004.pdf](http://www.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/TDs_Ipea_Cepal/tdcepal_004.pdf)>. Acessado em 20 de setembro de 2016.

REZENDE, R. M. *O Sistema Nacional de Viação e a Correção de Rota no Processo Legislativo*. Núcleo de Estudos e Pesquisas/ CONLEG/Senado, março/2014 (Texto para Discussão nº 144). Disponível em: [www.senado.leg.br/estudos](http://www.senado.leg.br/estudos). Acesso em 25 fev. 2014.

SALLES JR., C.A.C; SOLER, A.M.; DO VALLE, J.A.S; RABECHINI JR., R. “Gerenciamento de riscos em projetos”. Publicações FGV Management, 2010.

SÁNCHEZ, Luis Henrique. Avaliação de impacto ambiental: conceitos e métodos. 2ª ed. São Paulo: Oficina de Textos, 2013. p. 456.

SUFRAMA. *A SUFRAMA e o Polo Industrial de Manaus*. Informativo. Conjuntura Econômica. São Paulo, 2000.

UNEP, UNITED NATIONS ENVIRONMENT PROGRAMME. Environmental impact assessment training resource manual. Nairobi/Canberra: UNEP Environment and Economics Unit/Australia Environmental Protection Agency, 1996.

U.S. Department of Transportation – Federal Highway Administration. “Guide to Risk Assessment and Allocation for Highway Construction Management”, 2006.

VIGNOLI, F. *et al. A Lei de Responsabilidade Fiscal comentada para municípios*. Ed. Fundação Getúlio Vargas, São Paulo, 2002.

# APÊNDICE 1

## REUNIÃO DE AUDIÊNCIA PÚBLICA PROMOVIDA PELO CENTRO DE ESTUDOS E DEBATES ESTRATÉGICOS – CEDES, EM BRASÍLIA/DF, NO DIA 24 DE SETEMBRO DE 2015, TENDO COMO TEMA O “ARCO NORTE”.

No dia 24 de setembro de 2015, o Centro de Estudos e Debates Estratégicos (CEDES) da Câmara dos Deputados promoveu reunião de audiência pública para discutir como tornar efetiva a utilização de portos do chamado “Arco Norte”, a porção setentrional do País, para a movimentação de produtos que tenham origem na hinterlândia nacional ou para lá se dirijam. Trata-se de um enorme desafio logístico, que compreende não apenas a construção e a modernização de infraestruturas, assim como melhoras nas operações de transporte, mas também a criação de um arcabouço institucional e legal favorável ao investimento logístico e à ampliação das atividades produtivas, especialmente as agroindustriais.

Estiveram presentes à audiência pública o Deputado Lúcio Vale, Presidente do CEDES e responsável pela abertura do evento, o Deputado Remídio Monai, relator do estudo “Arco Norte”, e os Deputados Cabo Sabino, Gorete Pereira, Zenaide Maia, Ezequiel Fonseca e Rômulo Gouveia. Na condição de expositores, compareceram o Ministro de Estado dos Transportes, Senhor Antônio Carlos Rodrigues, o Senhor Luciano Castro, Secretário de Gestão de Programas de Transportes do Ministério dos Transportes, o Senhor Eraí Maggi, representando o segmento empresarial, o Senhor Bruno Batista, representando a Confederação Nacional do Transporte (CNT) e o Senhor Luiz Sanchez, representando a Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR). Participaram do debate o Senhor Tarcísio Freitas, Consultor Legislativo da Câmara dos Deputados, o Senhor Fidelis Antônio, Consultor de Orçamento e Fiscalização Financeira da Câmara dos Deputados, o Senhor Fábio Nunes, servidor do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), e o Senhor Herik Souza Lopes, servidor do Ministério dos Transportes.

São apresentados, a seguir, os pronunciamentos feitos ao longo da audiência pública, editados para efeito de concisão e clareza.

A audiência teve início com as palavras do Presidente do CEDES, **Deputado LÚCIO VALE**:

*Bom dia a todos.*

*A questão que nos reúne hoje aqui está diretamente relacionada ao modelo de desenvolvimento que iremos escolher para o Brasil.*

*Em poucas palavras, nós temos que decidir se queremos ser protagonistas ou figurantes do desenvolvimento econômico mundial. O tamanho e a riqueza do nosso País não combinam com a posição de figurante. Para sermos protagonistas, precisamos resolver a questão da eficiência e da produtividade. Isso depende visceralmente de investimento em logística, em infraestrutura. E é exatamente disso que trataremos aqui hoje, de investimento que permita o Brasil a dar um salto qualitativo de produtividade a partir de alternativa de escoamento da produção pelos portos da Região Norte.*

*A proposta em discussão no CEDES procura romper um círculo vicioso de estagnação econômica através de investimentos em infraestrutura que possam melhorar a produtividade de maneira efetiva. Essa possibilidade existe porque esses investimentos aumentam o estoque de capital fixo, aproximam os mercados e diminuem o custo de produção e transação. Além disso, esses investimentos possuem um grande efeito multiplicador para alcançar outros setores da economia. Está muito claro que as ações de investimentos em andamento não são suficientes para contrapor os gargalos de infraestrutura e conduzir o Brasil, o nosso País, na direção do crescimento econômico sustentável. Na última década, a expansão econômica, impulsionada por um mercado interno vigoroso e pela pujança do agronegócio, pressionou ainda mais a nossa delimitada rede de logística.*

*Não há dúvidas, por exemplo, de que o mais viável é escoar os grãos produzidos no Centro-Oeste brasileiro, pelos portos do chamado Arco Norte. Um caminhão que realiza duas viagens por mês de Sinop, no Mato Grosso, até o Porto de Santos, se essa mesma carga fosse de Sinop até Itaituba, no Porto de Miritituba, no Estado do Pará, poderia realizar seis vezes a mesma viagem no mesmo período. Nos terminais de Itaituba, as cargas seriam embarcadas em comboios, levadas por meio da Hidrovia do Tapajós e Amazonas até o Porto de Belém ou de Vila do Conde, ambos no Estado do Pará, sendo que cada comboio transporta uma carga de aproximadamente 100 caminhões.*

*Para viabilizar a chegada das cargas até os Portos do Arco Norte, é necessário concluir a BR-163, restaurar a 155 ou 158, ambas no Estado do Pará; também viabilizar a chegada da Ferrovia Norte-Sul a Barcarena; construir as eclusas do Rio Tapajós; derrocar o Pedral do Lourenço; realizar intervenções de adequação e capacidade da BR-364, em Roraima; além de dragar, balizar e sinalizar o Rio Madeira.*

*Aqui, nós discutimos; aqui, nós propomos projeto de lei; aqui, nós propomos projetos ao Executivo. E o que queremos aqui, através desses estudos do ARCO NORTE, é acabar com os gargalos e fazer com que, principalmente o Norte do País – que está mais próximo da Europa, mais próximo do mercado norte-americano e mais próximo, através do Canal do Panamá, do mercado asiático –, nós possamos ter um Brasil mais competitivo, com os produtos alcançando esses objetivos.*



A audiência teve seguimento com o primeiro expositor, o Senhor **ANTÔNIO CARLOS RODRIGUES**, Ministro dos Transportes:

*Estão sob responsabilidade do Ministério dos Transportes importantes projetos que dão base para construirmos os caminhos que vão sustentar o ARCO NORTE, como rodovias, ferrovias, obras hidroviárias e investimentos privados por meio do Programa de Investimentos em Logística (PIL).*

*Tenho conhecimento dos esforços que estão sendo realizados pelos senhores para se produzir um estudo consistente sobre o assunto. Coloco aqui a estrutura do Ministério dos Transportes à disposição, para apoiar os trabalhos que estão sendo conduzidos por este Centro.*

*Passo a palavra para o Sr. Luciano Castro, que vai apresentar um breve relato sobre a visão do Ministério acerca do ARCO NORTE.*

Representando o Ministro dos Transportes, tomou a palavra o Senhor **LUCIANO CASTRO**, Secretário de Gestão de Programas de Transportes do Ministério dos Transportes:

*Nós vamos falar do ARCO NORTE, tratando especificamente dos três modais que integram o sistema de transporte do ARCO NORTE, a começar pela hidrovia, porque é um sistema de transporte fundamental. Esse é um sistema de transporte alternativo e é o mais barato, que, sem dúvida nenhuma, precisa ser desenvolvido e tem, por parte do Ministério, essa prioridade no desenvolvimento dos projetos.*

*Nós temos os sistemas do Madeira, do Solimões-Amazonas, do Tapajós e do Tocantins.*

*No Corredor de Tocantins, há investimentos previstos, inicialmente, na ordem de 481 milhões. E para que estão destinados esses recursos? Para um Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), que está em desenvolvimento, abrangendo os rios Araguaia e das Mortes, e para a imploração do Pedral do Lourenço, a fim de abrir o canal de navegação do Tocantins.*

*Quanto ao Corredor Tapajós, nós temos também estudos de viabilidade que estão em andamento, sendo 99% já praticamente concluídos. O projeto de sinalização do Rio Tapajós está em análise. No trecho Miritituba até a foz são 290 quilômetros. A previsão de investimentos é de quase 18 milhões de reais, tanto no estudo de viabilidade quanto na sinalização do Rio Tapajós.*

*Quanto ao Corredor do Madeira, os investimentos previstos são de 155 milhões. Parte deles, para a dragagem e manutenção estruturada, que deverá ocorrer de 2016 a 2020. Na realidade, o que se quer é fazer um sistema de dragagem permanente do Rio Madeira na área navegável. A estimativa da dragagem é da retirada de cerca de um milhão de metros*

*cúbico/ano. Então, a dragagem é um novo modelo. A gente sabe que se faz CREMA<sup>8</sup> para rodovias, mas nunca ouviram falar de CREMA para hidrovia. A dragagem é uma necessidade permanente, assim como se faz manutenção na rodovia, para não a deixar esburacar, no rio também a dragagem é uma necessidade imperiosa. Outra parte vai para os levantamentos hidrográficos que estão sendo feitos também nessa área do Rio Madeira para execução da sinalização do Rio Madeira entre Porto Velho e a foz do Madeira.*

*Quanto ao Corredor do Amazonas, nós temos investimentos previstos da ordem de 2,5 milhões, com recursos do PAC, e o EVTEA, que é um estudo técnico de viabilidade. Também há um termo de cooperação com a Marinha, como nos outros corredores, que envolve dos levantamentos hidrográficos à produção de cartas náuticas e produção de sinalização e balizamento do Amazonas entre Manaus e Itacoatiara, que é o trecho que vai ter o maior volume de carga de toda aquela região.*

*O segundo modal são as ferrovias.*

*Nós temos aí a Ferrovia Norte-Sul, no trecho Açailândia, no Maranhão, a Barcarena, no Pará, e Palmas, em Tocantins, a Anápolis, em Goiás. Todo esse complexo dá uma extensão total de 1.340 quilômetros. O acesso ferroviário ao Porto de Vila do Conde, no Pará, que tem uma localização muito favorável aos mercados europeus e americanos, além da conexão com o Polo Logístico de Anápolis.*

*Esse é o primeiro objetivo dos trechos traçados na Ferrovia Norte-Sul. A Ferrovia Norte-Sul, agora desmembrando no trecho Açailândia a Barcarena, com 480 quilômetros. O EVTEA foi concluído em maio de 2012, pelo valor de 3,7 milhões. De Palmas a Anápolis, as obras entregues em maio de 2014 foram no valor de 4,28 milhões. Os próximos passos, o que nós vamos fazer: finalização dos estudos das empresas autorizadas no Processo de Manifestação de Interesse – PMI, execução da modelagem econômico-financeira, realização de audiência e lançamento do edital de licitação.*

*Há ainda o trecho ferroviário de Lucas do Rio Verde, no Mato Grosso, a Itaituba, no Pará, em uma extensão total de 1.135 quilômetros. O objetivo é melhorar o escoamento da produção do Centro-Oeste, aumentando a competitividade das commodities agrícolas brasileiras.*

*Consideram-se também os trechos Açailândia a Barcarena e Palmas a Anápolis. Essa ferrovia é nova, quer dizer, é uma concepção nova, não possui o EVTEA ainda, ou seja, o estudo de viabilidade ainda não existe; os primeiros estudos técnicos que estão sendo feitos ainda serão entregues por empresas autorizadas no Processo de Manifestação de Interesse (PMI). Então, o próximo passo nessa área de concessão seria a finalização do estudo técnico autorizado, a execução da modelagem também, a realização de audiências públicas e o lançamento do edital de licitação.*

8 Contratos de Manutenção com longa duração, com responsabilidade direta do contratado na execução das obras, no controle de qualidade e nos serviços de manutenção.

Tanto esse corredor quanto o de Lucas do Rio Verde também são áreas de interesse muito grande, e nós achamos que, depois de concluídos os estudos e estabelecida a modelagem, a gente poderá ter um interesse grande de grupos e empresas nesse processo de concessão ferroviária já que, dentro dos estudos que hoje mesmo estão sendo feitos e observados, há uma possibilidade de retorno econômico grande nessas áreas pelo movimento que elas têm.

Agora, as rodovias.

Bom, a infraestrutura principal das rodovias é extremamente complexa em toda a Região Norte. Existem a BR-163, a BR-230, a 364, a 070, a 174, a 158, a 155, e assim por diante, essenciais para garantir o transporte em toda aquela região. Quanto à BR-163: os estudos estão entregues, em fase de ajustes, havendo previsão do início para abril de 2016. Vários trechos da rodovia já estão sofrendo intervenção. A BR-163 é prioridade para o Ministério. Embora a manutenção da malha rodoviária brasileira seja prioridade nº 1, porque, se nós começarmos a destinar os poucos recursos existentes só para tocar as obras, nós deixaremos a manutenção de lado e as coisas irão piorar, é preciso repetir: a BR-163 é prioridade.

Além da BR-163, nós temos a BR-70, na BR-364, também em Mato Grosso. Nós temos aí uma extensão de 803 quilômetros. As empresas foram autorizadas a elaborar estudos com data prevista para entrega até janeiro de 2016.

Para a BR-364, em Rondônia, de Porto Velho a Comodoro, com uma extensão de 806 quilômetros, a situação é: no dia 29 de julho de 2015, 20 empresas foram autorizadas a elaborar estudos, com data prevista para janeiro de 2016. Uma restauração está sendo feita na ponte do Rio Preto do Crespo até Porto Velho. Essa é a visão da BR-364, em Rondônia.

Na BR-158, em Mato Grosso, nós temos o licenciamento ambiental do contorno protocolado na FUNAI. A FUNAI solicitou complementação. O DNIT está trabalhando para entregar a complementação e está aguardando o IBAMA se manifestar a respeito. Esse estudo foi entregue ao IBAMA desde outubro de 2014. Isso, às vezes, nos traz entraves grandes, o que dificulta a execução das obras.

Na BR-155/158, no Pará, temos uns trechos em conservação e outros trechos em manutenção e em restauração. Então, estão aí discriminadas as áreas, com as obras, para que se tenha uma visão clara de tudo isso.

Agora se vive um momento extremamente delicado quanto à decisão de dar prosseguimento aos investimentos em infraestrutura de transporte, mas tem-se buscado soluções e parcerias. E o caminho, sem dúvida nenhuma, é acentuar e acelerar um programa de concessões, cada vez mais, para utilizar recursos privados como fonte de financiamento das obras e da melhoria da infraestrutura de que precisamos.

Representando o empresariado, passou a falar o Senhor ERAÍ MAGGI:

*Nós estamos há 40 anos no Mato Grosso. Fomos para lá para produzir. Viemos do Sul do País. Eu costumo dizer que a estradinha de hoje é a mesma de quando chegamos lá. Melhorou, existe uma ferrovia, mas o preço está muito parecido com o do caminhão. É a Norte-Sul que chega lá. E nada mais. A estrada foi alargada, melhorada, mas faz 40 anos que está lá e que nós estamos produzindo lá.*

*A nossa velocidade de produção era muito baixa. Agora, está um absurdo! A produção está muito rápida, devido à tecnologia, à pesquisa, à biotecnologia, ao maquinário e a tudo o que aconteceu neste País nos últimos anos. É significativo o que aconteceu. E nós estamos fazendo um absurdo, indo para o Sul, matando gente em estradas, atropelando gente, poluindo, com o caminhão, com o petróleo queimando, e tirando a competição deste Brasil tão grande.*

*Nós estamos produzindo 200 milhões de toneladas no Brasil. Nós levamos quantos anos para chegar a 200 milhões? Chegamos a 100, ficamos patinando, patinando, depois chegamos a 200. E já passamos dos 200. Temos condições de fazer, só no Mato Grosso, uns 15 milhões de hectares, 20, se tiver bom, como dá para fazer no Pará 3, 4 milhões. Na região da BR-158, dá para fazer 1,5 milhão de hectares. No Pará, na região da BR-163, dá para fazer meio milhão. Há também Paragominas, aquela região toda. Em Mato Grosso, dá para fazer 15, 20 milhões, em média.*

*A nossa propriedade já está produzindo 10 toneladas por hectare por ano. Com 10 toneladas por hectare, o total é de 150 milhões de toneladas, 200 milhões de toneladas. Poderíamos produzir só no Mato Grosso e no Pará – juntando o Pará, porque eu acredito que, catando tudo o que é arezinha no Pará, chega-se aos 5 milhões também – o que o Brasil produz. Então, quando nós fazemos alguma coisa no Norte, quando nós fazemos qualquer infraestrutura no Norte, nós estamos fazendo duas, porque alivia o Sul também, já que essa carga não está indo lá. Então, quando se faz uma no Norte, fazem-se duas para o País.*

*Precisamos falar um pouquinho de Brasil para entender o porquê disso tudo. Se nós podemos dobrar a nossa produção – só Mato Grosso e Pará podem fazer o que o Brasil está fazendo hoje –, vamos ver onde nós vamos chegar.*

*Hoje temos colhedoras que colhem 500 toneladas por dia. Eram 10, 15, 30 toneladas por dia. Temos plantadeiras que plantam 400, 500 hectares por dia. Plantam sozinhas, de forma eletrônica. As pesquisas de meteorologia andaram muito, muito, muito. Veio tudo para cá nestes últimos anos. Nós estamos mandando maquinário de última tecnologia para o mundo inteiro. Estou falando de tudo o que empregamos, para que entendam o que está acontecendo no Sul do País, devido à força da nossa agricultura.*

*Criamos um grande problema agora, por ser tão bom e tão fácil produzir. O clima é tão bom que nós estamos fazendo duas safras, coisa que lugar nenhum do mundo faz. Há lugar do mundo que não faz uma safra, porque tem neve. Nós fizemos duas safras. Tem água a vontade para fazer isso. Cabem as duas safras. Nós chamávamos de safra e safrinha. A segunda safra nós chamávamos de safrinha. A segunda safra agora está muito mais produtiva que a primeira.*

*E fizemos algodão também – muito algodão. Esse algodão também tem que sair para o Norte. Tem que sair para lá, que é mais fácil para exportar. Nós vamos ser um primeiro mundo no algodão. O setor têxtil é o que mais emprega no mundo, depois da construção civil. Então, nós podemos também ir com esse algodão para o Norte, para o Pará. É mais uma oportunidade.*

*Se nós tivermos condição de produzir no Sul, nós vamos arrumar o Brasil inteiro. Produzindo no Mato Grosso, no Centro-Oeste, no Pará, saindo para o Norte. Se formos para o Sul, não há competição. A competição é pequenininha. Se a agricultura tiver que aumentar em algum lugar, será no Centro-Oeste, no Mato Grosso, no Pará. Se tiver que diminuir, porque está com o estoque muito alto, o Mato Grosso é o primeiro que tem que parar, porque ele gasta muito com frete. Tem hora que é mais caro o transporte do milho do que o seu preço. E o Governo tem que ficar subsidiando milhões e bilhões. Por que não investir na estrada? Seria muito mais rápido e não seria mais preciso investir no outro ano. E haveria competição para crescer.*

*Nós estamos com maquinário, equipamento, tecnologia. Com as pesquisas, descobrimos o clima. As pesquisas foram muito boas. Estamos indo bem para caramba: dá para chegar em 10 toneladas por ano. A maioria do mundo produz 3, 4 toneladas por ano de alimento, em uma safra só. Nós fizemos 10 toneladas por ano por hectare.*

*Então, com tudo isso que aconteceu, com tudo isso que está aí, com a Ásia e com a produtividade que temos, a infraestrutura para o Norte seria a metade do caminho. Não precisa falar nada. Nós vamos ser uma potência muito, muito, muito grande no mundo. Nós seríamos a segunda, terceira potência do mundo. Sairíamos da sétima, oitava posição. É só anotar as coisas.*

*Tem que ser tratado com rapidez esse assunto. O Pará vem nos salvando. O Pará era as costas; agora, virou a frente. Não se podia nem plantar de Nova Mutum para cima, Deputado Ezequiel Fonseca. Agora, saiu a BR-163. Ela não saiu para o Pará, saiu para o Brasil, saiu para o mundo. Saiu para alimentar o mundo, para alimentar as pessoas de forma mais barata e saudável.*

*Este Brasil vai ser do agronegócio. Só naquela região, é possível dobrar a nossa produção. Nós não vamos para 400, porque, para isso, se tiraria área de lá, mas, para uns 300 e pouco, nós vamos – próximo disso. É muito rápido. É o que eu estava falando sobre quanto plantava um trator, com a plantadeira, e quanto planta hoje. A coisa é imensa.*

*Quando eu falei em fazer toda a produção que o inteiro Brasil faz, tem uma parte do Sul, de Rondonópolis, de Cuiabá para baixo, que vai sair para os portos, do Sul, mas dá para dizer que 80% disso que eu estou falando vai ser para o Norte – 80% disso que dá para dobrar. Então tem que pensar em 10 toneladas para cada hectare.*

Antes de o próximo orador começar sua exposição, o **Deputado REMÍDIO MONAI**, relator do estudo do Arco Norte, pediu um aparte:

*Eu queria dizer umas rápidas palavras, para incluir também no debate a situação de Roraima.*

*Roraima hoje está engatinhando na plantação de soja, mas é outra oportunidade que está surgindo. Hoje está engatinhando, ainda com 25 mil hectares plantados. Mas a expectativa é que, para a próxima safra, dobre esse número.*

*Muitos produtores da Região Centro-Oeste estão indo comprar terra lá, porque a terra de Roraima hoje se encontra a 700 reais o hectare, na área de mata, a 2 mil reais, na área de lavrado, que é uma área que nós temos, em Roraima, que não precisa desmatar. Roraima tem uma parte que não precisa desmatar. Lá, o hectare está em torno de 2 mil reais. Eu sei que, em relação à Região Centro-Oeste, é um valor bastante inferior, dez por cento. Isso está atraindo muitos produtores para comprarem as terras.*

*Eu quero incluir aqui no debate a questão da ferrovia 364 e da ferrovia 163, em que há uns chineses interessados. Também a questão da hidrovia do Rio Branco e da BR-210, planejada pelos militares.*

*A BR-210 liga Roraima à BR-163, pelo Pará, chegando a Óbidos e Santarém. Sabemos da dificuldade de viabilizar essa rodovia, como sabemos também da questão financeira por que passa o País, mas nós queremos também incluir esse estudo da BR-210, quero insistir nessa questão, para que a gente possa também dar um respiro para Roraima, para que Roraima também possa pegar uma carona nesse crescimento, nesse desenvolvimento.*

*A BR-319 também é interessante para nós. Eu sei que o DNIT tem plano para a 319. Em andamento, e também de interesse, é a Transamazônica, ligando a região do Maranhão a Roraima, pela BR-210.*

Passou então a fazer sua exposição o representante da Confederação Nacional do Transporte (CNT), Senhor **BRUNO BATISTA**:

*O Brasil é um país que tem uma vocação agrícola muito forte. Quem tem sustentado grande parte do crescimento, nos últimos anos, é o setor agrícola, e nós não estamos falando de pouca coisa: 43% da pauta de exportação brasileira é produto agrícola, é soja e*

milho. Então, é muita coisa que está sendo movimentada e, por isso, nós temos evidentemente o interesse de que o transporte possa dar a sua contribuição.

Analisando os potenciais de saídas, os potenciais de desenvolvimento do Arco Norte, existe uma relação direta com a produção agrícola, principalmente de soja e milho, dessas regiões que nós já comentamos aqui, Mato Grosso, Pará, Mato Grosso do Sul, parte de Goiás, essa vocação natural que esses Estados têm.

O grande problema que nós encontramos é o seguinte: o Brasil produz 70 milhões de toneladas de soja, 55 milhões de toneladas de milho. Desse total, 45 milhões de toneladas de soja e 20 de milho são exportados. De toda essa produção hoje, que é grande, 87% está saindo pelos portos do Sul e do Sudeste.

Então, nós trabalhamos hoje numa situação, na realidade brasileira, que é a situação logística menos eficiente. Nós estamos transportando soja e milho por caminhão, a distância de 2.000 km, a partir do Mato Grosso para chegar a Paranaguá e a Santos. Nós estamos estrangulando Santos de uma forma ineficiente e cara.

Nós fizemos uma pesquisa com sete dos dez maiores exportadores de soja e milho do Brasil. Nós chegamos a uma conclusão que é tão óbvia quanto triste: 85,8%, praticamente 86% dos embarcadores reclamaram das condições das nossas rodovias. As rodovias são poucas e são ruins em termos de qualidade, e isso tudo evidentemente gera custo. 84% reclamaram da falta de ferrovias, por isso que nós continuamos embarcando soja e milho em caminhão e levando a 2.000 km para desembarcar em Santos.

Nenhum país, nenhum competidor sério em termos de agronegócio faz isso. Quando você pega a produção americana, eles exportam mais de 60% por hidrovia. Na Argentina há um percentual alto de movimentação por caminhão, mas a distância que eles percorrem é de até 300 km entre produção e porto, então o custo deles é muito menor do que os nossos. E para finalizar alguns dados da pesquisa, 100% desses grandes embarcadores reclamaram dos portos no Brasil. Então o cenário está longe de ser um cenário favorável.

Quantificando isso, que é o que interessa evidentemente, colocando na ponta do lápis, o cálculo que nós fizemos é o seguinte: esses prejuízos por conta da má qualidade das rodovias no Brasil estão totalizando a bagatela de 3,8 bilhões de reais por ano. Isso, em termos de valor de produto, equivale a 4 milhões de toneladas de soja.

É preciso ser realista ou nós vamos conviver jogando fora 4 milhões de toneladas de soja por ano, e vamos ver até onde isso vai em termos de competitividade agrícola, ou vamos eleger prioridades para escolher os investimentos que, de fato, desafogam a realidade brasileira.

Considerando um centro de distribuição, como Lucas do Rio Verde, no Mato Grosso, ao se exportar para Santos, por caminhão, que é como acontece hoje, a soja é levada por 2.165 quilômetros em cima de um caminhão, isso sai ao custo de 258 reais por tonelada.

*Para levar para Paranaguá também é uma distância grande, são 2.278 quilômetros, e o escoamento sai a 277 reais por tonelada. Simulando, se tivéssemos já construído aqui o trecho da Hidrovia Teles Pires-Tapajós, que é o último trecho, levaríamos 322 quilômetros de caminhão mais 1.145 navegando, totalizaríamos um valor de 133 reais por tonelada, ou seja, diminuiríamos o custo da movimentação da soja à metade do que é feito hoje. Então, não é muito difícil entender quais são as prioridades. Eu acho que é uma questão evidentemente de racionalizar o processo e de definir boas prioridades.*

Manifestou-se, por fim, no período das exposições, o Senhor **LUIZ SANCHES**, representando a Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR):

*Atualmente, nós temos 61 rodovias concedidas no Brasil, são 21 federais, 38 estaduais e 2 municipais. Existem concessões municipais no Brasil, é importante frisar. Atualmente, nós estamos com quase 20 mil quilômetros concedidos. Nesses 20 anos de programa de concessão, até dezembro do ano passado, 25 milhões de carros já foram atendidos. Nós temos 72 mil quilômetros de rodovias pavimentadas. Aí há vários outros números. É um setor que movimenta 8 bilhões ao ano, com 3 mil câmeras de TV, 2 mil veículos operacionais, 363 ambulâncias, 500 guinchos; 600 usuários por dia são atendidos nas rodovias, ou seja, são 600 vidas que estão sendo atendidas pelas rodovias diariamente. Então, há até uma função voltada para a saúde, para a salubridade da população.*

*Todo esse panorama do setor de rodovias hoje, de concessões de rodovias, não contempla a Região Norte do País. Então, tudo isso está fora da Região Norte do País, fora do Arco Norte.*

*Uma vez que temos uma região toda que corresponde a quase 50% do território nacional sem essa política, a principal premissa que se coloca é planejamento. Como fortalecer o planejamento? Atualmente, existe a Empresa de Planejamento e Logística (EPL). Ela que tem esse papel de cobrir essa função no Brasil. Então, é imperioso se repensar a EPL dentro de uma instrumentalização que permita que ela possa interagir, inclusive, com as secretarias dos Estados, porque já existem muitas concessões estaduais. Nós não podemos descartar que os próprios Estados Federados da Região Norte também podem pensar em concessões estaduais e desenvolvê-las dentro do seu âmbito, contribuindo para que o País possa bater essa meta. Mais do que isso, trata-se de compatibilizar as demandas de transporte com aquelas ambientais, urbanísticas e agrárias. Existe uma demanda forte aqui do meio agrário para que haja esse escoamento de produção. Existe uma demanda forte, por exemplo, do IBAMA, para que as licenças sejam expedidas da forma correta. Existem até demandas urbanísticas dos Municípios, para que essas rodovias concedidas que cruzam os seus Municípios obedeçam às leis municipais, ao Plano Diretor. Então, como é que compatibilizamos esse mosaico? Acho que o Congresso Nacional tem uma contribuição fundamental de pensar como podemos compartimentalizar essas dinâmicas que parecem*



*não se conversarem inicialmente. Temos que fazer um esforço intelectual para fazer com que elas possam convergir.*

*Por fim, nós acreditamos ser importante criar um centro de referência em transportes, assim como existe, no setor de energia elétrica, o CEPEL; o CENPES, no setor de petróleo. Talvez, devêssemos pensar na criação de um centro de excelência em transportes. Por quê? Porque é uma situação que se torna mais evidente, inclusive, ao falarmos do Arco Norte. Em que sentido? Hoje, a Região Norte do País é uma região que não tem tanta infraestrutura, por exemplo, geográfica, não tem tanto mapeamento, não se conhece exatamente, com profundidade, com escalas pequenas, o que é a Região Norte do Brasil hoje. Essa carência de informações inclui, por exemplo, necessidades de se criarem mecanismos legais de compartilhamento de infraestrutura, ou seja, como se pode ter uma rodovia, uma ferrovia e uma hidrovia trabalhando dentro de um mesmo vetor, dentro de um mesmo eixo? Como compartilhar uma servidão de passagem, uma faixa de domínio de uma rodovia ou de uma ferrovia para uma determinada finalidade? Esses são pontos que achamos que seria interessante ter um debate mais profundo aqui na Casa, criar uma agenda setorial, no sentido de conseguirmos avançar com esse modelo, que julgamos vencedor. É um modelo de 20 anos, um modelo que traz riqueza para o Brasil, diminui custos para o setor produtivo. Nós temos a plena convicção de que ele precisa ser expandido dentro de premissas cada vez mais aprimoradas, mais robustas, em prol do desenvolvimento nacional.*

Iniciando o período de debates, o **Deputado LÚCIO VALE** abordou a questão dos gargalos para a implantação do Arco Norte.

*Todo mundo fala nas reportagens da Rede Globo e em diversos jornais que o Arco Norte é o melhor meio de competitividade para que a gente possa, de fato, acessar o mercado internacional. Mas isso não acontece. Então, o que a gente precisa fazer?*

*O Consultor Legislativo Tarcísio Gomes de Freitas diz que o Brasil tem os melhores projetos, que o Ministério dos Transportes, a CNT, todo mundo sabe o que tem que ser feito. O problema são os gargalos.*

*Cito aqui alguns: o licenciamento ambiental, o Tribunal de Contas da União (TCU), a Fundação Nacional do Índio (FUNAI) e os processos de licitação. Esses foram os maiores obstáculos para que as obras não andassem. Assim também disse o Ministro dos Transportes. Segundo ele, até pouco tempo atrás, havia recurso, havia vontade política, sabia-se o que fazer, as obras haviam sido iniciadas, mas não existia licença ambiental, havia interferência da FUNAI e também do TCU, que paralisou obras.*

*Nesse contexto, a nossa preocupação aqui é como o Centro e o Parlamento podem fazer para ajudar as coisas acontecerem sem esses entraves, sem gargalos. A ideia é que a gente possa apresentar proposições legislativas (projetos de lei, indicações ao Poder Executivo,*

*requerimentos de informação), a fim concretizar esse novo meio de escoamento da produção brasileira e, assim, tornar o Brasil mais competitivo.*

*Talvez essa seja a pergunta maior que o Centro quer discutir hoje. Ouvir sugestões dos produtores, das entidades representativas e do Ministério acerca do que o Centro ou a Câmara dos Deputados pode fazer.*

Em seguida, passou-se a palavra ao **Deputado EZEQUIEL FONSECA**.

*Então o meu depoimento aqui é de um cidadão que é do Mato Grosso, que passou por aquela estrada há muito tempo, que viu muitas pessoas morrendo ali. E olhem que não é duplicada a rodovia! Só aquele pedaço até Rosário que está duplicado. Nos demais, fizeram a terceira faixa, melhoraram a pavimentação, e isso já fez uma mudança fantástica.*

*A preocupação do Mato Grosso hoje – aí, depois eu queria que o senhor me respondesse – é a questão de Rondonópolis até Rosário, em que há aquele trecho de 180 quilômetros que estava para a União e que deve ser devolvido para empresa.*

*Mas, no geral, o Deputado Lúcio tem razão: o grande problema que nós temos encontrado, inclusive na BR-158, e não na BR-163 lá em cima, é a questão ambiental e a questão de licitação. Essa burocracia tem acabado com o País.*

*Nós realmente precisamos ajudar nisso, porque o que tem acontecido lá na BR-163 é que, quando tinha dinheiro, não tinha autorização; agora, que nós estamos em crise... E a mesma coisa aconteceu lá na BR-158, em Bom Jesus, naquela curva. Nós tivemos que mudar, fazer uma curva... E a rodovia poderia estar pronta há quanto tempo? E nós estamos parados, no meio de Ribeirão Cascalheira, para trás, parados ali em Bom Jesus.*

*Então, o depoimento aqui é apenas para contribuir no seguinte sentido: acho que os acadêmicos precisam conhecer Mato Grosso. E entendo que, se a gente ajudar um pouquinho, a gente transforma rapidamente essa região. Muito obrigado.*

A palavra foi, então, franqueada ao **Consultor Legislativo da Câmara dos Deputados, TARCÍSIO GOMES DE FREITAS**.

*Este estudo é realmente oportuno, principalmente pelo momento que estamos vivendo. Nós temos um desafio enorme, que é romper um círculo vicioso em que entramos. E esse círculo vicioso está aí, todos estão vendo, é um círculo, é uma espiral negativa, onde a gente tem uma situação de instabilidade política gerando baixo investimento, afastando os investidores. Isso gera crescimento negativo ou nulo, e gera conflito social – que gera mais instabilidade política. E a gente precisa romper esse círculo.*

*Só há uma maneira de romper esse círculo. O desafio da economia brasileira hoje é o desafio do aumento de produtividade. E uma maneira muito interessante de se aumentar a*

*produtividade é investir em infraestrutura, porque a infraestrutura irradia para todos os setores da economia; a infraestrutura aproxima mercados, cria oportunidades; a infraestrutura aumenta o estoque de capital fixo; a infraestrutura reduz custos de produção e transação.*

*E a gente fica muito tranquilo porque percebe que há um plano. Há clareza do Ministério dos Transportes com relação ao que tem que ser feito. E, aí, eu sou testemunha, porque o Ministério dos Transportes trabalha – e trabalha muito – para que isso ocorra.*

*E é por isso que, tempos atrás, conversando com o Presidente, a gente disse: “Olha, o problema não é saber o que temos que fazer; o problema é por que nós não conseguimos fazer”. E nós não conseguimos fazer por uma série de motivos.*

*É preciso dar estabilidade, dar segurança jurídica para os investidores E, aí, nós temos uma série de etapas. E, aí, raciocinando assim, de uma forma muito simplista, a gente tem que enxergar o macroprocesso do investimento, que começa na elaboração, começa no plano. E o plano existe. A gente tem que trazer o plano de longo prazo para o plano de médio prazo, de curto prazo, que está estampado na lei orçamentária. Essa lei orçamentária tem que ganhar novamente eficácia como instrumento de planejamento.*

*Talvez uma primeira medida seja a regulamentação do parágrafo 9º do art. 165 da Constituição, que é a Lei Complementar de Finanças. Isso é fundamental para que a gente tenha clareza do que vai ser investido. O investidor precisa saber. É uma questão de previsibilidade de investimento.*

*Essa Lei de Finanças tem que trazer um capítulo específico que trate da questão dos empreendimentos prioritários, estratégicos. E a gente tem o desafio de definir o que é empreendimento estratégico. O empreendimento estratégico tem que ter um tratamento diferenciado a partir de então, seja no licenciamento ambiental – e, aí, a gente tem que partir para a avaliação ambiental estratégica.*

*E, observem: o outro desafio do Parlamento é que não há lei de licenciamento ambiental. Desde 1981, quando saiu a lei da Política Nacional do Meio Ambiente, se tenta emplacar uma lei de licenciamento, e nunca se convergiu num consenso. E isso gerou a seguinte questão: o licenciamento passou a ser completamente procedimental e deixou de ser substantivo. A gente não consegue emplacar a visão de economia de meio ambiente nem monetarizar externalidades no processo de licenciamento. Há uma preocupação com coisas que são irrelevantes; se gasta muito tempo e dinheiro. E, no final das contas, não se tem eficácia no que diz respeito até à proteção do meio ambiente.*

*Os termos de referência são os mesmos nos projetos de alto impacto em áreas frágeis ou de baixo impacto em áreas resilientes. A quantidade de estudos demandados é a mesma. O órgão, no plano federal, licenciador e os órgãos estaduais não se posicionam como licenciador para dar a última palavra; então, eles ficam reféns dos intervenientes. E há uma ação predatória do próprio Ministério Público no que diz respeito ao licenciamento ambiental.*

*Então, esse problema é um problema que tem que ser resolvido, e vai ser resolvido por lei. Tem que ter uma lei de licenciamento, há de se ter uma regra. Esse é o primeiro desafio do Parlamento.*

*A boa notícia é que existe projeto de lei tramitando na Câmara dos Deputados. O texto é bom e a proposição encontra-se na Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, sob a relatoria do Deputado Ricardo Tripoli, de São Paulo.*

*Há também um projeto de lei de Finanças tramitando no Senado, há uma lei complementar – que, talvez, com alguma mexida, alguma notificação, e trazendo esse capítulo, a gente consiga dar essa clareza para o investidor.*

*Então, é preciso que a lei trate de alguns pontos, como: o que é empreendimento prioritário; empreendimento prioritário passa por avaliação ambiental estratégica; tem um processo que considera impactos sinérgicos; e, aí, há uma simplificação do processo de licenciamento.*

*Passemos, então, para a próxima etapa: a contratação da obra. Aí, eu vou falar primeiro da contratação da obra pública, depois nós vamos falar de investimento privado.*

*No caso da contratação da obra pública, precisamos de uma revisão da Lei de Licitações. A nossa lei exauriu, ela é de 1993. Há duas iniciativas, ao mesmo tempo: uma, no Senado – há um projeto de lei pronto para ser apreciado no Senado – e há uma Comissão Especial que trata da matéria na Câmara dos Deputados. É preciso convergir. É preciso modernizar a Lei de Licitações, principalmente no que diz respeito a garantias.*

*Ora, imaginar que um contratado vai poder escolher a forma de apresentar garantia, que pode ser uma fiança bancária, uma caução ou um seguro-garantia, limitada a 5% do valor do contrato, que não paga nem a multa pelo inadimplemento, é deixar o risco todo nas mãos da administração pública. Esse risco tem que ser transferido, compartilhado. Temos que estimular as seguradoras, por exemplo, a assumir os empreendimentos em caso de fracasso de construtora. E a medida é simples: é aumentar o percentual do seguro-garantia nos contratos, é impor o seguro-garantia para determinado tipo de obra.*

*Então, há um pacote de medidas que são até relativamente tranquilas, que tem que estar na agenda, tem que estar na pauta, para rompermos aquele círculo vicioso a que me referi anteriormente.*

*Uma questão importante é – e nós estamos passando por isso – a questão de funding. Nós precisamos de dinheiro para investir. Numa situação de crise, o primeiro investimento a ser cortado é o investimento público. É preciso que se tenha em mente que se o País não crescer, essa rede de proteção social que foi criada não se sustenta. Então, o Brasil precisa crescer. Ou a gente cresce ou sucumbe, não há outra alternativa. E, para isso, é preciso contar com o investimento privado.*

*Agora, o investidor privado só vai entrar se tiver segurança jurídica. Existe um fundo na China pronto para investir em infraestrutura no Brasil. Um fundo específico para infraestrutura no Brasil. Mas ninguém quer ser sócio de uma Sociedade de Propósito Específico (SPE) que vai ter o Governo brasileiro como contraparte, como sócio, sem ter certeza de que vai ter garantia.*

*Então, precisamos tratar da questão das garantias, principalmente para alavancar as concessões, mas também para alavancar as parcerias público-privadas. Talvez, até na gestão da malha, no Ministério dos Transportes, no Departamento Nacional de Infraestrutura em Transportes (DNIT), haja espaço para concessões puras, concessões patrocinadas, concessões administrativas.*

*Precisamos romper essa barreira, que durante algum tempo foi uma barreira ideológica, e começar a trabalhar e trazer o investidor privado. Ele tem que ter segurança jurídica. E a segurança jurídica se dá com estabilidade regulatória, estabilidade de marco.*

*E, aí, eu fico me perguntando se não seria o caso – até há uma quantidade muito grande de projetos que têm um caráter social, que procuram dar isenções e afetam contratos que estão em andamento – de se propor uma mudança na Constituição, para que as mudanças em marco regulatório em contratos em andamento sejam feitas apenas por quórum qualificado. Não é possível o ente privado assinar um contrato de 25 anos, de 30 anos, e não saber o que vai acontecer logo ali na frente, porque chega uma hora em que o reequilíbrio, instrumento que tem que ser concomitante à alteração contratual, não é mais viável. Não adianta eu isentar o taxista da cobrança de pedágio, porque o feirante, que também passa pelo pedágio todo dia, vai pagar mais. E aí eu quebro um princípio que é sagrado, que é constitucional, que é o princípio da isonomia.*

*Então, essas coisas têm que estar claras e estáveis. Se não dermos estabilidade regulatória e segurança jurídica, o investidor privado vai embora. Ele não vai entrar. E há dinheiro lá fora. Aí, temos que pensar em outros mecanismos de proteção. Será que não é o caso de se pensar num mecanismo de proteção, num seguro contra variação cambial, para ajudar o tomador de empréstimos que vai ao exterior trazer recursos?*

*Assim, são essas questões que se colocam aí como desafio para esse estudo. O tema escolhido não podia ser mais urgente, porque o Brasil precisa romper esse círculo vicioso. Esse estudo pode ser um grande catalizador desse processo.*

Na sequência, pronunciou-se o **Consultor de Orçamento e Fiscalização Financeira da Câmara dos Deputados, FIDELIS ANTONIO FANTIN JUNIOR.**

*Como sou formado em economia, minha visão sobre o tema é mais econômica. Analisando essa questão, trazendo aqui para a análise dos investimentos e olhando o Orçamento Geral da União (OGU) dos últimos anos, dos últimos vários anos, vimos que o nível de*

*investimentos é extremamente baixo. Mas o Brasil, infelizmente, não tem muita essa visão, não pensa muito na questão econômica; pensa mais na questão imediata, individual, e tal. Mas o investimento é extremamente baixo.*

*Então, certamente, vai ser bem-vindo, é bem-vindo o investimento privado dentro dos modelos. Mas também o OGU, como é um parceiro, entre a iniciativa privada e Governo, precisaria mudar um pouco o eixo de gasto corrente. O Governo Federal gasta muito – gasto corrente, gasto custeio, gastos sociais – e não gasta com essa preocupação econômica, que traria efeitos certamente sociais muito grandes.*

*Trazendo uma analogia nessa questão das licenças, eu estou acompanhando o PL nº 3.722, de 2012, que trata das licenças de porte de arma. Neste caso, uma das preocupações que levantamos lá e um dos objetivos também do projeto é a questão de trazer uma objetividade nos critérios de licença. No caso aqui das licenças ambientais e também das questões indígenas, teria que se pensar em tornar o quanto mais objetivo melhor, para evitar aquela discricionariedade do agente público, que fica ali na análise exigindo isso e isso: “Não, agora eu exijo isso”.*

*Eu me lembro da rodovia do Régis Bittencourt, em São Paulo, que ficou muitos anos, mais de 10, 20 anos, ali, esperando para sair a licença, para conseguir um acordo. E parece que cada vez a exigência era um pouco diferente. Então, acho que quanto mais objetivo o critério, quanto mais simplificado o processo, melhor.*

Antes de passar a palavra a outro palestrante, o **Deputado LÚCIO VALE** teceu breve comentário.

*É importante aqui ressaltarmos essa iniciativa que a Confederação Nacional dos Transportes (CNT) está colocando para as empresas, para o setor produtivo, para as confederações, para o Ministério, que é a de estabelecer um canal aberto, para que esses gargalos sejam identificados e que se aponte o que é necessário ser feito, por parte do Congresso Nacional, para, lá na frente, não haver esse empurra-empurra, dizendo que não se faz porque não temos condição de fazer, porque o Congresso não agiu.*

*Então, é também uma oportunidade para que possamos colaborar com o Executivo, com as empresas e com as confederações e, assim, contribuir para melhorar o desenvolvimento do País, fortalecendo a competitividade com o mercado internacional.*

A seguir, as palavras do representante do empresariado, **Senhor ERAÍ MAGGI**.

*Essa falta de lei deixa o Governo em uma situação tão difícil. Por exemplo, a BR-242, o contorno dos índios na BR-158. Nós fomos à Casa Civil várias vezes quando Ellen Gracie era Ministra. Nós víamos: “Vamos por cá. Vamos por lá.” Nessa época, não estava faltan-*

do dinheiro. “Mas será que o Ministério Público aqui não está dando problema?” Nós víamos a agonia do Governo, a agonia do Tarcísio, do pessoal do DNIT, agonia de fazer. Então, isso tem que ser muito urgente. Simplesmente o índio não dá licença. Esse contorno de que o Ezequiel falou, o índio endoidou lá, porque não podia passar dentro da reserva. Aí fizemos o contorno por fora. Percorremos mais 60 quilômetros de rodovia para rodear por fora a reserva.

Agora o índio está bravo porque quer que volte por dentro, porque ele quer ganhar um “pedaginho”, alguma coisa lá. E a FUNAI não responde, não se pronuncia. A falta de lei, a falta de regra chega a dar agonia. Fora as outras rodovias, que eu vou falar aqui para vocês, que estão a 10, 20 quilômetros longe da área indígena, mas nós não podemos construir.

Há 40 ou 50 quilômetros de estrada feita, mas não há pontes, porque faltou a licença para continuar. Morreu um amigo nosso, um empresário que caiu dentro do rio. Então, estão acontecendo absurdos, mas a FUNAI não se pronuncia. É uma questão indígena, o índio vai lá para o meio do caminho. É um interesse violento por causa do dinheiro. Então, tem que ter lei. O índio quer resolver a parte dele também. Ele é gente, também. Ele quer resolver.

Neste momento, o **Deputado LÚCIO VALE** faz uma intervenção.

É importante a gente ressaltar aqui, Dr. Eraí, que várias leis como a do biodiesel, do pré-sal, das telecomunicações foram iniciadas aqui, no CEDES.

Então, é mais um passo que a gente quer dar de contribuição. Queremos ouvir. Às vezes o Congresso está desconectado com o setor. Às vezes se chega aqui e se cria uma quantidade de projeto de lei e não se consegue afunilar.

A nossa ideia é fazer um afunilamento juntamente como Presidente da Casa para poder colocar isso como pauta prioritária, assim que esse estudo terminar.

O **Senhor ERAÍ MAGGI** complementa.

Trago um exemplo. Nessa BR-158, nesse contorno, assim que o Pagot<sup>9</sup> saiu do DNIT, tinha que refazer os projetos. Nós, Associação dos Produtores de Soja, doamos uns 10 milhões para refazer o projeto, porque estava no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), estava o projeto e tudo pronto. Doamos. Eu estou passando vergonha com os produtores de lá, porque eu arrecadei esse dinheiro, porque ia andar. Não andou por falta de licença, e agora não precisa falar por falta de quê, né? É falta de grana. E ainda falta essa licença.

Eu estou com vergonha de vir aqui e não estar lá com os produtores.

9 Luiz Antonio Pagot, ex-Diretor-Geral do Dnit.

O Secretário de Gestão dos Programas de Transporte do Ministério dos Transportes, LUCIANO DE SOUZA CASTRO<sup>10</sup>, tomou a palavra.

*Eu vou começar de trás para frente, nas observações feitas pelo Fidelis e pelo Tarcísio. Eu acho que são observações extremamente pertinentes, porque o Tarcísio logo abordou a questão da legalidade: criamos um arcabouço legal para as nossas ações, onde esbarramos muito em todo um processo administrativo.*

*A falta de uma legislação adequada, a falta de amparo para a tomada de decisão deixa muitas vezes o administrador sem saber o que fazer. O Tarcísio viveu isso na Secretaria Executiva do DNIT, porque chegava um momento em que estava numa encruzilhada. E tem que tomar, às vezes, a decisão de risco, risco pessoal para as coisas andarem.*

*Eu digo isso porque eu vivi aqui, neste Congresso, todos estes anos, mais de 20 anos. Sei que às vezes o Congresso precisa ser sacudido para que as coisas sejam feitas aqui. Agora, como é difícil fazer aqui também. Como é difícil você fazer um projeto de lei, caminhar com ele. Se a gente perguntar, numa mesa, depois de 22 anos, quantos você aprovou, Luciano? Aprovei três e uma proposta de emenda à constituição. E quantas eu emiti? Setecentas. É um processo legislativo. O modelo, aqui também, o modelo interno é de profundas discussões, que muitas vezes até melhora a qualidade da proposta, mas, sem dúvida nenhuma, traz demoras que significam problemas sérios para o futuro.*

*Então, acho que tanto na abordagem feita pelo Dr. Tarcísio quanto na do Dr. Fidelis, há 2 questões importantes. O Dr. Tarcísio aborda a lei orçamentária, a qual também é abordada pelo Fidelis no que diz respeito a questão importante, o nível de investimento que está muito aquém do que o País precisa e deseja. Quando se pega uma proposta orçamentária, agora que fui para o outro lado do balcão, saí daqui e fui para lá, ao ver os números, fico assustado. Os números realmente são quase insignificativos para a demanda que temos.*

*Criar uma sistemática, como fala o Dr. Tarcísio, que mencionou a lei de finanças, que está no Senado. Precisamos localizar isso. Precisamos fazer um acompanhamento disso. Na lei de licença ambiental já estamos fazendo acompanhamento. Queremos aprofundar essa discussão. Acho que ela é fundamental para nós, até para a segurança do agente público na tomada de decisão. Então, acho que essa lei de finanças e essa lei de licenciamento têm de ser acompanhada de perto por nós e pelo Ministério, a fim de que não haja surpresas. Às vezes, queremos fazer uma coisa e ela se torna pior do que era. A participação nisso é ampla em nível de Congresso. Então, as ideias vão chegando. Temos grupos: um grupo defende o licenciamento ambiental mais leve; outro grupo defende um licenciamento ambiental mais rígido e conservador.*

10 Ex-Deputado Federal, PR/RR.



*E a lei de licitações? Acho que já passou da hora, já passou da hora de analisarmos essa questão. Ficamos aqui remoendo coisas, mas precisamos ter velocidade nessa questão. Acho que o Centro pode provocar muito essa questão da lei de licitações para a agilidade das contratações.*

*Acho que as lideranças partidárias têm de se posicionar no Plenário com vistas a acelerarem determinados procedimentos, por exemplo, na lei licitações, na lei de licenciamento ambiental. Isso tudo deve ser dito ao Plenário. Esse arcabouço legal precisa ser posto, colocado e votado. Precisamos de regras para que possamos tocar para frente tudo isso. Acho que nisso o Dr. Tarcísio tem razão. Questões impedem-nos de atuar.*

*Comecei exatamente de traz para frente, para chegar aqui ao Dr. Eraí, que quer colocar a mercadoria dele lá no porto, porque as coisas precisam começar de lá, as coisas precisam acontecer para que isso possa ter sucesso.*

*Ele falava inclusive sobre as questões das garantias. Contudo, Dr. Tarcísio, no Regime Diferenciado de Contratação (RDC) as garantias chegam a 30%, com o seguro-garantia chegam a 30%. Mas considero o problema que vem acontecendo. Quando a empresa ganha a obra pelo RDC, com o seguro-garantia de 30% há um desembolso significativo. É um desembolso significativo fazer um seguro-garantia de 30% para uma obra de 200 milhões de reais. O que se tem? Não se tem hoje a nota de empenho. Não se tem nota de empenho que garanta a alguém uma visão de desenvolvimento da obra. Só se empenha um pedaço. Por quê? Porque não há um programa de investimento. O programa de investimento é mínimo. Só se empenham pedaços, ou seja, empenham-se apenas 10% da obra, mas quer garantia de 30%. O empresário fica inseguro, aquilo que tu disseste. Então, eu acho que a garantia de 30%, dentro de fatos normais, com orçamento normal, é o ideal.*

*Agora, na circunstância que nós estamos vivendo, nós estamos vivenciando isto: empresa, por exemplo, querendo fazer garantia e dizendo assim: “Eu faço a garantia do recurso do projeto”, aí me dá a ordem de serviço. Depois: “Eu faço a garantia do recurso. Eu faço a garantia quando me derem a ordem de serviço para eu fazer a obra, aí eu faço a garantia lá na frente”, porque ele faz 2 desembolsos com a certeza de que a obra vai acontecer, porque, se ele faz uma garantia de 30% no RDC Integrado, em que ele vai ainda ter um projeto que precisa ser analisado, em um prazo de 6 meses, e, às vezes, demora 1 ano para se aprovar o projeto, e ele já montou a garantia, já pagou por isso tudo para daqui 1 ano... Quer dizer, as circunstâncias atuais dificultam até essa metodologia, que é, dentro do meu ponto de vista, eficiente, mas que compromete o empresário no processo. Então, eu a defendo, eu acho que ela é importante, mas a situação do momento nos traz problemas grandes.*

*Mas essas são as observações feitas, aí, pela Consultoria muito competente que temos, que conhece bem essa infraestrutura. Foi o que o Tarcísio quis dizer.*

*Além de eu ter sido Deputado, por muitos anos, da Região Norte, conheço bem toda aquela Região, vi crescer tudo aquilo. Eu cheguei em 1975 e fui comprar uma terra lá, em Alta Floresta, para plantar cacau, lá naquela época. Então, aquilo não era nada. Sinop estava começando e, hoje, desenvolveu-se e é outro mundo. Então, meu coração está ali dentro de toda essa região.*

*O Ministro<sup>11</sup> pediu, agora, que eu fizesse uma avaliação dos programas de concessão que estão sendo executados no Paraná. Na realidade, a concessão é do Paraná, mas foi uma delegação de rodovias ao Estado do Paraná que o Jaime Lerner fez. Era visionário, naquela ocasião, fazer concessão. Agora, estão pedindo renovação daquele processo, e eu fui lá ver, conhecer aquilo tudo. Quem anda lá nas rodovias do Paraná, mesmo em áreas de concessão, se compará-las com as do Norte, fica até feliz de estar andando ali, embora o pessoal esteja reclamando do valor do pedágio, dessa coisa toda.*

*Eu acho que se precisa melhorar o programa de investimento, mas as concessões são um modelo recente no País, e eu acho que a gente tem avançado. Não há outra forma, hoje, com o volume de recursos que são necessários à nossa infraestrutura, se não se buscar essa parceria com o setor privado, de avançar, pelo menos em médio prazo, porque as necessidades são cada vez maiores.*

*Eu vou misturar um pouco agora. Quando a gente fala das concessões, a gente fala na necessidade de viabilizar toda essa área aqui do Arco Norte. Nessa área do Arco Norte, o modelo de concessão não pode ser entendido da mesma forma que o modelo de concessão do Sul e do Sudeste, é outra coisa. Eu digo: pegou, fez a concessão lá. Quando o Jaime Lerner fez a concessão da rodovia de Curitiba ao Porto de Paranaguá, a concessionária pegou a rodovia pronta, duplicada, pegou uma rodovia para arrecadar. O nível de investimento foi muito pouco, quase nada. Onde tinha que se fazer um investimento era no gargalo da entrada de Paranaguá. Ali, ele não foi feito, porque parte não está na área de concessão. Então, ficou um imbróglio que você não consegue resolvê-lo. Temos que resolvê-lo agora. Qual é a nossa visão da concessão? Primeiro, a rentabilidade. Há um mercado, há rentabilidade e há retorno, para a empresa investir. Eu acho que, na região do Arco Norte, alguns segmentos são importantes e trazem essa rentabilidade. Agora, o modelo realmente não pode ser o mesmo, como eu acho também que você tem razão, Luiz, quando diz que o empresário precisa de segurança para poder investir. Começam a criar um bocado de “isençãozinha”. A cidade é pertinho, mas não dá para passar porque o sujeito vai ao hospital do outro lado. “Não, dá isenção.” Sem a placa, não dá. E como fica a concessionária? É a questão do eixo suspenso. Eu fui lá e vi concessionárias. Eu fui ver o eixo suspenso. Eu estava lá e fiquei na cancela, fiquei olhando. O caminhão vinha e, a cem metros dali, antes de chegar, suspendia o eixo. Quando passava na cancela, na*

11 Antônio Carlos, Ministro dos Transportes.

*cara de pau mesmo, ele parava o caminhão e descia o eixo. Qual era o impacto disso na receita daquela concessionária? Seis por cento. Quem vai pagar a conta? O Estado disse: “Olha, eu não tenho.” Em algumas concessionárias, cujo volume de caminhões é grande, esse número chega a 12%.*

*Então, eu acho que precisamos ter cuidado com as medidas, entende, Presidente, porque, quando não temos esse cuidado, há um impacto financeiro. Isso traz uma insegurança para o empresário, porque determinadas coisas podem acontecer de repente. “Não, agora mais isso, mais aquilo.”*

*Eu acho que o senhor tem razão quando diz que nós precisamos ter mais cuidado com isso, inclusive a classe política, quando decide esse tipo de coisa. É mais fácil para ela, porque existem os apelos. A lei de suspensão dos eixos nasceu aqui dentro da Casa. Então, qual é a consequência? Que isso repercute em todo o programa nacional de concessões. Eu coloco isso, porque, como eu sou desta Casa, às vezes eu me sinto à vontade para dar umas cutucadas. Eu acho que nós temos que levantar isso com cuidado.*

*Eu acompanho, há muitos anos, o trabalho da nossa Confederação, da CNT, e a análise que fazem das nossas rodovias anualmente. Aliás, eu me entristecia muito, quando pegavam minhas rodovias de Roraima e as classificavam como uma das piores do País. Cada vez em que eu lia um relatório desses, eu ficava danado.*

*Trabalhamos muito, não é, Deputado Remídio? E hoje isso já não é mais a mesma coisa. Estamos com obras. Graças a ação do Ministério dos Transportes e do DNIT, começamos a fazer a recuperação da BR-174 e da BR-210. Hoje, eu tenho certeza que a CNT não vai classificar as rodovias federais lá de Roraima como uma das piores do País. Mas eu acho que esse trabalho da CNT é de suma importância, assim como a preocupação da CNT quanto à prioridade do programa de investimentos que o Governo precisa ter. Quando viemos de lá, eles não falam do orçamento, do comprometimento do orçamento em cima dos custos da sua máquina, que absorve praticamente quase tudo, e de um programa de investimento mínimo que dificulta a ação.*

*Então, passamos pelas concessões como alternativa para investir. Não há outra forma de fazer isso. Mas somos solidários e entendemos que a CNT cumpre um papel importante. Precisamos da ajuda e da vigilância dos senhores para que nos ajudem nessa formatação para viabilizar a infraestrutura do País.*

*Foi falado também da revitalização do Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (CONIT). Eu acho que é uma coisa importante, nunca mais se reuniu. Eu cheguei lá e ninguém se reuniu mais no CONIT. Eu já falei esse assunto com o Ministro, eu acho que é preciso voltar a tratar desse assunto, como também nós estamos desenvolvendo no âmbito da Secretaria, e criar alguns fóruns de debates permanentes com as classes produtivas, uma coisa que seja mais sistemática, com participação, por exemplo, do*

*Legislativo, das classes produtoras, das concessionárias, algo que de 6 em 6 meses reúna aquele grupo e discuta para saber os rumos que estamos tomando.*

*Pega o Eraí, chega lá e reclama: “Pô, há 6 meses nós falamos de um assunto aqui, nada aconteceu, as coisas não acontecem.” Tem que se explicar o porquê. “Ah, o entrave é legal. Então por que está parado lá?” E começamos a ter essas discussões. Eu acho que é importante.*

*Há algum tempo atrás, o Governo criou a Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL), e chegou um momento em que até o Ministro falou assim: “Essa EPL é muito cara.” Porque o sentimento da EPL, um prédio caríssimo, uma estrutura cara, então chega e diz: “Será que ela é útil?” E conversou com a Presidente Dilma, ela deu um pulo lá fora, porque ela acha que a EPL é um instrumento importante de planejamento de logística. E é, eu entendo que é, ela tem razão nisso, só que não deram à EPL os instrumentos e a condição de fazê-la como uma empresa de planejamento de logística.*

*E eu disse ao Ministro que é preciso, que nós temos técnicos, o Tarcísio sabe, o Ministério tem bons técnicos, gente preparada, uma garotada nova que pode, sem dúvida nenhuma, contribuir e fazer um planejamento de logística, que nós temos que ter de curto, médio e longo prazo.*

*O Tarcísio quando esteve lá vivenciou isso, pessoas que ajudam muito. Ele tinha uma visão de fora porque era da Corregedoria-Geral da União (CGU), mas quando ele sentou ali começou a enxergar que tinha uma estrutura de gente e de qualificação que dava para ele um arcabouço, e que as coisas poderiam andar.*

*Eu acho que EPL é um instrumento importante que temos que revitalizar, temos que priorizá-la, efetivamente, já falei isso para o Ministro. Temos que voltar a discutir as ações dela e garantir a formatação. Inclusive, há alguns institutos como o Instituto de Pesquisa Rodoviária, que fica no Rio de Janeiro, um Instituto muito bom e que fez bons trabalhos, mas ao transferir esse Instituto para cá para se organizar e incorporá-lo para ele sair do âmbito do departamento de pesquisa e levá-lo para a EPL como um instrumento, inclusive juntar nele um instituto de pesquisa rodoviária e ferroviária para que possamos através desses estudos ir criando modelos, observando modelos que estão sendo aplicados em outros países, e desenvolver os projetos mais adequados para nós numa visão mais para frente, não é só agora.*

*Agora estamos cuidando, como a falta de dinheiro é muita, fazemos o seguinte: “Olha, tem que ver os buracos na estrada.” Numa discussão lá no Planejamento o pessoal disse: “Tem pouco dinheiro, corta a obra”. “Não, corta a manutenção”. E digo: “Manutenção não!”*

*Se tem uma coisa que dá no Jornal Nacional é um buraco na estrada. Quando a obra não está feita, o cara pode até reclamar: “Ó, não terminou, não sei o quê”. Mas o buraco na estrada... Isso dá no Jornal Nacional no dia seguinte, compromete todo o Governo, em*

*especial esse entendimento da manutenção. O Remídio conhece bem o que é buraco na estrada, se pegar a nossa BR-174, está um caos.*

*Eu acho que nós precisamos ter isso na realidade, um envolvimento, um comprometimento do Governo, em especial, esse é um entendimento do Governo nessa fase que nós estamos de manutenção da malha. Mas isso não está nos tirando a responsabilidade em programas de investimento estratégico, de rodovias que são estratégicas, uma delas é a 163, temos que resolver aquilo lá.*

Nesse momento, o **Senhor ERAÍ MAGGI** intervém.

*Defendo aquilo que é importante para o sistema de produção. O Remídio colocou uma coisa, eu digo: você já pensou se a gente não começa a olhar para esse Arco Norte e deixa o pau quebrar aqui? O que a gente vai fazer com essa montanha de produção, que sai do Mato Grosso, Rondônia, Pará e não sei o quê? Vai descer para o Sul e para o Sudeste, para os portos de lá? Quer dizer, já está estrangulando todo o processo. Nós vamos chegar como a isso? Ou nós abrimos o Norte ou nós vamos estrangular tudo. E o produtor vai perder o incentivo.*

*O Remídio falou, inclusive, da questão de Roraima, que eu conheço bem. Qual é a vantagem competitiva de Roraima? É que ela está no Hemisfério Norte e o sistema de produção é diferenciado de vocês, aqui, do Mato Grosso. Quando ele está colhendo a safra em Roraima, ele está começando a plantar em outro lugar, e assim vai.*

*Então, a terra ainda é muito barata. Quando ele fala da BR-210, que sai da BR-174, passa em três municípios e chega lá no Caroebe. A ideia dela era vazar por dentro, interligar no sistema, até o Pará. O que significaria isso no futuro? Muito, muito!. Nós estamos ali, com a estrada pronta e com a ponte feita, até Guiana. Para chegar a Georgetown, no porto, de Ibiza, que eles chamam lá, são 500 quilômetros – são 500 quilômetros do porto de Georgetown.*

*Você imagina, você vindo com uma produção no Mato Grosso, ou vai pela BR-174 ou vai por cima, ou vai no sistema hidroviário também, em grande parte, e você chega.*

O **Deputado LÚCIO VALE** toma a palavra.

*Lá, no porto da Guiana, falta fazer 500 quilômetros. Às vezes, tem alguns empreendimentos. Não condeno o Governo brasileiro, mas fizemos alguns investimentos fora, importantes, mas deixamos de fazer investimentos importantes. Esse, na Guiana, era estratégico. Fazer 500 quilômetros de estrada na Guiana, porque se abriu uma condição grande. Hoje, você tem uma estrada, você sai de Boa Vista, Manaus, e vai até Caracas. Tudo asfaltado, uma estrutura logística importante, ali para o futuro também. Então, Roraima*

*tem um ponto estratégico importante e uma nova condição de produção. Eu acho que o Remídio coloca isso bem e está com uma preocupação, porque Roraima acaba se inserindo no contexto do Arco Norte depois lá em cima, pela sua posição estratégica e pela condição das rodovias que hoje já tem – as BRs 174, 210, 432 –, numa condição que eu acho que melhora bastante.*

*O Ezequiel coloca a sua preocupação, como homem do Mato Grosso, de forma assim veemente, porque ele sente. Ele fez uma observação importante: numa área em que se evoluiu, ele disse “pequena de concessão, mas que desafogou e em alguns trechos até a construção de terceira faixa, que desafogou toda a condição de trânsito ali”. Então, fica claro que o modelo é bom; esse modelo de construção, que se está fazendo é um bom modelo. Nós precisamos ajustá-lo, mas é um bom modelo. Nós precisamos trazer um investimento privado para isso, não é? É o que você diz. Antigamente, tinha que sair de manhã para chegar de noite. Agora, não. Já saiu num canto, almoço em outro, com mais rapidez. Até para o político é bom porque dá velocidade no atendimento do eleitor, não é? Então, eu acho que é importante tudo isso.*

*O Blairo Maggi<sup>12</sup> sempre externou essa preocupação de toda essa logística de vocês lá. Eu acho que as fronteiras agrícolas ali se expandem cada vez mais com a tecnologia. É como você diz: antigamente, nós plantávamos na maquininha, na mão; agora, você sai plantando e está tudo automatizado. O operador do trator não é mais um operador de máquina, é um cara de informática, que já senta na máquina, já programa a máquina e a máquina anda sozinha. Estou certo ou errado?*

**O Senhor ERAÍ MAGGI** retoma a palavra.

*E eu reconheço, quer dizer, o empresário foi mais rápido que o Governo. Ele acreditou mais que o Governo e foi o mais rápido. Então, ele investiu em tecnologia, investiu em resultado para buscar o resultado e está aí a produção. E agora o que nós temos que fazer? Ontem, lá no Ministério, nós recebemos os parlamentares Lúcio Vale, Jader Barbalho, Helder Barbalho e Paulo Rocha. A preocupação do Pará é com as áreas. Por exemplo, no Pará, Belém se juntou com o Município de Ananindeua e hoje são um Município só, a área é uma. Aí se pensou, Tarcísio, lá numa área de concessão, que se pudesse levar até a saída da Belém-Brasília, lá em cima, fazer uma área de concessão e fazer até Belém-Brasília e sair lá. Ontem, eu já fui desdobrar esse assunto, não é? Aí, eu disse assim: mas como se faz a área de concessão numa área urbana extremamente densa, com rotas de fuga, que pode ser criada? É difícil, não é? Então, muita rota de fuga, porque as cidades se unem e fazem uma rota de fuga por dentro e não passa no pedágio, perde-se o controle do pedágio. Tudo*

12 Senador da República (PP/MT), exercendo o cargo de Ministro de Estado da Agricultura, Pecuária e Abastecimento.

*é muito complicado, entendeu? Mas seria uma área de se expandir, fazer a duplicação dela até a parte lá da BR-010, que nós pedimos, mas é uma coisa que se vai estudar.*

*Eu estou dizendo, porque, a cada momento, surgem novas demandas. Quer dizer isso é muito dinâmico. O País viveu um momento de crescimento tão intenso que, de repente, as coisas se expandiram rapidamente. Quando o freio veio para arrumar, estava muito lotado, então, ficou tudo num momento extremamente difícil para todos nós, para ajustar tudo isso. E eu estou aqui brigando pelo meu pedaço que é o transporte. Mas, eu imagino, o problema da energia, que outro problemão, os investimentos na matriz energética têm que ser buscados com muita dificuldade, o Governo vai ter que ir buscando essas parcerias, porque é a forma de trazer.*

Quando questionado pelo **Deputado LÚCIO VALE** sobre a BR-319, o **Senhor ERAÍ MAGGI** solicita ao **Senhor FÁBIO NUNES, Coordenador-Geral de Manutenção em Estação Rodoviária do DNIT**, que se pronuncie a respeito.

*Eu trabalhei, quase 10 anos, na Coordenação-Geral de Construção Rodoviária e acompanhei bastante o processo, principalmente da implantação da BR-163 e da BR-230 e, agora, na manutenção.*

*Aproveitando o gancho aqui, o meu planejamento na coordenação é o planejamento de mais curto prazo possível. Então, o trabalho da manutenção está muito focado em manter a malha nesse período em que nós estamos trabalhando nas obras de implantação.*

*Bem, eu vou começar falando rapidamente sobre a BR-155 e a BR-158. A BR-158, no trecho que a gente vai de Redenção até a divisa com o Estado do Mato Grosso, nós estamos hoje com dois contratos de manutenção, os quais já estão sendo elaborados, com a previsão da publicação do edital das obras de restauração do trecho, inclusive a recuperação das seis pontes que a gente tem lá hoje na BR-158. Provavelmente, iremos publicar esse edital no final do mês de dezembro. Na BR-155, no trecho que vai de Redenção até Marabá, nós temos dois contratos de CREMA<sup>13</sup>: um contrato de CREMA, saindo de Redenção, e outro contrato de CREMA, saindo de Marabá no sentido de Redenção também. E, no meio do trecho de CREMA saindo de Marabá no sentido de Redenção também. No meio do trecho, nós temos o contrato de restauração em que nós já temos 40 quilômetros aprovados pelo projeto. A empresa já começou a manutenção do trecho. Essa é a situação da BR-155.*

*Quanto à BR-158, hoje nós já estamos com ela coberta com contrato. Nós estamos com previsão apenas com a parte de manutenção, com previsão de soltarmos o edital de recuperação do trecho agora, no final do mês de dezembro.*

*Com relação à BR-163, aproveitando o gancho do Dr. Eraí, nós temos hoje esse pedacinho de que o Dr. Eraí fala, nós temos até Miritituba. Este é um trecho de 120 quilômetros para*

13 Programa de Conservação, Restauração e Manutenção Rodoviária.

*ser mais exato, que é o trecho que está faltando nós implantarmos. Ela está toda coberta com os contratos de implantação. Nós temos dois contratos em andamento e, tratando da restauração, é um trecho mais complicado, hoje foi até colocado na apresentação. Um trecho vai de Castelo dos Sonhos até a cidade de Novo Progresso, é um trecho que está apresentando buracos. Hoje foi emitido um empenho para a lavratura dos dois contratos de manutenção que nós vamos ter nesse trecho, justamente já pensando no período agora das chuvas que vão começar daqui a menos de 60 dias. Por isso que falo que meu planejamento é a curto prazo. Nós também já estamos com os contratos de manutenção. Já foram providenciados na BR-163.*

*A BR-230 já está toda coberta com contrato de manutenção.*

*Saindo um pouco aqui do Pará, a BR-319 saindo de Manaus apresenta uma situação bem atípica. Nós temos, saindo de Manaus em direção a Porto Velho, e tem o trecho em que estamos atuando, saindo de Porto Velho em direção a Manaus. Temos um meio, um trecho central da rodovia que ainda não tem a licença ambiental. Então, só temos contrato de manutenção de rodovias não pavimentadas.*

*Vou falar do trecho que está saindo de Manaus em direção a Porto Velho. Este é um trecho que não vou precisar a quilometragem agora, mas já temos uma parte pavimentada e estamos fazendo agora dois lotes de restauração. Inclusive, terça-feira estou indo para lá, porque são dois lotes de restauração. Por exemplo, a empresa que está contratada é a Sanches Tripoloni. Os dois lotes juntos dão mais ou menos quase 100 quilômetros. Nós estamos trabalhando lá. Acabou que a obra no seu decorrer, apresentou alguns problemas. Estou indo lá para ver o que está acontecendo para poder dar uma solução.*

*No trecho, saindo de Porto Velho em direção a Manaus, passando ali por Humaitá, nós temos um termo de cooperação com o Exército Brasileiro, que está fazendo a manutenção do trecho ali naquele ponto e já pavimentou o trecho, um pequeno trecho ali em Humaitá, mas não no sentido, voltando na BR-319, mas, sim, continuando na BR-230. Bem, o que nós temos hoje na BR-319 é essa parte de manutenção da malha e realmente o meio ali da BR-319 - Amazonas.*

*Voltando à questão que já foi debatida pela Mesa, há um bom tempo estamos dependendo de licenciamento ambiental para começarmos a implantação.*

*Ainda sobre a BR-319, o Deputado REMÍDIO MONAI faz uso da palavra.*

*Eu queria falar da BR-319. A informação que eu tinha a princípio é que a BR-319, como manutenção, poderia ser feita, levantar a grelha, fazer as pontes. Nesse meio, lá de 400 a 500 quilômetros, disseram que tinham licitado esse trecho para fazer essa manutenção. Existe esse contrato?*



Em resposta ao questionamento formulado pelo **Deputado REMÍDIO MONAI**, o **Senhor HERIK SOUZA LOPES**, representante do Ministério dos Transportes, pronunciou-se.

*O Fábio estava falando que o DNIT contratou. Nós temos cinco empresas nesse trecho fazendo a manutenção, só que manutenção, como Fábio estava falando, manutenção de rodovia não pavimentada. Então, o nível de intervenção que nós podemos fazer foi um pouco menor.*

*Nós conseguimos a licença com órgão estadual ambiental, porque o IBAMA delegou para o órgão estadual ambiental. Então, nós conseguimos fazer essa manutenção. A nossa expectativa é que, nos próximos meses, o Fábio talvez tenha uma data mais precisa, nós tenhamos condições de trafegabilidade. Inclusive, há algumas empresas de ônibus querendo reabrir aquele trecho. Agora, para construção, para pavimentação, nós ainda estamos dependendo da aprovação do IBAMA, dos relatórios, dos pedidos complementares que eles fizerem.*

Ao ser indagado pelo **Deputado REMÍDIO MONAI** sobre a trafegabilidade da BR-319, o **Senhor HERIK SOUZA LOPES** respondeu que a rodovia ficará trafegável ainda este ano. O **Senhor FÁBIO NUNES** complementou.

*Nós assinamos os contratos agora e começaram a fazer a manutenção das escoras de madeira. Então, nós conseguimos contratar justamente esse mesmo trecho e as empresas já começaram a fazer manutenção.*

*Inclusive, terça-feira agora estou indo, porque vou correr esse trecho até onde eu conseguir, pelo menos para chegar no próximo segmento. Estou indo justamente para ver a restauração da pista 319. E essa manutenção que vamos ter agora é importantíssima nesse período de chuvas que vai começar.*

Franqueada a palavra, o **Senhor ERAÍ MAGGI** se manifestou.

*Gostaria de contribuir só um pouquinho com a preocupação das licitações. Nós sofremos com aquelas empresas na BR-163. Várias empresas foram para lá.*

*Nós temos que ter muito cuidado também para não cercearmos empresas médias e pequenas de crescer, porque se botar muita garantia, muita coisa, muito aquilo outro, vamos inibir de crescer as médias e as pequenas empresas, e daí vamos ter um preço mais caro. Aí, só as Odebrecht da vida, as grandonas que vão estar lá. Nós não teríamos as estradas do Pará feitas se fosse com aquele preço que foi feito lá. Então, nós temos que ter muito cuidado.*

*Nós ficamos querendo tirar algumas que não estavam tocando e não conseguimos tirar. Tinha que fazer acordo com o pessoal da Trimec. Foi um sofrimento. Quantas reuniões com o pessoal da Trimec? Vamos discutir unilateralmente, bilateralmente. Acho que, na licitação, já tem que dar chance de o DNIT colocar outra lá dentro e discutir isso à parte, e saber porque não está tocando. Como a Trimec que deu trabalho para nós.*

É preciso ter esse cuidado, porque o Luciano falou aqui que é nesta Casa, é aqui que vão nascer essas leis, para nós podermos trabalhar barato também e dar oportunidade para várias.

Novamente franqueada a palavra, o **Senhor BRUNO BATISTA, representante da Confederação Nacional dos Transportes (CNT)** fez seu pronunciamento.

*Gostaria de finalizar a nossa participação. Alguns pontos que foram falados aqui são bastante importantes e, na nossa avaliação, também são prioridade. Primeiro, a questão de definição de prioridades.*

*Foi falado aqui, e essa foi uma experiência que nós vivenciamos agora este ano. Nós nos reunimos com alguns empresários chineses que tinham interesse em fazer aporte de recursos aqui. Pois bem, obviamente eles chegam aqui e querem ver alguma coisa mais evoluída em termos de projetos. Quais são as prioridades do Brasil em termos de investimentos? Vai ser em ferrovia, vai ser hidrovia, vai ser porto? Onde estão localizadas essas prioridades? Uma coisa que eles relatam, uma angústia muito grande, talvez, e que, de certa forma, corrobora com uma preocupação da CNT, é o grande número de órgãos hoje que tratam de transportes no Brasil. Quando a Empresa de Planejamento e Logística (EPL) surgiu, foi vista pelo setor transportador como uma boa iniciativa, poderia concentrar um núcleo de inteligência para pensar o transporte no médio e longo prazo, apesar de o Governo já fazer eventualmente os seus exercícios de projeção, como foi o caso do Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT), do Plano Nacional de Logística Integrada (PNLI), da Política Nacional de Humanização (PNH). Enfim, planos não faltam.*

*O que preocupa o investidor estrangeiro, e que também nos preocupa, é o grande número de órgãos. Se nós formos contabilizar hoje, nós vamos ter uns 14 órgãos que têm gerência sobre o setor de transportes no Brasil, o Ministério dos Transportes, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), a Secretaria Especial de Portos (SEP), a Secretaria de Aviação Civil (SAC), enfim, há um rol de estruturas governamentais e, na nossa avaliação, falta um ente principal, que é a coordenação. Quem vai fazer essa coordenação? É o Ministério? É o CONIT? Enfim, alguém precisa puxar para si essa responsabilidade, porque, do ponto de vista do investidor, é difícil. Chega um chinês ou um americano, ou qualquer investidor que chegue aqui e queira fazer um investimento, não encontra um projeto já evoluído e não sabe com quem falar.*

*Nesse sentido, no momento em que o Brasil vai precisar de investimento privado, o Dr. Luciano falou muito bem, nós precisamos atrair, estimular esse investimento, porque o Governo vai passar por um ciclo de restrição orçamentária. É preciso definir exatamente quem vai ser esse interlocutor.*

*A nossa avaliação é a de que o Ministério tem amplas condições de capitanear isso, mas também achamos que é preciso fortalecer o planejamento. Aí, o papel da EPL é prioritário. Quando da criação da EPL, foi feita uma seleção de bons técnicos dentro da estrutura do Governo. Nós acreditamos que são pessoas muito capazes que estão ali dentro, mas, de fato, como foi falado, é preciso dar instrumentos para que eles possam obter bons resultados a partir do esforço que foi feito.*

*Outra grande preocupação nossa é a questão do orçamento. Na nossa avaliação, ele é muito tímido em relação àquilo de que o País precisa. Talvez esta Casa possa suscitar esses debates, se achar que dentro do Centro há formas mais viáveis e mais efetivas de se fazer investimentos. É admissível na nossa avaliação que o Governo tenha um orçamento anual de transportes e não consiga executá-lo em sua totalidade. Essa é a prática que tem sido mostrada ao longo dos últimos anos. O Governo com dinheiro em caixa não consegue botar os projetos na rua.*

O **Deputado LÚCIO VALE** tomou para si a palavra e teceu algumas considerações.

*O que V.Exa. está colocando é uma coisa realmente interessante. Eu acho que o Brasil é o único País que divide os modais dele – não dá para entender. A divisão em Ministério dos Transportes, Secretaria de Portos da Presidência da República e Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República é uma coisa meio sem sentido. Nós estamos discutindo aqui e era para estar presente também o Ministro dos Portos. Nós vamos fazer outra sentada com o Ministro dos Portos. Nós estamos discutindo aqui ferrovias e hidrovias, e não sabemos o que nós vamos encontrar lá na beira do rio. Que tipo de porto vai estar nos esperando lá? Que tipo de preocupação o Governo está tendo em receber essa infraestrutura? Vamos ter câmara frigorífica? Que tipo de porto nós vamos encontrar? Com relação à questão dos portos, era para estar em uma discussão só dentro do Ministério dos Transportes. Então, realmente a gente fica conversando de forma segmentada, e a preocupação do estudo é a gente poder realmente, ao final dele, apresentar até uma solução para o Executivo enxugar essa máquina administrativa e acabar com essa burocracia toda que tem de várias fatias de mercado em que se discutem ferrovia para lá e hidrovia para acolá. Tem que unificar o pensamento de que o Governo realmente possa ter só um gestor na questão do transporte do País.*

Nesse momento, o **Senhor LUCIANO CASTRO** solicitou a palavra.

*Quero só fazer uma observação, porque é interessante isso. Os portos que são fluviais estão a cargo do DNIT. Já os portos marítimos estão a cargo da Secretaria de Portos. Então, nem a Secretaria de Portos absorve todos os portos e nem o Ministério dos Transportes absorve todos os portos – e ficam divididos. Então, quando se trata de uma discussão de utilização de portos como logística, a coisa é complicada.*

Retoma, então, a palavra o **Deputado LÚCIO VALE**.

*A gente sabe que, da forma como aconteceu essa divisão, foi para acomodação política do Governo, em que se criaram novas secretarias e novos ambientes. Mas, no País que precisa de infraestrutura, nós precisamos unificar, como o senhor bem colocou, para que o Executivo tenha só um pensamento para toda essa logística do País, um pensamento não segmentado. A gente está conversando aqui e não sabe o que a Secretaria de Portos está imaginando para os portos marítimos, como bem colocou o ex-Deputado Luciano de Castro.*

Na sequência, o **Deputado REMÍDIO MONAI** profere suas considerações finais.

*Para concluir aqui, eu queria a título de informações dizer que nós temos agora, neste momento, uma Comissão Especial, da qual sou membro, que está tratando da atualização da Lei nº 8.666, a Lei de Licitações. Inclusive eu sugeri ao Presidente que convidasse o Sr. Tarcísio, que foi lá e fez uma explanação muito importante sobre a questão do RDC. Nós estamos na fase conclusiva e, se alguém ainda tiver alguma sugestão e quiser contribuir com alguma coisa, estamos lá recebendo sugestões e contribuições. Mas tem que ser rápido, porque já estamos na fase conclusiva. Então, estão sendo atualizadas e modificadas algumas coisas para agilizar a questão das licitações.*

*Quero, também, fazer um comentário aqui a respeito da FUNAI. Nós tivemos recentemente com a Ministra do Meio Ambiente, que nos falou que o Governo “está por aqui” com os índios. O Governo “está por aqui” com os índios, mas, infelizmente, na hora de a gente ter um andamento aqui no Congresso, o pessoal mais ligado ao Governo... Nós estamos, por exemplo, com a PEC 215, que transfere em parte os poderes da FUNAI para o Congresso.*

*Está também nos finalmentes a PEC 215, com algumas dificuldades, mas acho que vai sair um bom resultado, a respeito da questão de demarcações, por exemplo.*

*Então, concluindo, eu achei importante essa reunião e daqui, nós com os técnicos vamos tirar proveito da experiência de cada um, para que a gente possa fechar, concluir isso aqui. Também aproveito aqui para dizer que nós vamos arrumar uma forma de incluir aqui, Sr. Luciano Castro, uma carona nesse desenvolvimento da 163, dos portos, para nós colocarmos Roraima também.*

Finalmente, o **Deputado LÚCIO VALE** encerra os trabalhos e agradece a presença dos participantes do evento.

# APÊNDICE 2

## REUNIÃO DE AUDIÊNCIA PÚBLICA PROMOVIDA PELO CENTRO DE ESTUDOS E DEBATES ESTRATÉGICOS – CEDES, EM SANTARÉM/PA, NO DIA 24 DE JUNHO DE 2016, TENDO COMO TEMA O “ARCO NORTE”.

O estudo do Arco Norte, de autoria do Deputado Lúcio Vale e relatoria do Deputado Remídio Monai, busca debater uma nova logística para o escoamento da produção, não só agrícola, mas também industrial, através de portos da Região Norte, o que exige a integração de rodovias, ferrovias e portos, num esforço que já foi iniciado e precisa ser concluído.

O objetivo do encontro foi ouvir os principais atores públicos e privados envolvidos com a temática, aprofundar os debates e colher sugestões sobre o tema.

Compuseram a Mesa de abertura do evento: o Presidente do Centro de Estudos e Debates Estratégicos da Câmara dos Deputados, Deputado Federal Lúcio Vale, autor do fórum, que conduzirá os debates; o Sr. Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil, Maurício Quintella Lessa; o Sr. Ministro da Integração Nacional, Helder Barbalho; o Relator do estudo do Arco Norte, Deputado Federal Remídio Monai; o Sr. diretor-geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, Valter Casimiro; o palestrante convidado, especialista sênior em transporte e logística, Sr. Marcelo Perrupato; o Deputado Federal Francisco Chapadinha.

O Presidente do Centro de Estudos e Debates Estratégicos da Câmara dos Deputados, Deputado Federal **LÚCIO VALE** deu início ao evento:

*Bom dia a todos. Bem-vindos a este seminário sobre a logística voltada para o Arco Norte.*

*Eu quero cumprimentar o Ex.<sup>mo</sup> Sr. Ministro da Integração Nacional, Helder Barbalho; o Ex.<sup>mo</sup> Sr. Ministro dos Transportes, Maurício Quintella; os Deputados Federais Remídio Monai e Francisco Chapadinha; os vereadores presentes; os senhores e as senhoras, e dizer da nossa satisfação em estarmos aqui em Santarém para discutir essa nova janela para o nosso País que é o Arco Norte.*

*O Centro de Estudos e Debates Estratégicos é um órgão técnico-consultivo, vinculado à Mesa da Câmara dos Deputados, que, com o apoio da equipe técnica da Consultoria Legislativa, desenvolve estudos de caráter inovador ou com potencial de transformar as realidades econômica, política e social do País.*

*Após intensas pesquisas, fóruns de debates, audiências públicas e visitas in loco, são percebidos os problemas, captadas as expectativas dos cidadãos, e projetadas soluções, que se materializam por meio de proposições legislativas ou sugestão ao Poder Executivo.*

*É o que ocorre com o estudo que ora apresentaremos sobre a logística voltada para o Arco Norte, proposta de minha autoria, que tem como Relator o Deputado Remídio Monai.*

*O Brasil tem se notabilizado pelo contraste entre o dinamismo do setor privado e a morosidade do setor público. Essa discrepância tem impactado diretamente as provisões de infraestrutura, insuficiente para eliminar as restrições ao crescimento do País.*

*Na década passada, a expansão econômica, impulsionada pelo mercado interno vigoroso e pela pujança do agronegócio, pressionou ainda mais a nossa debilitada logística, que, em relação aos líderes mundiais, já apresentava uma defasagem, em média, de 67%, em desempenho da infraestrutura de transporte.*

*No imaginário coletivo, está consolidada a tese da falta de planejamento e de projetos. Mas, analisando detalhadamente essa questão, verifica-se que existem uma estrutura e uma atuação de planejamento de ações de médio e de longo prazo, consubstanciadas num robusto Plano Nacional de Logística e Transportes.*

*Esse plano é calcado em sólida modelagem de transporte, suportada pelas premissas econômicas da nossa época. No entanto, carecem de atualização o Plano Hidroviário Estratégico, o Plano Nacional de Logística Portuária, o Plano Nacional de Integração Hidroviária, entre outros. Esses são os planejamentos que o Brasil tem para incrementar.*

*Não há dúvida, por exemplo, de que é mais viável escoar os grãos produzidos no Centro-Oeste do Brasil pelos portos do chamado Arco Norte. Um caminhão, Sr. Ministro, realiza duas viagens por mês de Sinop, em Mato Grosso, até o Porto de Santos. Se essa carga fosse de Sinop até Itaituba, no Pará, seriam feitas seis viagens no mesmo período.*

*Nos terminais de Itaituba, a carga seria embarcada em comboios e levada por meio da hidrovia do Tapajós e Amazonas até o Porto de Santana, no Amapá, de Belém ou de Barcarena. O transportado por comboio, então, seria o equivalente a 800 caminhões. Para viabilizar a chegada dessa carga até os portos do Arco Norte, é necessário concluir a BR 163, restaurar a BR 155 e a BR 158 e realizar intervenções de adequação de capacidade na BR 364, em Rondônia.*

*Também é importante viabilizar a chegada da Ferrovia Norte-Sul a Barcarena e derrocar o Pedral do Lourenço. Na semana passada tivemos a honra de receber o Ministro dos Transportes em Itupiranga e em Marabá, que assinou a ordem de serviço para iniciar o derrocamento do Pedral do Lourenço.*

*Quero aqui destacar novamente o empenho do Ministro Helder Barbalho nessa grande obra para o Estado do Pará. Quero mais uma vez agradecer a V. Ex<sup>a</sup>, Ministro Helder Barbalho. Sua participação foi fundamental, juntamente com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), com o Dr. Valter Casimiro, para que pudéssemos, na semana passada, assinar essa ordem de serviço no Pedral do Lourenço.*

*É importante também viabilizar a construção de terminais privados em Miritituba e Vila do Conde e aqui em Santarém, além de dragar, balizar e sinalizar os Rios Madeira e Tapajós. É preciso retomar o projeto esquecido, Sr. Ministro, desde o período militar, da BR 210, que ligará Roraima ao Pará e ao Amapá, viabilizando a integração comercial com as Guianas, o Suriname e a Venezuela.*

*É notória a dificuldade de coordenação das ações dos órgãos públicos responsáveis por promover a infraestrutura e os outros agentes, como, por exemplo, os responsáveis pelo licenciamento ambiental. Até hoje o Brasil não possui, Sr. Ministro, uma norma geral que regule os diversos níveis de licenciamento de empreendimentos, o que acarretou a proliferação de normas infralegais e a atuação desarticulada de inúmeros intervenientes nesse processo.*

*Como resultado do estudo, o CEDES está apresentando uma emenda substitutiva ao Projeto de Lei nº 3.729, de 2004, que trata de licenciamento ambiental.*

*Por fim, Sr. Ministro, cabe aqui destacar que o planejamento governamental deve considerar a dimensão territorial. O território passa a ser a grande plataforma de integração de políticas públicas, contribuindo, dessa forma, para o atingimento da eficiência e da qualidade dos gastos públicos e para a neutralização de políticas meramente paroquiais.*

*Por esse motivo, entendemos ser oportuno propor o referido estudo; investigar o que podemos balizar no que chamamos de crise do administrativismo brasileiro, visto que os instrumentos existentes de contratações públicas, licenciamento ambiental, financiamento e fomento de investimento com a participação privada, marcos regulatórios e governança do setor estratégico não se têm demonstrado aptos para produzir os resultados e conduzir o Brasil ao tão desejado desenvolvimento econômico.*

*Eu quero, por fim, para encerrar, Ministro, dizer que nós estamos fazendo esse estudo e dando uma oportunidade à sociedade de toda a Região Norte de nos ajudar a construí-lo.*

*A participação de empresários do setor produtivo e do Governo nessa proposta de execução é fundamental para fazermos um estudo que realmente acabe com os gargalos e transforme o eixo econômico do Brasil, trazendo-o mais para o Norte do País, e dando competitividade aos produtos brasileiros no mercado internacional.*

*É essa a proposta que estamos apresentando hoje aqui em Santarém. E queremos que vocês nos ajudem – principalmente o Executivo – a construir esse estudo que vai, sem dúvida nenhuma, fortalecer e melhorar a infraestrutura logística do País.*

*Antes de passar a palavra ao Relator, e até fugindo um pouco ao que estava sendo tratado aqui, quero abrir um parêntese para agradecer ao Ministro Helder Barbalho – desde a semana passada estou como Coordenador da Bancada do Estado do Pará –, que se reuniu com a Bancada paraense e comunicou que vai atendê-la com uma emenda de mais de 50,7 milhões de reais, que vai alcançar os 144 Municípios do Estado do Pará. (.)*



*Eu quero, Ministro Helder Barbalho, mais uma vez, agora não só como Presidente do Centro de Estudos e Debates Estratégicos, mas também como Coordenador da Bancada do Pará, agradecer-lhe, porque sei do esforço que V. Ex<sup>a</sup> está fazendo para atender a toda a Bancada, para atender a todos os Municípios do Estado do Pará.*

*Quero agradecer também ao Ministro Maurício Quintella, que chegou ao Ministério dando uma impressão muito positiva ao País. Ministro, V. Ex<sup>a</sup>, com certeza, nos representa.*

*Espero, com relação aos gargalos que há em todo o País, que V. Ex<sup>a</sup> consiga dar uma resposta à nossa sociedade.*

*Eu vou, portanto, passar a palavra ao Relator para que faça as suas considerações e para que possamos dar sequência aos nossos trabalhos.*

*Desejo um bom dia a todos e que seja muito produtiva a nossa estada em Santarém.*

Em seguida falou o relator do estudo, Deputado Federal **REMÍDIO MONAI** :

*Bom dia a todos. Ex<sup>mo</sup> Sr. Ministro dos Transportes, Maurício Quintella; Ex<sup>mo</sup> Sr. Ministro da Integração Nacional, Helder Barbalho; Ex<sup>mo</sup> Sr. Presidente do Centro de Estudos e Debates Estratégicos da Câmara dos Deputados, Deputado Federal Lúcio Vale, cumprimentando-o, cumprimento toda a Mesa. Meus colegas roraimenses presentes: Deputados estaduais; meu companheiro Luciano Castro; empresários roraimenses; representantes do Governo do Estado de Roraima – orgulha-nos muito a presença de todos – prefeitos do interior de Roraima; vereadores; todos nos encorajam muito a dar continuidade a esta missão, que não é para uma pessoa só. A presença de V. Ex<sup>as</sup> é muito importante para mim.*

*É com enorme entusiasmo que iniciamos hoje a segunda etapa do estudo de desenvolvimento pelo CEDES, da Câmara dos Deputados. O fórum de debates realizado aqui em Santarém representa a consolidação de um trabalho iniciado em 2015.*

*Este é o momento de ouvir os representantes de todos os segmentos da sociedade para discutirmos e elaborarmos proposições que realmente ajudem a eliminar os gargalos logísticos, estabelecendo novas rotas de escoamento, com maior eficiência e menor custo – questões de extrema relevância ao reequilíbrio econômico do Brasil, que exigem um trabalho conjunto para a efetiva concretização dos objetivos apresentados.*

*Neste período turbulento e instável que o País atravessa, a infraestrutura deve ser tratada como prioridade, e a multimodalidade, como um precioso caminho para o aumento da competitividade e o restabelecimento do crescimento. Assim, necessitamos melhorar a qualidade das rodovias, hidrovias, ferrovias, modernizar e expandir portos. Mas, diferentemente do que vem sendo feito, é preciso concentrar os investimentos e aplicá-los de forma coordenada, respeitando a diversidade regional de um país tão plural como o Brasil.*

*A precariedade de alguns trechos das estradas, o sucateamento das ferrovias, a defasagem tecnológica dos portos e a alta tarifa de armazenamento são fatores que provocam a baixa participação das exportações brasileiras no cenário internacional e se refletem diretamente na expansão da nossa economia.*

*O estudo do Arco Norte, presidido pelo Deputado Lúcio Vale, do qual sou o Relator, foi idealizado principalmente para propor alternativas que impulsionem o desenvolvimento do País.*

*Acreditamos na viabilidade do corredor logístico pelos portos da Região Norte e no protagonismo do forte Estado do Pará na consolidação desse projeto.*

*Temos pela frente um enorme desafio, diante da complexidade e robustez dos empreendimentos que precisam ser feitos.*

*Todos os presentes são conhecedores das dificuldades orçamentárias, ambientais e fundiárias que entravam a execução de obras na Região Norte.*

*Neste mês recebemos com bastante otimismo duas excelentes notícias para o setor logístico do País. O Governo Federal anunciou recentemente a retomada das obras do Arco Norte, com injeção de novos recursos. No último dia 16 foi assinado o contrato para a derrocada do Pedral do Lourenço, em Marabá. A obra vai propiciar a melhoria das condições de escoamento da produção mineral, agrícola e pecuária pela hidrovía do Tocantins.*

*No ano de 2015 os números foram animadores com relação ao aumento do escoamento da produção pelo Norte do País. As exportações de soja e milho pelos portos do Arco Norte – Itacoatiara, Santarém, Vila do Conde, Itaqui e Salvador – saltaram de 13 milhões para 20 milhões de toneladas. A participação do Arco Norte, que há 5 anos, segundo dados do Ministério da Agricultura, escoava 8% do total de soja e milho destinado ao mercado internacional, já alcança 20% dos embarques totais do País.*

*Além disso, com a conclusão de algumas obras, esses números podem ser impulsionados consideravelmente.*

*Destaco aqui como prioridade a Ferrovia Norte-Sul, a Ferrovia Paraense e a Ferrogrão.*

*Entre as rodovias, destaco a BR 163 no trecho entre Sinop e Miritituba – vale ressaltar que faltam menos de 200 quilômetros para a sua conclusão –, a BR 364, a BR 319, a BR 230, a BR 158, a BR 155, a BR 317 e a BR 210.*

*Entre as hidrovias, há necessidade de adequação, sinalização e dragagem do Rio Madeira, obra que deverá ser iniciada em 2017. A hidrovía do Tocantins surge como uma opção de acesso dos produtores do Centro-Oeste aos portos da Região Norte.*

*Os portos de Outeiro, Vila do Conde, Santarém e Itaqui darão redirecionamento logístico importante à abertura pelo Arco Norte, com possível redução, segundo a Confederação Nacional da Agricultura, de mais de 30% do custo do frete da produção de Mato Grosso enviada ao exterior.*

*Esse estudo contempla também a viabilidade da BR 210, a Perimetral Norte, uma rodovia de extrema relevância para a Amazônia setentrional. Estou convicto de que ela proporcionará um grande impulso à economia da Região Norte. Será a porta de entrada dos Estados de Roraima e do Amapá para o Brasil e para o mundo. Hoje os dois são Estados isolados, que estão um de costas para o outro. A BR 210 vai interligar os Estados que estão despontando como novas fronteiras agrícolas do País. Com a conclusão, a expectativa é de que as obras tragam benefícios tanto para o desenvolvimento regional como para as questões sociais.*

*Eu quero registrar que, quando eu conversava com meu colega Lúcio Vale sobre a importância para nós, em Roraima, da BR 210, ele me disse: “Remídio, nós estamos com um estudo por meio do CEDES. É um estudo sobre a região do Arco Norte. Eu penso dessa forma, eu tenho o mesmo desejo de fazer acontecer essa ligação com Roraima, de atender aos Municípios da região do Pará, na qual eu tanto tenho trabalhado e da qual eu tenho apoio.” Então ele me chamou para ser o Relator, o que me deixou muito satisfeito.*

*Quero agradecer, Deputado Lúcio Vale, esta oportunidade. Fico feliz por trazermos aqui os Ministros Maurício Quintella e Helder Barbalho para ouvir e sentir as dificuldades da região, o que para nós é muito importante. Especialmente o Ministro Maurício Quintella, que é de outra região – Alagoas – e veio aqui nos ouvir, sentir os nossos problemas e atender particularmente ao Estado de Roraima, que hoje está isolado do restante do País.*

*Os Estados das Regiões Sul e Centro-Oeste são ligados por várias rodovias, algumas duplicadas, enquanto a nossa Região, o nosso Estado do Pará, Ministro Helder Barbalho, e o Amapá não têm ligação.*

*Então, imaginem a importância para nós da presença de V. Ex<sup>as</sup> aqui para sonharmos juntos com a concretização da BR 210, ligando Boa Vista a Santarém e Santarém ao Amapá – ligando-nos não só aos nossos Estados irmãos e vizinhos, mas ao restante do País. Hoje nós só temos essa ligação por via fluvial e aérea. E, com a redução dos voos na região que houve agora, para nós ficou muito mais difícil. Então, dependemos da BR 210 como nunca. Ela é muito importante para nós.*

*Muito obrigado a todos e contem comigo.*

O Deputado **LÚCIO VALE** acrescentou alguns cumprimentos

*Eu quero registrar a presença do Dr. Theodoro, aqui representando o Secretário-Executivo do CEDES; de Luciano Castro, Secretário Nacional de Infraestrutura de Gestão dos Programas de Transportes; de Luiz Otavio Campos, da secretaria de portos; do Deputado Estadual Hilton Aguiar; do superintendente do DNIT João Cláudio Cordeiro.*

*Eu vou passar a palavra ao Deputado Federal Francisco Chapadinha, filho de Santarém, desta região, para falar com nossos amigos e dar também a sua contribuição para o nosso estudo.*

Falou o senhor Deputado **FRANCISCO CHAPADINHA**:

*Obrigado, Deputado. Bom dia a todos. Eu quero cumprimentar o Ministro Helder Barbalho, o Ministro Maurício Quintella, o Deputado Lúcio, o Deputado Remídio Monai, nossos colegas de Bancada, e dizer que para mim, que sou desta região, é motivo de grande alegria ter oportunidade de participar deste seminário. Para mim, realmente, é uma alegria imensa saber que aqui hoje estão dois Ministros que poderão, sim, trazer para nossa região desenvolvimento, crescimento, que é do que nós estamos precisando.*

*Então, eu fico muito feliz. Disseram-me que falasse pouco porque o Ministro tem que sair. Eu queria rasgar o verbo, mas não vai dar. (Riso.)*

*Eu quero apenas dizer que estou à disposição, Deputado Lúcio Vale, Deputado Remídio Monai, para o que der e vier.*

*Eu quero agradecer a presença do Ministro, pela primeira vez em nossa cidade. Seja bem-vindo. Será sempre muito bem recebido.*

*Obrigado a todos.*

O Deputado **LÚCIO VALE** acrescentou:

*O Deputado Francisco Chapadinha, Ministro, está no seu primeiro mandato, mas parece já estar há vários na Câmara dos Deputados, onde se tem revelado um excelente Parlamentar. Eu quero em público, Deputado Chapadinha, parabenizá-lo pelo mandato. Eu fico muito feliz em tê-lo como companheiro, como amigo e como colega de Bancada lá em Brasília.*

*Eu queria agradecer a presença dos Deputados Estaduais de Roraima: Gabriel Picanço, Chicão da Silveira, Naldo Bezerra e Chico Mozart.*

*E, neste momento, gostaria de passar a palavra ao nosso Ministro da Integração Nacional, Helder Barbalho, para que também possa dar sua contribuição ao nosso estudo do Arco Norte.*

Seguiu-se então à fala do senhor **HELDER BARBALHO**, Ministro da Integração Nacional:

*Bom dia a todas e a todos! Eu gostaria de transmitir minha satisfação de voltar mais uma vez ao querido Município de Santarém e de estar aqui numa semana muito especial, já que a nossa Pérola do Tapajós completou, nos últimos dias, 355 anos de existência. É sempre uma alegria e um prazer imenso voltar aqui.*

*Gostaria de cumprimentar o Deputado Lúcio Vale, parabenizando a iniciativa da Câmara dos Deputados de, por meio do seu Centro de Estudos e Debates Estratégicos, inserir aqui este tema tão importante para o Brasil. É importante destacar essa importância para o Brasil, pois talvez creiam, Lúcio, por V. Ex<sup>a</sup> ser paraense, que nós estejamos discutindo um tema que apenas repercute na vida da nossa região. Efetivamente, a discussão do Arco Norte é algo que precisa estar presente no debate da viabilidade econômica e competitiva do País. Portanto, parabéns à Câmara dos Deputados por esta iniciativa! Efetivamente este é o papel do Parlamento federal: contribuir, colaborar, fazer a crítica e apresentar soluções. E, sem dúvida alguma, o Centro de Estudos Estratégicos cumpre esse papel ao promover este debate e ao pensar, de forma contributiva, o Arco Norte.*

*Eu queria cumprimentar, da mesma forma, o Deputado Federal por Roraima, Remídio Monai, nosso querido Relator do Arco Norte, e o Deputado Federal Chapadinha, nosso companheiro, especialmente eleito por esta região oeste do Estado do Pará, e estendo os meus cumprimentos, a toda a Câmara dos Deputados.*

*Para mim, é uma honra estar acompanhado do Ministro dos Transportes, Maurício Quintella. O Ministro Maurício tem dado uma atenção peculiar e especial ao nosso Estado. Na última semana, estivemos juntos em outra região, com peculiaridades próprias, mas também de uma extraordinária importância econômica para o Brasil, que é a região do sudeste do nosso Estado, liderada pelo Município de Marabá. Ali, assinamos a ordem de serviço para o derrocamento do Pedral do Lourenço, que vai permitir a hidrovia do Tocantins. Seja sempre bem-vindo, meu caro Maurício, e que você arque com as consequências de nos acostumar mal ao vir com tanta frequência ao nosso Estado.*

*Nós temos como prática comum ser um povo extremamente acolhedor, e, ao mesmo tempo em que acolhemos, criamos sentimentos. São sentimentos em alguns momentos até de apropriação. Então, o Estado de Alagoas corre o sério risco de ver fragilizada a sua legitimidade como representante dele, pois você também pertencerá ao Estado do Pará, principalmente pela importância do Ministério dos Transportes para o desenvolvimento do nosso Estado.*

*Eu queria cumprimentar, com muita satisfação, o nosso querido Diretor-Geral do DNIT, Valter Casimiro e, ao cumprimentá-lo, permito-me cumprimentar todos os colaboradores do DNIT no Estado do Pará, em Brasília, na Região Amazônica, na Região Norte. Meus cumprimentos a todos os que fazem esse órgão extraordinário e cada vez mais estratégico para a nossa região. Cumprimento o nosso Secretário Nacional de Portos, Luiz Otavio Campos, que está estreando. E me permita toda a equipe do Ministério, mas vou puxar a brasa para a nossa sardinha, pois o Luiz Otavio é paraense, é nosso, e exercerá a partir de hoje o papel extraordinário de liderar, junto com o Maurício, a pauta do setor portuário do Brasil. Deixa-me profundamente feliz por haver colaborado quando estava na Secretaria de Portos. Ele tem condição de dar prosseguimento a esta agenda.*

*Eu cumprimento o ex-Deputado Federal Lira Maia, aqui de Santarém, que prestigia este momento, o Deputado Estadual Hilton Aguiar e, a partir dele, estendo os meus cumprimentos à Assembleia Legislativa do nosso Estado. Cumprimento os ex-Prefeitos de Santarém que vejo aqui: Ruy Corrêa, Ronan Liberal, José Maria Tapajós, lideranças importantes do Município de Santarém, nosso Município anfitrião. Cumprimento os Deputados Estaduais de Roraima que prestigiam este momento: Francisco Adjafre, Rosinaldo Adolfo, Gabriel Figueira, Lenir Rodrigues e Francisco Assis. Cumprimento toda a delegação do Estado de Roraima, os vereadores e prefeitos. A partir de dois prefeitos, o Prefeito Leonir, de Placas, e o Prefeito Danilo, de Trairão, cumprimento todos os prefeitos da região.*

*Essas duas cidades respiram a necessidade das nossas rodovias: Trairão, na BR 163, e Placas, na BR 230. Sabem da importância do desenvolvimento com a chegada do asfalto – pauta essa, sem dúvida alguma, fundamental para nós.*

*Eu cumprimento os vereadores de Santarém e, a partir deles, estendo os meus cumprimentos a todos os vereadores do Estado do Pará, particularmente da nossa região. Cumprimento o capitão de fragata Ricardo Guimarães, que está representando aqui a Capitania dos Portos; o Alexandre Carvalho, do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado do Pará – Sindopar; os representantes do setor produtivo do Pará e de Mato Grosso que vejo aqui, os companheiros da Aprosoja – Associação dos Produtores de Soja e Milho do Estado de Mato Grosso –, e todas as lideranças do setor produtivo da Amazônia; os representantes dos sindicatos de trabalhadores e produtores rurais; e a imprensa, que prestigia esta oportunidade.*

*Eu pedi para fazer, Maurício, uma breve apresentação – e espero que seja tida como breve –, para falar um pouco da minha estada na Secretaria de Portos. Não interprete, por favor, nem você nem a sua equipe, como se eu estivesse interferindo ou adentrando na pauta para cuja liderança, de forma muito feliz, o Presidente Michel Temer coloca V. Ex<sup>a</sup>.*

*Mas, ao se falar em Arco Norte, é fundamental falar dos portos, que são uma porta de entrada e de saída. Falar da chegada aos portos é o nosso principal desafio. O Brasil, Maurício, não deixa absolutamente nada a desejar na sua eficiência portuária, seja com os nossos portos públicos, com as suas concessões e seus arrendamentos, seja com os terminais privados, setor esse em que efetivamente os empresários têm investido em todo o Brasil. Assistimos a isso com o Porto em Santarém e com Miritituba, em Itaituba. Podemos presenciá-lo. O nosso grande desafio, Lúcio – e isto demonstra a importância deste debate –, é sermos capazes de chegar até os portos com custo reduzido, com garantia de trafegabilidade, com diversidade modal.*

*Eu quis colocar aqui algumas demonstrações de repercussão da imprensa que mostram a pujança no Estado do Pará da agenda portuária e as perspectivas que nós temos para os próximos anos de investimentos neste Estado, como centro estratégico de escoamento*

da produção. Peço, por favor, que os outros Estados não interpretem de maneira negativa, mas a natureza privilegiou-nos e fez com que o Estado do Pará efetivamente passasse a ser o protagonista tanto da saída como da entrada da produção, seja pela nossa localização, seja pela navegabilidade dos nossos rios.

Figura 40. Aumento na movimentação de carga em todo o País



Fonte: Ministério da Integração Nacional, 2016.

Aqui se pode perceber que, no âmbito nacional, nós temos um instrumento que vai ajudar muito o Maurício, que é o Plano Nacional de Logística Portuária, que projeta toda a demanda de cada atividade portuária até 2042. E por que 2042? Porque, quando se aprovou a nova Lei dos Portos, estabeleceram-se concessões de 25 anos. Nesse sentido, a projeção desse instrumento de gestão permite que se verifique o que o mercado, o que o setor produtivo demandará de movimentação de carga, para que o setor portuário possa preparar-se para atender a essa demanda. Nós temos uma perspectiva de crescimento, entre 2015 e 2042, de 103% com o aumento na movimentação de carga em todo o País – lembrando que, se formos fazer uma avaliação de 2003 até 2014, o crescimento foi de mais de 70%. Portanto, há uma curva sempre ascendente e continuada demandando investimentos, para estarmos aptos a atender ao mercado de escoamento de carga e produção.

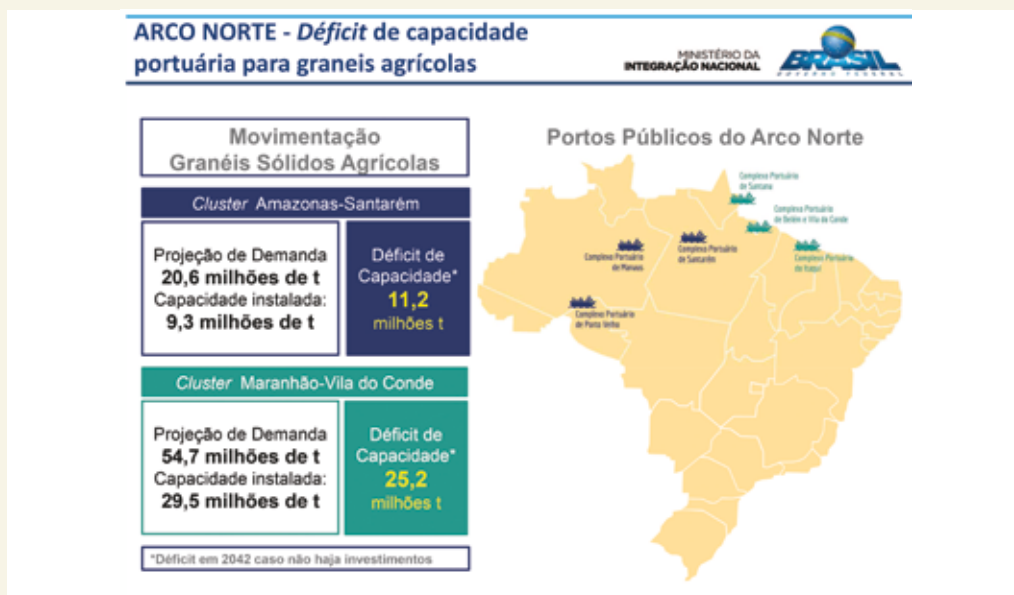
Figura 41. Movimentação granéis sólidos agrícolas



Fonte: Ministério da Integração Nacional, 2016.

Particularmente no Arco Norte, com relação a granéis sólidos agrícolas – e isso é uma pauta muito sensível –, nós temos uma perspectiva de crescimento, até 2042, de 572%. O que nós vamos produzir demandará ser escoado pelo Arco Norte. Quinhentos e setenta e dois por cento! E já vimos de uma curva de crescimento, nos últimos cinco anos, de 117%.

Figura 42. Déficit de capacidade portuária para graneis agrícolas



Fonte: Ministério da Integração Nacional, 2016.



No Arco Norte – este aqui é o déficit de capacidade portuária –, tanto no cluster Amazonas-Santarém – leia-se região oeste do Estado do Pará, adentrando na região oeste do Arco Norte – como também na região a leste, nós já temos um déficit de capacidade. E apresentaremos um déficit de capacidade agrícola ainda maior, até 2042: de 11,2 milhões de toneladas no cluster Amazonas-Santarém, e de 25,2 milhões de toneladas no cluster Maranhão-Vila do Conde.

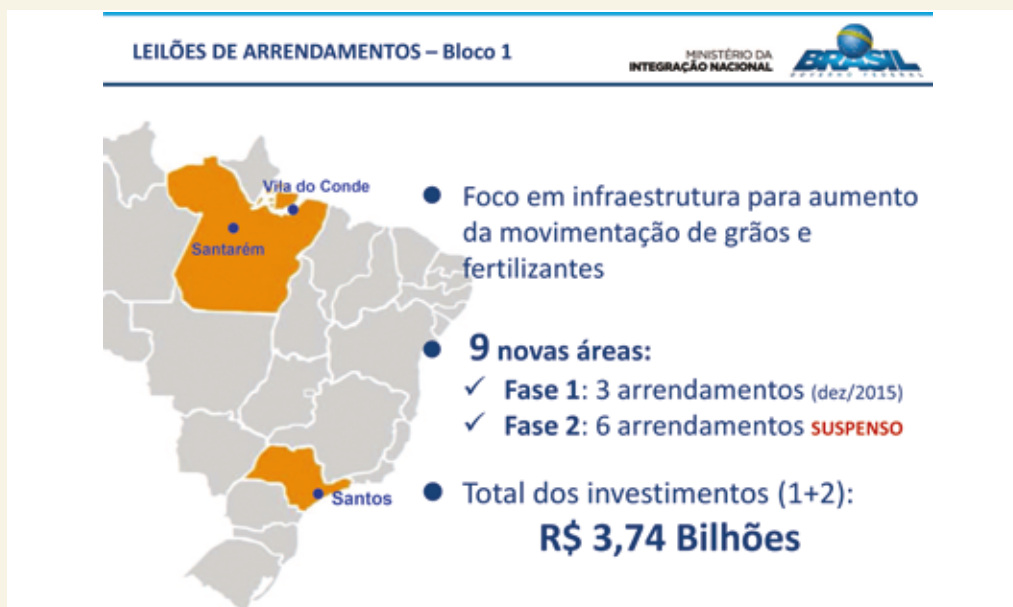
Figura 43. Nacional X Arco Norte (TOTAL)



Fonte: Ministério da Integração Nacional, 2016.

Quanto ao portfólio de investimentos, ele compõe-se do PIL (Programa de Investimentos em Logística) do setor portuário, que envolvia 51,28 bilhões de reais em investimento. O que é isso? É a política de terminais privados, de arrendamentos, de renovações contratuais. Não são recursos públicos, mas recursos privados, dado apenas o ambiente adequado para a viabilização desses empreendimentos.

Figura 44. Leilões de Arrendamentos – Bloco 1



Fonte: Ministério da Integração Nacional, 2016.

*Aqui, de investimento público, temos 3 bilhões, que são a agenda de dragagem para permitir a navegabilidade nos nossos canais. Para o Arco Norte, a agenda é de 8,66 bilhões. Quero destacar, Maurício, esta agenda dos portos: nós só conseguiremos viabilizá-la se nós garantirmos que a ferrovia aconteça, que as estradas estejam trafegáveis, que a hidrovia seja viabilizada. Portanto, é importante que o Governo tenha a consciência de que o custo-benefício de um investimento no modal rodoviário, ferroviário ou hidroviário da região não repercute apenas no aumento da produção. Ele tem repercussão no aumento da produção e no setor portuário, porque o setor está apenas aguardando essa sinalização tanto para ampliar sua oferta à carteira de projetos instalados, como também para modernizar aqueles que já estão em operação.*

Figura 45. 2º Leilão de Arrendamento-Portos do Pará

2º LEILÃO DE ARRENDAMENTOS – PORTOS DO PARÁ - AGUARDANDO DEFINIÇÃO DE DATA		MINISTÉRIO DA INTEGRAÇÃO NACIONAL	
<b>06 ÁREAS - VALOR TOTAL - R\$1,68 Bilhão</b>			
ÁREA OUT 01, 02 E 03 Outeiro/PA	ÁREA STM 01 Santarém/PA	STM 02 Santarém/PA	ÁREA VDC 29 Vila do Conde/PA
Granéis Sólidos Vegetais	Granéis Sólidos Vegetais	Granéis Sólidos Minerais	Granéis Sólidos Vegetais
Investimento OUT 01 R\$ 243.610.000 Investimento OUT 02 R\$ 243.610.000 Investimento OUT 03 R\$ 243.610.000	Investimento R\$ 347.750.000	Investimento R\$ 102.980.000	Investimento R\$ 501.060.000
<b>TOTAL R\$ 730.830.000</b>	<b>TOTAL R\$ 347.750.000</b>	<b>TOTAL R\$ 102.980.000</b>	<b>TOTAL R\$ 501.060.000</b>
Capacidade Atual 0 Capacidade Futura 10,2 milhões t	Capacidade Atual 0 Capacidade Futura 5,1 milhões t	Capacidade Atual 0 Capacidade Futura 1,6 milhões t	Capacidade Atual 0 Capacidade Futura 5,1 milhões t
<b>Ganho de Capacidade 10,2 milhões t</b>	<b>Ganho de Capacidade 5,1 milhões t</b>	<b>Ganho de Capacidade 1,6 milhão t</b>	<b>Ganho de Capacidade 5,1 milhões t</b>

Fonte: Ministério da Integração Nacional, 2016.

*Esta é a agenda dos leilões, que nós vínhamos discutindo. Nós chegamos a fazer os leilões no Estado de São Paulo, em Santos – três áreas foram ali leiloadas –, e nós temos seis áreas que o Maurício está avaliando, que tinham sido encaminhadas para que fossem realizados os leilões, e obviamente a nova gestão está discutindo um formato para que sejam consolidados. Esses seis leilões representam duas áreas aqui em Santarém: uma de fertilizantes, outra de grãos; mais outras três áreas no Município de Belém, particularmente no porto de Outeiro, todas elas também de grãos, e o VDC 29, em Vila do Conde, também de grãos, com um destaque, que é a preocupação em fazer a integração. Acho absolutamente viável integrar o leilão ferroviário da Norte-Sul com o porto, com isso agregando as duas etapas do escoamento da produção.*

*Esta aqui é a área sobre a qual, eu diria, Maurício, temos a maior expectativa de ouvir a sua fala: são os entraves ao nosso desenvolvimento, que é a nossa cadeia de escoamento de produção. Você tem na sua carteira, Maurício, a responsabilidade de viabilizar projetos que não são de hoje, projetos similares aos que você ouviu lá em Marabá e em Itupiranga. As gerações estão passando, e não se consegue efetivá-los.*

Figura 46. Arco Norte: Acessos Terrestres e Hidroviários



Fonte: Ministério da Integração Nacional, 2016.

Destaco a necessidade de consolidar a Ferrogrão, que vai ligar Lucas do Rio Verde a Sinop e Sinop a Miritituba. E, como paraense, eu queria convidá-lo, Maurício, a visitar comigo as estações de transbordo de carga que estão sendo viabilizadas em Miritituba. É algo absolutamente sensacional a transformação que aquela região vive em face da chegada desses empreendimentos, em face da dinâmica do escoamento da produção ao Município de Itaituba. E o ponto de chegada da ferrovia é exatamente em Miritituba, para que lá a carga saia dos vagões, passe para as estações de transbordo, em seguida seja colocada nas barcaças e chegue até Santarém, mas, principalmente, até Vila do Conde, e de lá ir para o seu destino final. Portanto, esse assunto da ferrovia é determinante para a consolidação do Arco Norte e, paralelo a ele, o da concessão da BR 163, cujo asfaltamento, conforme dito aqui, já está bastante avançado.

Mas é importante distinguir entre a BR 163 que vai até Itaituba e a BR 163 que vai de Itaituba até Santarém. De Itaituba a Santarém, Maurício, ela está intrafegável. Hoje, a Cargill, assim como outros operadores que têm investimentos aqui, está com dificuldade de continuar sua logística, com dificuldade de continuar a estratégia atual, que era chegar a Santarém por meio rodoviário, e está tendo que fazer o embarque lá em Miritituba e vir de barco até aqui, porque as estradas não estão permitindo o tráfego.

*Faço um apelo. Nós precisamos incluir o trecho Itaituba-Santarém na concessão. Isso é fundamental. (Pedi ao Ministro Antonio Carlos, que, junto com o Valter, incluísse Santarém. A Bancada foi determinante nisso. O Lúcio e o Chapadinha ajudaram, e nós conseguimos incluir o trecho Itaituba-Santarém, para que seja feito o PMI (Procedimento de Manifestação de Interesse) e viabilizar a inclusão.*

*Maurício, nós somos de uma nova geração e temos uma responsabilidade, que é fundamental. Não podemos olhar os números apenas pela frieza da viabilidade econômica do momento. É claro que, para o mercado, pegar só Miritituba-Santarém ou pegar só Cuiabá-Santarém é o filé; já está praticamente tudo asfaltado. É claro que essa região já está desenvolvida e conseqüentemente já tem uma viabilidade imediata: a operação da concessão nesse trecho. Mas ela só está desenvolvida porque o Governo a asfaltou, porque, se não o tivesse feito, não teria viabilidade também. Deixar de fora Santarém-Itaituba é um desserviço e significa matar economicamente Santarém, porque ela vai ficar isolada, fora de qualquer alternativa de escoamento e de integração com os modais do Arco Norte.*

*Eu faço este apelo, porque talvez lhe chegue uma avaliação de que, pelo custo-benefício, não compense incluí-la na concessão. Nós temos duas decisões a tomar: ou a inclui na concessão e se encontra um equilíbrio financeiro para que isso seja viabilizado, ou o Governo trata de fazer o asfaltamento desse trecho, porque não é possível que Santarém fique fora do processo. Senão, o que é que vai acontecer? Todo o escoamento vai chegar a Itaituba, e Santarém só vai assistir aos barcos passarem rumo a Vila do Conde. A planta que aqui foi realizada pela Cargill, que acreditou nesta região já há mais de uma década, estará fadada ao insucesso, e nós não vamos conseguir rodar os portos aqui previstos para serem viabilizados. Então, eu deixo este apelo, que é fundamental.*

*Outros compromissos fundamentais, mais a leste, são a Ferrovia Norte-Sul, que sai de Açailândia e vai até Barcarena, e a viabilização da retirada do Pedral da hidrovia do Tocantins. E quero parabenizá-lo, Deputado Remídio Monai, pela luta pela BR 210. Ela é muito importante, porque sempre houve uma preocupação com essa região da Calha Norte, na fronteira do nosso País, desde os governos militares, em função da proteção nacional; mas, depois disso, a região ficou um tanto quanto deixada de lado, ficou subjugada. E nós estamos falando de uma região onde as distâncias são superlativas, e não se consegue viabilizar o desenvolvimento se não se garantir a integração.*

*Eu me recordo de que, quando no Ministério da Pesca, nós debatíamos o potencial extraordinário do seu Estado de Roraima para a atividade de piscicultura. Porém, como o Estado de Roraima pode ser competitivo para abastecer o Amazonas? E aí vem o questionamento: “mas Roraima vai abastecer o Amazonas de peixe?” Na piscicultura, Roraima está muito mais desenvolvido do que o Pará e o Amazonas, porque nós temos aqui a cultura da pesca extrativa. E qual é a dificuldade ali? É como chegam os insumos da ração. Como é que chegam os grãos para serem processados e se viabilizar a ração do peixe?*

*Eu queria destacar o quanto é importante essa agenda.*

*Eu já estou encerrando. Desculpem-me por tomar o tempo dos senhores, mas entregar microfone a político dentro de casa é um perigo. E obviamente os senhores, quando me convidaram para vir aqui, estavam sabendo do risco.*

*Para encerrar, eu quero lhe agradecer mais uma vez, Maurício, a companhia, na última semana, em Marabá, na iniciativa de retirada do Pedral do Lourenço, fundamental para o desenvolvimento do nosso Estado. As obras devem acontecer daqui a dois anos, porque, neste momento, faz-se o estudo do projeto básico executivo e, em seguida, o licenciamento, para que as obras possam se viabilizar.*

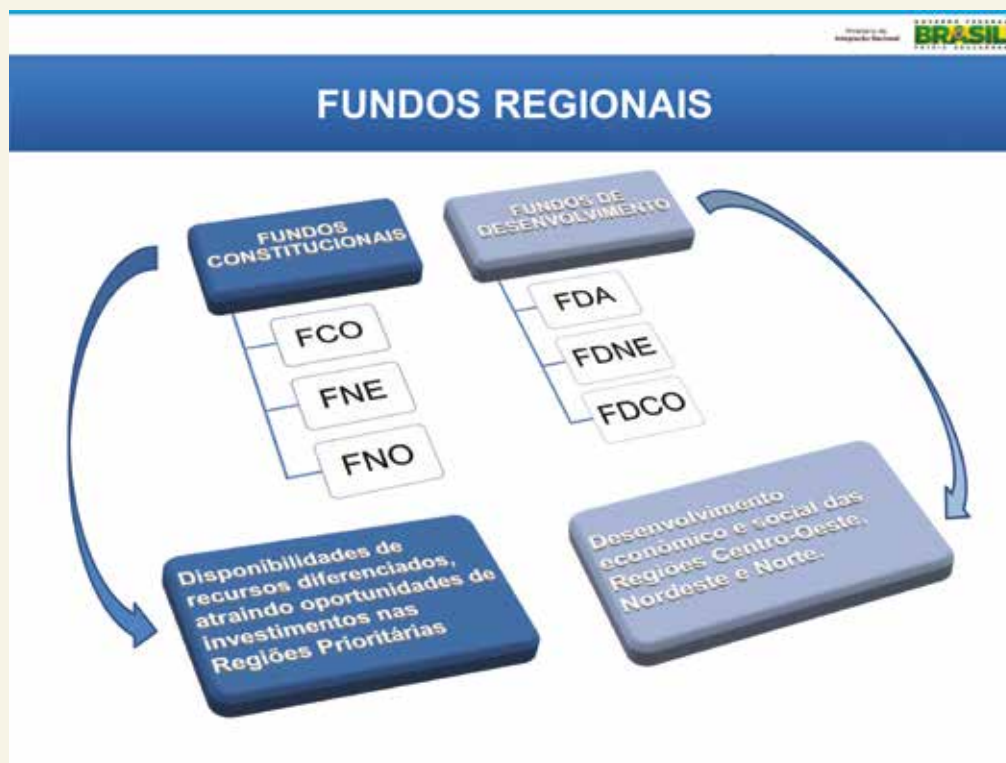
*Vejo o Alexandre, do Sindopar, o Luiz Otavio e o meu caro Maurício, e queria ressaltar para eles um ponto quanto ao setor portuário do Estado do Pará. Deputado Lúcio Vale, o Governo do Estado está encaminhando para a Assembleia Legislativa a criação de uma taxa para projetos, incluindo o setor portuário. Nós temos que tomar muito cuidado com o texto dessa taxa, porque ela é, inclusive, retroativa à implantação. Temos que tomar muito cuidado para que isso não venha a ser um inibidor de novos investimentos no Estado do Pará.*

*Conceitualmente, criar uma taxa para um grande projeto, para garantir que ele possa dialogar com a realidade local e trazer benefícios, é tudo o que nós desejamos. Mas temos que tomar muito cuidado, Deputado Hilton. Na hora em que se criam instrumentos que podem inibir o investimento num mercado competitivo como o nosso, em que todos os Estados estão lutando para trazer investimentos para aquecer sua economia, agregar valor e atrair novos empreendimentos, temos que cuidar para que isso não venha a ser um inibidor da agenda do setor no Estado do Pará.*

*Sem entrar na polêmica de que taxas são criadas para uma coisa e depois os recursos são usados em outra coisa, lembro que, no Estado do Pará, foi criada a Taxa de Recursos Hídricos. Quando ela foi mandada para a Assembleia Legislativa, Sr. Valter, era destinada à recuperação ambiental e a questões relativas à área hídrica. Hoje a taxa, ilegalmente, é usada para pagar folha de servidor.*

*Então, temos que tomar muito cuidado, porque nós estamos falando, inclusive, a investidores. Na hora em que o investidor percebe que o Estado está criando pontos que podem ampliar o custo, isso pode ser um inibidor para todos os compromissos logísticos que nós estamos aqui a debater.*

Figura 47. Fundos Regionais



Fonte: Ministério da Integração Nacional, 2016.

Para encerrar, eu destaco duas coisas que dizem respeito diretamente ao Ministério da Integração. Existem os fundos constitucionais de financiamento, dentro da Política Nacional de Desenvolvimento Regional, incluindo o FNO e o FCO, mais importantes para a pauta que nós estamos discutindo, e existem também os fundos de desenvolvimento regional, incluindo o Fundo de Desenvolvimento da Amazônia (FDA) e o Fundo de Desenvolvimento do Centro-Oeste (FDCO).

Por que eu trago esse assunto? Porque nós podemos financiar seja por meio do FNO, do FCO, seja por meio do FDA e do FDCO. Nós podemos viabilizar que empreendimentos sejam implantados, sejam instalados na nossa região.

Nós acabamos de assinar – eu não estava ainda, foi o Ministro Gilberto Occhi quem assinou – contrato de financiamento de 189 milhões para que a empresa Hidrovias do Brasil pudesse concluir o terminal da estação de transbordo, em Miritituba; o porto, em Vila do Conde; o TUP em Vila do Conde; e também o comboio de barcaças, que faz a logística entre um porto e outro.

Nós estamos à disposição para que esses fundos constitucionais e de desenvolvimento facilitem que novos empreendimentos cheguem ao Brasil e convirjam para o fortalecimento da nossa região, para garantir que aqueles que produzem no Centro-Oeste do Brasil possam

*encontrar um novo caminho: não mais Santos e Paranaguá, e, sim, o Arco Norte, que é o caminho de desenvolvimento da nossa região, que é o caminho de desenvolvimento do nosso País.*

*Parabéns à Câmara dos Deputados! Contem com o Ministério da Integração Nacional. Estou certo de que, com todos nós juntos, o Governo Federal está imbuído da intenção de fazer com que a nossa região cresça e se desenvolva.*

*Muito obrigado.*

O Deputado **LÚCIO VALE** complementou os cumprimentos aos presentes:

*Eu gostaria de cumprimentar e agradecer a presença à Deputada Estadual de Roraima Lenir Rodrigues, ao Sr. Alexandre Henklain, Secretário de Estado de Planejamento e Desenvolvimento de Roraima. Quero cumprimentar o Sr. Valcir Peccini, Presidente do Sindicato das Empresas de Cargas de Roraima; o Prefeito Paulo Ortiz, de Caroebe, em Roraima; o Vereador João Paulo; o Sr. Osmar Filho, Presidente da Câmara de Caroebe. Cumprimento o Capitão de Fragata Dr. Ricardo Guimarães Barbosa.*

*Passo a palavra para o Ministro dos Transportes, Sr. Maurício Quintella Lessa.*

Seguiu-se com a fala do senhor **MAURÍCIO QUINTELLA LESSA**, Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil:

*Obrigado, Deputado Lúcio Vale.*

*Bom dia a todos. Eu quero iniciar minha fala saudando o Ministro da Integração Nacional, Helder Barbalho.*

*Ministro Helder, quando ouço V. Ex<sup>a</sup> falar, fico pensando: “Quando eu chegar à sua idade, eu quero ser como V. Ex<sup>a</sup>.” V. Ex<sup>a</sup> é um Ministro competente, dedicado não só às causas nacionais, mas também, e principalmente, ao Estado do Pará.*

*Quero parabenizar e saudar o Deputado Federal Lúcio Vale, Presidente do Centro de Estudos e Debates Estratégicos da Câmara dos Deputados (CEDES). Agradeço mais uma vez o convite, junto com o Ministro Helder e com a Bancada do Pará, para estar aqui no Estado.*

*Queria saudar o Deputado Federal Remídio Monai, Relator no Centro de Estudos e Debates Estratégicos da Câmara dos Deputados, nosso companheiro do PR, representante de Roraima.*

*Saúdo o Deputado Federal Francisco Chapadinha, de Santarém, um grande companheiro, Deputado competente, atuante, querido por toda a Câmara dos Deputados e que,*



*não tenho dúvida, representará muito bem o Pará nesta Legislatura. Parabéns, Deputado Chapadinha! E obrigado pelo carinho na recepção.*

*Saúdo o Sr. Luiz Otavio Campos, nosso secretário nacional dos portos, que começa a integrar a nossa equipe. Sem dúvida nenhuma, será um prazer imenso trabalhar com o senhor, beber da sua experiência como vereador, Deputado estadual e Senador da República. O senhor já trabalhou na antiga Secretaria de Portos com o nosso Ministro Helder Barbalho. E nós vamos trabalhar juntos, focados, para ter sucesso nesse grande desafio que é o modal de portos do Brasil.*

*Saúdo o Sr. Luciano Castro, nosso Secretário de Gestão dos Programas de Transportes e agora, na nova composição, no novo organograma do Ministério, Secretário de Infraestrutura Viária do Ministério dos Transportes. O senhor vai ter uma responsabilidade muito grande: cuidar dos modais rodoviário, ferroviário e hidroviário.*

*Saúdo o Sr. Valter Casimiro, Diretor-Geral do DNIT, que faz um trabalho, com a sua diretoria, de importância também muito grande. Trata-se de um homem querido no Brasil inteiro pela forma como trabalha e se dedica à sua missão. Quero saudar o nosso Sr. Luiz Antônio Garcia, Diretor de Infraestrutura Rodoviária do DNIT, da mesma forma dedicado à infraestrutura do Brasil e ao órgão. É um grande Diretor que nós temos. Saúdo o nosso Sr. João Cláudio Cordeiro da Silva, Superintendente Regional do DNIT no Estado do Pará.*

*Cumprimento o Sr. Marcelo Perrupato, um dos palestrantes de hoje, especialista sênior em transporte e logística, a quem levo o nosso abraço; o Dr. Tarcísio Gomes de Freitas, consultor legislativo da Câmara dos Deputados, também nosso palestrante, grande conhecedor da área de infraestrutura, ex-Diretor Executivo do DNIT. É um prazer estar nesta Mesa também com o senhor, Tarcísio.*

*Queria saudar o Sr. Ricardo Guimarães Barbosa, Capitão de Fragata, Capitão dos Portos de Santarém; o Sr. Alexandre Carvalho, Presidente do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado do Pará (Sindopar).*

*Saúdo a todos os prefeitos, vice-prefeitos, vereadores e Deputados estaduais presentes. Saúdo a Assembleia Legislativa do Pará, por intermédio do Deputado Hilton Aguiar e do Deputado Eraldo Pimenta. Por meio dos dois, eu saúdo toda a Assembleia Legislativa do Pará. Quero saudar também os representantes da Assembleia Legislativa de Roraima, na pessoa da Deputada Lenir Rodrigues. Sintam-se todos abraçados.*

*Envio um abraço forte ao ex-Deputado Federal Lira Maia, meu companheiro de Câmara dos Deputados. V. Ex<sup>a</sup> representou o Estado com muita dignidade e lutou muito por ele. É um prazer estar aqui com V. Ex<sup>a</sup>, Lira. É sempre uma satisfação muito grande.*

*Queria agradecer ao Sr. Paulo Barrudada e à Sra. Fabrícia Barrudada, que são os proprietários do hotel e nossos anfitriões. Quero saudar todos os empresários, representantes dos setores rodoviário, ferroviário e aquaviário e demais convidados, senhoras e senhores presentes. Enfim, sintam-se todos cumprimentados.*

*Agora há pouco, Ministro Helder, no café da manhã, recebi um telefonema do Presidente Michel Temer para tratar de um assunto emergencial referente às Olimpíadas. Ele perguntou: “Ministro, V. Ex<sup>a</sup> está onde?” Eu disse: “Eu estou no Pará.” Ele disse: “Mas V. Ex<sup>a</sup> não estava no Pará na semana passada?” Eu disse: “Eu estava, Sr. Presidente. Estava na semana passada, estou nesta semana e, para cumprir a missão que V. Ex<sup>a</sup> determinou, de priorizar e desenvolver o Arco Norte, eu vou ter que vir ao Pará muitas vezes.” E cumpro também uma determinação do nosso Senador Jader Barbalho. Ele determinou, na sua forma carinhosa de usar da palavra, a minha presença constante no Estado do Pará.*

*Isso vai acontecer porque o Arco Norte é fundamental não só para o Pará, para o Norte do País, mas para todo o Brasil. Se nós conseguirmos – e nós vamos conseguir – fazer essa mudança do eixo do escoamento do Sudeste, que hoje leva 80% de toda a carga produzida no Centro-Oeste e no Norte do Brasil, aqui para o Norte do Brasil, especialmente para o Pará, nós vamos mudar não só o direcionamento da carga, mas também o eixo econômico do Brasil. Isso é um grande processo de integração nacional. Esse é o grande desafio que nós temos.*

*Por isso eu começo agradecendo ao povo de Santarém o carinho com que nos recebeu aqui ontem, com o Deputado Lúcio, os vereadores da cidade e os companheiros do Partido da República. Muito obrigado pelo carinho. Parabênizo a cidade pelos seus 355 anos, que foram comemorados anteontem.*

*Início parabenizando os Deputados Lúcio Vale e Remídio Monai, e todos aqueles que fazem o Centro de Estudos e Debates Estratégicos daquela Casa, pelo trabalho que vêm desenvolvendo em prol do País.*

*Eu me sinto meio pai do Centro, porque o Centro era um puxadinho da 3<sup>a</sup> Secretaria, não tinha grande relevância, e nós identificamos seu grande potencial para realizar estudos importantes em várias áreas de interesse do País e subsidiar o trabalho não só do Legislativo, mas também do Executivo.*

*Eu era o 3<sup>o</sup> Secretário – o Centro era uma estrutura dentro da minha Secretaria na época –, e nós garantimos sua independência. Hoje ele é um centro estruturado, tem assento na Mesa da Câmara dos Deputados e tem promovido estudos importantíssimos não só do Arco Norte, da integração dos modais, mas também da segurança pública, da primeira infância... Eu sei que vários estudos estão sendo realizados e que eles servirão de base para as políticas públicas necessárias ao desenvolvimento do nosso País.*

*A iniciativa deste fórum é lançar luz sobre um dos maiores desafios logísticos do Brasil: o escoamento da nossa produção com mais eficiência e menor custo, a partir do uso intermodal de transporte de carga. Com o crescimento exponencial de nossa safra de grãos, especialmente de milho e de soja, nos últimos anos e, conseqüentemente, com o aumento das exportações desses e de outros produtos – existe a cadeia mineral e a pecuária –, é fundamental que o Governo Federal busque abreviar os caminhos, para que a nossa produção possa chegar a outros continentes com menor custo e maior competitividade.*

*Nesse panorama, o Arco Norte se destaca como importante alternativa para a logística do agronegócio brasileiro. Hoje, como disse anteriormente, 80% do escoamento ainda é feito pelas Regiões Sul e Sudeste do País. É preciso, obviamente, equilibrar essa distribuição de riquezas, passando a utilizar o Corredor Norte como alternativa viável para o escoamento da produção, aproximando o nosso mercado dos mercados norte-americano, europeu e agora também asiático, com a duplicação do Canal do Panamá. Isso é fundamental para nós.*

*Para que se amplie esse fluxo em direção ao centro-norte, nós precisamos trabalhar estrategicamente, com planejamento, para garantir a infraestrutura adequada de acesso aos portos por meio da integração dos modais de transporte.*

*Essa nova configuração que o Presidente Michel Temer garantiu ao Ministério dos Transportes, que antes tratava apenas de rodovias e ferrovias – a ANTT e o DNIT eram tratados de forma não planejada, os setores portuário e aeroportuário eram tratados por ministérios separados –, teve dois objetivos. O primeiro foi atender a uma reivindicação da população brasileira, que não aceitava mais aquela quantidade de ministérios que havia. Era preciso dar um sinal positivo para a sociedade, e a redução do número de ministérios teve esse primeiro objetivo.*

*O segundo objetivo foi, não o de reduzir por reduzir, mas o de planejar melhor. No caso do agora Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, nós temos uma grande oportunidade de fazer política de transporte com planejamento, pensando todos os modais de transporte de forma conjunta. No Brasil, temos um show de ferrovias ligando nada a lugar nenhum. Às vezes, começamos a fazer estradas no País, com altos investimentos, enquanto corredores de escoamento que são fundamentais para a economia do País não estão finalizados ou têm trafegabilidade muito ruim. Essa junção no Ministério vai possibilitar que planejem tudo de forma muito mais organizada, melhor e com resultados que serão importantes para o desenvolvimento desses modais no País inteiro.*

*Estamos cientes de que o direcionamento de cargas para os portos do Norte demandará a ampliação da oferta portuária, implicará a necessidade de acelerarmos o processo de modernização do modal, agregando mais eficiência e maior competitividade aos produtos brasileiros no mercado.*

*É claro que conhecemos as virtudes e os vícios das nossas rotas. Temos no nosso radar melhorias, ampliações e restaurações de toda monta. Estamos trabalhando pela melhoria da eficiência das nossas hidrovias, a exemplo do Rio Tocantins. Estive, na semana passada, em Marabá, como disse o Ministro Helder Barbalho e o Deputado Lúcio Vale, acompanhando a assinatura do contrato de projetos e obras para o derrocamento do Pedral do Lourenço, obra fundamental para a navegabilidade dos 550 quilômetros que separam a região de Marabá do Porto de Vila do Conde.*

*Outra boa notícia é a dragagem do Rio Madeira, que se encontra em licitação pelo DNIT e que garantirá a boa condição de navegabilidade de Porto Velho, em Rondônia, até a foz.*

*Também é preciso ressaltar que a utilização de hidrovias do Arco Norte tem incrementado a construção de novas embarcações para a navegação interior. Isso é fundamental, gera empregos. E quero dizer, Deputado Lúcio e Ministro Helder, que as hidrovias passarão a ter, junto com as ferrovias, uma prioridade muito grande por parte do Governo Federal. Não é possível que, num país como o Brasil, com a geografia que tem, um país superlativo, e num Estado como o Pará, um Estado superlativo, com a quantidade de rios navegáveis que tem – e os que não o são precisam de pouco investimento para que se tornem – que as hidrovias – estamos inclusive pensando um modelo de concessão para as hidrovias, para que não tenhamos jamais a descontinuidade da sua utilização – não sejam uma prioridade para o Brasil. Isso não faz o menor sentido.*

*Eu já disse que nós vamos transformar nossa diretoria de hidrovias numa das diretorias mais fortes do DNIT, pela prioridade nós vamos lhe dar.*

*Eu também quero ressaltar o Fundo da Marinha Mercante, que é gerenciado pelo Ministério dos Transportes e que está viabilizando, ao longo dos próximos anos, projetos no montante de 2 bilhões de reais que se destinam à construção de mais de 500 embarcações no Corredor do Tapajós.*

*No que compete aos modais rodoviário e ferroviário, o Ministério vem trabalhando para viabilizar novas concessões em corredores importantes da região, como a BR 163 entre Sinop e o Porto de Miritituba. Não tenham dúvidas de que queremos fazer essa integração. Estamos preparando os estudos, redesenhando. Tivemos, esta semana, uma reunião com o Ministro da Agricultura, Blairo Maggi, que conhece esse setor e essa rota como poucas pessoas, para discutir de forma planejada o modelo de concessão.*

*E eu não tenho dúvida de que, com as novas premissas, Ministro Helder, e com os novos modelos de concessão, que estão sendo estudados com a celeridade que o assunto demanda, não só pelo Ministério dos Transportes, mas também pela Secretaria-Executiva do Programa de Parcerias de Investimentos, pelo Conselho criado pelo Presidente da República.*

*É preciso que destaquemos a prioridade que esse Governo está dando às concessões. Todo o mundo sabe do momento fiscal atual. O Brasil tem hoje uma capacidade muito limitada de fazer investimentos públicos, não só na infraestrutura, mas em todos os setores. E as concessões são uma grande saída, são investimentos que vêm de forma mais rápida, com mais qualidade, com maior eficiência e de forma mais perene.*

*O Governo dá um sinal claro de que esse plano robusto de concessões imaginado vai sair do papel quando cria uma secretaria que vai se especializar nas concessões, na definição do novo marco regulatório, para garantir segurança jurídica, num novo modelo que gere mais atratividade. Estamos remodelando o financiamento.*

*E só com essa sinalização, Ministro Helder, a quantidade de embaixadas, de empresários e de financiadores que têm pedido audiência com o Ministério, todos com os olhos voltados para financiar a infraestrutura brasileira, é impressionante. Se estava tudo parado, temos nessa crise e nessa nova definição de governo uma grande oportunidade de viabilizar de imediato muitos investimentos para o País.*

*Esse é o caminho, não tenho a menor dúvida, para sair da crise: estabilizar a política, viabilizar as concessões, e rapidamente trazer novos investimentos, novos empregos.*

*Este fórum contribuirá muito para que obras prioritárias sejam levadas para o Conselho do PPI, como eu disse, para a articulação e desenvolvimento das estratégias, para que iniciemos quanto antes essas importantes obras que beneficiarão a economia do Brasil, fomentando o seu desenvolvimento, para que volte a crescer e gerar emprego.*

*Estamos empenhados em transformar o nosso País, para que, nos próximos dez anos, já que sabemos que a infraestrutura e o planejamento têm sempre que ser feitos a longo prazo, além de uma matriz de transportes de cargas integradas, sejamos exemplo de sustentabilidade, com redução de emissão de gases poluentes, devido à diminuição do uso das rodovias e, em contrapartida, ao aumento da movimentação das hidrovias e ferrovias brasileiras.*

*Eu quero também anunciar, Deputado Remídio, que hoje nós vamos assinar o contrato do estudo de viabilidade da BR 210, para ligá-la à BR 163, unindo Roraima e Santarém. Já está aqui, e, no momento apropriado desta solenidade, nós vamos anunciá-lo. Eu sei que essa é uma luta sua. Eu sei também da importância que isso tem para a economia do Amapá, de Roraima e todo o Norte do País.*

*No mais, eu quero me colocar à disposição, Ministro Helder. Coloco-me à sua disposição, à disposição da Bancada federal, do Deputado Lúcio e do Estado do Pará, para que essas ações de infraestrutura, de planejamento, que vão viabilizar o desenvolvimento de toda essa região, sejam feitas de forma planejada, estratégica e com muito diálogo. É preciso que se ouça a população, que se evitem os impactos ambientais que obras dessa magnitude podem*

*ocasionar e que se garanta sustentabilidade. Todo o Ministério, toda a nossa equipe está focada em viabilizar essa mudança de eixo no escoamento da produção do País.*

*Parabéns, mais uma vez, Deputado Lúcio, por este grande seminário que faz aqui. Só lamento ter que ir embora mais cedo. Eu queria ficar mais aqui em Santarém, comer outro filhote com tucupi e jambu, visitar Alter do Chão... Mas, não vão faltar oportunidades para que estejamos aqui.*

*No mais, muito obrigado.*

O sr. Ministro **HELDER BARBALHO** complementou:

*Vamos convidá-lo, Lúcio, para o Sairé. Sairé é a nossa festa, fantástica, que representa a cultura da nossa região.*

O sr. Ministro **MAURÍCIO QUINTELLA LESSA**:

*Eu não gosto muito de festa, não, mas vou vir para atendê-lo.*

*Muito obrigado, minha gente! É um prazer grande.*

O Deputado **LÚCIO VALE** adicionou alguns cumprimentos:

*Eu queria cumprimentar o ex-Deputado Lira Maia e agradecer sua presença. Nós fomos colegas por dois mandatos, e ele foi colega do meu pai. Eu queria dizer que você faz falta lá em Brasília, mas também está contribuindo para o nosso Estado.*

*Quero cumprimentar e agradecer ao Deputado Eraldo Pimenta a presença.*

*Passo a palavra para o cerimonial, que vai agora fazer o ato de assinatura do contrato relativo à BR 210 e à BR 163.*

Procedeu-se a assinatura de contratos de autorização para o início dos trabalhos o Diretor-Geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), Valter Casimiro.

E, como testemunhas, assinaram: o Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil, Maurício Quintella Lessa, e ainda o Ministro da Integração Nacional, Helder Barbalho, e os Deputados Federais Lúcio Vale e Remídio Monai.

O fórum de debates “A logística voltada para o Arco Norte” foi dividido em três painéis. O primeiro painel, intitulado “A visão do Ministério dos Transportes sobre o Arco Norte”, foi apresentado pelo Diretor-Geral do DNIT, Valter Casimiro.

A audiência teve seguimento com o primeiro expositor, o Senhor **VALTER CASIMIRO**

*Bom dia a todos. Cumprimento o Ex<sup>mo</sup> Sr. Ministro dos Transportes, Maurício Quintella; o Ex<sup>mo</sup> Sr. Ministro da Integração Nacional, Helder Barbalho; o Deputado Federal Lúcio Vale, que preside este fórum; os Deputados Remídio Monai e Francisco Chapadinha. Cumprimento os nossos especialistas em transportes Marcelo Perrupato e Tarcísio Freitas; todos os Deputados estaduais presentes; o nosso Secretário de Gestão de Programas de Transportes Luciano Castro; o nosso Secretário Luiz Otavio Campos; o nosso Diretor de Infraestrutura Rodoviária, Luiz Antônio Garcia; o nosso Superintendente do DNIT, João Cláudio Cordeiro, e o nosso Administrador Hidroviário, Miguel Fortunato. Cumprimento também o Capitão de Fragata Ricardo Guimarães, representando um parceiro do DNIT, a Marinha, assim como nosso Exército Brasileiro.*

*Nosso papel aqui é fazer uma referência ao que o DNIT imagina quanto à infraestrutura necessária para que possamos vencer os desafios que foram colocados muito bem pelos Ministros e pelos Deputados que falaram antes.*

*Apresento este slide, conforme figura 5, muito utilizado pelo pessoal da Aprosoja, da CNA, para mostrar que, acima de um determinado ponto do nosso mapa, é muito mais vantajosa a logística para o lado do Norte que para o do Sudeste.*

*Quero dizer também que nada disso vale se não tivermos uma infraestrutura compatível com a produção do setor agrícola no País. Se nós não tivermos uma infraestrutura logística compatível, nada adianta. E não me refiro só à nossa infraestrutura rodoviária, como foi dito muito bem pelo Ministro dos Transportes.*

*O modal escolhido pelo Governo até há bem pouco tempo foi o rodoviário, o que faz com que o nosso custo Brasil aumente significativamente. O País, que tem um dos maiores corpos hídricos do mundo, pouco aproveita as hidrovias, que diminuiriam o custo de logística.*

*Antes de ser Diretor-Geral do DNIT, eu fui Diretor de Infraestrutura Aquaviária, e iniciamos alguns processos para realizar o equilíbrio na matriz de transportes, para que possamos diminuir a predominância do modal rodoviário.*

*Participamos do trabalho do Plano Hidroviário Estratégico, dos estudos para viabilizar os projetos necessários para as hidrovias. O DNIT tem feito alguns investimentos para tentar mudar essa característica da matriz de transporte, fazendo com que as hidrovias sejam um pouco mais utilizadas, mas nós sabemos que não é um projeto de curto prazo. Ainda vai ser necessário trabalhar muito para chegarmos a esse ponto.*

*Como o próprio Ministro dos Transportes e o Ministro Helder comentaram, a assinatura do projeto de derrocamento do Pedral do Lourenço foi um marco para essa mudança, pois vai possibilitar a navegação de Marabá até Vila do Conde e já começa a mostrar uma mudança no paradigma ao investir mais no modal hidroviário.*

*Sabemos que a hidrovia do Tocantins pode vir de Peixe até Vila do Conde, o que seria quase um Mississipi aqui no País. O DNIT vai trabalhar para favorecer o transporte hidroviário e lutar pela diminuição dos custos.*

*Diversos são os problemas a enfrentar, não só em relação a licitações e a recursos, outro ponto abordado aqui pelo Ministro. Um dos grandes gargalos aqui é a necessidade de investimento público. Existe uma grande dificuldade para conseguir o volume de recursos necessários para implantar a infraestrutura.*

*O DNIT, ano passado, principalmente, passou por uma dificuldade bem relevante em relação à obtenção de investimentos nas rodovias que fazem o escoamento da produção para o Arco Norte, como a BR 163, além da continuidade das obras das BR 230, BR 155 e BR 158.*

*Este ano, principalmente com a mudança de Governo e a mudança na meta, o Tesouro Nacional já sinalizou uma priorização na infraestrutura, disponibilizando mais 3 bilhões para uso do DNIT em infraestrutura, o que vai acelerar as obras, principalmente as das BR 163, BR 230, BR 155 e BR 158, obras importantíssimas para dar continuidade ao padrão de investimento do Arco Norte.*

*Essa ordem de serviço assinada aqui agora, possibilitando o estudo de viabilidade da BR 210, ligando Roraima ao Amapá, além da ligação com a BR 163, é mais uma tentativa de integrar o Norte do País a toda a logística de transporte existente. A pavimentação da BR 319 é uma luta do DNIT, que, devido a problemas burocráticos, e de ideologias ambientais e políticas, não foi possível vencer ainda.*

*O objetivo deste fórum é também pensar mecanismos que viabilizem essa infraestrutura, sem penalizar, claro, o meio ambiente, mas diminuindo os entraves burocráticos.*

*O Ministro falou muito bem aqui da necessidade de cumprirmos as condições da legislação ambiental, incluindo a preservação. Não queremos fazer nada de forma abrupta, ou ilegal, em prejuízo do meio ambiente, mas é necessário facilitar o processo, admitindo até mesmo que o DNIT passe essa responsabilidade a outro órgão de Governo para que se tomem providências em relação ao meio ambiente.*

*Houve até a proposta de criação de um fundo ambiental e um fundo indígena para cumprir essas compensações ambientais, até para aliviar o Ministério em suas atribuições de desenvolvimento e de infraestrutura, ou seja, que as obras aconteçam de uma forma mais célere, dando uma resposta a empresários e a produtores.*

*A visão do DNIT em relação a isso é muito clara. Ele tem que dar a resposta que a sociedade deseja, que os empresários querem em relação à infraestrutura, tentando, claro, se livrar de amarras legais e burocráticas, para dar celeridade às suas obras. Para isso vamos precisar da ajuda de todo o Parlamento, para criar um marco regulatório que dê mais agilidade ao DNIT, aos órgãos de execução, e agora ao Ministério dos Transportes com*



*essa integração – ponto citado pelo Lúcio sobre a falta de integração dos órgãos – para viabilizar a logística.*

*Facilita muito ter isso tudo dentro do Ministério dos Transportes, porque vamos ter rodovias ligadas a portos, tudo concentrado no Ministério dos Transportes, para fazer o que é prioritário para o País. É o Arco Norte? Então vamos priorizar os portos do Arco Norte, as rodovias que se ligam ao Arco Norte. Isso facilita a integração entre secretarias, órgãos executores e definidores de políticas.*

*Era esse o recado que eu queria passar.*

*Agradeço a presença de todos e a acolhida da cidade.*

*Muito obrigado.*

O painel “A eficiência, eficácia e efetividade do planejamento estratégico para a infraestrutura brasileira” foi apresentado em seguida pelo especialista em transporte e logística, senhor **MARCELO PERRUPATO** :

*Boa tarde a todos. Já estamos a 10 minutos do meio-dia, por isso, Tarcísio e eu vamos reduzir nossas apresentações.*

*Informo que o material estará disponível no CEDES, da Câmara dos Deputados. Então, quem tiver interesse em ver todos os slides poderá acessá-los lá posteriormente.*

*Falar em planejamento estratégico é uma coisa um tanto árdua, mas, ao longo desses anos, eu tenho lidado com isso particularmente e cheguei à seguinte conclusão: no dia em que me procurou o vice-presidente do McDonald’s internacional e me disse que queria acessar o Plano Nacional de Logística e Transportes, eu entendi que ele estava servindo para alguma coisa.*

*O que ele queria? Ele queria a nossa base de dados. Ele queria ver a nossa previsão de expansão de demografia, renda, fluxos migratórios, produção, porque a rede de franquias do McDonald’s estava numa fase de expansão.*

*O segundo que me procurou foi o maior operador logístico do mundo hoje, courier, a UPS americana, que deve ter um faturamento de 80 bilhões de dólares por ano, e queria saber a mesma coisa: “Olhe, eu quero saber qual é o futuro do Brasil. Vocês fizeram um trabalho e conseguiram antever o futuro”.*

*Então, o futuro é uma meta. Ninguém vive sem ela: grandes corporações mundiais e governos organizados, e temos que fazer correções ao longo do período.*

*O próprio fato da saída do Reino Unido da Comunidade Europeia, que nos surpreendeu hoje de manhã, já vai nos dar uma boa razão para rever nossas metas, porque isso vai repercutir no Brasil.*

*Eu dei a esta apresentação o título de Eficiência, eficácia e efetividade do planejamento estratégico para a infraestrutura brasileira exatamente para dizer o seguinte: “Olhe, alguma coisa, para dar certo, tem que ser eficaz.” Eficaz é a decisão de, quando se montar um plano, saber se ele servirá ao seu propósito, se ele será eficiente para produzir o que se pretende. Depois, saber se ele será eficaz, se ele realmente produzirá aqueles efeitos. E, ao longo do seu desenvolvimento, uma vez pronto, temos que saber se ele terá efetividade. Então, é um conjunto de coisas que temos de observar a começar por aqui.*

*Base de dados. No tempo da existência da Empresa Brasileira de Planejamento dos Transportes (GEIPOT), um órgão assessor do Planejamento, toda base de dados do setor de transportes estava no mesmo lugar [Sistema de Informações da Legislação sobre Transportes – Sisjur]. Estavam todos os subsetores, e conseguimos levar isso até 2002. De lá para cá, está assim: se alguém quiser alguma informação, tem que catar por aí. Não há um órgão centralizador dessas informações.*

*Recentemente, com novas iniciativas do Ministério dos Transportes, temos a expectativa de, talvez, consolidar essa base de informações, necessária ao desenvolvimento das atividades do setor privado e para a sociedade como um todo.*

*Não falarei aqui sobre a parte regulatória, de legislação, porque é um tanto acadêmica – depois os senhores podem verificar nos slides. Perdoem-me, mas havia na apresentação uma visão de PPP também momentânea, em face das dificuldades em investimentos públicos. Agora, vamos ter que contar com muita participação privada, e há regulações a respeito disso. Está também nos slides o histórico de como as concessões foram feitas no setor de transportes.*

*Recentemente, a última coisa que conseguimos fazer foi provocar o Governo para fazer uma revisão completa do Sistema Nacional de Viação, ao qual eu me refiro como a lei magna do setor de transportes, porque é impossível sequer pensar em fazer algum estudo, de qualquer infraestrutura, se ela não estiver na Lei do Sistema Nacional de Viação.*

*O que ocorreu é que, quando essa lei foi votada e modificada, o seu anexo foi vetado, devido a algumas inconsistências. Então, o que aconteceu? Ao ser vetado o anexo, voltou o anexo antigo. Então, ficamos com uma lei nova com anexo antigo. O Tarcísio sabe disso. Ele está trabalhando fortemente para encaminhar o que nós deixamos pronto há dois anos e meio, quase três anos, para que o Governo mande uma mensagem ao Congresso Nacional, com a revisão do anexo para tornar essa lei eficaz.*

*Quero lembrar que projetos de grande vulto eram administrados por um comitê técnico dentro do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. A história aqui é a seguinte: nós já fizemos tão benfeito, por que não repetir? É uma história interna.*

*Ao tempo em que o Ministério do Planejamento fazia planejamento, existia lá um comitê técnico multissetorial que cuidava de investimentos de grande vulto. Ele ia até a entrega da obra, centralizando a fiscalização. Não exatamente centralizando, pois havia um corpo de profissionais, cada um na sua área: portos, ferrovias, rodovias, área ambiental, parte de bons projetos de engenharia, que é fundamental. E isso, que era o ciclo executivo de projetos do âmbito federal, funcionava bem, mas deixou de existir.*

*Esta figura é a resposta que procuramos dar para que as pessoas não achem que alguma coisa nova fica pronta num prazo de Governo de quatro anos e, às vezes, de oito anos, porque não fica. Este aqui era o cronograma executivo para a implantação de projetos, que levavam 36 meses até ficar prontos, antes de autorizada a obra.*

*E ouvimos: “Mas 36 meses são 3 anos!”. Eu disse: “É, eu também acho muito pouco, mas pelo menos o que começa termina”. E termina bem, porque termina no prazo e termina no preço – coisa que já está ficando rara ultimamente.*

*Então, o Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT), que desenvolvemos no Ministério dos Transportes, constatou que tínhamos uma missão: estudar Geoeconomia, quer dizer, conhecer o País e conhecer onde ele se inseria no mundo, porque não basta o Brasil ser o campeão de exportação de soja, de carne bovina e, provavelmente, de milho proximamente se os compradores estão em algum lugar. Quer dizer, há o poder de quem compra e há o poder de quem vende.*

*Para tratar de logística de transportes e de planejamento, é necessário que tenhamos ideia de onde estão as potencialidades do País. Antigamente, chamava-se Geografia Econômica, quando eu era dos bancos escolares – hoje eu já sou bem idoso –, mas hoje se chama Geoeconomia. Quer dizer, não é só o estudo do Brasil, é o estudo do Brasil, de suas potencialidades e do resto do mundo. Onde estão nossos concorrentes? Como está a infraestrutura deles, de quanto tempo eu disponho para manter minha primazia nesse setor?*

*Esse gráfico foi retirado de um relatório do Banco Mundial, o Public-Private Infrastructure Advisory Facility (PPIAF). Eu o traduzi porque ele é muito parecido com o que estamos vivendo. O que ele diz é que: “Instabilidade política e regulatória resulta em baixo investimento interno e externo, o que reduz o crescimento econômico para níveis baixos ou negativos”, ou seja, PIB abaixo de zero, “e isso caminha para a pobreza e o conflito social, que realimenta a instabilidade política”.*

*Na verdade, o CEDES me convidou para fazer uma apresentação sobre o Plano Nacional de Logística e Transportes, que, lamentavelmente, está colocado quase no arquivo morto do Ministério dos Transportes, porque não conseguimos tocar dois quadriênios desse plano. Nós tínhamos uma visão de 2023, que era o horizonte do primeiro plano, e já tínhamos feito duas revisões na Secretaria de Políticas do Ministério, uma para 2031 e outra para 2035.*

*E aí as pessoas dizem: “Por que vocês tentam enxergar o Brasil a longo prazo?” Pelo simples fato de que planejamento estratégico é feito para isso mesmo. As Forças Armadas,*

*quando decidem que têm que fazer algum combate, traçam um plano estratégico, que é o dos generais; depois, passam para um plano tático, que é dos coronéis; depois mandam a tropa para o operacional, que é pura logística. Por isso, o Serviço de Intendência do Exército se chama Rainha da Logística. O que ele faz? Ele supre as necessidades, para que o plano tático e o estratégico se cumpram.*

*Então, são os três níveis que temos no planejamento.*

*Depois que terminamos, o Banco Mundial gostou tanto desse plano, que nós saímos divulgando essa “jabuticaba” brasileira para o resto do mundo. O primeiro país onde fomos falar sobre isso foi a Alemanha. Eu lembro que os alemães disseram que precisavam fazer um plano igual na Alemanha. Eu achei muito engraçado quando eles disseram: “Com esse plano de longo prazo, vamos começar a voltar a investir no Brasil”. E eu disse: “Mas, como? As empresas alemãs estão há mais de 100 anos lá?!”. E eles disseram: “Não, você não entendeu. Nós não queremos ficar investindo na China porque o regime político lá não é parecido com o nosso, e a condução dos projetos de longo prazo lá é muito instável. Eles abrem e fecham as portas de repente.” E eles disseram: “Nós queremos voltar para o Brasil para investir mais”.*

*Em meados da década de 1970, investíamos quase 2% do PIB em infraestrutura de transportes, e fomos mergulhando, principalmente após crises, como a de 2008, que nos abateu, inclusive com problemas de endividamento externo. Superamos, mas fomos a quase zero; houve anos em que foi investido apenas 0,2% do PIB em transporte.*

*Traçamos o que tínhamos que fazer para recuperar o País: precisávamos de rodovias, portos; mudar a matriz de transportes, porque na escala da produção brasileira não podíamos viver à custa só de transporte rodoviário. Eu não estou falando de transporte rodoviário urbano e metropolitano, porque aí é outra história, a última milha está mesmo no rodoviário. Estou falando dos grandes fluxos de transporte de regiões como essa. O Centro-Oeste já não era mais o Centro-Oeste; nós estávamos falando no centro-norte, que abrange o Arco Norte. Isso estava previsto dez anos atrás, quando nós começamos a fazer o Plano Nacional.*

*Comparamos com outros países. Nós estávamos fora da curva. Concluimos que o Brasil estava frequentando o clube errado. Ele tem as dimensões de países como Rússia, Canadá, Austrália, EUA, China, mas uma matriz de país pequeno. Traçamos a importância do setor de transportes, porque o setor de transporte não é um fim em si mesmo, ele é um indutor do processo de desenvolvimento. Se ele não existe, ele bloqueia o ritmo do desenvolvimento. Ele tem que ser indutor, e não obstáculo. Ele tem que ir na frente. Hoje, mesmo, eu ouvi aqui o Ministro Helder Barbalho falando: “Olha, se não há ninguém interessado em fazer o trecho final da BR 163, o Governo faz”. Tem que fazer. Ainda que se diga que não há viabilidade técnica e econômica, que economicamente não é viável,*

*é preciso aprender a fazer a conta direito. E qual é a conta certa? É calcular o custo do não fazer. Se a obra não for feita, quanto prejuízo está tendo o País? Pensando assim, eu garanto que vários desses projetos que não têm relação benefício/custo maior do que um passariam a ser viáveis. É mais ou menos assim.*

*Nós pedimos um novo patamar de investimentos; pedimos um resgate do planejamento; o fortalecimento da capacidade de gestão do setor, que ainda está faltando; e a ampliação das parcerias com a iniciativa privada. Esse era o foco em 2006, quando eu fui contratado para ser o coordenador desse Plano, feito por um grupo do Exército, o Centro de Excelência em Engenharia de Transportes (CENTRAN).*

*Isso aconteceu, de alguma forma. Nós tivemos fôlego. Conseguimos subir o nível de investimentos em transportes. A figura a seguir mostra a dotação aprovada pelo Congresso. O dinheiro estava disponível, mas o processo de gestão e os percalços da viabilização desses empreendimentos não estavam bem equacionados. Então, de vinte e tantos bilhões, nós conseguimos gastar 16, até o ano de 2011. Não deve estar muito diferente.*

**Gráfico 16. Novo patamar de investimentos públicos (dotação) em transportes**



Fonte: Ministério dos Transportes, 2011.

Gráfico 17. Novo patamar de investimentos públicos (realizado) em transportes



Fonte: Ministério dos Transportes, 2011.

*Este trabalho não estava sendo feito dentro de gabinetes com ar-condicionado, saímos correndo pelo Brasil, fazendo vários eventos. Depois os senhores podem olhar quais foram eles.*

*Tivemos que reexplicar para o que servia o planejamento de longo prazo estratégico. Disse-mos que isso não é função de Governo, é função de Estado. Quem é o Estado? O Estado é o território e a Nação. A Nação somos nós que moramos no território. Essas coisas são perenes. Os governos passam. Eles ficam quatro anos; às vezes, se reelegem e ficam oito anos, mas o Estado não para. Então, o planejamento de longo prazo é tarefa de Estado. É preciso haver continuidade e o planejamento tem que ser nacional, federativo. Não pode ser somente um plano federal. Ele tem que incluir todas as demandas internas dos Estados, dos Municípios e suas regiões.*

*Essa era a metodologia de abordagem. Nós não vamos fazer um plano para rodovia, outro para ferrovia, outro para porto. É um plano único, multimodal, todo mundo junto.*

*Essa é uma modelagem de quem entende de transporte. É um modelo de quatro etapas. Mas eu queria que os senhores observassem o seguinte: tivemos que dividir o território em 558 microrregiões homogêneas para fazer uma matriz, para poder fazer rede. E isso resultou em 160 mil equações para juntar 110 produtos, circulando no País, para ver quais eram as melhores alternativas logísticas de custo total – transporte, armazenamento, transbordo, todos juntos –, e, digamos assim, por onde se sairia perdendo menos.*

*Esses 110 produtos foram estudados em termos de produção, de demanda, de indústria de transformação, porque cada atividade dessas gera uma demanda de transporte diferente.*

*Eu não posso transportar soja e grão in natura da mesma forma como eu transporto farelo e óleo de soja. É outra estrutura de transportes. Isso tem que ser entendido por etapas, e também temos que saber por onde vamos exportar.*

*Usamos essas variáveis todas, fizemos projeções, na época, com base em 2004, projetado para 2023, e, depois, com preços de 2005. Essa análise foi feita para estruturar a diversidade econômica do Brasil. Aqui nós conhecemos as áreas pobres, mais ou menos pobres, as áreas ricas – porque cada uma tinha que ter uma função de Estado diferente. Há várias áreas que têm PIB per capita abaixo de 30% da média nacional. Então, não adianta apelar para o setor privado para desenvolver uma região dessas. O Estado tem que ir à frente. Idealizamos vários projetos para o Nordeste, porque havíamos identificado que a situação era a de se tornar uma região deprimida, por falta de investimento em infraestrutura.*

*Essa análise nos deu outra visão, a visão de como a economia nacional estava se organizando. Nós prevíamos que o Norte ia crescer a taxas muito maiores para dar conta e ia distribuir a renda de maneira inadequada durante algum tempo. E é isso mesmo, porque, quando começa o agronegócio, não se distribui muito a renda. Depois, com a atividade dos outros setores da economia – venda de equipamentos, oficinas, lojas de material de construção, construção civil –, vai-se distribuindo a renda do agronegócio. Ele impulsiona o desenvolvimento da região, mas o ciclo de distribuição da renda para a população demora certo tempo – no Centro-Oeste a distribuição de renda já está mais ou menos organizada, já está sendo mais bem distribuída.*

*Nós fomos montando mapas, como o da tipologia das atividades que lideravam cada região no Brasil. No hemisfério norte, havia uma mancha vermelha devido à alta atividade tecnológica. Trata-se da Zona Franca de Manaus. Boa parte do Nordeste, onde o grande empregador era a Prefeitura, é dependente de serviços. E aí, como se paga? Se não houver atividade produtiva, qual é a arrecadação da Prefeitura? Então, chegamos à seguinte conclusão: temos que fazer alguma coisa pelo Nordeste para tirá-lo desse modelo, porque uma região que ainda não tem atividade produtiva forte não pode depender do setor de serviços. O setor de serviços é o final da curva de desenvolvimento, é onde estão o Sudeste e o Sul do Brasil. É o setor dominante. O PIB está lá. O PIB aqui está no agronegócio, está na agricultura, no setor primário. O PIB do Sul está no setor de serviços. Por quê? Porque as possibilidades lá estão se esgotando, e as nossas estão aumentando, nas regiões dominadas pelo agronegócio.*

*Montamos ainda um mapa com os Isocustos Portuários, que mostra qual a área de influência de cada um dos portos. Fizemos também um mapa da sustentabilidade ambiental em que circundamos, em amarelo, a região do País que tem maior número de áreas de proteção ambiental, reservas florestais, aldeias indígenas. Ou seja, é um território onde se deve ter cuidadosa visão de investimentos, porque o ecossistema é complexo. Isso nos levou a pensar*

*em desenvolver mais a hidrovía e, possivelmente, a ferrovia – curiosamente, a ferrovia degrada menos o meio ambiente do que as rodovias, pela forte atratividade que tem a rodovia.*

**Figura 48. Aproximação e Sustentabilidade Ambiental**



Fonte: Ministério dos Transportes, 2011.

*A primeira coisa que surge, quando se abre uma rodovia, é a barraquinha de laranja e de pequi na beirada. Depois, surge um hotel, uma pensão. Em breve, a faixa de domínio da rodovia está toda ocupada. Depois, surge uma cidade, que atravessa a pista, vai fazer escola do outro lado, e se começa a gerar conflito do tráfego com a atividade da cidade. Na ferrovia, isso não acontece. Na hidrovía, muito menos. Não se entra na hidrovía a qualquer momento, por qualquer lugar, nem na ferrovia.*

*Então, organizamos o seguinte: para estruturar a economia do Norte, do centro-norte – que vinha num profundo crescimento, com o modelo do Centro-Oeste, subindo na região do Matopiba: Mato Grosso, Tocantins, Piauí e Bahia –, vamos idealizar um sistema de transporte que use as hidrovias como puder, assim como as ferrovias existentes ou as novas, que nós conseguimos jogar para dentro do sistema. E vamos sair por onde? Pelos portos do Norte, porque estava ficando caro demais tirar a produção de lá para andar 1.500, 2 mil quilômetros para exportar por Santos e por Paranaguá, para depois subir a costa brasileira e ir para o hemisfério norte de novo. Isso era perda de eficiência, perda de custo logístico. Por isso, organizamos dessa forma.*

*O mapa do Brasil mudou, virou essa coisa e, pasmem, o PPA 2012/15 foi organizado não por Estados e nem pelas unidades fisiográficas, pelas regiões fisiográficas, mas pelos vetores logísticos. Todos se espantaram, porque o Congresso assumiu essa divisão geográfica*



do Brasil e colocou no seu orçamento, o PPA 2012/15. O que estava lá era o vetor amazônico, vetor sudeste, vetor nordeste meridional setentrional. Por quê? Porque foi um estudo tocado pelo Governo, não apenas pelo Ministério dos Transportes. Foi pelo Planejamento, junto com os produtores, com as forças econômicas do País.

Começamos a varrer também a nossa relação com o resto do mundo e fomos montando as nossas variáveis: PIB, população, densidade de habitantes e PIB per capita. Com isso, projetávamos a produção. Fizemos a primeira avaliação, chegamos a 172 bilhões de reais. Mostramos para o resto do Brasil que, em relação à capacidade de geração de receita, estávamos dando mais investimentos para o vetor logístico amazônico, para o centro-norte, para o nordeste e menos para o sudeste. Essa curva foi necessária. Os números das demandas do Sul e do Sudeste eram maiores, mas, proporcionalmente ao PIB da região, a curva estava invertida. E o que era isso? Era o sinal de que o Governo ia dar prioridade para as áreas mais necessitadas. O Sul está quase com vida própria, assim como o Sudeste.

Na primeira revisão, nós fomos de 172 para 290 bilhões de reais, que distribuímos pelos vetores. E, finalmente, nós terminamos essa avaliação com 430 bilhões de reais de investimento.

Os recursos foram distribuídos pelos vetores. O transporte ferroviário já representava 47% de todos os investimentos previstos para o Plano Nacional de Logística.

Começamos a pensar um pouco também na carga geral, porque nos demos conta de que o transporte de contêineres na cabotagem estava aumentando, em números pequenos, mas estava aumentando. Recentemente, eu verifiquei o que vinha acontecendo de 2010 para frente, e esse tipo de transporte continua crescendo. Quer dizer, a cabotagem começou a transportar carga geral.

Diziam que as ferrovias só estavam transportando derivado de petróleo, minério de ferro e um pouquinho de grão agrícola. Não, elas estavam transportando contêineres também, e os números estavam com tendência ascendente. Segundo a estatística mais recente, isso continua assim. Esse tipo de transporte cresceu 34 vezes em 11 anos e, entre 2010 e 2015, cresceu 15% ao ano. Quer dizer, está havendo uma reação dos modais para se integrarem de alguma forma, para transportarem mais do que graneis.

Nós traçamos os rumos da área portuária e entregamos a nossa base de dados para a Secretaria de Portos (SEP), que fez um excelente trabalho, o Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP).

Eu disse a eles: “O Plano Nacional de Logística é um plano de rede, e porto para mim é nó. Eu não vou detalhar as atividades de dentro do porto. Vocês vão ter que se virar com isso. Agora, eu estou dizendo que, no ano tal, vocês vão ter tantos milhões de toneladas

*chegando ao seu porto, porque a logística está dizendo que isso vai chegar ao seu porto, e vocês têm que se arrumar aí dentro.”*

*Foi isso o que nós fizemos em conjunto, passando a nossa base de previsão de expansão de produção e o nosso modelo logístico para dentro do PNL, que foi feito pela SEP. O Ministro Helder Barbalho até comentou isso hoje.*

*Tivemos um pequeno apoio. O Ministério do Planejamento pagou esse estudo de portos concentradores de carga para nós. Nós estávamos pensando que havia mais de 35 portos na costa brasileira, mas alguns deles vão ser hubs. É por lá que as grandes cargas vão circular. Para descobrir quais eram eles, começamos a fazer esse estudo.*

*Finalmente, chegamos à conclusão de que, em 20 anos, teríamos que mudar a matriz de transporte do País. Como? Fazendo o investimento que nós estávamos dizendo que tinha que ser feito.*

*Eu confesso aos senhores que nós ainda não perdemos essa guerra, perdemos uma batalha, porque, no meio do caminho, o transporte rodoviário, que antes respondia por 58% do total de cargas transportadas, passou a ser responsável por 63% disso. Por quê? Porque nós estamos retardando os investimentos em transporte hidroviário e ferroviário, e a economia está crescendo. Eu não posso impedir o gaúcho e o paranaense de plantar soja no Mato Grosso. Ele vai plantar. Depois, ele a tira de lá com baixo rendimento para ele mesmo, perdendo dos outros países.*

*Existia um movimento que dizia que a mudança da matriz de transporte já estava acontecendo sem nós fazermos nada. Não tinha PNLT, não tinha nada, e a matriz estava mudando sozinha. Quer dizer, havia um espírito de racionalização no próprio meio transportador.*

*Quando a Presidente Dilma, momentaneamente afastada, então Ministra da Casa Civil, lançou o PAC, ela usou essas siglas nossas. Ela disse: “O PAC 1 está alicerçado no Plano Nacional de Energia e no Plano Nacional de Logística e Transportes”.*

*Ao falar sobre as ligações regionais sul-americanas, eu gostaria de dar um recado: o Brasil não tem vocação imperialista. Ele é um país que preconiza a paz. Então, em vez de ser uma ilha de prosperidade num mar de pobreza, o Brasil deve ter o papel de ajudar os seus vizinhos a se desenvolverem e de evitar que nossas fronteiras sejam usadas para tráfico de drogas e de armamentos, porque não podemos jogar isso tudo nas costas das Forças Armadas.*

*Nós fizemos um trabalho a oito mãos com a Frente Parlamentar Ferroviária, que era presidida pelo Deputado Jaime Martins, de Minas Gerais. Os senhores não podem imaginar, mas em quatro meses nós conseguimos aprovar o projeto de lei que resultou na Lei*

nº 11.772, de 17 de setembro de 2008, introduzindo no Sistema Nacional de Viação do Brasil mais dez mil quilômetros de ferrovias novas, indo para o Norte.

Dizem que a Ferrovia Norte Brasil (Feronorte), que hoje é a Ferrogrão, vai concorrer com a BR 163. Não, não vai, não. A BR 163 vai cumprir o papel dela. Depois, só a ferrovia vai dar conta desse fluxo para o Norte. As duas vão operar, cada uma no seu tempo. Só que o tempo foi passando, e agora as duas já são necessárias. É preciso terminar a pavimentação da BR 163 e começar a construção da Ferrogrão, que vai levar quatro, cinco ou seis anos para ficar pronta. Esse processo não é rápido.

Também fizemos estudos estratégicos do Plano Hidroviário Estratégico e concluímos que precisávamos fazer um plano ambiental estratégico, porque não dava para ficar discutindo projeto a projeto. Decidimos examinar isso por região e antecipar os nossos impasses. A lei ambiental brasileira não é cruel, não. Ela é até razoavelmente boa. O problema é que nela há previsão de mitigação e de compensação.

Eu não tive dificuldade para discutir com o pessoal do meio ambiente, porque a única coisa que eles queriam era saber como se vai mitigar, porque investimento de infraestrutura é igual a cirurgia: alguma cicatriz vai ficar, só que nós temos que tratar essa cicatriz. E a legislação ambiental permite a mitigação e a compensação. Ela deixa fazer a infraestrutura, porque também precisa do Brasil crescendo, mas exige que seja bem feito.

Os departamentos de engenharia do mundo hoje não são mais de engenharia civil, são de engenharia civil e meio ambiente. Foi assim na escola em que fiz mestrado na Califórnia, em Stanford, e é assim agora na Universidade de São Paulo (USP) e na Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). O meio ambiente foi para dentro da engenharia civil.

Durante certo tempo eu perguntei: “Por quê?” E alguém me disse: “Vocês são os mais sujeitos da natureza, porque vocês fazem obras malfeitas, com execução complicada, e ainda largam o resto lá”. É preciso compensar! Não se deixa a caixa de empréstimo cavada vazia, para encher de água e dar epidemia de mosquito. É preciso tratar. Quando se explora material em uma jazida, é preciso recompor o terreno. É assim que se faz.

Nós tentamos rebater a questão ambiental brasileira com relação aos transportes, porque nós tínhamos uma matriz de geração muito limpa. Ela já não está tão limpa, porque estamos usando muita energia térmica atualmente, mas a nossa figura no mundo era boa: 47% da nossa energia era renovável, quando a média mundial era de 13%.

Aí eu fui analisar o consumo. A análise do consumo por setor levou à conclusão de que nós tínhamos alta dependência de derivados de petróleo. E quem mais consumia derivado de petróleo era o transporte, não era a indústria.

O transporte foi campeão em todos os anos, desde 1970 até 2005, e deve continuar assim. Fizemos uma comparação de como a eficiência funciona em termos de capacidade de

reboque de transportes, considerando a mesma tonelagem transportada por comboio de barcaça, por trem e por caminhão. É muito fácil ver a diferença. Só de o transporte de soja ter passado a ser feito por trem, de Rondonópolis para Santos, foram retirados mais de 150 caminhões por dia da rodovia. É preciso colocar o caminhão para alimentar o terminal ferroviário, e não para rodar dois mil quilômetros para chegar a Santos. Não é essa a tarefa.

A rodovia perde de todos os outros modais em eficiência energética. Quem ganha é o transporte aquaviário, que tem a menor emissão de óxido de nitrogênio e de CO<sub>2</sub>. Fizemos um cálculo: se deixássemos o País crescer até 2023 e a produção saísse dos 850 para um 1,510 trilhão de TKU, nesse sistema, conseguiríamos, se implantados os projetos, aumentar a eficiência energética, reduzir o consumo de combustível e reduzir as emissões. Acho que esses números foram parar lá naquela reunião internacional em que o Brasil se comprometeu com metas.

Faço um alerta de quanto nós estamos despendendo de dinheiro em custo logístico. Hoje é muito mais do que precisamos gastar para a melhoria de infraestrutura. Estamos muito mal em relação ao resto do mundo na parte de armazenamento de transportes. Em outras áreas nós estamos, mais ou menos, parecidos com países mais eficientes.

Temos uma rede de armazenamento e de transportes ineficiente. A rede de armazenagem no Brasil foi construída no tempo do café, e a Companhia Brasileira de Armazenamento (Cibrazem) era a responsável. Hoje, se não forem os silos dos megaprodutores de soja, nós não temos nada.

No dia em que os senhores forem aos Estados Unidos, peguem um automóvel e percorram o Estado de Indiana para ver o que há de um lado e do outro na rodovia. Vão ver que há um milharal. Agora, cada pequeno produtor tem um silo. O Governo americano financia essas produções, para dar eficiência ao produtor, porque é fundamental matar a fome de quase 40% da população mundial, que é a soma da Índia com a China, que não têm território para alimentar quase três bilhões de habitantes. Quem vai sustentá-los? O Brasil, os Estados Unidos, o Canadá e a Argentina.

O Banco Mundial calcula que há um espaço de redução de custo logístico de 50 bilhões de dólares por ano. Se conseguimos reduzir isso, por que não podemos gastar alguma coisa em infraestrutura? Isso é economia.

Então, se mudarmos nossa matriz de gastos de 6,3% do PIB e formos para 4,7%, que é uma boa média internacional, estaremos reduzindo 25% dos gastos com fretes. São 140 bilhões de reais por ano que podemos investir em infraestrutura.

*Se virarmos o País de cabeça para baixo dá tudo certo, porque estamos produzindo mais acima do Paralelo 16° e exportando mais pela parte de baixo. Quer dizer, estamos tirando carga de cima para levar para baixo, o que está errado, é preciso mudar.*

*A mudança do sistema de transporte não faz bem só para a logística do agronegócio e da mineração, faz bem para as atividades urbanas também. Estamos falando em transporte sobre trilhos metropolitanos, metrô, trem regional, algo que a Europa faz. Eles têm uma consciência ambiental bem mais desenvolvida do que a nossa.*

*Quanto à produção de soja, quem está se esgotando em matéria de atendimento de produção para suprir a demanda do mundo não somos nós. Aqui estamos com folga. Então, temos que aumentar a nossa participação. Por quê? Porque, nos 100% que o mundo consome, nós estamos entrando com 40%, igual aos Estados Unidos. No entanto, os Estados Unidos estão na ponta final das metas de produção agrícola deles e nós estamos no meio. Quer dizer, nós podemos ocupar um espaço muito maior nesse futuro de consumo.*

*Se avaliarmos Argentina, Estados Unidos e Brasil, o que está acontecendo? A nossa lavoura é altamente eficiente. Está batendo recorde de produtividade por hectare em relação a qualquer país do mundo. Temos aqui duas safras por ano. Temos safra, safrinha, tiramos soja, plantamos milho... É fantástico! Temos sol, que é a energia do mundo. Mas estamos gastando 92 dólares para sair da área de produção e chegar a um porto, e, a partir daí, todo o mundo fica igual.*

*Avaliamos o Município de Sorriso, que, como Alta Floresta, é meio centro de gravidade da produção. Para chegar a Santos, gastam-se 90 dólares por tonelada. Curiosamente, na hora de pagar o frete marítimo, gasta-se menos que em outros países. Quer dizer, não está tão ruim assim, não é? É só melhorar a parte interna. Quando somamos os gastos de frete interno e de frete marítimo, saímos perdendo. Gastamos 113 dólares por tonelada de soja para a China, enquanto Córdoba, na Argentina, gasta 79 dólares e Illinois, EUA, gasta 51. Esse prejuízo está saindo para a conta de quem? Não precisa dizer, não é?*

*Estamos usando pouca ferrovia e quase nada de hidrovia, se formos comparados aos Estados Unidos, e estamos com a nossa matriz pior do que a aquela que eu calculei, de 58%. Atualmente, o modal rodoviário corresponde a 65%.*

*Eu não digo que vamos acabar com o transporte rodoviário. Na verdade, ele está no lugar errado e temos que botá-lo no lugar certo. Nessa área de mineração, de transporte de granéis, o caminhão está no lugar errado. Por isso, ele virou treminhão e bitrem, que nem cabe nas rodovias brasileiras.*

*O pessoal do agronegócio pediu isso. Eles querem sair pelo porto novo de Ilhéus, através da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL), eles querem sair por Porto Velho, por Itaquatiara, por Santarém, por Belém, pelo Porto do Pecém. Se colocar essa infraestrutura,*

*eles vão escolher o lugar onde percam menos dinheiro. Eu não estou falando em aumentar o lucro do produtor, porque o lucro do produtor volta em reinvestimento. Ele amplia a sua produção quando tem lucro. Quando não tem, não amplia.*

*Muito obrigado.*

O terceiro painel, intitulado *Os Desafios do Arco Norte*, foi apresentado pelo Sr. **TARCISIO FREITAS**, Consultor Legislativo da Câmara dos Deputados:

*Em primeiro lugar, eu queria cumprimentar o Deputado Lúcio Vale pela iniciativa de propor esse estudo. Ele é fundamental, Deputado. Esse estudo pode ser uma das contribuições mais significativas da história do Centro de Estudos e Debates Estratégicos (CEDES) para resolver os problemas já colocados aqui.*

*Quero cumprimentar também o Deputado Remídio Monai, que assumiu a tarefa árdua de relatar o trabalho, que pode realmente gerar frutos muito importantes.*

*Em nossa apresentação, o estudo envolve duas partes. Uma delas é a identificação daqueles importantes empreendimentos para viabilizar o escoamento da produção pelo Arco Norte.*

*Na verdade, quero fazer uma menção àquilo que todo o mundo já conhece e que, de certa forma, está estampado no maravilhoso trabalho conduzido pelo Prof. Marcelo Perrupato, enquanto Secretário de Política Nacional de Transportes. Refiro-me ao Plano Nacional de Logística e Transportes.*

*Trata-se de um plano robusto, dentro da metodologia de quatro etapas, suportado por premissas econômicas, que tem sido complementado, deve ser atualizado e vem recebendo contribuições de empreendimentos considerados necessários pelo setor produtivo, como, por exemplo, a Ferrogrão.*

*O mapa já foi apresentado, conforme figura 5. Significa como o nosso agronegócio está se comportando. As produções de milho e soja são predominantemente realizadas acima do paralelo 16 e exportadas abaixo do paralelo 16. Então, chegamos a uma divisão de 80% ainda sendo escoada pelos portos de Santos, Paranaguá, São Francisco do Sul, Rio Grande e Vitória, e uma participação ainda de 20% pelos portos do Arco Norte.*

*Se resgatarmos documentos mais antigos da Frente Parlamentar Mista da Agropecuária, veremos que tínhamos uma participação, uma divisão de mais ou menos 15% e 85%. Então, realmente, o Arco Norte é bastante promissor, tem crescido a cada dia e vai crescer ainda mais.*

*Há 2 anos, quando eu era Diretor-Executivo do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), eles estavam subindo com 1,5 milhão, 2 milhões de toneladas aqui para o Arco Norte. Neste ano, já estão subindo com 6 milhões de toneladas.*

*Quando eu conheci Miritituba, o terminal da Bunge tinha 4 milhões de toneladas de capacidade. Hoje já são 10 milhões de toneladas de capacidade instalada, chegando a 16 milhões no final do ano.*

*Então, é realmente algo impressionante. É preciso despertar a atenção do poder público e do Estado para essas questões. Isso sem falar na capacidade de expansão de produção que nós temos. É um mercado perene, porque temos grandes países do planeta com superpopulações, como é o caso da China e da Índia, que sofrem problemas de subalimentação.*

*Se observarmos o Estado de Mato Grosso, que hoje produz 50 milhões de toneladas de grãos, plantados em 8 milhões de hectares, e pensar que lá ainda existem 8 milhões de hectares disponíveis para plantio (área de pasto que pode virar lavoura), a capacidade de expansão do agronegócio é algo extraordinário, a capacidade de riqueza que o agronegócio pode gerar é extraordinária.*

*Percebemos, com esses dados da Associação dos Produtores de Soja e Milho de Mato Grosso e do Instituto Mato-Grossense de Economia Agropecuária, conforme figuras 6 e 7, a capacidade de expansão da produção de milho e soja.*

*Ainda temos a indústria do extrativismo. Ainda temos a indústria, que vai se valer também disso. Quando falamos da logística, não estamos falando só do agronegócio, da exportação de grãos, mas também das cargas de retorno do aproveitamento para a indústria, para o consumo interno.*

Figura 49. Configuração atual da logística do Arco Norte



Fonte: Ministério do Transporte, 2011.

*Temos hoje mais ou menos essa configuração logística aqui no Arco Norte. Muito da produção sai pela BR-364 até o porto de Porto Velho. De Porto Velho, embarca pela hidrovía*

do Madeira até Itacoatiara, e lá faz o transbordo para navegação de longo curso. Muita coisa já começa a subir pela rodovia BR-163, que ainda não está concluída. Estamos chegando ao final de uma epopeia que começou na década de 70. Hoje falta pouco para ser pavimentado nessa rodovia.

É preciso aumentar essa densidade de infraestrutura existente. Hoje muitos dos grãos saem, por exemplo, de Rondonópolis, via ferrovia que vai até o porto de Santos, operada pela América Latina Logística. Então, ainda está indo pelo porto de Paranaguá. É preciso aumentar a densidade de infraestrutura dessa região.

Uma das primeiras tarefas do estudo é coletar aquilo que já foi detectado pelos diversos estudos conduzidos pelo Plano Nacional de Logística e Transportes e pela iniciativa privada.

Nós não temos dificuldade em identificar quais são os empreendimentos. Nós sabemos que temos de aumentar a capacidade da BR-364, fazer terceiras faixas, duplicar determinados trechos. Sabemos que temos de aumentar, por exemplo, a capacidade da hidrovía do Madeira, entrar com a derrocagem, a dragagem, o balizamento. O mesmo tem que ser feito em termos de balizamento e sinalização na hidrovía do Tapajós. Temos que concluir e fazer a concessão da BR-163; construir a Ferrogrão, que vai ser uma ferrovia importante; recuperar a BR-155 e a BR-158, no Pará, que vai permitir a ligação ao Porto de Marabá, que, com o derrocamento do Pedral do Lourenço, mais a eclusa de Tucuruí, será outra rota importante de escoamento. Precisamos fazer a extensão da Ferrovia Norte-Sul, que o Ministro Helder Barbalho já destacou, interligando Açailândia-MA ao Complexo Portuário de Vila do Conde, em Barcarena-PA. Temos a luta do Deputado Remídio Monai, recompensada hoje com a assinatura da ordem de serviço para os estudos de viabilidade econômica (o primeiro passo para esse empreendimento se concretizar), que é a extensão da BR-163 até o entroncamento com a BR-210, e a BR-210 do Amapá passando pelo Pará e indo até Roraima. Essa extensão tem um aspecto importante no que se refere à estratégia de logística: a integração regional com os países sul-americanos mais ao norte do nosso país.

Então, há uma clareza, até pelo trabalho que tem sido realizado pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, daquilo que tem de ser feito. Isto desmistifica um pouco, pelo menos nessa área de logística, aquele mito da falta de planejamento, porque o Brasil planejou. O Plano Nacional de Logística e Transportes é um plano maravilhoso, uma das coisas mais robustas que já tive oportunidade de estudar.

Sabemos o que tem de ser feito. A grande questão – isso está sendo tratado no estudo conduzido pelo Deputado Lúcio e pelo Deputado Remídio – é como fazer. Nós não temos conseguido fazê-lo. Nós temos tido insucesso nesses empreendimentos. É por que nós não conseguimos fazer? É isso que temos que investigar.



*Temos um cenário complicado. Acabamos de perder o grau de investimento. O que representa perder o grau de investimento? Representa dificuldade de crédito. Há corporações estrangeiras que têm dinheiro, mas têm padrões rígidos de governança e não podem investir em países que não têm o grau de investimento. Nós sempre tivemos uma dificuldade de poupança interna, uma escassez de poupança. Nessas condições, é difícil trazer o investidor estrangeiro.*

*Curiosamente, no momento em que nós temos uma crise fiscal, falta de dinheiro público para os investimentos, não temos, do lado de fora, crise de liquidez. Existe dinheiro no mercado internacional, existe interesse do investidor, mas não existe segurança jurídica. Então, o investidor não entra por falta de segurança.*

*Este é o grande desafio: dar segurança ao investidor estrangeiro para que nós possamos captar esses recursos e tocar os investimentos.*

*Copio aqui o Prof. Marcelo, que abordou o círculo vicioso da crise em apresentação no Banco Mundial, conforme figura 25.*

### **Círculo Vicioso da Crise**

*Esse é um dado muito importante. Trata-se da instabilidade política e regulatória, que geram baixo investimento, crescimento negativo, pobreza. Nós temos que romper esse ciclo. E o desafio econômico hoje é o desafio de aumento de produtividade.*

*Nossa economia sempre enfrentou forte restrição de poupança, o que implica escassez de recurso público e privado. Nós temos dificuldade de funding privado. Somos extremamente dependentes do funding público.*

*Não se podendo ampliar o crescimento por meio de maior investimento global, a saída é aumentar a produtividade.*

*Para aumentar a produtividade, nós temos ações de curtíssimo prazo e ações de médio e longo prazo. Agora, uma das ações efetivas de curto prazo realmente são os investimentos em infraestrutura. O investimento em infraestrutura tem alto poder de radiação para todos os outros setores da economia: reduz custos de produção e transação, aproxima mercados, cria oportunidade de negócio, além de aumentar estoque de capital.*

*E como é que nós vamos dar essa contribuição – esse é o objetivo do estudo – no que diz respeito à logística? Como fazê-la? O que está faltando?*

*Temos que pensar em um processo. A primeira coisa feita no estudo foi tentar enxergar o macroprocesso do investimento, que começa no plano, passa por um banco de projetos, pelas leis orçamentárias, pelo licenciamento ambiental, pelo funding, pela contratação de empreendimentos. Ver*

*Em todos esses tópicos, há ações, há medidas. Algumas estão ao alcance do Poder Legislativo. É o que o Poder Legislativo está fazendo por meio do Centro de Estudos e Debates Estratégicos, para tentar melhorar o ambiente de negócio.*

*Então, vamos começar a percorrer esse ciclo para verificar o que foi pensado em termos de estudo, conforme figura 28.*

*O primeiro estágio é o plano. Nós temos que ter um plano. O plano não pode confundir-se com programa. O plano é de longo prazo, o plano é de Estado, perpassa pelos anos.*

*No caso do transporte, o plano de transportes tem que nascer da modelagem de transportes. A modelagem de transportes é matemática, ela tem que ser calcada na dinâmica da economia. Temos que ver como a economia se comporta e aplicar modelos que já são consagrados, verificar origens, destinos, modelos de geração de viagem, distribuição de viagem, escolha dos módulos de transporte, alocação dos fluxos, aquilo que é extremamente estudado na engenharia de transportes.*

*Neste ponto, nos deparamos com uma primeira situação no estudo: uma inversão do setor de logística do Brasil em relação àquilo que acontece no resto do mundo, no que tange à articulação institucional. O desenho institucional do setor de logística brasileiro só existia no Brasil. Se comparássemos com outros países continentais, não íamos achar nada similar.*

*O que temos nos países em regra? O planejamento centralizado permite que construamos uma estratégia de logística; e a execução tem que ser especializada. Aqui no Brasil, nós conseguimos inverter isso. Nós estávamos com o planejamento descentralizado, fragmentado em várias pastas e com a execução centralizada. Por exemplo, nós temos uma autarquia multimodal. Autarquia multimodal não existe em lugar nenhum do planeta, a não ser em países pequenos. Mas em nenhum país continental existe este modelo de autarquia multimodal.*

*O que acontece quando há uma autarquia multimodal, no caso, o DNIT? Acaba-se aproveitando o DNA que é rodoviário, gastando boa parte, 90% da sua atividade, do seu tempo, nas ações rodoviárias, e atrofiando os outros modos de transporte, como os modos de transporte ferroviário e aquaviário.*

*Essa é uma situação que tem de ser resolvida.*

*Podemos comparar o que tínhamos antes da edição da Medida Provisória nº 726, de 2016, que veio logo na sequência, quando o Presidente interino Michel Temer assumiu, com o que acontece em outros países. Eram vários os órgãos responsáveis pela formulação de políticas: o Ministério dos Transportes, a Secretaria de Portos, a Secretaria de Aviação Civil, o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, que pouco se reuniu, pouco foi efetivo. Havia o planejamento a cargo da Empresa de Planejamento e Logística (EPL), da Secretaria de Aviação Civil; a realização de estudos com o DNIT, VALEC, EPL,*

*Companhia Docas do Maranhão, INFRAERO, ANAC, Banco do Brasil, que recebeu a incumbência de fazer a licitação dos aeroportos regionais, e por aí vai.*

*Então, essa é uma estrutura extremamente fragmentada e diferente do que acontece, por exemplo, em outros países continentais. A estrutura de transporte desses países tem se destacado com elevações, crescimentos maciços, vigorosos de PIB, em função do percentual de investimento que é feito na área. Por exemplo: na China, só há dois departamentos de transporte ligados a um ministério, que assessora diretamente o presidente. Se formos verificar o modelo americano, que é um modelo semicentralizado, há dez agências responsáveis por gerir todos os modos de transporte, inclusive o dutoviário, e essas dez agências estão vinculadas só a uma secretaria de transporte, e essa secretaria assessora o Presidente da República.*

*Felizmente, essa situação foi resolvida com a edição da Medida Provisória nº 727, de 2016, que agrupa os transportes, portos e aviação civil na mesma pasta. Ela tem a incumbência de promover a política de transportes para todos os modos, menos o dutoviário. Isso diz respeito ao planejamento também, à questão da política. E a política nasce da modelagem. Ela promove a elaboração dos planos gerais de outorgas em relação aos modos ferroviário, portuário e rodoviário.*

*Nessa medida provisória, há uma limitação. O Ministério tem que ter até três secretarias. E talvez, nessa nova concepção, essa limitação não se mostre suficiente. Além disso, nós tivemos, com a Medida Provisória nº 727, a Empresa de Planejamento e Logística transferida para a Secretaria-Executiva do Programa de Parcerias de Investimentos.*

*O que se imagina, a leitura que se faz disso, é que a EPL vai cuidar muito da modelagem das concessões, vai ajudar a nova Secretaria a modelar, a estruturar essas concessões. Até porque a tarefa de fazer a modelagem de transportes, dentro dessa visão em que se procura ter uma unidade estratégica para logística, tem que ficar no Ministério dos Transportes, na Secretaria de Política Nacional de Transportes, que tem de ser turbinada para que dê conta da sua missão.*

*No que diz respeito a resultados do estudo, o que se propõe aqui é uma indicação, que é uma sugestão ao Poder Executivo, uma proposição legislativa de sugestão, que proponha alterações e modificações na Lei nº 10.233, de 2001, que estruturou a área de transporte na época. Dentre essas alterações, cito algumas: especializar as entidades responsáveis pela execução das políticas nos modos de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário; redefinir o papel dos institutos de pesquisa, que devem ser ressuscitados, tem que voltar a elaborar normas, voltar a fazer pesquisas, tem que dar soluções e capacitar o público interno.*

*Além disso, a ideia é, por meio de indicações também, propor algumas alterações na MP 726, principalmente no que diz respeito ao número de secretarias e à necessidade de fortalecer o órgão do Ministério que vai cuidar da modelagem.*

Então, isso é o que nós temos de resultado de estudo. Essa seria a proposição.

Algo importante para dar efetividade à questão da política de transportes é a questão da lei do Sistema Nacional de Viação (SNV), que o Prof. Marcelo aqui colocou muito bem. Um dos produtos do estudo é a lei que reincorpora e traz de volta os anexos. E, de antemão, agradeço a colaboração do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. Vou fazê-lo na pessoa do Sérgio, a quem peço que transmita ao secretário Luciano Castro e ao Ministro Maurício Quintella o nosso agradecimento. Esse estudo nos ajuda a atualizar os anexos.

Os anexos, então, foram criados após intensos debates, num dos últimos trabalhos do Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, mas eles carecem de atualização. Então, um dos produtos do estudo é a lei que vai reincorporar os anexos.

Hoje, a rigor, nós não temos sequer anexos, nem os antigos. Não podemos esquecer que a lei de 2011 revoga a lei de 1973, porque trata do mesmo assunto, e essa revogação não precisa ser expressa. O assessorio não existe sem o principal, ou seja, os anexos da lei do SNV morreram junto com a lei de 1973. Isso faz que qualquer alteração dos anexos da lei do SNV, hoje, seja inconstitucional.

Outra questão. A partir do momento em que se define o plano, a partir do momento em que temos o planejamento, precisamos transformar o plano em ações, em projetos. Consequentemente, é necessário construir um banco de projetos, que orientará a elaboração das leis orçamentárias.

Qual é o cenário que nós temos hoje no Brasil no tocante à elaboração de projetos? Identificamos claramente duas consultorias de engenharia: uma de altíssima qualidade, mas que se afastou dos contratos públicos; e outra de baixa qualidade, que tem participado das licitações e fornecido projetos.

Só para os senhores terem ideia, a cada contratação de projeto que o DNIT fazia, ele recebia o projeto, em média, com duzentas não conformidades. Eram duzentas não conformidades por projeto apresentado.

Nós temos, por exemplo, o caso da BR-101, principal via de interligação do Nordeste. Trata-se de um projeto executivo contratado por concorrência, avaliando-se técnica e preço. A duplicação da rodovia passava por cima de um açude. Nós tínhamos várias situações. Vou citar outros casos. Na mesma rodovia, um modelo digital do terreno era adulterado em gabinete num projeto executivo, para gerar terraplenagem que não seria executada. No porto de Itacoatiara, a ponte fluvial, a ponte que ligava o terminal flutuante ao retroporto, rompeu-se logo após a inauguração. O Viaduto Batalha dos Guararapes, em Belo Horizonte, obra da Copa, caiu por erro de projeto, por punção do pilar no bloco de fundação. Recentemente, a Ciclovia Tim Maia, no Rio de Janeiro, também caiu por falha de projeto.

*Então, nós temos um problema com aquelas empresas que têm participado das nossas licitações de engenharia consultiva. Por outro lado, nós temos uma consultoria de alto nível, que se afastou das licitações públicas.*

*O desafio é o seguinte: como trazer essa engenharia consultiva, de alto nível, para trabalhar, de novo, com o poder público?*

*A Medida Provisória nº 727, que tratou do PPI, pensou nisso quando autorizou a criação de um fundo privado, administrado pelo BNDES, que poderá fazer o chamamento para contratar, diretamente no mercado, empresas de engenharia consultiva para fazer essa estruturação de projetos. Então, essa necessidade já foi percebida pelo Estado.*

*Neste aspecto, a que o estudo se propõe? Nós estamos propondo uma revisão da Lei nº 8.666, de 1993, de licitações e contratos, para viabilizar a contratação de serviços de consultoria, elaboração de pareceres, trabalho predominantemente intelectual, aos moldes da carta-convite do Banco Mundial, que parece ser um modelo de sucesso. A inspiração são as cartas-convites do Banco Mundial, em que há a possibilidade de escolher o prestador de serviço, num procedimento licitatório, por meio de pedido de apresentação de propostas a convidados identificados em uma shortlist. Faz-se uma lista de empresas qualificadas, justifica-se por que aquelas empresas têm os requisitos, e se faz a carta-convite com aquelas empresas. Elas vão ser definidas pela melhor escolha de custo e benefício oferecida pelo contratante. Seria, portanto, uma alteração no § 1º do art. 13 da Lei nº 8.666 e uma inclusão no § 10 do art. 22 do mesmo diploma.*

*A contratação de consultoria seguiria essas regras. Teriam que ser convidados, no mínimo, três participantes entre pessoas físicas e jurídicas de notória especialização na área, e haveria uma comissão de três servidores, cuja decisão seria colegiada, colhendo-se o voto dos seus membros.*

*Há uma fase preparatória em que a autoridade organiza a lista de pessoas a serem chamadas, definindo os critérios de aceitabilidade, julgamento de proposta e o critério pelo qual aquelas empresas estão sendo chamadas ao certame. Há submissão da empresa a regras de compliance, definição clara do objeto, dos critérios de aceitação, sanções por inadimplemento, seguros e garantias de execução e, por fim, a publicidade nos sites oficiais de compras do Estado.*

*Como eu falei, a medida provisória trouxe essa preocupação. Ela dispõe que, para a estruturação integrada de empreendimentos do PPI, a administração pública poderá obter estudos de estruturação integrada ou estudos em matérias específicas por meio de Procedimento de Autorização de Estudos, que é uma espécie de PMI com algumas diferenças; e celebrar diretamente com o Fundo de Apoio à Estruturação de Parcerias, gerido pelo BNDES, a contratação de estruturação integrada.*

Então, já há essa preocupação. Isso já foi enxergado como um ponto crítico pelo Estado brasileiro.

Nós temos que pensar na elaboração das leis orçamentárias. Por que temos que pensar na elaboração da lei orçamentária? Porque a lei orçamentária perdeu a importância nos últimos anos. Ela tinha um importante papel de planejamento, que foi diminuído.

Nós tivemos uma situação interessante no ano passado. O Governo enviou para o Congresso um orçamento com déficit, quebrando o princípio do equilíbrio orçamentário, o equilíbrio entre receitas e despesas. A pergunta que se faz é a seguinte: aquele déficit, de fato, existia? Se ele existia, era de quanto? Será que alguém tinha condição de dar essas respostas exatamente? Como recuperar o papel importante de planejamento das leis orçamentárias?

Hoje nós temos rubricas e dotações meramente simbólicas na lei orçamentária. Colocam-nas na lei orçamentária, entram na lei orçamentária e depois veem o que acontece. Dependendo do sabor do vento, definimos o que de fato vai ser feito. Incha-se, desse modo, o orçamento sem ter exatamente a clareza daquilo que vai ser executado. Isso é péssimo para o investidor privado, porque tira a previsibilidade do investimento. O privado não consegue se preparar porque ele não tem clareza do que realmente vai acontecer.

A saída para isso talvez seja a edição da lei complementar que regulamenta o § 9º do art. 165 da Constituição, que é Lei de Finanças e que não foi editada até hoje.

O setor produtivo, particularmente a FIESP, se referia a isso como alei da responsabilidade no investimento, já que está na moda falar em lei de responsabilidade: a fiscal, por causa da crise fiscal, em Lei de Responsabilidade das Estatais, aprovada recentemente. Falava-se, então, na lei de responsabilidade de investimento. Eles queriam uma lei de responsabilidade com investimento, mas talvez não precisemos disso. Precisamos só regulamentar a Lei de Finanças. Certa vez, no DNIT, estávamos sendo pressionados pelo Ministério do Planejamento, que perguntou: “Cadê a licitação das 120 obras do PAC que vocês têm?” Mostramos a eles, então, o gráfico de Distribuição dos Empreendimentos do DNIT (gráfico 11). Fizemos um gráfico com dois eixos ortogonais. Em um deles, mostramos a maturidade em projeto e, em outro, a maturidade no licenciamento. Verificamos que, no quadrante em que estamos maduros em projeto e maduros em licenciamento, havia pouca coisa a fazer. Mas no quadrante em que havia pouca maturidade em projeto e nada de licenciamento, ou às vezes até nada de projeto, havia a maioria dos empreendimentos.

Então, o gestor tem que ter a capacidade de pegar aquilo que é extremamente estratégico para a logística e movê-lo do quadrante com pouca maturidade para o quadrante de elevada maturidade.

Isso aqui vai balizar também o nosso esforço, ou seja, onde vamos concentrar os nossos esforços. Não adianta querermos cobrar da equipe uma série de empreendimentos e, o que

*é pior, alocar recursos na lei orçamentária para esses empreendimentos, porque simplesmente eles não vão acontecer.*

*Nós temos uma questão ambiental hoje que está muito complicada. Por exemplo, para a maioria dos empreendimentos, é necessário estudar fauna com sazonalidade, o que significa fazer coleta e captura em período de inverno e em período de verão. Não é possível tirar uma licença prévia em menos de um ano de estudo.*

*Então, aqueles empreendimentos, muitas vezes, não têm a menor condição de acontecer. No entanto, estão na lei orçamentária. Isso tira a previsibilidade do investidor.*

*Nós tivemos recentemente o Projeto de Lei do Senado nº 229, de 2009, que é um projeto de lei complementar. Diz o texto do projeto que caberá ao Executivo da União instituir metodologias, normas e procedimentos que orientem a pré-avaliação, revisão independente, seleção, implementação, ajuste, operação, avaliação das iniciativas dos projetos de investimentos que pleiteiem ou sejam financiados por recursos públicos. Mas, no estudo, chegamos à conclusão de que isso talvez não seja suficiente. Talvez fosse necessário ser mais explícito no que diz respeito à questão dos projetos estratégicos.*

*Caberia, e esta é a proposta do estudo, emenda a esse projeto de lei complementar, que vem do Senado agora para a Câmara, com o seguinte teor: “Caberá ao Poder Executivo instituir um sistema nacional de investimentos públicos, consubstanciando sistemas da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, que vai reunir metodologias, normas e procedimentos para orientar a formulação, execução e avaliação das iniciativas que pleiteiem recursos públicos. A gestão desta carteira de iniciativa será apoiada mediante registro em banco de projetos”.*

*Impomos, desse modo, que haja um banco de projetos, que faça parte do sistema nacional de investimentos públicos. Em seguida, é necessário definir na lei o seguinte: o que é empreendimento estratégico? Como esses empreendimentos estratégicos vão compor o sistema nacional de investimento público? Eles estarão sujeitos a que requisitos?*

*Uma vez compondo o sistema nacional de investimentos públicos, há de se ter alguma coisa em termos de estudo de viabilidade e projeto para que ele possa compor o banco de projetos. Só vai para a LOA aquilo que estiver no banco de projetos, dentro, obviamente, daquilo que está sendo considerado como empreendimento estratégico. Não se vai ter empreendimento estratégico indo à lei do orçamento sem absolutamente nada, sem maturidade nenhuma, simplesmente por ir.*

*Esses empreendimentos se submeteriam à avaliação ambiental estratégica. Então, nós consideraríamos um pacote de investimentos de uma só vez, para verificar a viabilidade ambiental, para verificar a alternativa locacional, a existência de alternativas ou não. Uma vez que se tenha viabilidade ambiental, parte-se direto para a licença de instalação.*

*Então, ganha-se uma etapa, a etapa da viabilidade, por meio da avaliação ambiental estratégica, analisando uma série de empreendimentos de uma só vez. Isso dá um ganho de produtividade grande.*

*Também, esses empreendimentos estratégicos deveriam contar com critérios diferenciados de movimentação orçamentária e financeira, um pouco à semelhança do que foi feito no PAC, em que se conseguia migrar recursos de um empreendimento que não estava andando bem para outro que estava andando bem. Enfatizo a importância de que esses empreendimentos sejam muito bem selecionados do ponto de vista de logística, do ponto de vista de estratégia.*

*Continuando a rodar o ciclo, chega-se à questão do licenciamento ambiental, que é um problema hoje no país. Por que é um problema? Porque nós temos elaboração de termos de referência iguais para quaisquer empreendimentos, independentemente da criticidade, do porte poluidor, da envergadura do empreendimento e de sua instalação ser em área frágil ou resiliente.*

*Por exemplo, as servidões de estudo, impostas a determinados empreendimentos, são absolutamente as mesmas se eu estou fazendo uma rodovia na Região Amazônica ou a travessia urbana de Santa Maria. Lá eu vou ter que fazer também a coleta e a captura de fauna com sazonalidade, nos períodos de seca e de inverno. Qual fauna? Fauna silvestre? Não, lá é fauna urbana: gato, cachorro. Isso custa dinheiro. Nós não podemos mais nos dar ao luxo de gastar dinheiro com medidas que não sejam extremamente necessárias para a viabilização daquele empreendimento.*

*Há uma falta de visão, de compreensão do que é de fato o instrumento do licenciamento ambiental, que nada mais é do que o instrumento de gestão de riscos ambientais. Há foco no procedimento em vez de haver uma preocupação substantiva. As questões de economia de meio ambiente, de causa e efeito, impacto, benefício, monetarização de externalidades, isso passa longe, passa ao largo das discussões do licenciamento ambiental.*

*Nós temos uma excessiva e descoordenada atuação de intervenientes e isto se deve muito à falta de uma lei de licenciamento. O que acontece? Nós só temos a Lei de Política Nacional do Meio Ambiente, de 1981, e, a partir daí as resoluções CONAMA e uma série de portarias interministeriais. O Estado foi legislando o licenciamento por meio de norma infralegal e, cada vez que surge uma norma infralegal, surgem várias instruções normativas dos órgãos intervenientes, que interferem a todo o momento no processo.*

*Vamos ver um caso concreto: no segundo slide, vimos o potencial de produção de grãos, por exemplo, da região leste e nordeste do Mato Grosso, um potencial que está ali adormecido. Já poderíamos estar com a BR-242 e a BR-080 prontas. Se elas estivessem prontas, nós estaríamos dando carga de grãos na Ferrovia Norte-Sul. Essas BRs não saíram do papel por causa da interveniência da FUNAI, a despeito da consideração do órgão*



*ambiental de que a rodovia era viável, porque já havia uma licença prévia. Se ela é viável no que diz respeito à alternativa locacional, há de se fazer os planos básicos e prever as compensações. Não há mais que se discutir a viabilidade. Então, nós temos que passar por cima, passar para a próxima fase. Ao não se fazer o investimento naquela época, houve um custo enorme de oportunidade. Hoje, nós não temos capital. Então, como é que vamos sair do outro lado? Deixa-se de gerar riqueza. Então, o licenciamento é algo que tem que ser tratado.*

*É importante que a lei estabeleça que o licenciador é a autoridade. Hoje, o licenciador se esquivava dessa responsabilidade. Se o interveniente faz uma observação, ele diz “eu tenho que seguir aquela observação”, ainda que aquela observação seja absurda, como, por exemplo, fazer uma estrada que liga uma reserva indígena distante 280 quilômetros do eixo da BR-163, que está fora da área de influência direta, da área diretamente afetada, da área de influência indireta, porque, simplesmente, o antropólogo que fez o estudo determinou. O licenciador se omite, não se posiciona como licenciador. Não se posiciona por outro problema: porque pesa sobre ele a responsabilidade, inclusive criminal. O servidor do Ibama que assinou a licença da Hidrelétrica de Belo Monte hoje responde penalmente.*

*Então, existem várias oportunidades de melhoria na questão do licenciamento, e essa disciplina tem que vir por meio de lei. Talvez esse seja um dos grandes problemas. A primeira coisa que deve ser pensada – e eu acho que antes de se escrever um projeto de lei, antes de se botar no papel, há de se modelar primeiro o que aquilo vai comunicar, o que se espera em termos de atitude dos órgãos a partir dali – é que a complexidade do Estudo de Impacto Ambiental (EIA) tem que ser determinada pela combinação do potencial degradador do empreendimento ou do grau de consumo de recursos ambientais e das condições do ambiente no qual se pretende inseri-lo. Então, é a ideia de matriz de risco, em que eu tenho o potencial degradador variando de baixo a alto; a resiliência do meio variando de resiliente até sensível. Onde se combinam baixo potencial degradador com área resiliente, há de se ter um processo simplificado de licenciamento, há de se dispensar o licenciamento, ou de se dispensar não o licenciamento, mas o EIA. O EIA e o Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) serão feitos onde eu combinar a área de alto potencial degradador com a sensibilidade ambiental da área, uma área frágil do ponto de vista ambiental. Essa tem que ser a lógica do licenciamento. Nós temos que ter a capacidade de colocar isso numa lei.*

*A ideia é que a lei tenha os seguintes requisitos: celeridade e economia processual, pela participação e controle social, pela predominância do interesse público; priorização da tramitação eletrônica de estudos e documentos; o poder decisório no processo de licenciamento deve competir ao órgão licenciador do SISNAMA; as licenças, quando emitidas, devem ter eficácia imediata para a finalidade a que se propõem. Ao se emitir uma licença, essa licença não pode ser precária. “Eu dei a licença de instalação, mas você não pode fazer a obra aqui, tem que cumprir ainda tal condicionante, ainda tem que ouvir um ór-*

ção...” Não, a licença não pode ser precária, ela tem que ter eficácia imediata. A complexidade do EIA deve ser determinada pela combinação do potencial degradador do empreendimento ou do grau de consumo de recursos com as condições do ambiente. O termo de referência deve ser personalizado por tipologia de empreendimento. Não pode haver termo de referência único. Para empreendimentos de natureza semelhante ou empreendimentos múltiplos ou compostos de fases autônomas, localizados na mesma área de influência, o licenciador deve ter a possibilidade de aceitar apenas um EIA para o conjunto, dispensando a elaboração de estudos individuais. As exigências de complementação oriundas da análise do empreendimento devem ser comunicadas pela autoridade licenciadora de uma única vez ao empreendedor, e não várias vezes ao longo do processo. Os estudos e informações ambientais recebidas no âmbito do processo de licenciamento passam a compor o acervo da autoridade licenciadora – são dados para o próximo processo de licenciamento. Eu não tenho que gastar dinheiro, pagar mais consultoria para levantar dados já disponíveis no meu acervo. As medidas protetivas, mitigadoras e compensatórias a serem estabelecidas pela autoridade licenciadora no escopo da licença devem estar vinculadas aos impactos reais ou potenciais do empreendimento. E mais: compensa-se aquilo que é residual; só se mitiga aquilo que é residual, só se compensa aquilo que é residual. Demais, a lei deve estabelecer prazos de análise.

Nós já temos um projeto de lei que tramita na Câmara dos Deputados desde 2004, em que há vários apensos. Tramitou recentemente na Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável e estava na Comissão de Finanças e Tributação. Em cada comissão por que passou, esse projeto recebeu um substitutivo, mas, a nosso ver, o estudo mostra que esses substitutivos ainda não são adequados à questão da logística, à questão da infraestrutura. Então, a proposta que está sendo feita no estudo é de uma emenda substitutiva ao PL, obviamente substituindo o texto como um todo, de maneira que esse texto esteja encaixado com todos aqueles requisitos que foram apresentados.

Estas são algumas questões do texto:

Art. 10. Poderá ser admitido um único processo de licenciamento ambiental para empreendimentos ou atividades vizinhos, ou para aqueles integrantes de planos de desenvolvimento, desde que definida a responsabilidade legal pelo conjunto de empreendimentos ou atividades.

Art. 11. As condicionantes estabelecidas em qualquer tipo de licença ambiental previsto nesta Lei devem seguir a seguinte ordem de prioridade, aplicando-se em todos os casos a diretriz de maximização dos impactos benéficos do empreendimento:

*Ou seja, primeiro você evita, minimiza e compensa os impactos adversos apenas residuais. Então, isso limita a compensação. Isso está saindo do direito comparado, isso está na norma de licenciamento alemã, isso saiu do direito alemão.*

*Art. 12. As medidas protetivas, mitigadoras e compensatórias a serem estabelecidas pelo órgão licenciador no escopo da licença devem estar vinculadas aos impactos reais ou potenciais do empreendimento.”*

*Isso vai ter que ser justificado pelo órgão ambiental.*

*“§ 2º As condicionantes previstas no caput devem ser acompanhadas de justificativa técnica por parte do órgão licenciador (...).*

*Ele vai ter que dizer por que aquilo é necessário, qual é a relação daquilo com o empreendimento que está sendo feito.*

*A outra questão é o funding. Nós temos um problema por estarmos extremamente dependentes do funding público. Nós entramos numa encruzilhada: precisamos de dinheiro do BNDES, precisamos dos empréstimos de longo prazo, precisamos dos empréstimos com taxas de juros de longo prazo, com juro subsidiado, mas, à medida que nós captamos dinheiro com juros subsidiados, nós matamos um instrumento importante, o mercado secundário, o mercado de capitais. A encruzilhada é essa. Se eu hoje tento recorrer ao mercado de capitais, eu vou ter dificuldade, porque vários bancos estão simplesmente fechando as portas para os empreendedores. O risco é alto.*

*Não adianta eu falar, por exemplo, que a empresa vai conseguir captar mais com juros subsidiados se ela emitir debêntures, porque, para emitir debênture, eu preciso ter o empreendimento rodando, senão ninguém compra, aquele papel não tem liquidez. Normalmente, a própria empresa que estava interessada em pegar um empréstimo emitia a debênture e comprava a debênture. Então, por um lado, se eu financio com juros subsidiados, eu mato o mercado de capitais; por outro, hoje, se eu quiser financiar todos os empreendimentos no mercado de capitais, eu vou ter insucesso e não vai sair nada. Nós vamos ter dificuldade de emplacar este plano de concessão.*

*A verdade é que nós temos duas questões. O empreendedor precisa de segurança jurídica, que se dá por meio da estabilidade dos marcos regulatórios, e eu preciso ter garantia do recurso de longo prazo. Se o empreendedor não verificar que vai ter firme a garantia do dinheiro de longo prazo, não só o ponte, mas também e principalmente o empréstimo de longo prazo, ele não vai entrar nos empreendimentos, nós vamos ter dificuldade para financiar esses empreendimentos.*

Então, esse é o grande desafio. O país necessita rapidamente não apenas de expandir sua infraestrutura, mas de fazê-lo recorrendo a investimento privado. Para recorrer ao investimento privado, há de se ter segurança jurídica.

A Medida Provisória nº 727, de 2016, traz a segurança jurídica como um princípio, mas não adianta você escrever: “Olhe, a nossa parceria de investimento se pauta pela segurança jurídica”. Isso não adianta nada, porque nós vivemos um drama: populismo tarifário, ineficiência da máquina pública, pressão para que o retorno médio esperado fique abaixo do custo de oportunidade de capital e, às vezes, transferência de risco político para o concessionário.

Se todos os projetos de lei em tramitação hoje na Câmara dos Deputados que tratam da questão da tarifa de pedágio forem aprovados, nós vamos acabar com as concessões, porque há projeto para isenção de taxista, há projeto para isenção de autoridade, há projeto para isenção de delegado, há projeto para isenção de caminhoneiro em 50%, há projeto para isenção de idoso, há projeto para isenção de munícipe. A pergunta que fica, no final das contas, é a seguinte: quem vai pagar o pedágio? Ora, como é que eu vou remunerar o capital investido?

Então, se não dermos estabilidade aos marcos regulatórios, o investidor se afasta. Não adianta acharmos que o investidor vai chegar aqui para fazer um investimento de 20 ou 30 anos, e a regra do jogo vai mudar amanhã, vai mudar no dia seguinte, vai mudar depois, de novo, na semana que vem.

No que diz respeito ao estudo de uma proposta para tentar dar estabilidade a estes contratos – estabilidade de regra –, há duas formas de fazê-lo: uma, que já foi até proposta no Senado, é uma emenda constitucional que muda o art. 173 da Constituição, insere lá uma palavrinha. A Constituição fala que lei disporá sobre regime de tarifa etc, e a emenda diz que isso será tratado por lei complementar – é um projeto de autoria do Senador Wellington Fagundes.

Mas existe uma coisa que está ao nosso alcance e talvez seja até mais simples de fazer, que é um projeto de resolução que altera o Regimento Interno da Câmara dos Deputados, simplesmente para impor que esse tipo de projeto seja discutido e seja votado pelo Plenário, e não mais tramite conclusivamente em comissão, como é hoje. Então, cria-se a exigência de um debate maior. Tramita na comissão, mas essa proposta vai ter que obrigatoriamente ser discutida no Plenário da Casa. Assim, esta é a proposta que está sendo feita no âmbito do estudo.

A outra questão se refere à contratação dos empreendimentos. Os gestores públicos têm uma dificuldade enorme de operar as licitações e contratos. Existem mais de 200 normas de licitações e contratos espalhadas, entre leis e instruções normativas do Ministério do Planejamento. Enfim, nós temos uma profusão de normas: é a lei do pregão, é a lei do

RDC, é a Lei nº 8.666. O gestor fica assim: “O que eu opero? O que está valendo? Uso subsidiariamente determinada norma ou não uso subsidiariamente determinada norma?”

Com o advento da olimpíada e do PAC, houve a edição da Lei do Regime Diferenciado de Contratação (RDC), que foi uma lei extremamente mal vendida, extremamente mal compreendida, porque o RDC é um instrumento poderoso, é um instrumento fantástico, formidável, só que é uma lei sofisticada demais, que foi recepcionada por uma gestão pública preparada de menos. A lei do RDC permite instrumentos que são absolutamente fantásticos, como, por exemplo, o regime de contratação por menor dispêndio. Isso significa que não se considera, na hora da análise das propostas, o valor de venda, mas o valor ao longo do ciclo de vida útil. A lei do RDC permite a remuneração variável por desempenho no contrato, como já existe em outros modelos, como o americano ou o europeu; permite a precificação e a remuneração de riscos e a transferência desses riscos nas contratações integradas, que é o modelo usado lá fora; e permitiu que nós utilizássemos quaisquer seguros que fossem usuais no mercado.

Então, vamos recordar o que está no art. 56 da Lei nº 8.666, que diz o seguinte: para fazer um empreendimento, o contratado escolhe o regime de garantia. Ele pode escolher entre três garantias: o seguro-garantia, a fiança bancária e a caução, limitadas a 5% do valor do empreendimento, podendo chegar a 10% naqueles considerados complexos. Ora, 5% do valor do empreendimento? Isso é absolutamente nada. Isso não paga a multa do contrato no caso do inadimplemento.

A BR-163 sofreu com isso, porque várias empresas não tinham musculatura financeira, não tinham o gabarito técnico. Alguém, para trabalhar na BR-163, tem que saber que vai trabalhar 4 meses por ano, que vai ter que juntar material no período de inverno para poder trabalhar no verão. A empresa deve possuir uma musculatura financeira, senão vai ser malsucedida. As empresas não estavam preparadas para esta situação.

Agora, imaginem se, na hora da decisão da contratação, o banco faz essa análise de risco, porque diz: “Eu não vou dar essa apólice”. É impressionante como as coisas lá fora são mais fáceis. Como é que está sendo usado? Como é que está ocorrendo a contratação de obras nos Estados Unidos? Como é que está ocorrendo a contratação de obra nos países da Europa? As contratações são eminentemente do tipo design-build, não são do tipo design-bid-build, não são do tipo da Lei nº 8.666, que é o contrato com o projeto básico ou executivo. Lá se contrata com elementos de projeto, com anteprojeto, como é a contratação integrada do RDC. Neste caso, a empresa construtora fica responsável por fazer o projeto de engenharia. O que acontece? Você transfere o risco de projeto para o construtor. Isso é extremamente interessante para a administração pública.

É bom lembrar o caso que mostramos aqui do Viaduto Batalha dos Guararapes. O viaduto caiu. De quem é a culpa? É do projetista ou é do construtor? Fica um jogo de empurra.

No RDC, não: você definiu a responsabilidade, a responsabilidade é do construtor, que vai ter a possibilidade de escolher qualquer projetista do Brasil ou do mundo. Ele vai fazer o contrato direto com aquele projetista. Então, essa é uma grande vantagem. Ele vai poder dar a solução de engenharia e adaptar a solução de engenharia à sua logística. Por exemplo, você licitou uma ponte em balanço sucessivo. Ele chega para você e diz: “Eu vou fazer com viga pré-moldada”. “Por que você vai fazer com viga pré-moldada se você vai fazer mais infraestrutura?” “Eu vou fazer com viga pré-moldada porque eu tenho uma treliça lançadeira de vigas. Eu consigo lançar um vão por semana e eu vou comprimir o meu cronograma.” Pode? Pode. A geometria é a mesma? O trem-tipo é o mesmo? Os gabaritos de navegação estão sendo respeitados? Se isso estiver acontecendo, é possível. Então, você transfere aquilo para o privado. Lá fora, sequer a administração pública fiscaliza a obra.

Como funciona? Você licita a obra e determina: “A obra vai ter que me ser entregue certificada”. E quem é que faz a fiscalização? É o certificador, que foi acreditado por um órgão de acreditação. Então, você tem uma série de normas técnicas, essas normas chegam a um acreditador, esse acreditador monta um esquema de certificação, acredita certificadoras, e a certificadora faz o controle tecnológico da obra. Quando você faz isso, você passa a responsabilidade para o privado, você tem privado controlando privado e você tira a espada dos órgãos de controle da cabeça dos gestores públicos. O gestor fica mais apto para tomar decisão, e a administração pública ganha velocidade.

O certificador assume responsabilidade solidária. Por trás do certificador e do construtor, você tem uma robusta estrutura de garantias, com seguros pesados. Nos Estados Unidos você tem o seguro performance de 100%. Por que é 100% nos Estados Unidos? Porque a lei assim determinou. Não precisaria ser. A partir de determinado patamar de seguro, a seguradora não tem interesse em pagar o prêmio pelo fracasso daquela obra. Ela prefere assumir a obra. Como o seu orçamento está preservado, porque você só pagou o que foi feito, o que você passa a remunerar é o trabalho da seguradora em administrar aquele empreendimento até o fim. Então, se é 30% ou 40%, ou se é 100%, a única coisa que você vai pagar, se for 100%, é mais prêmio para a seguradora. Isso é desnecessário. Agora, não pode ser 5%, como consta da lei de licitações e contratos.

Então, nós temos que romper com essa cultura de que o risco tem de ficar todo com a administração pública. Não, o risco tem de ser dividido. Aí é óbvio: voltando lá para um dos primeiros blocos, que era o da lei orçamentária, eu tenho de fazer empreendimentos que tenham a previsão orçamentária e financeira crível, porque também o empresário não pode entrar num empreendimento e não receber.

A principal inovação do RDC foi a contratação integrada, com a matriz de risco, com a possibilidade de utilização de seguros, a análise quantitativa de riscos, na qual você pode transformar um orçamento determinístico – baseado no ciclo – num orçamento probabilístico. Dentro desse orçamento probabilístico, conforme gráfico 13, muda-se o intervalo

*de confiança, gerando-se reserva de contingência, que pode ser alocada para a empresa. Paga-se a empresa pelo risco que está sendo transferido. Esse risco vai estar positivado numa matriz. É por essas razões que eu falo que o RDC é um instrumento muito sofisticado, mas que os gestores públicos, de maneira geral, têm pouca capacidade de operar, porque falta preparo. Se houvesse o preparo, seria, com certeza, um instrumento que permite um aumento muito grande do sucesso, como aconteceu nessas obras, como aconteceu no Túnel do Morro do Formigão, uma obra entregue seis meses antes do prazo, como vinha acontecendo na BR 163/364 até acabar o dinheiro.*

*Mas hoje eu já sei que a Sanches Tripoloni parece estar mudando a solução de pavimento, de flexível para rígido, por causa do aumento do preço de asfalto. O privado tem essa facilidade de mudar a solução. A obra torna-se mais dinâmica e a consequência disso é a compressão dos cronogramas.*

*Para os senhores terem uma ideia, nos Estados Unidos, em contratações do Federal Highway Administration (FHWA), houve uma redução de cronograma em contratações do tipo design-build da ordem 14%. O grande efeito da contratação integrada não é custo, é cronograma.*

*Todavia, é claro que o cronograma representa custo. Obra barata é obra rápida. Mais do que isso, passa-se a fruir antecipadamente o bem público. Isso tem um efeito em termos de externalidade.*

*Nós temos duas proposições: uma mais ousada e uma menos ousada. A mais ousada é uma nova lei de licitações e contratos. Nós temos um regulamento novo, que pode ser apresentado, com 85 artigos, que tem um RDC como espinha dorsal. A menos ousada faz alterações pontuais na Lei nº 8.666, basicamente para implementar o seguro-performance e a possibilidade, por meio de alteração do art. 67 da Lei das Licitações, de se usar a certificação no acompanhamento dos empreendimentos.*

*Estes são textos do que está sendo proposto. Este fala do seguro-garantia, a garantia de ser, pelo menos, 30% do valor do contrato, não mais por escolha do contratado, mas por imposição da administração pública. O seguro-garantia também contempla os valores devidos ao segurado, tais como multas e indenizações, e continuará em vigor mesmo quando o tomador não houver pagado o prêmio nas datas convencionadas.*

*Basicamente, é isso que nós tínhamos para propor em cada uma daquelas caixinhas – a caixinha do plano, a caixinha do projeto, da lei orçamentária, do licenciamento, da contratação de obras. Este evento é importante, porque, como o presidente Lúcio Vale colocou, como o relator colocou, o que se busca agora é a participação da sociedade, dos atores, das forças vivas neste processo.*

Todas estas proposições que foram abordadas aqui estarão no site da Câmara dos Deputados. Poderão ser acessadas por meio da página do Centro de Estudos e Debates Estratégicos. Nós temos lá um espaço chamado e-Democracia. Esse espaço é destinado a buscar as contribuições da sociedade, a participação da sociedade. Como parte das iniciativas desenvolvidas no âmbito do estudo sobre logística do Arco Norte, será criada uma comunidade legislativa no e-Democracia, onde serão disponibilizadas as proposições para receber contribuições.

Então, essa é a hora de participar, é a hora de consignar aquilo que se pensa, aquilo que se tem de ideia ou aquilo que aflige, por exemplo, o setor produtivo, o empresariado, o produtor, o sindicato.

Ali é o espaço onde temos a oportunidade de colocar as nossas contribuições. As proposições estarão disponíveis na ferramenta chamada Wikilegis. As pessoas poderão acessar dispositivo por dispositivo e fazer, nessa ferramenta, propostas de texto.

Essas propostas serão consolidadas para a finalização desse trabalho, que deve se dar pelo mês de agosto ou setembro, quando faremos também um seminário em Brasília com o fechamento do estudo e a apresentação dessas proposições fechadas depois da recepção da contribuição de todos.

Agradeço a oportunidade ao Presidente Lúcio Vale, a quem parablenizo pela iniciativa. Acho que há contribuições importantes e um legado importante para ser deixado.

Obrigado a todos.

Aproveitando que já estou aqui, vamos abrir os debates.

Eu queria convidar o Presidente Lúcio Vale para tomar lugar à mesa.

Para quebrar um pouco a timidez de alguns, eu vou iniciar as perguntas. Depois, quem tiver interesse em fazer perguntas ao Presidente do CEDES ou a algum dos expositores, por favor, fique à vontade. O microfone vai aonde cada um estiver.

Eu começo perguntando, Deputado, no cenário de instabilidade política e de turbulência em que nós vivemos, como será possível fazer que essas proposições advindas desse estudo tomem corpo e realmente sejam votadas na Câmara dos Deputados e, depois, no Senado Federal.

O Deputado **LÚCIO VALE** deu seguimento ao evento:

Primeiro, Dr. Tarcísio, quero parabenizar os expositores. Acredito que não vai haver problemas. O CEDES tem uma característica: é tido dentro da Câmara como uma academia, é um centro de estudos no qual não fazemos política, principalmente política partidária, é um centro que absorve parlamentares de todos os partidos da Câmara. Então, a nossa será uma proposta não de um grupo político ou de parte de um partido político,



*será uma proposta do consenso político-partidário que existe dentro do Centro. Eu tenho certeza de que, com a vontade política dos Deputados que compõem o Centro, nós vamos conseguir sensibilizar a Casa para votar essa mudança que vai possibilitar que acabemos com os gargalos no país.*

O participante senhor **ODIVAL MONTERROSO LEITE** acrescentou uma observação:

*Boa tarde a todos. Eu sou o engenheiro Monterroso, do Estado do Amapá. Estou assessorando o Dr. Robério, representante do Governador Waldez Góes.*

*Parabenizo os expositores pela aula que deram aqui. É uma satisfação encontrar mais uma vez o Prof. Marcelo. Fui tantas vezes ao GEIPOT buscar informações, quando eu estava na pós-graduação da UFRJ, na COPPE. O nosso trabalho de elaboração de tese foi alimentado por aquele banco de dados, que tristemente desapareceu. Nós perdemos a memória e não conseguimos avançar na qualidade que tinha o GEIPOT àquela época de concentrar essas informações. Infelizmente, no Brasil, nós esquecemos que a memória é fundamental. Para tudo o que se planeja, para tudo o que se pensa em projeto, é necessário o alicerçamento dos dados para poder desenvolver um bom trabalho.*

*Eu venho, ao longo do tempo, assistindo a palestras dessa natureza, num questionamento, numa briga entre as vantagens de modalidade de transporte, nessa relação de possibilidades de que o transporte rodoviário é aquele que menos contribui e que mais traz danos, obviamente numa matriz de transporte nacional. Mas o que pouco se vê são ações no sentido de se buscar inverter essa matriz de transporte, captando recurso para investir na modalidade aquaviária.*

*Na questão do Arco Norte, algo me chamou muito a atenção. Quando o Ministro Helder falou, em depoimento, na possibilidade de escoamento dos produtos pelo canal sul, ali do Estado do Pará, não mencionou outro canal extremamente importante – eu gostaria, com todo o respeito ao Ministro, de fazer esta observação –, o canal norte, exatamente o canal que dará acesso ao porto de Santana, no Estado do Amapá, que tem uma possibilidade incrível.*

*Eu sempre digo que a porta de entrada e de saída da Região Amazônica é na realidade o Estado do Amapá. É exatamente ele que alimenta essa bacia, esse berço de movimentação de grãos que existe na Região Amazônica.*

*Outra observação que gostaria de fazer aqui é que se falou do Arco Norte, extremamente interessante para o desenvolvimento da região, mas não se tocou na Transguianense, rodovia em uma região extremamente importante, enquanto a BR156 tem investimentos inclusive com delegação do DNIT para o Estado do Amapá em alguns trechos.*

O primeiro convênio terminou, porque era um convênio antiguíssimo. Temos um convênio ainda de manutenção, graças a Deus, com a Superintendência do DNIT no Estado do Amapá. Nós nos esquecemos dos investimentos que foram feitos, ao longo dos anos, na BR-156 e da construção da ponte sobre o Rio Oiapoque, da qual eu tive o grande prazer de fazer parte com Eduardo Calheiros, já falecido, um dos melhores técnicos do DNIT em obras de arte.

Num laço extremamente importante do ponto de vista da comunicação entre Amazônia e o país ou para todas as Guianas, fica minha pergunta: nessa avaliação feita, foi muito bem apresentada pelo assessor do CEDES, não se analisou, do ponto de vista macro, a interligação de países com a possibilidade de se ter uma boa comunicação de transporte com a Europa através da Guiana Francesa?

Ficam minha pergunta e minhas observações. Muito obrigado pela oportunidade. Parabéns a todos.

O consultor **TARCÍSIO GOMES DE FREITAS** respondeu

Só quero agradecer a pergunta e dizer que foi avaliada.

Na verdade, nós apresentamos muito rapidamente a questão da identificação dos empreendimentos. Nós não focamos muito isso, porque queríamos tratar, neste seminário, mais das medidas legislativas que possibilitariam, de repente, destravar os empreendimentos. Mas isso realmente foi identificado, isso vai estar posto no estudo. Isso abre o estudo, é o primeiro capítulo do estudo, que fala da identificação daqueles empreendimentos.

O que você está falando é importante, porque trata de um dos grandes objetivos do Plano Nacional de Logística e Transportes, a integração regional com esses países sul-americanos. Foi feito um investimento lá, foi feita a ponte, foi feita a instalação de fronteira. A BR-156, no Amapá, é uma rota importante que está contemplada no estudo.

O senhor **EDEON VAZ FERREIRA**, participante do evento, acrescentou algumas observações ao tema:

Eu sou Edeon Vaz Ferreira, Diretor-Executivo do Movimento Pró-Logística de Mato Grosso. Em primeiro lugar, eu gostaria de parabenizar o Deputado pela realização deste evento aqui em Santarém, os dois palestrantes, um já viajou, o Tarcísio e o Marcelo Perurupato, amigos já de longa data.

O Movimento Pró-Logística é um movimento criado em Mato Grosso. É presidido pela Associação dos Produtores de Soja e Milho de Mato Grosso, mas reúne todo setor produtivo do Estado. Foi criado em 2009. E nós vimos acompanhando, priorizamos obras que deveriam ser acompanhadas, e articulando essas obras com todos os órgãos do Governo Federal. Temos tido grandes parceiros no Governo Federal.

*Acompanhamos obviamente toda evolução da BR-163. Agora faltam só 104 quilômetros para chegar a Miritituba e só 86 quilômetros para chegar a Santarém. Quer dizer, na verdade, é trafegável chegar até Santarém, está faltando pouca coisa. A empresa inclusive está no trecho, trabalhando, fazendo um trabalho muito bom.*

*O que nós temos sentido de dificuldade durante esse período todo? Eu acho que iniciativas como essa que o CEDES está fazendo e o trabalho que a Consultoria Parlamentar está desenvolvendo são extremamente importantes para que nós possamos mudar o amanhã, mas existem os problemas do hoje. Qual é o problema do hoje? Precisamos, através do Congresso Nacional, através do Poder Executivo, com influência do Congresso Nacional, criar uma força-tarefa dentro do Governo para destravar essas coisas.*

*Por exemplo, você tem problemas de licenciamento ambiental e indígena, de coisas totalmente de Governo contra Governo. Esse Governo contra Governo segura obras como a BR-080, como a BR-242. Vai ser um entrave muito forte para a evolução da Ferrogrão chegar aqui a Miritituba.*

*Então, se nós não tivermos, por parte do Governo, uma ação – neste caso Governo Federal, possivelmente provocado pelo Legislativo – para que se crie essa força-tarefa, coloque todos os players juntos e faça isso acontecer, vamos continuar tendo problemas.*

*O setor produtivo está em franca evolução. Miritituba está com capacidade de movimentar 10,5 milhões de toneladas. Até o final do ano, serão 16,5 milhões de toneladas; até 2025, serão 31 milhões de toneladas.*

*Como é que nós vamos chegar até aí? Como é que nós vamos alimentar a Ferrovia Norte-Sul, que está sem carga? Por quê? Porque nós não temos a BR-080. Com a BR-080, nós colocamos 6 milhões de toneladas na Ferrovia Norte-Sul, saindo por Itaquí, que já está preparado para receber isso. Itaquí hoje tem o Terminal de Uso Privado de Ponta da Madeira, com 4 milhões de toneladas, e tem o Terminal de Grãos do Maranhão – TEGRAM, que na primeira fase está com uma capacidade de 5 milhões de toneladas e, com a conclusão dos trabalhos da segunda fase, vai ter uma capacidade de 12 milhões de toneladas.*

*Então, nós vamos ter só ali no Itaquí, com o Terminal de Ponta da Madeira, uma capacidade de 16 milhões de toneladas. Mas capacidade é uma coisa, como é que se chega lá? Nós precisamos ter uma ação do Congresso Nacional junto com o Executivo, para tentar resolver esse problema. Muito obrigado.*

A participante senhora **AUSENI DA SILVA MONTEIRO** acrescentou algumas observações e perguntas:

*Eu sou Auseni Monteiro, produtora de grãos, de soja, do Município de Belterra. Eu queria fazer uma pergunta. Nós sabemos que a nossa região tem um potencial agrícola gigantesco e que também é fundamental para o escoamento da produção. Nós temos como*

*possibilidade essa ferrovia, a BR-163, a Transamazônica, a Hidrovia Teles Pires, com a viabilização da Usina Hidrelétrica São Luiz do Tapajós.*

*Só que nós também temos um problema muito sério aqui que é a questão ambiental. Esbarramos nessa questão. Algumas pessoas que estão aqui podem até lembrar, quando a Cargill veio para cá, o grande problema que nós tivemos em relação a isso. É uma região suscetível, onde qualquer um pode chegar e achar que pode fazer o que quiser.*

*Trava-se uma empresa do porte da Cargill, que, para mim – sou paraense, nascida em Santarém –, foi de fundamental importância para o desenvolvimento da minha cidade. Como vamos viabilizar um projeto dessa magnitude com esse grande entrave que é justamente a questão ambiental?*

*As pessoas aqui presentes, que têm um mínimo de informação, sabem que as ONGs estão aqui exclusivamente para travar o desenvolvimento da nossa região, que inclusive é muito rica em minério e tem esse potencial agrícola de que eu falei. Como o projeto pode, de repente, balancear a questão ambiental com a questão do desenvolvimento? Nós sabemos que é possível. Mas como o projeto vai entrar nisso? A população, muitas vezes mal-informada, fica suscetível a qualquer mentira que as ONGs contam e acaba se voltando contra os empreendimentos, como ocorreu conosco de 2003 até 2005. A aprovação do Estudo de Impacto Ambiental da Cargill foi o que melhorou a situação.*

*Está aí a Usina de Belo Monte para provar. Só vivem embargando o projeto. A Hidrelétrica São Luiz do Tapajós também só vive embargada; acho que nem saiu do papel. Ainda estão nos estudos, justamente por essa questão ambiental. Então, qual é a proposta de vocês em relação a isso, para que se possa informar à população, seja com ações mitigatórias para as comunidades que vivem às margens das BRs, às margens dos rios? Que tipo de desenvolvimento esse projeto vai trazer para essa população, para que ela possa ver que realmente é um projeto viável e beneficia a todos, não somente a uma parcela da sociedade?*

O consultor **TARCÍSIO GOMES DE FREITAS** respondeu:

*Bom, vou começar pela última pergunta. Observe que essa questão do licenciamento é tão cara, tão importante, que ela está merecendo um capítulo exclusivo no estudo e uma proposição de lei de licenciamento. Então, nós temos uma atuação em três frentes na questão ambiental.*

*Uma é a apresentação de proposição legislativa. Nós não temos até agora uma lei de licenciamento e uma lei que defina o papel da autoridade licenciadora, que defina o papel e os limites do interveniente, que defina os prazos para manifestação, que possibilite a avaliação ambiental estratégica, que para mim é o grande ganho.*

*Por exemplo, eu posso pegar um pacote de usinas do Tapajós e trabalhar, num primeiro momento, as três usinas que estão previstas em conjunto. Eu não tenho que fazer, no caso da avaliação ambiental estratégica, licença prévia para cada uma delas. Eu vou considerar as três de uma vez, vou considerar os efeitos que existem entre cada uma delas, a sinergia que existe em cada empreendimento e a possibilidade de alguma alternativa locacional melhor ou pior para aquela usina. Já posso dizer, de antemão, se ela é viável ou inviável do ponto de vista ambiental. A partir do momento em que se define que é viável – e esse trabalho de avaliação ambiental estratégica não cabe só ao órgão ambiental, mas também ao órgão de planejamento do Estado –, parte-se para a etapa seguinte, que é a da licença de instalação, aí, sim, individualizada por empreendimento.*

*Então, botar isso numa legislação é fundamental. No estudo, nós já estamos verificando uma série de problemas, problemas relacionados à gestão dos órgãos ambientais. Sempre se fala num número grande de licenças, e, quando você vai ver a estatística, esses são números de autorização para a exploração de áreas de jazido ou renovação de licenças. Mas quando nós pegamos licença nova mesmo, licença prévia, licença de instalação, verificamos que são poucas. Só para se ter ideia, no ano de 2014 foram expedidas mais ou menos 90 licenças, sendo que o efetivo dedicado a licenciamento é de 430 servidores.*

*Então, o que existe lá é um problema de gestão. A legislação não vai resolver todos os problemas. Ela vai ajudar, ela vai dar contornos, ela vai dar clareza. O estudo trouxe conhecimento a respeito da problemática, e a legislação vai ser fundamental para tentar resolver isso.*

*A própria tramitação da legislação é um desafio. Observe que a lei mais antiga sobre licenciamento tramitando no Congresso ainda tem timbre da Assembleia Nacional Constituinte, porque é de 1987. Hoje, o projeto que está mais adiantado é de 2004. É a esse projeto que o estudo está propondo uma emenda substitutiva; na verdade, está propondo a substituição do seu texto por um que julgamos mais adequado.*

*Há de se ter uma mudança de mentalidade no que diz respeito à relação Estado e Governo e gestores de meio ambiente. Essa questão sempre acaba vertendo muito para a seara ideológica. Existem muitas questões ideológicas postas que acabam prejudicando o processo de licenciamento. Então, o desafio vai ser deixar a ideologia de lado e tratar essas questões de forma mais técnica.*

*O que deve preponderar no processo de licenciamento tem que ser realmente a questão da economia do meio ambiente, e isso é uma coisa nem sempre clara para aqueles que militam na área de licenciamento. Às vezes, o camarada pega um probleminha de fauna, e aquilo passa a ser a coisa mais importante do mundo.*

*Não adianta. Se nós não conseguirmos fazer os empreendimentos, a teia de proteção social que se criou no Estado brasileiro vai ruir, porque ela não é sustentável. Nós preci-*

samos gerar riqueza para que isso seja perene, nós precisamos gerar riqueza fazendo esses empreendimentos. Para tanto, temos que vencer essa barreira do licenciamento ambiental.

Então, nós temos essa linha de ação da gestão. Isso cabe ao Governo, cabe ao Poder Executivo. Acho que pouco o Legislativo pode fazer. Uma linha é a legislação. O CEDES, na figura do Presidente Lúcio Vale, na figura do relator Remídio Monai, está extremamente engajado nisso. A outra linha, aí sim, é o controle externo que o Parlamento exerce sobre o Executivo. Eu sou testemunha de que são diuturnas as cobranças dos parlamentares de vários Estados – aqui, em particular, do Deputado Lúcio – nas questões do licenciamento dessas obras no Pará. São diversas as idas ao IBAMA para que determinados empreendimentos sejam viabilizados.

Eu acredito que vai melhorar, porque houve uma mudança no Ministério do Meio Ambiente e uma mudança na composição do IBAMA. A Presidente do IBAMA hoje é uma colega nossa, Consultora Legislativa da Câmara dos Deputados, a Diretora de Licenciamento Ambiental é Consultora Legislativa da Câmara dos Deputados, e são pessoas extremamente estudiosas desses problemas de licenciamento e que chegam ao IBAMA com outra filosofia, com outra cabeça, que é a de preservar o importante instrumento de licenciamento ambiental, mas dar um contorno mais substantivo a esse instrumento, para que nós não fiquemos presos a questões menores, a questões que não têm relevância do ponto de vista de balanço ambiental, do ponto de vista do que é positivo e do que é negativo na questão da monetarização dessas externalidades, da geração de riquezas.

Qualquer empreendimento que nós façamos do ponto de vista estritamente ambiental, por exemplo, é inviável. Ora, é melhor para o meio ambiente não fazer nada do que fazer qualquer coisa. O que viabiliza qualquer empreendimento são as questões socioeconômicas. Isso é que tem de vir para dentro dos processos de licenciamento, para que tenhamos celeridade nesse processo.

O senhor Presidente Deputado **LÚCIO VALE** acrescentou:

Outra coisa: eu acho que esses órgãos ambientais deveriam fazer um curso para aprenderem a dizer “sim”, porque eles só sabem dizer “não”. Os órgãos ambientais não estão preparados para dizer “sim”. Pior do que isso, quando dizem “não”, não dizem por que estão dizendo “não”. Só negam o pedido e não dizem o caminho que tem que ser traçado. Como o Dr. Tarcísio colocou aqui, existe uma pressão muito grande em cima desses funcionários, há fatores externos que os intimidam, em vez de visualizar a questão dos investimentos que têm que ser feitos no País.

O senhor **MARCELO PERRUPATO** acrescentou:

*Colaborando com a sua resposta, Sr. Presidente – eu acho até que estava na visão da revisão da legislação –, o que nós temos que fazer é descriminalizar o parecer. Eu convivi muito com o Ministro Mangabeira Unger, e ele me dizia: “Na sua função existe hierarquia de decisão?” Na área ambiental não existe. O profissional dá o seu parecer e passa a ser passível de criminalização sob qualquer ação que venha sobre ele.*

*O Tarcísio tocou nesse assunto. Se retirarmos o problema de criminalização do parecerista, nós damos a ele um pouco mais de conforto para assumir riscos, porque há riscos. Várias vezes eu recebi pareceres dos meus assessores. Em vez de eu mandar refazê-los, eu acatei o parecer, mas decidi, hierarquicamente acima, diferentemente da proposta dele. No nosso Ministério existia uma hierarquia decisória. Só que hierarquia decisória, no caso ambiental, não existe. Fica tudo na mão do parecerista. E o que ele faz é protelar, protelar, protelar, e pedir mais! É mais ou mesmo isso. Ele não sabe dizer “não”, ou não tem cobertura jurídica para dizer “não”.*

*O Tarcísio tocou nessa questão de descriminalizar. Não mencionou isso agora, mas eu acho que foi uma das coisas fundamentais nessa revisão. E está no projeto.*

A senhora **AUSENI DA SILVA MONTEIRO** adicionou ao seu comentário:

*Quero fazer outra observação. O problema não é esse, até que os órgãos públicos cumprem com seus papéis. O problema é que aqui no Pará nós sabemos que não funciona assim. Um exemplo disso é que, em 2005, o Greenpeace chegou aqui em Santarém e colocou uma bandeira de não sei quantos metros na lavoura de um produtor rural, que saiu com uma caminhonete tirando a bandeira da sua lavoura de soja. O produtor rural foi preso. Então, a questão não é essa. A questão é que as ONGs chegam ao Pará e simplesmente mandam: elas fazem um protesto, e os órgãos públicos acabam acatando. Esse é o nosso problema.*

*Eu falo isso porque eu vivo aqui, eu sei que é isso. Eu participei de todas as audiências da Cargill. Eu fui a uma de São Luís dos Tapajós que ocorreu em Itaituba, fui na que ocorreu em Santarém. Uma pessoa de uma ONG teve a cara de pau de dizer a um grupo de estudantes de uma universidade que eles só querem saber o que vai acontecer na época da seca – aqui, na época da seca, o volume de água do nosso Rio Tapajós baixa, mas é muito pouco em relação ao volume de água que ele tem – com Municípios como Santarém, que são abrangidos pelo Rio Tapajós, na hora em que ela fechar as comportas dela, quando precisarmos de água. O Rio Tapajós vai secar? Algumas coisas é melhor ouvir do que ser surdo, mas os estudantes estavam revoltados com isso.*

*Então, esse é o grande problema. Eles chegam aqui e não há um estudo capaz de dizer o que acontece. Números são muito bons, o projeto é muito bom, como todo respeito que tenho aos senhores. Vim para cá porque sabia da importância disso, principalmente para nós que moramos aqui, mas sabemos que na prática não funciona. Na prática, eles fazem*

*meia dúzia de protestos e acabam influenciando os órgãos ambientais. A prova disso somos nós, com a moratória da soja em 2005, com a Cargill.*

*Isso foi muito bom, mas Belterra, por exemplo, tem 70% de área agricultável e não precisa mexer na FLONA do Tapajós. É agricultável! Há florestas secundárias da época da borracha que podem perfeitamente ser utilizadas, mas não o são por causa de meia dúzia de ONGs que lá estão travando o crescimento da cidade.*

*Então, é disso que estou falando. Que tipo de processo os vão fazer para barrar isso? ONGs são muito boas para algumas coisas, mas, em relação a isso, elas travam completamente a lavoura, e nós que aqui vivemos sabemos disso.*

O participante senhor **ALEXANDRE CARVALHO** pediu a palavra:

*Boa tarde, Deputado Lúcio Vale! Sou Presidente do SINDOPAR (Sindicato dos Operadores Portuários do Estado do Pará) e estou representando o SINDARPA (Sindicato dos Armadores Fluviais) – o Presidente Rebelo mandou um abraço para o senhor. Estou representando também a FENOP (Federação Nacional dos Operadores Portuários) – o Dr. Sérgio Aquino também mandou um abraço para o senhor. Quero lhe dizer da admiração que o setor tem pela sua atuação.*

*Obrigado, Tarcísio pelos esclarecimentos. Foram ótimos.*

*Dr. Marcelo, obrigado também.*

*Deputado Lúcio, queria expor ao senhor que a Lei nº 8.630, de 1993, que era o marco regulatório que tínhamos, foi alterada recentemente pela Lei nº 12.815, de 2013, que trouxe avanços, é verdade, mas trouxe alguns problemas.*

*Vou protocolar com seu cerimonial alguns documentos. Se eu fosse falar tudo, iria me estender muito, mas há um item muito pontual que me parece não muito difícil de resolver, que é a questão da Lei nº 8.630, de 1993, que tirou o poder deliberativo do Conselhos de Autoridade Portuária – CAPs. Isso, Deputado, tem nos trazido muitos problemas em cada unidade das Companhias Docas, em cada autoridade portuária. As coisas ficaram muito centralizadas em Brasília.*

*Eu queria saber se o senhor tem conhecimento de alguma alteração desse ponto da lei e se existe, Tarcísio, a possibilidade de dar um prazo para essa alteração, para que os CAPs voltem a ter poder deliberativo – parece-me que é uma unidade nacional.*

*Seria isso.*

O consultor **TARCÍSIO GOMES DE FREITAS** acrescentou:



*Nós apresentamos aqui algumas questões que estão no estudo e ainda deixamos de fora outras questões, porque apresentamos aquilo que está mais maduro e aquilo que vai para o Wikilegis para discussão agora, no mais curto prazo. Mas estão sendo estudadas duas coisas: o marco regulatório portuário e o marco regulatório ferroviário.*

*No marco regulatório portuário, entendemos que a Lei nº 12.815 acabou pecando em algumas coisas, apesar de ter representado um avanço. Observe que nós passamos desde 1934 até 1993 com o mesmo marco regulatório no setor, exatamente as mesmas regras. Alguns vícios do marco regulatório passado foram incorporados, permaneceram, permaneceram na lei de 1993. Acho que a Lei nº 12.815 foi um avanço, mas ainda há algumas coisas a serem tratadas.*

*Estamos trabalhando nisso, tanto na questão do poder deliberativo dos Conselhos de Autoridade Portuária como também na questão da renovação das concessões, que, estranhamente, acabou sendo vedada. Existem alguns investidores que têm interesse em fazer investimentos em suas concessões, e, diferentemente de outros modos de transporte em que há a possibilidade de fazer a renovação da concessão, como parece ser a estratégia agora para o setor ferroviário – renovar as concessões existentes e trocar o prazo, o acréscimo de prazo por investimento –, o mesmo deveria ser feito para o setor portuário, mas hoje há essa vedação. Então, é uma coisa para a qual estamos atentos. Isso preocupa e vai ser tratado no estudo.*

*Outra coisa também que vai ser tratada é a questão do marco regulatório ferroviário, que hoje é extremamente precário. Então, há particularmente as questões que dizem respeito ao tráfego mútuo e ao direito de passagem, todas reguladas por um decreto. Então, precisamos elevar a estatura disso, para dar envergadura, o que também está sendo tratado no estudo.*

O senhor **OSMAR SILVA** acrescentou comentários:

*Boa tarde! Quero parabenizar a Mesa pelo excelente trabalho, a Câmara dos Deputados, todos os Deputados presentes.*

*Queria responder um pouco do questionamento da menina sobre as ONGs. Não são só as ONGs, mas a questão do Arco Norte e também não só na região amazônica, não. Faz parte também da cultura local não desenvolver nada, porque é terra de indígenas, quilombolas e ribeirinhos.*

*Eu acho que tem que se mexer um pouquinho na cultura, levar um pouco mais de capacidade de traduzir o pequeno produtor rural, para que aquele quilombola, ribeirinho ou indígena perceba que o desenvolvimento tem que ser sustentável, mas ele não sabe o que é sustentável. Ele sabe o que é pegar sua bajara, atravessar o rio, e aquele navio de minério pesado passa sobre ele, derruba sua bajara e até mesmo sua casa. Aqui nós temos um fenômeno chamado terras caídas.*

*Quando se fala em navegação pesada, navegação de carga, de minérios, de grãos, sabemos que esse fenômeno aqui tem aumentado, o que tem mexido com as comunidades. Não houve, até então, nenhuma resposta do Governo. Ninguém falou, ninguém aqui se propôs a nada.*

*O Greenpeace tem tomado conta dessas informações, como a WWF tem envolvido todas as questões fundiárias, como se falou aí da questão do INCRA, que não diz o que é terra indígena. O IBAMA não fala a linguagem local. Há dificuldades também para o Secretário do Meio Ambiente local entender a legislação ou dar parecer negativo. Por exemplo, tem-se o investidor estrangeiro, que chega à cidade de Santarém ansioso para gerar negócios, gerar renda, gerar desenvolvimento. Não existe um termo de referência que fale a língua dele. Ele vai ter que traduzir para a Língua Portuguesa. Ele quer investir, mas demoram 2 anos para que o Secretário do Meio Ambiente lhe responda um “não”. Com isso, ele teve que abrir um CNPJ, constituir empresa local, teve que demandar tecnologia, capacitação, tudo para cá, e não há resposta.*

*Quer dizer, o Arco Norte está sendo aberto com hidrovia, ferrovia, com sistema multimodal. Parabéns, está maravilhoso! Temos entraves na lei? Temos. Mas eu quero saber dos senhores como ficamos aqui? Coloquem dentro do estúdio de vocês, por gentileza, um termo de referência que seja peculiar, que tenha condição de atender o local. Aí, as ONGs não vão interferir nos projetos. O projeto vai ter sustentabilidade ISO 14001? Vai dar suporte técnico para esse povo local? É isso que peço aos senhores. Por gentileza, façam um estudo com quem está na região, não peguem apenas os técnicos de Brasília, porque a região tem as suas peculiaridades. As peculiaridades são os arranjos locais.*

*É o pedido que eu tenho a fazer aos senhores. Eu sou o Osmar, Presidente da Agência de Desenvolvimento em Rede Sustentável e falo em nome daquele povo local.*

*Muito obrigado.*

O consultor **TARCÍSIO GOMES DE FREITAS** complementou:

*Com relação a essa questão, eu acho o seguinte: falta hoje uma regra que torne o processo de licenciamento mais substantivo. Vemos que o processo de licenciamento hoje é muito burocrático, é muito demorado, gera muito papel e acaba não gerando os benefícios para as pessoas afetadas, para as comunidades afetadas e para o próprio meio ambiente. Então, ele é muito custoso, muito caro e pouco efetivo. Na verdade, tem-se que dar uma disciplina, um contorno para esse procedimento, isso por meio da legislação, porque ela falha nisso. Essa é uma questão.*

*A outra questão vem na boa contratação de estudos, e esses estudos realmente são particularizados. Há de se ter boas consultorias que façam bons estudos e obviamente uma massa crítica, uma gestão pública preparada para recepcioná-los ou para devolvê-los, exigindo*

*melhores estudos, que saiam daquele copiar e colar e aprofundem a questão da pesquisa, da repercussão do empreendimento com aquelas comunidades locais. Observem: a repercussão pode ser direta ou mesmo indireta, mas que haja repercussão.*

*O que acontece é que houve uma deformação do processo de licenciamento ao longo dos anos, e o licenciamento virou uma válvula de escape para se fazer política pública em cima daquele empreendimento. Então, ele acabou alimentando um comportamento oportunista. O licenciamento não é para fazer política pública. O licenciamento é para mitigar risco, é um instrumento de gestão de risco ambiental. E aí há de se melhorar a qualidade das consultorias.*

*Para isso, há de se pensar na mudança de regras de contratação, na penalização, na exigência de garantias e de qualificação, para que saíamos da mesmice, para que comecemos a ter essas realidades contempladas e para que observemos que é possível haver investimento e isso coexistir em harmonia com o ecossistema, com a vida local, com a cultura local sem problema nenhum.*

O senhor **VILSON SCHUBER** pediu a palavra:

*Boa tarde, senhoras! Boa tarde, senhores! Quero cumprimentar o Deputado Lúcio Vale, o Dr. Tarcísio e os demais membros do CEDES. Quero cumprimentar o Edeon e outros que já vi em outras oportunidades com a mesma natureza de debate. Dirijo um cumprimento especial ao Governador do Amapá, Waldez Góes, por estar aqui representado. Naturalmente, quero saudar a grande comitiva do Estado de Roraima, que veio em peso. O Deputado Remídio trouxe parte dos seus eleitores e os Deputados Estaduais.*

*Vou falar sobre essa questão da logística do Arco Norte. De fato, dá para sentir que o Arco Norte entrou em debate, pelo menos ao que me parece, a partir da gestão, na Secretaria dos Portos, do agora Ministro Helder Barbalho. Houve uma interação muito grande com o setor produtivo, através do Luiz Antônio Fayet, da CNA, que foi disponibilizado para dar também a opinião do setor produtivo nessa questão.*

*Em falando da viabilização da exportação de grãos ou do escoamento de grãos pela BR-163, via Miritituba ou via Santarém, até os portos de Belém, sabe-se, pelos estudos, que é uma economia de 46 dólares por tonelada. Se nós exportarmos pelo menos as 10 milhões de toneladas previstas, serão 460 milhões de dólares por ano. Isso dá alguma coisa perto de 1 bilhão de reais, que vai ficar tecnicamente para o produtor rural, porque vai haver uma economia no seu frete e vai ter melhor preço.*

*Os senhores devem estar sentindo, e sentiriam muito mais se pudéssemos ter esses eventos, a presença de produtores como a D. Auseni, que vem aqui expressar uma preocupação.*

*Nós dissemos lá atrás, D. Auseni, quando o Casagrande promoveu um encontro de agrogócio lá no Planalto, naquelas instalações dele, que a sociedade santarena e as insti-*

*tuições todas estavam presentes. Parece-me que Prefeito deveria ser o Lira Maia – ou era Deputado Federal, e o Prefeito poderia ser outro –, mas com certeza estava lá o Ministério Público Federal, o Ministério Público Estadual, o IBAMA, o INCRA e toda a sociedade civil organizada representada.*

*Foi um encontro que reuniu produtores e, naquela época, naquela oportunidade, nós já falávamos, pela visão da Federação da Agricultura e Pecuária do Pará, que o grande gargalo seria o licenciamento ambiental, o grande gargalo, e que, cada vez mais, o licenciamento seria um limitador do crescimento do agronegócio no Estado e talvez no Brasil. No Brasil, por quê? Era a visão do então Presidente da Confederação Nacional da Agricultura, Antônio Ernesto Werna de Salvo, que dizia: “Gente, produtividade nós conseguimos, melhoria de qualidade nós conseguimos. Nós não vamos conseguir lidar com o meio ambiente se não começarmos a nos organizar agora”.*

*E a adequação dos aspectos ambientais perante o órgão ambiental passa pela questão fundiária, porque não se conseguem algumas licenças se a regularização fundiária não estiver definida, não se consegue uma Licença Ambiental de Recuperação – LAR, só licença precária. Então, isso entrava o setor produtivo.*

*Nós temos aqui em Santarém uma condição geográfica privilegiada, porque é um entroncamento, não posso dizer rodoferroviário nem fluvial, mas é um entroncamento logístico, porque os diversos modais aqui se encontram, se transformam e se completam. Graças a isso, atraiu-se a atenção internacional, e os seus representantes estão aqui, digamos assim, trabalhando.*

*Eu trabalho para a minha empresa, o Deputado Lúcio trabalha na Câmara Federal e para as suas empresas, o Edeon trabalha na sua empresa e trabalha também na APROSOJA, ou no Movimento Pró-Logística, e assim por diante. Outros trabalham para o Greenpeace, outros trabalham para a WWF e para outras tantas ONGs. Só que a ONG deve ter uma visão da população local, de como vive, como falou o nosso companheiro há pouco. A população local deve ser inteirada daquilo que está acontecendo. Há um termo que os integrantes de ONGs ou coisa assim gostam de dizer: “Eles têm que ser empoderados de conhecimento” – sim, empoderados de conhecimento!*

*A história do Tapajós, a história dessa região conta como foi que ela se desenvolveu e como chegou aqui. Santarém é um berço de confederados; Santarém é um berço de confederados que aqui chegaram, no navio, cujo nome, se não me falha a memória, era Mayflower, e estão aqui até hoje radicadas essas famílias. Vieram dos Estados Unidos para cá. Uns se dedicaram à agricultura, outros a outras atividades e aqui ficaram.*

*Santarém também é berço de uma cultura extraordinária, a cultura tapajônica, de cerâmica, a cultura indígena, etc., mas há que conviver com o progresso e com a modificação da civilização, com os novos costumes que estão sendo adquiridos. Nós não podemos querer continuar vivendo na idade da pedra ou lá na idade ancestral, abrindo mão de energia*

*elétrica, do ar-condicionado em casa, de andar em carro com ar-condicionado, usar um tênis Reebok, uma calça jeans não sei o quê.*

*Exatamente eu prego uma coisa e faço o contrário, a não ser que eu esteja totalmente errado, mas me parece que é assim que as coisas acontecem. Então, aqueles que são contra a hidrelétrica do Tapajós, por favor, ajudem o Brasil. Peçam à CELPA: “Olhe, não quero mais energia na minha casa, pode desligar. Não quero energia no meu escritório”. Então, serão um, dois, três, dez. Sabem o que vai acontecer? Vai sobrar energia, vai haver energia excedente aqui em Santarém. “Ah, eu sou contra a poluição do Rio Tapajós”. “Ótimo, você não vai viajar mais de barco. Você vai viajar só na bajara, como o companheiro falou ali.”*

*Então, nós temos que nos render às evidências da ciência, respeitar a cultura e vivenciá-la, mas sem virar as costas ao progresso. Quanto às propostas nossos a esse debate, ao CEDES, já entreguei ao Dr. Tarcísio a proposta que veio da Federação, ao Deputado Lúcio Vale. São aquelas que estão elencadas ali, que se coadunam com a nossa proposta geral, que é da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil.*

*Ademais, trago a todos um abraço do nosso Presidente, Carlos Xavier, que não pôde vir, porque está noutro canto, este Pará é grande demais, e o nosso abraço, particularmente, vindo de Miritituba.*

*Um bom dia para todos!*

O participante senhor **ROBÉRIO NOBRE** teceu alguns comentários ao tema :

*Boa tarde a todos. Eu sou Secretário da Ciência e Tecnologia do Estado Amapá e estou aqui representando o Governo do Estado do Amapá. Quero agradecer o convite feito pelo Centro de Estudos e Debates Estratégicos da Câmara, através do Deputado Lúcio Vale e do Deputado Remídio Monai.*

*Eu quero aproveitar o momento para falar duas coisas. Uma delas é pedir que este debate que está sendo feito aqui seja levado também para o meu Estado. Este debate tem que ser levado para lá. Seria interessante a participação da sociedade do nosso Estado neste debate. A outra coisa é que nós temos, por exemplo, a SUDAM, nós temos a SUFRAMA, que deveriam participar desse debate, e até o BASA. Deveriam estar participando. Deixo essa sugestão.*

*Quero também levantar um questionamento em relação à integração regional. Amapá e Roraima, por exemplo, foram muito bem citados aqui. Eu gostaria muito que a questão da integração regional da Amazônia fosse levada como ponto principal dos estudos. A Amazônia não pode ser vista como uma região de difícil desenvolvimento. A Amazônia tem que participar da discussão nacional, do desenvolvimento nacional. Ponto. E uma dessas questões é a integração, tanto no âmbito regional, a interna, quanto a nacional. A*

*Amazônia tem que fazer parte dessa integração nacional. E uma das discussões é esta que está sendo feita sobre o Arco Norte. Então, esse é um ponto.*

*O outro ponto é que quero fortalecer esse convite. O Amapá espera a visita do Centro, dos Deputados que representam o Centro, lá no nosso Estado.*

*Obrigado. Em nome do Governador Waldez Góes, quero agradecer o convite que foi feito ao Estado.*

*Muito obrigado.*

O Deputado **LÚCIO VALE** finalizou o evento:

*Secretário, vai ser um prazer irmos ao Amapá visitar vocês e fazer esta discussão lá. O nosso problema é o orçamento para poder trazer toda uma estrutura. Está aqui a Taquigrafia, está aqui o pessoal do som, da Câmara dos Deputados, que estão gravando tudo e anotando tudo o que está sendo feito. Isso aqui tem um custo, e não é fácil conseguirmos nos mobilizar e levar essa estrutura a outros Estados. Quem dera. Eu queria fazer esse debate não só aqui em Santarém, mas, se fosse possível, em todos os Estados da Região Norte, onde essa discussão do Arco Norte está cada vez mais presente.*

*A outra colocação que o senhor fez foi em relação ao convite à SUDAM, ao BASA. Foi feito o convite, o Centro convidou toda a sociedade organizada. A SUDAM, inclusive, foi convidada, o BASA foi convidado. Não veio, mas veio o Ministro da Pasta, né? O Ministro da Pasta da SUDAM estava aqui na discussão, o Ministro Helder Barbalho.*

*Em relação à integração, nós vamos ter, com o Arco Norte, que nós estamos propondo aqui, com ele, por si só, se acontecerem essas obras de infraestrutura, toda a nossa região interligada, integrada, de maneira que possamos escoar a produção via nossa região, com essas obras de infraestrutura.*

*Quero registrar a presença do Dr. Fábio, que está aqui representando o Presidente da FIEPA, do Estado do Pará.*

*Obrigado, Dr. Fábio. Leve ao Conrado o nosso abraço também.*

*Eu quero, por fim, agradecer ao Dr. Theodoro, que está aqui como o nosso Secretário-Executivo do Centro, o Diretor da Consultoria Legislativa, que faz o estudo. Nós Deputados fazemos o encaminhamento, mas quem faz o estudo é a Consultoria Legislativa.*

*Eu agradeço ao senhor e ao Dr. Tarcísio esse esforço. Com esse estudo, ajudam a nossa Região Norte do Brasil.*

*Agradeço também ao CEDES, à nossa equipe, na pessoa da Naiça, da Helizete, do Dr. Paulo, por se mobilizar para fazer aqui este evento. Agradeço à Taquigrafia. Agradeço ao*

*nosso setor de som. Agradeço ao hotel por nos ter cedido o espaço e nos ter dado toda a infraestrutura necessária.*

*Eu tenho a convicção de que hoje foi um dia muito produtivo. Nós conseguimos reunir aqui em Santarém – eu queria que os senhores tivessem esse sentimento, ao final – as Pastas relacionadas à infraestrutura do País. É uma pena que algumas pessoas não tenham conseguido enxergar o tamanho deste evento. Nós estivemos, aqui, hoje, com o Ministro dos Transportes, com o Secretário Nacional de Infraestrutura, com o Secretário Nacional de Portos, com o Diretor-Geral do DNIT, com o Ministro da Integração Nacional do País. Todos estiveram à disposição para que pudéssemos avançar nisso. Então, este evento foi pautado por um prestígio muito grande.*

*Eu quero, mais uma vez, pedir a participação dos senhores. Vai estar aberta a nossa página do Centro para que possam participar. Nós estamos oferecendo espaço à sociedade para que nos ajude a construir isso, assim como o setor produtivo, porque precisamos da participação do Executivo, do Legislativo, de todos, para que possamos, com uma proposta, melhorar ainda mais esse projeto lá na frente.*

*Que Deus nos proteja! Em agosto nós faremos um encontro nacional ou seminário nacional, a fim de que, no mais tardar em setembro ou em outubro deste ano, entreguemos à sociedade brasileira esse estudo, com as nossas propostas, para podermos acabar com esses gargalos que atrapalham o nosso desenvolvimento.*

*Muito obrigado.*

*Boa tarde a todos!*

Figura 50. Evento Fórum de Debates: a logística voltada para o Arco Norte



Fonte: Thiago Rosa.

Figura 51. Evento Fórum de Debates: a logística voltada para o Arco Norte



Fonte: Thiago Rosa.



**APÊNDICE 3**  
**PROPOSIÇÕES**  
**LEGISLATIVAS**

# PROPOSIÇÃO 1

## REQUERIMENTO

(Do Sr. Lúcio Vale e outros)

a) Requer o envio de Indicação ao Poder Executivo, sugerindo a revogação do Decreto nº 8.129, de 2013, que instituiu a política de livre acesso ao Subsistema Ferroviário Nacional e tratou da atuação da Valec nas concessões ferroviárias.

Senhor Presidente,

Nos termos do art. 113, inciso I e § 1º, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, requeiro a V. Ex.<sup>a</sup> seja encaminhada ao Poder Executivo a Indicação em anexo, sugerindo a revogação do Decreto nº 8.129, de 23 de outubro de 2013, que instituiu a política de livre acesso ao Subsistema Ferroviário Federal e tratou da atuação da Valec nas concessões ferroviárias.

Sala das Sessões, em      de                      de 2016.

Deputado LÚCIO VALE

## INDICAÇÃO Nº \_\_\_\_\_, DE 2016

(Do Sr. Lúcio Vale e outros)

Sugere ao Poder Executivo a revogação do Decreto nº 8.129, de 2013, que instituiu a política de livre acesso ao Subsistema Ferroviário Nacional e tratou da Valec nas concessões ferroviárias.

Excelentíssimo Senhor Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil:

Vimos, por meio desta Indicação, solicitar a V. Ex.<sup>a</sup>. a revogação do Decreto nº 8.129, de 23 de outubro de 2013, que dispõe sobre a política de livre acesso ao Subsistema Ferroviário Nacional e trata da participação da Valec nas concessões ferroviárias.

Para avançar no processo de modernização da infraestrutura e da logística ferroviária do País, o Governo Federal, em agosto de 2012, lançou o Programa de Investimentos em Logística (PIL), visando ampliar os investimentos públicos e privados em infraestrutura de transportes. Nesse sentido, foram apresentadas as prioridades do Governo Federal no que se refere ao modo ferroviário, quais sejam: concessão das novas estradas de ferro construídas; indução de novos investimentos no âmbito das concessões já existentes; e fomento e garantia da interoperabilidade do Subsistema Ferroviário Federal (SFF).

A Primeira Etapa do PIL contemplava a construção de novas Estradas de Ferro (EF), perfazendo cerca de 10 mil quilômetros de ferrovia. A intenção inicial era permitir a exploração dessas novas malhas ferroviárias federais por meio de um novo modelo de concessão, o qual ficou conhecido como Modelo Horizontal. Esse modelo previa a separação entre a prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas e a atividade de construção, manutenção e exploração da infraestrutura ferroviária. O modelo previa também a prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas pelos Operadores Ferroviários Independentes (OFI) em regime de competição no SFF.

Para tanto, o Decreto nº 8.129, de 2013 instituiu a política de livre acesso ao Subsistema Ferroviário Federal e tratou da atuação da Valec – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A, com o objetivo de efetivar o desenvolvimento dos sistemas de transporte ferroviário, além de outras providências. Dentre os objetivos do decreto restavam: a promoção da competição entre os operadores ferroviários, bem como a expansão e ampliação de capacidade da infraestrutura ferroviária.

Entretanto, após mais de dois anos de edição do decreto que institui a política de livre acesso, mesmo com a realização de estudos no âmbito da primeira etapa do PIL, não

se logrou a realização de novas outorgas da infraestrutura ferroviária. Dentre os fatores indicados para tanto estiveram a ausência de suficiente previsibilidade fiscal para a aquisição de capacidade pela empresa estatal, o que se agravou diante da atual crise econômica, impedindo a atração de investidores para participação dos leilões.

Ocorre que o estudo sobre a logística voltada para o Arco Norte, conduzido pelo Centro de Estudos e Debates Estratégicos da Câmara dos Deputados, concluiu, que o modelo vertical atualmente é mais apropriado para as licitações que estão por vir e que impactam a logística para o norte do País, como a Ferrogrão e a Ferrovia Norte-Sul. Tal conclusão considera a maior possibilidade de expansão da malha, a facilidade de manutenção do modelo e da coordenação entre trilhos e trens, haja vista a desnecessidade de revisão de contratos, e a maior clareza acerca da responsabilidade civil. No longo prazo, pode-se migrar para modelo misto, em que grandes linhas integradoras seriam exploradas no modelo horizontal e as ferrovias dedicadas, no vertical.

Desta forma, faz-se premente que sejam avaliados distintos modelos para o alcance dos objetivos de ampliação da infraestrutura e da ampliação da capacidade de transporte, considerando-se, particularmente, sua aptidão para atrair investidores que se habilitem a explorar os novos segmentos ferroviários.

Nesse contexto, é factível a implantação de novos projetos que permitam a exploração da infraestrutura ferroviária conjugada com o transporte ferroviário e que, ainda assim, atendam ao objetivo da competitividade, mediante o recurso a mecanismos regulatórios apropriados.

Assim, faz-se necessário permitir a adaptação das concessões à realidade econômica do País, bem como ampliar a competitividade dos futuros certames mediante a adoção de modelagens que atraiam investidores privados, sendo fundamental para tanto que a modelagem dos projetos possa adotar modelos regulatórios mais adequados a cada caso, alcançando, de forma equilibrada, os objetivos de extensão e ampliação da malha e a eficiente operação no transporte ferroviário. Por outro lado, referido Decreto tornou-se incompatível com a nova perspectiva de concessões ferroviárias.

Vale ressaltar que a interoperabilidade do Subsistema Ferroviário Federal, assegurada por meio do compartilhamento da infraestrutura ferroviária, na modalidade de Tráfego Mútuo (TM) e de Direito de Passagem (DP), deve ser fomentada aos novos Operadores Ferroviários Independentes na prestação de serviços, mediante autorização, em qualquer ponto do SFF.

Diante disso, faz-se necessário a revogação do Decreto nº 8.129, de 2013, facultando a realização de novas outorgas sob o modelo que melhor se adequar ao caso concreto, respeitados os parâmetros da legislação vigente.

Ante o exposto, e certos da liderança e tirocínio de V. Ex<sup>a</sup> quanto à questão suscitada, encaminhamos este documento para sua elevada consideração, esperando ver atendido nosso pleito, pelo bem da logística brasileira.

Sala das Sessões, em            de            de 2016.

Deputado LÚCIO VALE

## PROPOSIÇÃO 2

### PROJETO DE RESOLUÇÃO Nº , DE 2016

(Do Srs. Lúcio Vale, Remídio Monai e outros)

Altera o art. 24 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, aprovado pela Resolução nº 17, de 1989.

A Câmara dos Deputados resolve:

**Art. 1º** Esta Resolução acrescenta a alínea “i” ao inciso II do art. 24 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, aprovado pela Resolução nº 17, de 1989, para acrescentar matéria em que não caberá dispensa da competência do plenário para discussão e votação.

**Art. 2º** O art. 24 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 24.....

.....

II – .....

a) .....

i) que disponham sobre o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão e permissão, bem como a política tarifária.” (NR)

**Art. 2º** Esta resolução entra em vigor na data de sua publicação.

### JUSTIFICAÇÃO

Como consequências do desequilíbrio administrativo-financeiro dos últimos anos, a economia brasileira vive momentos de alerta. A inflação crescente diminui o nível de dinamismo do comércio e da indústria. O desemprego cresce. Com o consumo e a produção estagnados, há queda na arrecadação de impostos. Os governos, por sua vez, passam por maiores dificuldades para ajustar as contas públicas e não conseguem recursos via endividamento. O resultado desta conjuntura é o Estado brasileiro perdendo a sua capacidade de induzir a atividade econômica.

O desafio de hoje é o aumento da produtividade econômica e, para tal, é indispensável que haja investimentos na infraestrutura. Sem poupança interna e mergulhado na crise fiscal, não resta outra alternativa senão a busca de parcerias com investidores privados. No Brasil, as concessões das infraestruturas sempre foram motivadas pela acentuada escassez de recursos públicos.

A política de concessão tem melhorado as condições, por exemplo, das rodovias pedagiadas e dos aeroportos. No entanto, para continuar atraindo o investidor privado é necessário estabelecer um ambiente de confiança. Chama a atenção, por exemplo, a grande quantidade de projetos de lei que alteram regras contratuais, criam isenções e contribuem para a insegurança jurídica e o afastamento de investidores.

Estes projetos hoje tramitam conclusivamente nas comissões, o que reduz a abrangência do debate. Esta foi uma das conclusões do estudo conduzido no âmbito do Centro de Estudos e Debates Estratégicos da Câmara dos Deputados – CEDES, que tratou da logística voltada para o Arco Norte. A necessidade de um maior debate no que diz respeito às alterações de marcos regulatórios de concessão é o que nos motiva a apresentar o presente projeto de Resolução, como instrumento de resgate do ambiente de confiança para o investimento.

O contrato de concessão de serviço público tem por objeto a transferência da execução de um serviço do Poder Público ao particular, que se remunerará dos gastos com o empreendimento, aí incluídos os ganhos normais do negócio, mediante tarifa cobrada dos usuários.

A taxa interna de retorno – TIR – é definida no processo licitatório quando da apresentação da proposta de tarifa inicial pela licitante vencedora. Ao assinar o contrato, concedente e concessionária concordam que a tarifa inicial é suficiente para gerar as receitas que garantem o equilíbrio econômico-financeiro do empreendimento e para assegurar a TIR de equilíbrio para a concessionária. Dessa maneira, os desequilíbrios que vierem a ocorrer ao longo do tempo serão corrigidos pela manutenção da taxa interna de retorno referente ao ano base (TIR inicial).

Além das questões econômicas, relacionadas ao custeio e remuneração dos investimentos e da equidade no tratamento tarifário dos diversos usuários, os contratos de concessão e a definição das tarifas devem obedecer a critérios técnicos. Não cabe determinar parâmetros técnicos por meio de lei, tampouco alterar regras contratuais sem, pelo menos, haver a convicção de que o debate ocorreu da forma mais abrangente possível, daí a proposição de que estes temas passem obrigatoriamente pelo Plenário.

Cabe ressaltar que, para assegurar ambiente favorável aos investimentos, é imprescindível a existência de regras contratuais estáveis. A aprovação do projeto em análise concorre para mitigar o risco proporcionado pela quebra das regras estabelecidas nos contratos.

Dessa forma, coerente com o atual momento econômico vivido no País, temos a convicção que o presente projeto contribui para o aumento de confiança por parte dos agentes econômicos, o que pode, de alguma forma, precipitar investimentos e aumentar a atratividade das infraestruturas, motivos pelos quais pedimos o apoio dos Nobres pares para a aprovação deste projeto.

Sala das Sessões, em        de        de 2016.

Deputado LUCIO VALE

Deputado REMÍDIO MONAI



## PROPOSIÇÃO 3

### REQUERIMENTO

(Do Sr. Lúcio Vale)

Requer seja encaminhado pedido escrito de informação ao Advogado-Geral da União a respeito de dados sobre o tempo que grandes obras ficam paradas em virtude de concessão de liminares pela Justiça.

Senhor Presidente:

Requeiro a V. Ex<sup>a</sup>, nos termos do art. 15, inciso V, c/c os arts. 116, inciso I, e 226, inciso II, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados que encaminhe pedido escrito de informação ao Advogado-Geral da União para que noticie a esta Casa a respeito de dados sobre o tempo que grandes obras ficaram paradas em virtude da concessão de liminares da Justiça.

O Centro de Altos Estudos e Avaliação Tecnológica, órgão desta Casa do qual sou Presidente, vem desenvolvendo um aprofundado estudo sobre obras de infraestrutura no Brasil, em especial, a respeito do conjunto de projetos logísticos que integram o Arconorte. Tais projetos, como já é de conhecimento geral, buscam criar novas rotas para escoar a produção agrícola do país pelos portos da região amazônica, o que propiciaria uma redução nos custos de transporte entre 30% e 40% e recuperaria a competitividade do produto brasileiro no mercado internacional.

No decorrer deste estudo, dentre os diversos problemas identificados pelo Conselho que merecem exame mais aprofundado, está o grande número de liminares concedidas pela Justiça para suspender o andamento destas obras de infraestrutura, o que levou os membros do Conselho de Altos Estudos a questionar sobre a eventual necessidade de alteração da legislação processual civil sobre o tema.

Por sua vez, para avaliar se a legislação processual sobre a matéria realmente necessita de mudanças, seria importante a disponibilização de dados a respeito da questão e consideramos que a Advocacia-Geral da União seria o órgão mais habilitado para fornecer estas informações.

Assim, respeitosamente, busca-se que o Advogado-Geral da União informe sobre o número de liminares concedidas pela Justiça Federal, nos últimos cinco anos, que implicaram a suspensão ou o atraso no andamento de grandes obras – estas entendidas como aquelas que possuem valores superiores a 100 milhões de reais. Pretende-se, ainda, saber quantas destas liminares foram confirmadas em 2º instância. Busca-se, ademais, conhecimento sobre informações acerca do tempo que permaneceram em vigor as liminares eventualmente cassadas, seja mediante o provimento de agravo de instrumento, seja mediante a deferimento de suspensão de segurança ou medida similar.

Acreditamos que tais dados muito irão contribuir para a realização de um estudo mais consistente, possibilitando uma melhor reforma da legislação processual civil sobre a matéria, se esta revelar-se necessária.

Sala das Sessões, em            de            de 2016.

Deputado Lúcio Vale

## PROPOSIÇÃO 4

### REQUERIMENTO

(Do Sr. Lúcio Vale e outros)

Requer regime de urgência na apreciação do Projeto de Lei nº 3.729, de 2004, e seus apensos.

Senhor Presidente:

Requeremos a V. Ex<sup>a</sup>., nos termos do art. 155 do Regimento Interno, regime de urgência na apreciação do **Projeto de Lei nº 3.729, de 2004, e seus apensos, Projetos de Lei nº 3.957, de 2004, nº 5.435, de 2005, nº 5.576, de 2005, nº 1.147, de 2007, nº 2.029, de 2007, nº 358, de 2011, nº 1.700, de 2011, nº 2.941, de 2011, nº 5.716, de 2013, nº 5.918, de 2013, nº 6.908, de 2013, nº 8.062, de 2014, e nº 1.546, de 2015.**

### JUSTIFICAÇÃO

O licenciamento ambiental tornou-se um dos temas mais controvertidos e menos compreendidos do País. Critica-se tudo no processo de licenciamento: a demora injustificada, as exigências burocráticas excessivas, as decisões pouco fundamentadas, a insensatez desenvolvimentista de empreendedores, a contaminação ideológica do processo.

O estudo desenvolvido pelo Centro de Estudos e Debates Estratégicos da Câmara dos Deputados – CEDES –, acerca do desafio logístico do Arco Norte, aponta como uma das causas para o caos no licenciamento ambiental a “anomia”, isto é, a ausência de lei, que teria transformado o procedimento em um reino de discricionariedade administrativa.

A ausência de regras setoriais ou temáticas (por exemplo, sobre compensação social) resulta na obrigação de cada empreendedor de equacionar demandas não derivadas do potencial impacto social ou ambiental direto do empreendimento proposto, permitindo extrapolações por parte dos intervenientes no processo.

Não existe no País um foro, em nível nacional, que debata e defina as prioridades de investimento em infraestrutura e de preservação ambiental. Na prática, os ministérios travam embate dentro do governo, no Congresso e na mídia, para fazer valer, em cada caso e pontualmente, suas prioridades.

A avaliação ambiental estratégica, contemplada no substitutivo ao PL nº 3729/2004, aprovado na Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento sustentável – CMADS –, é um mecanismo que insere a variável ambiental precisamente no momento de planejamento de políticas de construção de infraestrutura. A sua adoção por um país ou por uma instituição decisória denota maturidade política, na medida em que é um passo essencial para o desenvolvimento sustentável.

O licenciamento ambiental encontra-se atualmente em um quadro de crise institucional e normativa. A falta de delimitação explícita de responsabilidades tem levado o instrumento a incorporar inúmeras funções que não lhe são típicas e tampouco próprias.

No momento em que o País precisa romper com o círculo vicioso da crise e encarar o desafio do aumento da produtividade na economia, faz-se necessário a existência de regras claras para o licenciamento ambiental, de forma a viabilizar os investimentos em infraestrutura.

Diante da extrema relevância da matéria, do consenso obtido entre os diferentes setores nas discussões da CMADS e do clamor da sociedade pela aprovação de uma lei de licenciamento, há muito aguardada, requeremos, como forma de dar ao País uma resposta aos problemas econômicos atravessados, urgência urgentíssima para a tramitação das referidas proposições.

Sala das Sessões, em            de            de 2016.

Deputado Lúcio Vale

## PROPOSIÇÃO 5

### PROJETO DE LEI Nº , DE 2016

(Do Srs. Lúcio Vale, Remídio Monai e outros)

Altera a Lei nº 12.379, de 06 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação.

O Congresso Nacional decreta:

**Art. 1º** Esta Lei altera a Lei nº 12.379, de 06 de janeiro de 2011, que dispôs sobre o Sistema Nacional de Viação.

**Art. 2º** A Lei nº 12.379, de 2011, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º.....  
.....

Art. 9º As rodovias e ferrovias terão seu traçado indicado por localidades intermediárias ou pontos de passagem.

*Parágrafo único.* No caso de rodovias e ferrovias planejadas, as localidades intermediárias mencionadas nas relações descritivas são indicativas de traçado, não constituindo pontos obrigatórios de passagem do traçado definitivo.

Art. 10. ....

I – aprovação de lei específica, no caso do transporte terrestre;

II – ato administrativo do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, no caso do transporte aéreo; e

III – decreto presidencial, no caso do transporte aquaviário.

.....

Art. 11. ....

§ 3º Outras exigências poderão ser estabelecidas por meio de regulamento próprio.

.....

Art. 13. As rodovias integrantes do Subsistema Rodoviário Federal devem satisfazer a pelo menos um dos seguintes critérios:

I – ligar a Capital Federal a uma ou mais Capitais de Estados ou a pontos importantes da orla oceânica ou fronteira terrestre;

II – ligar entre si dois ou mais dos seguintes pontos, inclusive da mesma natureza:

a) capital estadual;

b) ponto importante da orla oceânica;

c) ponto da fronteira terrestre;

III – ligar em pontos adequados duas ou mais rodovias federais;

IV – permitir o acesso:

a) a instalações federais de importância, tais como unidades de conservação, estabelecimentos industriais e organizações militares;

b) a pontos de atração turística notoriamente conhecidos e explorados;

c) aos aeródromos e terminais marítimos, fluviais e lacustres, constantes do Sistema Federal de Viação;

V – permitir conexões de caráter internacional; e

VI – atender grandes fluxos de transporte de carga ou de passageiros.

*Parágrafo único.* As rodovias integrantes do Subsistema Rodoviário Federal são classificadas, de acordo com a sua orientação geográfica, nas seguintes categorias:

I – Rodovias Radiais: as que partem da Capital Federal, em qualquer direção, para ligá-la a capitais estaduais ou a pontos periféricos importantes do País;

II – Rodovias Longitudinais: as que se orientam na direção Norte-Sul;

III – Rodovias Transversais: as que se orientam na direção Leste-Oeste;

IV – Rodovias Diagonais: as que se orientam nas direções Nordeste-Sudoeste ou Noroeste-Sudeste;

V – Rodovias de Ligação: as que, orientadas em qualquer direção e não enquadradas nas categorias discriminadas nos incisos I a IV.

Art.14. ....

e) 4 (quatro) ou 5 (cinco) para as rodovias de ligação.

Art. 18. Fica a União autorizada a transferir em definitivo aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios:

*Parágrafo único.* Na hipótese do disposto nos incisos I e II, até que se efetive a transferência definitiva, a administração das rodovias será, preferencialmente, delegada aos Estados, ao Distrito Federal ou aos Municípios.”

Art. 21. ....

I – Ferrovias Radiais: as que partem da Capital Federal, em qualquer direção, para ligá-la a capitais estaduais ou a pontos periféricos importantes do País.

II – Ferrovias Longitudinais: as que se orientam na direção Norte-Sul;

III – Ferrovias Transversais: as que se orientam na direção Leste-Oeste;

IV – Ferrovias Diagonais: as que se orientam nas direções Nordeste-Sudoeste e Noroeste-Sudeste;

V – Ferrovias de Ligação: as que, orientadas em qualquer direção e não enquadradas nas categorias discriminadas nos incisos I a IV, ligam entre si ferrovias ou pontos importantes do País, ou se constituem em ramais coletores regionais; e

*Parágrafo único.* Considera-se Acesso Ferroviário o segmento de pequena extensão responsável pela conexão de pontos de origem ou destino de cargas e passageiros às ferrovias discriminadas nos incisos I a V do *caput* deste artigo.

Art. 22. ....

§ 1º .....

I – .....

- a) 0 (zero) para as radiais;
- b) 1 (um) para as longitudinais;
- c) 2 (dois) para as transversais;
- d) 3 (três) para as diagonais; e
- e) 4 (quatro) ou 5 (cinco) para as ligações.

II – .....

§ 2º .....

Art. 24. A União poderá desativar ou erradicar trechos ferroviários de tráfego inexpressivo, não passíveis de arrendamento ou concessão, desde que haja autorização do Congresso Nacional e que esteja assegurada a existência de alternativa de transporte para o atendimento aos usuários do trecho a ser desativado ou erradicado.

Art. 25. ....

II – portos marítimos, fluviais e lacustres;

Art. 26. O Anexo IV-A apresenta a relação descritiva das vias navegáveis existentes e planejadas de domínio da União, integrantes do Subsistema Aquaviário Federal, segundo a região hidrográfica em que se situem.

*Parágrafo único.* O Anexo IV-B apresenta a relação descritiva das vias navegáveis existentes e planejadas de domínio de Estado ou do Distrito Federal com interesse federal para navegação, segundo a região hidrográfica em que se situem.”

Art. 27. O Anexo V apresenta a relação descritiva dos portos marítimos, fluviais e lacustres integrantes do Subsistema Aquaviário Federal.

§ 1º Os portos integrantes do Subsistema Aquaviário Federal devem satisfazer a pelo menos um dos seguintes critérios:

- I – atender grandes fluxos de transporte de carga ou de passageiros;
- II – atender às necessidades de segurança nacional; ou
- III – corresponder ao único acesso ao município, não considerado o acesso aeroviário.

§ 2º Em qualquer hipótese, o porto deverá estar situado ao longo de via navegável constante dos Anexos IV-A ou IV-B, ou ao longo da costa oceânica brasileira.

Art. 28. O Anexo VI apresenta a relação descritiva das interligações hidroviárias de bacias ou de regiões hidrográficas existentes e planejadas, integrantes do Subsistema Aquaviário Federal.

Art. 29. O melhoramento das condições de navegação de águas de domínio de Estado ou do Distrito Federal, para navegação de interesse federal, será disciplinada em convênio firmado entre a União e o titular das águas navegáveis.

.....  
Art. 35. O Anexo VII apresenta a relação descritiva dos aeródromos existentes e planejados integrantes do Subsistema Aeroviário Federal.

Art. 46. Revogam-se a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, os arts. 1º a 3º da Lei nº 6.261, de 14 de novembro de 1975, a Lei nº 6.346, de 6 de julho de 1976, os arts. 1º a 3º da Lei nº 6.406, de 21 de março de 1977, a Lei nº 6.504, de 13 de dezembro de 1977, a Lei nº 6.555, de 22 de agosto de 1978, a Lei nº 6.574, de 30 de setembro de 1978, a Lei nº 6.630, de 16 de abril de 1979, a Lei nº 6.648, de 16 de maio de 1979, a Lei nº 6.671, de 4 de julho de 1979, a Lei nº 6.776, de 30 de abril de 1980, a Lei nº 6.933, de 13 de julho de 1980, a Lei nº 6.976, de 14 de dezembro de 1980, a Lei nº 7.003, de 24 de junho de 1982, a Lei nº 7.436, de 20 de dezembro de 1985, a Lei nº 7.581, de 24 de dezembro de 1986, a Lei nº 9.060, de 14 de junho de 1995, a Lei nº 9.078, de 11 de julho de 1995, a Lei nº 9.830, de 2 de setembro de 1999, a Lei nº 9.852, de 27 de outubro de 1999, a Lei nº 10.030, de 20 de outubro de 2000, a Lei nº 10.031, de 20 de outubro de 2000, a Lei nº 10.540, de 1º de outubro de 2002, a Lei nº 10.606, de 19 de dezembro de 2002, a Lei nº 10.680, de 23 de maio de 2003, a Lei nº 10.739, de 24 de setembro de 2003, a Lei nº 10.789, de 28 de novembro de 2003, a Lei nº 10.960, de 7 de outubro de 2004, a Lei nº 11.003, de 16 de dezembro de 2004, a Lei nº 11.122, de 31 de maio de 2005, os arts. 2º a 7º da Lei nº 11.297, de 9 de maio de 2006, o art. 20 da Lei nº 11.314, de 3 de julho de 2006, a Lei nº 11.475, de 29 de maio de 2007, o art. 12 da Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, o art. 11 da Lei nº 11.518, de 5 de setembro de 2007, a Lei nº 11.550, de 19 de novembro de 2007, a Lei nº 11.701, de 18 de junho de 2008; a Lei nº 11.729, de 24 de junho de 2008, a Lei nº 11.731, de 24 de junho de 2008, e os arts. 1º a 3º da Lei nº 11.772, de 17 de setembro de 2008.” (NR)

**Art. 3º** Ficam incorporados à Lei nº 12.379, de 2011, as relações constantes dos Anexos desta Lei, que descrevem os componentes físicos da infraestrutura existente ou planejada dos transportes rodoviário, ferroviário, aquaviário e aeroviário, com as respectivas regras de nomenclatura.

**Art. 4º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.



## ANEXO I

### SUBSISTEMA RODOVIÁRIO FEDERAL

#### RELAÇÃO DESCRITIVA DAS RODOVIAS

BR	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXT. (km)	SUPERPOSIÇÃO	
				BR	Ext. (km)
<b>RODOVIAS RADIAIS</b>					
010	Brasília - Paranã - Porto Nacional - Palmas - Carolina - Estreito - Porto Franco - São Miguel do Guamá - Belém	DF / GO / TO / MA / PA	1.966,6		
020	Brasília - Posse - Barreiras - Picos - Fortaleza	DF / GO / BA / PI / CE	1.868,6	010	33,6
030	Brasília - Montalvânia - Carinhanha (Porto Fluvial do Rio São Francisco) - Brumado - Ubaitaba - Campinho	DF-GO-MG-BA	1.233,5	010 / 030	88,9
040	Brasília - Três Marias - Belo Horizonte - Barbacena - Juiz de Fora - Três Rios - Rio de Janeiro	DF / GO / MG / RJ	1.142,2		
050	Brasília - Cristalina - Uberlândia - Uberaba - Ribeirão Preto - Campinas - São Paulo - Santos	DF / GO / MG / SP	1.094,4	040	104,1
060	Brasília - Anápolis - Goiânia - Rio Verde - Jataí - Campo Grande - Bela Vista (Fronteira com o Paraguai)	DF / GO / MS	1.441,6		
070	Brasília - Jaraguá - Itaberaí - Goiás - Itapirapuã - Aragarças - Barra do Garças - Cuiabá - Cáceres - Fronteira com a Bolívia	DF / GO / MT	1.319,0		
080	Brasília - Uruaçu - São Miguel do Araguaia - Luiz Alves (Div. GO/MT) - Alô Brasil - São José do Xingu - Matupá - Cotriguaçu - Colniza - Nova União - Machadinho d'Oeste - Vale do Inaí - Ariquemes - Guajará-Mirim (Fronteira com a Bolívia)	DF / GO / MT / RO	2.647,5		
<b>RODOVIAS LONGITUDINAIS</b>					
101	Touros - Natal - João Pessoa - Recife - Maceió - Aracaju - Feira de Santana - Itabuna - São Mateus - Vitória - Campos - Niterói - Rio de Janeiro - Mangaratiba - Angra dos Reis - Caraguatatuba - Santos - Iguape - Antonina - Joinville - Itajaí - Florianópolis - Tubarão - Osório - São José do Norte - Rio Grande	RN / PB / PE / AL / SE / BA / ES / RJ / SP / PR / SC / RS	4.655,0	030 / 040	14,2

BR	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXT. (km)	SUPERPOSIÇÃO	
				BR	Ext. (km)
104	Macau - Pedro Avelino - Lajes - Cerro Corá - Ligação - Santa Cruz - Campina Grande - Caruaru - Entr. BR-101 (Maceió)	RN / PB / PE / AL	680,3	101	8,4
110	Areia Branca - Mossoró - Augusto Severo - Patos - Monteiro - Cruzeiro do Nordeste - Petrolândia - Paulo Afonso - Ribeira do Pombal - Alagoinhas - Entr. BR-324	RN / PB / PE / AL / BA	1.062,9	101	13,2
116	Fortaleza - Russas - Jaguaribe - Salgueiro - Canudos - Feira de Santana - Vitória da Conquista - Teófilo Otoni - Muriaé - Leopoldina - Além Paraíba - Teresópolis - Rio de Janeiro - Barra Mansa - Lorena - São Paulo - Registro - Curitiba - Lages - Porto Alegre - Pelotas - Jaguarão (Fronteira com o Uruguai)	CE / PB / PE / BA / MG / RJ / SP / PR / SC / RS	4.590,3	040 / 101	36,0
120	Araçuaí - Capelinha - Guanhães - Itabira - Nova Era - São Domingos da Prata - Ponte Nova - Ubá - Cataguases - Leopoldina - Providência - Volta Grande - Bom Jardim - Ponta do Forno	MG / RJ	986,9		
122	Entr. BR-116 (Chorózinho) - Solonópole - Iguatu - Juazeiro do Norte - Petrolina - Juazeiro - Urandi - Montes Claros	CE / PE / BA / MG	1.781,9	030 / 116	42,3
135	São Luís - Peritoró - Pastos Bons - Bertolínea - Bom Jesus - Corrente - Cristalândia do Piauí - Barreiras - Correntina - Montalvânia - Januária - Montes Claros - Curvelo - Cordisburgo - Entr. BR-040 (Belo Horizonte)	MA / PI / BA / MG	2.572,7	020 / 030 / 040	181,0
146	Entr. BR-354 (Patos de Minas) - Araxá - Poços de Caldas - Bragança Paulista	MG / SP	696,6		
153	Entr. BR-230 (Marabá) - Araguaína - Gurupi - Ceres - Goiânia - Itumbiara - Prata - Frutal - São José do Rio Preto - Ourinhos - Irati - União da Vitória - Porto União - Erechim - Passo Fundo - Soledade - Cachoeira do Sul - Bagé - Entr. BR-473 (Aceguá)	PA / TO / GO / MG / SP / PR / SC / RS	3.595,3	060 / 080	56,9
154	Entr. BR-153 (Itumbiara) - Ituiutaba - Campina Verde - Nhandeara - Entr. BR-153/267 (Lins)	GO / MG / SP	459,1		
155	Entr. BR-158 (Redenção) - Entr. BR-222 (Marabá)	PA	343,9		
156	Fronteira com a Guiana Francesa - Oiapoque - Calçoene - Macapá - Laranjal do Jarí	AP	795,9		

BR	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXT. (km)	SUPERPOSIÇÃO	
				BR	Ext. (km)
158	Porto de Vila do Conde (Barcarena) - Marabá - Xinguara - Redenção - Ribeirão Cascalheira - Nova Xavantina - Aragarças - Jataí - Cassilândia - Paranaíba - Três Lagoas - Brasilândia - Panorama - Presidente Venceslau - Campo Mourão - Laranjeiras do Sul - Maravilhas - Iraí - Cruz Alta - Santa Maria - Rosário do Sul - Santana do Livramento	PA / MT / MS / GO / SP / PR / SC / RS	3.866,2	060 / 070 / 155 / 222	391,0
163	Fronteira com o Suriname - Tiriós - Óbidos - Alenquer - Santarém - Cachimbo - Cuiabá - Rondonópolis - Campo Grande - Rio Brilhante - Dourados - Guaiá - Barracão - São Miguel D'Oeste - Itapiranga - Tenente Portela	PA / MT / MS / PR / SC / RS	4.492,3	060 / 070	115,5
174	Fronteira com a Venezuela - Boa Vista - Caracará - Manaus - Canumã - Vilhena	RR / AM / MT / RO	3.330,1	070	8,0
<b>RODOVIAS TRANSVERSAIS</b>					
210	Macapá - Caracará - Içana - Fronteira com a Colômbia	AP / PA / RR / AM	2.463,9	156 / 163 / 174	400,0
222	Fortaleza - Piripiri - Itapecuru-Mirim - Santa Inês - Açailândia - Entr. BR-155/158 (Marabá)	CE / PI / MA	1.841,7	010 / 020 / 135	120,0
226	Natal - Santa Cruz - Currais Novos - Florânia - Campo Grande - Pau dos Ferros - Jaguaribe - Crateús - Teresina - Presidente Dutra - Grajaú - Porto Franco - Entr. BR-153	RN / CE / PI / MA / TO	1.747,2	010 / 104 / 110 / 116 / 135	88,0
230	Cabedelo - João Pessoa - Campina Grande - Patos - Cajazeiras - Lavras da Mangabeira - Picos - Floriano - Pastos Bons - Balsas - Carolina - Estreito - Marabá - Altamira - Itaituba - Jacareacanga - Humaitá - Lábrea - Benjamin Constant	PB / PE / PI / MA / TO / PA / AM	4.992,2	010 / 101 / 104 110 / 116 / 135 / 153 / 163	351,3
232	Recife - Arco Verde - Salgueiro - Parnamirim	PE	563,7		
235	Entr. BR-101 (Aracaju) - Jeremoabo - Canudos - Juazeiro - Petrolina - Remanso - Caracol - Bom Jesus - Alto Parnaíba - Araguacema - Cachimbo	SE / BA / PE / PI / PA	2.276,4	135	154,4

BR	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXT. (km)	SUPERPOSIÇÃO	
				BR	Ext. (km)
242	Entr. BR-324 (Salvador) - Itaparica - Santo Antônio de Jesus - Sapeaçu - Seabra - Ibotirama - Barreiras - Luís Eduardo Magalhães - Paranã - Querência - Gaúcha do Norte - Nova Ubiratã - Entr. BR-163 (Sorriso)	BA / TO / MT	2.429,0	010 / 020 / 101 / 122 / 135 / 153 / 158	314,1
251	Ilhéus (Porto Sul) - Pontal - Buerarema - Camacan - Salinas - Montes Claros - Unai - Brasília - Goianésia - Ceres - Cocalinho - Campinápolis - Marzagão - Fazenda São João - Novo Diamantino - Entr. BR-163 (Cuiabá)	BA / MG / DF / GO / MT	2.525,0	080 / 101 / 116 / 122 / 158	173,4
259	Entr. BR-101 (João Neiva) - Governador Valadares - Guanhães - Serro - Gouveia - Curvelo - Entr. BR-040 (Felixlândia)	ES / MG	715,0	116 / 135	3,7
262	Vitória - Realeza - Belo Horizonte - Araxá - Uberaba - Frutal - Icém - Três Lagoas - Campo Grande - Aquidauana - Porto Esperança - Corumbá (Fronteira com a Bolívia)	ES / MG / SP / MS	2.308,4	040 / 060 / 101 / 153 / 158 / 163	152,2
265	Entr. BR-116 (Muriaé) - Barbacena - São João Del Rei - Lavras - Boa Esperança - Carmo do Rio Claro - São Sebastião do Paraíso - Bebedouro - Entr. BR-153 (São José do Rio Preto)	MG / SP	912,5	120	15,8
267	Entr. BR-116 (Leopoldina) - Juiz de Fora - Caxambu - Poços de Caldas - Araraquara - Lins - Presidente Venceslau - Rio Brilhante - Porto Murtinho	MG / SP / MS	1.921,3	040 / 050 / 060 / 116 / 146 / 163	84,8
272	Entr. BR-116 (São Paulo) - Sorocaba - Ibaiti - Campo Mourão - Goioerê - Entr. BR-163 (Guaira)	SP / PR	909,2	153 / 158 / 163	18,1
277	Paranaguá - Curitiba - Irati - Relógio - Laranjeiras do Sul - Cascavel - Foz do Iguaçu (Fronteira com o Paraguai)	PR	776,7	116 / 158	25,1
280	São Francisco do Sul - Joinville - Porto União - São Lourenço do Oeste - Barracão - Dionísio Cerqueira	SC / PR	633,8	116 / 153 / 158 / 163	89,3
282	Florianópolis - Lages - Joaçaba - São Miguel D'Oeste - Fronteira com a Argentina	SC	680,6	101 / 158	13,3
283	Entr. BR-282 (Campos Novos) - Capinzal - Concórdia - Seara - Chapecó - São Carlos - Palmito - Mondaí - Itapiranga - Fronteira com a Argentina	SC	362,7	158 / 282	4,0

BR	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXT. (km)	SUPERPOSIÇÃO	
				BR	Ext. (km)
285	Entr. BR-101 (Araranguá) - Jacinto Machado - Timbé - Bom Jesus - Vacaria - Passo Fundo - Santo Ângelo - São Borja (Fronteira com a Argentina)	SC / RS	750,3	101 / 116 / 153	17,0
287	Entr. BR-470 (Montenegro) - Santa Cruz do Sul - Rincão dos Cabrais - Santa Maria - Santiago - Entr. BR-285 (São Borja)	RS	538,5	153 / 158 / 287	50,2
290	Entr. BR-101 (Osório) - Porto Alegre - São Gabriel - Alegrete - Uruguaiana (Fronteira com a Argentina)	RS	728,9	116 / 153 / 158	96,6
293	Entr. BR-116 (Pelotas) - Bagé - Santana do Livramento - Quaraí - Uruguaiana (Fronteira com a Argentina)	RS	539,7	116 / 158 / 290	62,8
<b>RODOVIAS DIAGONAIS</b>					
304	Natal - Lajes - Mossoró - Aracati - Entr. BR-116 (Boqueirão do Cesário)	RN / CE	419,2	101 / 104 / 110 / 226	35,8
307	Fronteira com a Venezuela - Içana - Benjamin Constant - Cruzeiro do Sul - Porto Valter - Marechal Taumaturgo	AM / AC	1.707,7		
308	Belém - Capanema - Bragança - Vizeu - Carutapera - Turiaçu - Madragoa - Cururupu - Mirinzal - Central do Maranhão - Bequimão - Itaúna - Terminal do Cujupe (Alcântara)	PA / MA	636,3	010	102,5
316	Belém - Capanema - Peritoró - Teresina - Picos - Parnamirim - Cabrobó - Floresta - Petrolândia - Palmeiras dos Índios - Entr. BR-101 (Maceió)	PA / MA / PI / PE / AL	2.058,0	010 / 110 / 135 / 222 / 226 / 230 / 308	335,6
317	Lábrea - Boca do Acre - Rio Branco - Xapuri - Brasiléia - Assis Brasil (Fronteira com o Peru)	AM / AC	933,0		
319	Entr. BR-174 (Manaus) - Careiro - Humaitá - Entr. BR-364 (Porto Velho)	AM / RO	912,7	174 / 230	368,4
324	Entr. BR-230 (Balsas) - Ribeiro Gonçalves - São Raimundo Nonato - Remanso - Jacobina - Capim Grosso - Feira de Santana - Salvador	MA / PI / BA	1.272,8	116 / 135	110,0
330	Entr. BR-230/324 (Balsas) - Bom Jesus - Xique-xique - Seabra - Jequié - Entr. BR-101 (Ubaitaba)	MA / PI / BA	1.266,5	116	2,8
342	Entr. BR-030 (Carinhanha) - Espinosa - Salinas - Araçuaí - Teófilo Otoni - Entr. BR-101 (Linhares)	BA / MG / ES	814,9	116	66,3

BR	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXT. (km)	SUPERPOSIÇÃO	
				BR	Ext. (km)
343	Luís Correia - Parnaíba - Piripiri - Teresina - Floriano - Entr. BR-135/324 (Bertolínea)	PI	742,7	135 / 222 / 226 / 230 / 316	219,7
349	Entr. BR-101 (Aracaju) - Itapicuru - Olindina - Mundo Novo - Seabra - Bom Jesus da Lapa - Santa Maria da Vitória - Correntina - Entr. BR-020 (Posse)	SE / BA / GO	1.248,8	020 / 101 / 122 / 235 / 242	117,3
352	Entr. BR-153 (Goiânia) - Ipameri - Patos de Minas - Arapuá - Tiros - Cedro do Abaeté - Abaeté - Pitangui - Entr. BR-262 (Pará de Minas)	GO / MG	810,3	050 / 146	28,0
354	Entr. BR-040/050/457 (Cristalina) - Patos de Minas - Formiga - Lavras - Cruzília - Caxambu - Vidinha - Entr. BR-116 (Engenheiro Passos)	GO / MG / RJ	862,2	146 / 262 / 267 / 352	97,1
356	Belo Horizonte - Muriaé - Campos - São João da Barra	MG / RJ	488,0	040 / 101 / 120	39,2
361	Entr. BR-230 (Patos) - Piancó - São José do Belmonte - Entr. BR-116/232 (Salgueiro)	PB / PE	259,3		
363	Baía de Santo Antônio (Porto) - Alto da Bandeira (Ilha de Fernando de Noronha)	PE	13,6		
364	Entr. BR-050 (Limeira) - Matão - Frutal - Campina Verde - Chaveslândia - São Simão - Jataí - Rondonópolis - Cuiabá - Cáceres - Vilhena - Porto Velho - Abunã - Rio Branco - Sena Madureira - Feijó - Tarauacá - Cruzeiro do Sul - Mâncio Lima - Fronteira com o Peru	SP / MG / GO / MT / RO / AC	4.391,0	060 / 070 / 153 154 / 158 / 163 / 174 / 267	639,2
365	Montes Claros - Pirapora - Patos de Minas - Patrocínio - Uberlândia - Ituiutaba - Chaveslândia (Div. MG/GO)	MG	872,6	050 / 149 / 154 / 251 / 364	37,8
367	Santa Cruz de Cabrália - Coroa Vermelha - Porto Seguro - Araçuaí - Diamantina - Entr. BR-259 (Gouveia)	BA / MG	794,0	259 / 342	14,9
369	Entr. BR-494 (Oliveira) - Campo Belo - Boa Esperança - Campos Gerais - Alfenas - Serrania - Caconde - Pirassununga - Ourinhos - Londrina - Apucarana - Jandaia do Sul - Campo Mourão - Entr. BR-277 (Cascavel)	MG / SP / PR	1.223,1	153 / 158/ 265 / 267 / 272 / 354	100,2
373	Limeira - Itapetininga - Apiaí - Ponta Grossa - Três Pinheiros - Francisco Beltrão - Barracão	SP / PR	962,1	163 / 280 / 272 / 277	182,4
374	Presidente Venceslau - Ourinhos - Avaré - Boituva - São Paulo	SP	573,9		

BR	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXT. (km)	SUPERPOSIÇÃO	
				BR	Ext. (km)
376	Dourados - Paranavaí - Maringá - Apucarana - Ponta Grossa - São Luiz do Purunã - Curitiba - Entr. BR-101 (Garuva)	MS / PR / SC	970,3	101 / 116 / 158 / 277 / 369 / 373	103,1
377	Entr. BR-386 (Carazinho) - Santa Bárbara - Cruz Alta - Santiago - Alegrete - Entr. BR-293 (Quaraí)	RS	524,8	158 / 285 / 290	132,1
381	Entr. BR-101 (São Mateus) - Nova Venécia - Barra de São Francisco - Mantena - Central de Minas - Divino das Laranjeiras - Governador Valadares - Ipatinga - Belo Horizonte - Betim - Pouso Alegre - Bragança Paulista - Entr. BR-050 (São Paulo)	ES / MG / SP	1.255,5	040 116 / 120 / 259 / 262	90,2
383	Entr. BR-040 (Conselheiro Lafaiete) - São João Del Rei - Caxambu - Vidinha - Itajubá - Campos do Jordão - Pindamonhangaba - Entr. BR-101 (Ubatuba)	MG / SP	573,3	040 / 116 / 267 / 354	55,9
386	Entr. BR-163 (São Miguel D'Oeste) - Iraí - Carazinho - Soledade - Entr. BR-116/290 (Porto Alegre)	SC / RS	524,8	153 / 158 / 163 / 287 / 377	154,4
392	Rio Grande (Porto Novo) - Pelotas - Santa Maria - Tupanciretã - Santo Ângelo - Porto Xavier (Fronteira com a Argentina)	RS	729,0	116 / 158	89,0
393	Cachoeiro do Itapemirim - Itaperuna - Além Paraíba - Três Rios - Volta Redonda - Entr. BR-116 (Barra Mansa)	ES / RJ	436,5	040 / 116	5,0
RODOVIAS DE LIGAÇÃO					
401	Entr. BR-174 (Boa Vista) - Normandia (Fronteira com a Guiana)	RR	202,9		
402	Entr. BR-135 (Bacabeira) - Parnaíba - Granja - Itapipoca - Entr. BR-222 (Umirim)	MA / PI / CE	718,5	343	18,1
403	Acaraú - Sobral - Entr. BR-226 (Crateús)	CE	333,2	222 / 402	30,3
404	Entr. BR-222/407 (Piripiri) - Crateús - Novo Oriente - Catarina - Iguatu - Entr. BR-116 (Icó)	PI / CE	487,9	122 / 343	5,6
405	Entr. BR-304 (Mossoró) - Jacuri - Mulungu - Apodi - Itaú - São Francisco do Oeste - Pau dos Ferros - Rafael Fernandes - José da Penha - Uirauna - Antenor Navarro - Entr. BR-230 (Marizópolis)	RN / PB	247,8		
406	Entr. BR-104 (Macau) - Jandaíra - João Câmara - Entr. BR-101 (Natal)	RN	176,9	101 / 104	10,2

BR	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXT. (km)	SUPERPOSIÇÃO	
				BR	Ext. (km)
407	Entr. BR-222/407 (Piripiri) - São Miguel do Tapuío - Pimenteiras - Bocaina - Picos - Petrolina - Juazeiro - Capim Grosso - Rui Barbosa - Iramaia - Contendas do Sincorá - Sussuarana - Entr. BR-116 (Vitória da Conquista)	PI / PE / BA	1.545,7	226 / 230 / 235 / 242 / 343 / 404	146,7
408	Entr. BR-104/230 (Campina Grande) - Entr. BR-232 (Recife)	PB / PE	189,6	230	30,9
409	Entr. BR-364 (Feijó) - Santa Rosa	AC	152,0		
410	Entr. BR-110 (Ribeira do Pombal) - Entr. BR-116 (Tucano)	BA	35,8		
411	Entr. BR-307 - Elvira (fronteira com a Colômbia)	AM	85,0		
412	Entr. BR-230 (Farinha) - Sumé - Entr. BR-110 (Monteiro)	PB	145,7	110	16,7
413	Entr. BR-307 - Caxias (Estirão do Equador) (Fronteira com a Colômbia)	AM	40,0		
414	Entr. BR-153 (Porangatu) - Colinas - Niquelândia - Entr. BR-153 (Anápolis)	GO	441,0	070 / 153 / 251	51,6
415	Ilhéus - Itabuna - Entr. BR-116 (Vitória da Conquista)	BA	212,8		
416	Entr. BR-101 (Novo Lino) - Colônia Leopoldina - Ibateguara - Entr. BR-104 (São José da Laje)	AL	64,6	101 / 104	15,2
417	Afuá - Anajás - Ponta de Pedra (Ilha do Marajó)	PA	235,0		
418	Caravelas - Nanuque - Carlos Chagas - Entr. BR-116/342 (Teófilo Otoni)	BA/MG	302,5		
419	Entr. BR-163 - Rio Verde de Mato Grosso - Aquidauana - Entr. BR-060/267 (Jardim)	MT	381,7	060 / 163	64,1
420	Entr. BR-110 (Pojuca) - Santo Amaro - São Roque - Nazaré - Laje - Mutuípe - Jequiriçá - Ubaíra - Santa Inês - Itaquara - Jaguaquara - Entr. BR-116	BA	352,1	101 / 110 / 242 / 324	65,7
421	Ariquemes - Alto Candeias - Guajará-Mirim	RO	383,5	080	337,5
422	Entr. BR-230 - Tucuruí - Cameté - Limoeiro do Ajuru	PA	336,0		
423	Entr. BR-104/232 (Caruarú) - Garanhuns - Paulo Afonso - BR-122/235/407 (Juazeiro)	PE / BA	556,1	110 / 232	24,7
424	Entr. BR-232 (Arco Verde) - Garanhuns - Entr. BR-316 (Maceió)	PE / AL	261,7	316	18,2



BR	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXT. (km)	SUPERPOSIÇÃO	
				BR	Ext. (km)
425	Abunã - Guajará-Mirim (Fronteira com a Bolívia)	RO	151,5	080 / 364	71,2
426	Entr. BR-230 - Santana dos Garrotes - Princesa Isabel - Entr. BR-232	PB / PE	198,3	361	5,0
427	Currais Novos - Entr. BR-230 (Pombal)	RN / PB	197,2	226	1,1
428	Entr. BR-116 (Cabrobó) - Entr. BR-122 (Petrolina)	PE	193,4	122 / 316	63,8
429	Entr. BR-364 (Ji-Paraná) - Costa Marques (Rio Guaporé)	RO	384,5	364	41,0
430	Entr. BR-135/242 (Barreiras) - Santana - Bom Jesus da Lapa - Entr. BR-030/122 (Caetitê)	BA	408,3	242 / 349	90,6
431	Entr. BR-174 (Jundiá) - Santa Maria do Boiaçu	RR	125,0		
432	Entr. BR-174/BR-210 (Novo Paraíso) - Cantá - Entr. BR-401	RR	217,2		
433	Entr. BR-401 - Boa Vista - Normandia - Entr. BR-174	RR	191,0		
434	Entr. BR-405 (Uiraúna) - Poço D'Antas - Div. PB/CE - Entr. BR-116 (Icó)	PB / CE	75,0		
435	Entr. BR-364 (Vilhena) - Pimenteiros D'oeste (Fronteira com a Bolívia)	RO	174,4	364	14,4
436	Entr. BR-158 (Aparecida do Taboado) - Rubinéia	MS / SP	35,0		
437	Entr. BR-405 (Jucuri) - Entr. BR-116	RN / CE	80,5		
439	Entr. BR-101 (Pedro Canário) - Três Corações - Entr. BR-418 (Nanuque)	ES / BA / MG	70,0		
440	Entr. BR-040 - Entr. BR-267 (Juiz de Fora)	MG	9,0		
442	Entr. BR-364 - Plácido de Castro (Fronteira com a Bolívia)	AC	44,0		
446	Entr. BR-359 (Alcinópolis) - Alto Taquari - Alto Araguaia - Torixoréu - Barra do Garças - Cocalinho	MT / MS	595,0	364	15,0
447	Porto de Vitória (Cais de Capuaba) - Entr. BR-262	ES	13,9		
448	Entr. BR-116/RS-118 - Entr. BR-290	RS	22,3		
450	Entr. BR-020 - Entr. BR-040	DF	36,8		
451	Entr. BR-135 (Bocaiúva) - Entr. BR-116 (Governador Valadares)	MG	439,5	116 / 120 / 367	84,2

BR	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXT. (km)	SUPERPOSIÇÃO	
				BR	Ext. (km)
452	Entr. BR-060 (Rio Verde) - Itumbiara - Tupaciguara - Uberlândia - BR-146 (Araxá)	GO / MG	508,3	050 / 153 / 154 / 365	71,5
453	Entr. BR-287 - Lajeado - Caxias do Sul - Aratinga - Torres	RS	324,7	386	5,1
454	Entr. BR-262 - Porto Esperança - Forte Coimbra (Fronteira com a Bolívia)	MT	71,0		
455	Entr. BR-050 (Uberlândia) - Campo Florido - Entr. BR-364 (Planura)	MG	137,3		
456	Entr. BR-154/262 (Nhandeara) - São José do Rio Preto - BR-364 (Matão)	SP	218,2		
457	Entr. BR-040/050 (Cristalina) - Entr. BR-153 (Goiânia)	GO	236,0	050	29,5
458	Entr. BR-259 (Conselheiro Pena) - Tarumirim - Iapu - Entr. BR-381 (Ipatinga)	MG	147,2	116	16,0
459	Entr. BR-146/267 (Poços de Caldas) - Lorena - Entr. BR-101 (Mabucaba)	MG / SP	399,4	101 / 116 / 146	67,9
460	Entr. BR-267 - Lambari - São Lourenço - Entr. BR-354	MG	84,3		
461	Div. SP/MG (Hidroelétrica de Água Vermelha) - Iturama - União de Minas - Entr. BR-365 (Chaveslândia)	MG	116,9		
462	Entr. BR-365 (Patrocínio) - Perdizes - Entr. BR-262	MG	99,3	452	4,6
463	Entr. BR-163 (Dourados) - Ponta Porã (Fronteira com o Paraguai)	MS	112,5		
464	Entr. BR-365 (Ituiutaba) - Prata - Uberaba - Entr. BR-146	MG	485,8	050	25,6
465	Entr. BR-116 (Garganta Viúva Graça) - Entr. BR-101 (Santa Cruz)	RJ	32,2	101	9,3
466	Entr. BR-369/376 (Apucarana) - Ivaiporã - Pitanga - Guarapuava - União da Vitória - Porto União	PR / SC	438,0	153 / 369 / 376	28,5
467	Porto Mendes - Toledo - Entr. BR-277/369 (Cascavel)	PR	117,4	163	78,0
468	Palmeira das Missões - Entr. BR-158 - Coronel Bicaco - Campo Novo - Três Passos - Fronteira com a Argentina	RS	142,2		
469	Entr. BR-277 (Foz do Iguaçu) - Porto Meira (Fronteira com a Argentina) - Parque Nacional das Cataratas do Iguaçu	PR	35,1		

BR	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXT. (km)	SUPERPOSIÇÃO	
				BR	Ext. (km)
470	Navegantes - Itajaí - Blumenau - Curitiba - Campos Novos - Lagoa Vermelha - Nova Prata - Montenegro - São Jerônimo - Entr. BR-116 (Camaquã)	SC / RS	831,9	283 / 285 / 287 / 453	75,6
471	Entr. BR-153 (Soledade) - Santa Cruz do Sul - Encruzilhada do Sul - Canguçu - Pelotas - Chuí (Fronteira com o Uruguai)	RS	692,6	116 / 153 / 287 / 293	262,2
472	Entr. BR-158/386 (Frederico Westphalen) - Três Passos - Santa Rosa - Porto Lucena - Porto Xavier - São Borja - Itaqui - Uruguiana - Barra do Quaraí (Fronteira com o Uruguai)	RS	658,9	290 / 468	13,4
473	Entr. BR-290 (São Gabriel) - Bagé - Aceguá - Herval - Entr. BR-471 (Sarandi)	RS	392,8	153 / 290	60,3
474	Entr. BR-259 (Aimorés) - Ipanema - Entr. BR-116 (Caratinga)	MG	156,9		
475	Entr. BR-282 (Lages) - Entr. BR-101 (Tubarão)	SC	212,1	101 / 282	59,0
476	Apiá - Curitiba - Lapa - São Mateus - Porto União	SP / PR / SC	405,0	153 / 277 / 373 / 466	54,0
477	Entr. BR-280 (Canoinhas) - Papanduva - Blumenau	SC	208,6	116 / 470	20,4
478	Limeira - Sorocaba - Registro - Entr. BR-101	SP	319,5	116	48,7
479	Entr. BR-135 (Januária) - Arinos - Brasília	MG / GO / DF	476,7		
480	Entr. BR-158 (Pato Branco) - Entr. BR-280 - São Lourenço do Oeste - Xanxerê - Chapecó - Entr. BR-153 (Erechim)	PR / SC / RS	263,8	158 / 282	58,5
481	Entr. BR-158 (Cruz Alta) - Arroio do Tigre - Sobradinho - Entr. BR-153/287 (Novo Cabrais)	RS	175,2		
482	Entr. BR-101 (Safra) - Cachoeiro do Itapemirim - Jerônimo Monteiro - Guaçuí - Carangola - Fervedouro - Viçosa - Piranga - Entr. BR-040 (Conselheiro Lafaiete)	ES / MG	406,8	356	29,9
483	Entr. BR-153 (Itumbiara) - Entr. BR-158 (Paranaíba)	GO / MS	329,3	154 / 364	40,1
484	Entr. BR-259 (Colatina) - Itaguaçu - Afonso Cláudio - Guaçuí - São José do Calçado - Bom Jesus do Itabapoana - Entr. BR-356 (Itaperuna)	ES / RJ	339,4	262 / 356 / 393 / 482	59,8

BR	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXT. (km)	SUPERPOSIÇÃO	
				BR	Ext. (km)
485	Entr. BR-116 (Itatiaia) - Parque Nacional de Itatiaia - Vale dos Lírios - Entr. BR-354 (Garganta do Registro)	RJ / MG	54,4		
486	Itajaí - Brusque - Vidal Ramos - Entr. BR-282 (Bom Retiro)	SC	182,6	101	2,4
487	Porto Felicidade - Entr. BR-163 - Pontal do Tigre - Campo Mourão - Entr. BR-373 (Ponta Grossa)	MS / PR	642,1	163 / 272 / 373	99,3
488	Entr. BR-116/459 (Aparecida) - Santuário Nacional de Aparecida - Entr. BR-116	SP	6,0		
489	Prado - Entr. BR-101 (Itamarajú)	BA	51,5		
490	Entr. BR-050 (Campo Alegre de Goiás) - Ipameri - Caldas Novas - Entr. BR-153 (Morrinhos)	GO	175,7		
491	Entr. BR-265 (São Sebastião do Paraíso) - Monte Santo de Minas - Arceburgo - Guaxupé - Alfenas - Varginha - Entr. BR-381	MG	263,6	146	29,2
492	Entr. BR-101 (Morro do Coko) - Cardoso Moreira - São Fidélis - Cordeiro - Nova Friburgo - Bom Sucesso - Sobradinho - Posse - Pedro do Rio - Avelar - Entr. BR-393 (Maçambará)	RJ	390,5	040 / 116 / 356	16,6
493	Entr. BR-101 (Manilha) - Magé - Entr. BR-116/BR-040 - Porto de Itaguaí	RJ	124,1	116	22,1
494	Entr. BR-262 - Divinópolis - São João Del Rei - Andrelândia - Volta Redonda - Entr. BR-101 (Angra dos Reis)	MG / RJ	521,7	101 / 381 / 383 / 393	86,9
495	Entr. BR-116 (Teresópolis) - Entr. BR-040 (Itaipava)	RJ	33,4		
496	Entr. BR-365 (Pirapora) - Entr. BR-135 (Corinto)	MG	135,7		
497	Entr. BR-050 (Uberlândia) - Campina Verde - Iturama - Porto Alencastro - Entr. BR-158 (Paranaíba)	MG / MS	353,5	154 / 483	15,8
498	Monte Pascoal - Entr. BR-101	BA	14,2		
499	Entr. BR-040 - Cabangu	MG	19,8		
510	Entr. BR-308 - Centro de Lançamento de Alcântara	MA	46,0		
551	Entr. BR-040/050 (Luziânia) - Vianópolis - Caldas Novas - Corumbaíba - Entr. BR-050 (Araguari)	GO/MG	366,0		

BR	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXT. (km)	SUPERPOSIÇÃO	
				BR	Ext. (km)
555	Vila Bela da Santíssima Trindade - Cavalvasco - Entr. BR-070 (Destacamento Corixá)	MT	370,0		
560	Entr. BR-060 (Bela Vista) - Antônio João - Entr. BR-463 (Ponta Porã)	MS	113,0		
575	Entr. BR-163 - Capanema (Fronteira com a Argentina)	PR	19,7		
585	Entr. BR-472 - Porto Mauá (Fronteira com a Argentina)	RS	37,0		
598	Entr. BR-293 - Candiota - Usina Termelétrica Presidente Médice	RS	13,3		

## ANEXO II

### SUBSISTEMA RODOVIÁRIO FEDERAL

### REDE DE INTEGRAÇÃO NACIONAL (RINTER)

### RELAÇÃO DESCRITIVA DAS RODOVIAS

BR
010
020
030
040
050
060
070
080
101
116
135
153
156
158

<b>BR</b>
163
174
222
226
230
232
235
242
251
262
277
280
282
285
290
304
316
317
319
324
343
364
365
369
376
381
392
393
401
407
425
435
442

BR
463
469
471
493

### ANEXO III

## SUBSISTEMA FERROVIÁRIO FEDERAL

### RELAÇÃO DESCRITIVA DAS FERROVIAS

EF	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (km)	SUPERPOSIÇÃO	
				EF	km
<b>FERROVIAS RADIAIS</b>					
025	Brasília - Entronc. c/ EF-116 - Iaçú - Salvador	DF - GO - MG - BA	1.594	-	-
040	Brasília - Pirapora - Sabará - Três Rios - Barra do Piraí - Aljezur - Rio de Janeiro	DF - GO - MG - RJ	1.501	-	-
045	Brasília - Goiandira - Garças de Minas - Lavras - Angra dos Reis	DF - GO - MG - RJ	1.493	-	-
050	Brasília - Araguari - São Joaquim da Barra - Ribeirão Preto - Campinas - Mayrink - Santos	DF - GO - MG - SP	1.416	045	367
<b>FERROVIAS LONGITUDINAIS</b>					
101	Natal - Entronc. c/ EF-225 - Recife - Propriá - São Francisco (Alagoinhas) - Salvador	RN - PB - PE - AL - SE - BA	1.381	025	22
102	Vitória - Ponta do Ubú - Cachoeiro do Itapemirim	ES	157	-	-
103	Vitória - Campos - Visconde de Itaboraí - Niterói	ES - RJ	594	-	-
104	Ilhéus - Teixeira de Freitas - Aracruz (Porto da Barra do Riacho)	BA - ES	916	-	-
105	Rio de Janeiro - Japeri - Barra do Piraí - São Paulo	RJ - SP	499	040	53

116	Fortaleza - Missão Velha - Salgueiro - Petrolina - Campo Formoso - Iaçú - Entronc. c/ EF-025 - Monte Azul - Entronc. c/ EF-040 - Belo Horizonte - Divinópolis - Lavras - Três Corações - Campinas - Itapeva - Garganta de Bom Sucesso - Ponta Grossa - Lages - General Luz - Pelotas - Basílio - Jaguarão (Policínio)	CE - PE - BA - MG - SP - PR - SC - RS	5.381	025 040 050	423 262 113
118	Vitória - Campos - Macaé - Duque de Caxias - Rio de Janeiro	ES - RJ	572	-	-
151	Belém - Barcarena - Açailândia - Porto Franco - Araguaína - Colinas do Tocantins - Guaraí - Porto Nacional - Alvorada - Porangatú - Uruaçu - Ouro Verde de Goiás - Anápolis - Rio Verde - São Simão - Estrela D'Oeste - Panorama - Maringá - Chapecó - Pelotas - Rio Grande	PA - MA - TO - GO - MG - MS - SP - PR - SC - RS	4.475	-	-
153	Marques dos Reis - Ponta Grossa - Porto União - Passo Fundo - Santa Maria - Santana do Livramento	PR - SC - RS	1.791	-	-
170	Santarém - Cuiabá	PA - MT	1.800	-	-
<b>FERROVIAS TRANSVERSAIS</b>					
222	Rio de Janeiro - Nova Iguaçu - Barra Mansa - Resende - Cruzeiro - Guaratinguetá - São José dos Campos - Mogi das Cruzes - São Paulo - Campinas	RJ - SP	550	333	100
225	Cabedelo - João Pessoa - Entronc. c/ EF- 101 - Souza - Entronc. c/ EF-116 - Crateús - Castelo - Altos - Teresina - Itaquí	PB - CE - PI - MA	1.587	101 116	41 158
231	Crato - Araripina - Canto do Buriti - Eliseu Martins - Ribeiro Gonçalves - Balsas - Carolina - Araguaína	CE - PE - PI - MA - TO	1.119	232	715
232	Recife - Salgueiro - Trindade - Araripina - Eliseu Martins - Ribeiro Gonçalves - Balsas - Estreito	PE - PI - MA	1.770		
262	Vitória - Nova Era - Sabará - Belo Horizonte - Garças de Minas	ES - MG	1.007	040 116	8 167
265	Santos - Mayrink - Rubião Junior - Bauru - Campo Grande - Corumbá - Fronteira c/ Bolívia	SP - MT	1.830	050 116	155 71
267	Panorama - Maracajú - Porto Murtinho	SP - MS	750	-	-
270	Rubião Junior - Ourinhos - Presidente Prudente - Ponta Porã	SP - MT	792	-	-
277	Paranaguá - Curitiba - Engº Bley - Guarapuava - Cascavel - Foz do Iguaçu	PR	834	-	-
278	Paranaguá - Alexandra - Pinhais	PR	100	-	-



280	Herval D'Oeste - Santa Cecília - Itajaí	SC	330	-	-
290	Porto Alegre - Santa Maria - Entronc. c/ EF-153 - Uruguaiana - Fronteira c/ Argentina	RS	712	153	116
293	Rio Grande - Pelotas - Basílio - São Sebastião - Santana do Livramento	RS	475	116	72
<b>FERROVIAS DIAGONAIS</b>					
333	Belo Horizonte - Divinópolis - Varginha - Poços de Caldas - Campinas - São Paulo - Sorocaba - Itapetininga - Apiaí - Curitiba	MG - SP - PR	1.150	222	100
334	Ilhéus - Brumado - Bom Jesus da Lapa - Barreiras - Luiz Eduardo Magalhães - Figueirópolis - Lucas do Rio Verde	BA - TO - MT	2.675	-	-
350	Formosa - Brasília - Anápolis	GO - DF	240	-	-
354	São João da Barra - Campos - Muriaé - Ipatinga - Paracatú - Brasília - Campinorte - Cocalinho - Água Boa - Lucas do Rio Verde - Vilhena - Porto Velho - Rio Branco - Cruzeiro do Sul - Fronteira Brasil-Peru (Boqueirão da Esperança)	RJ - MG - GO - DF - MT - RO - AC	5.570	-	-
364	Santos - São Paulo - Campinas - Araraquara - Rubinéia - Aparecida do Taboado - Rondonópolis - Cuiabá	SP - MS - MT	1.724	151	5
366	Panorama - Bauru - Itirapina	SP	535	-	-
369	Ourinhos - Apucarana - Guaíra - Porto Mendes	SP - PR	683	-	-
370	Belém - São Luiz - Teresina	PA - MA - PI	950	225	442
380	São Luís (Baía de São Marcos) - Parauapebas (Carajás)	MA - PA	892	-	-
383	Belo Horizonte - Itabirito - Jeceaba - Bom Jardim de Minas - Barra Mansa	MG - RJ	420	-	-
<b>LIGAÇÕES</b>					
401	Serra do Navio - Porto Santana	AP	194	-	-
404	Luis Correia - Entroc. c/ EF-225	PI	310	-	-
405	Fortaleza - Sobral - Crateús	CE	442	-	-
410	Entronc. c/ EF-415 - Areia Branca - Mossoró - Souza	RN - PB	320	-	-
411	Parnamirim - Petrolina	PE	192	-	-
415	Macau - Natal - Entronc. c/ EF-101	RN	235	-	-
416	Suape - Cabo - Moreno	PE	48	-	-
418	Ribeirão - Barreiros	PE	56	-	-
420	Entronc. c/ EF-101 - Maceió (Jaraguá)	AL	75	-	-

425	Senhor do Bonfim - Campo Formoso	BA	31		
429	Camaçari (Polo Petroquímico) - Porto de Aratú	BA	20		
430	Petrolina (Entronc. c/ EF-116) - Juazeiro - Alagoinhas	BA	317	-	-
431	Camaçari - Araújo Lima	BA	22	-	-
445	Campinho - Ubaitaba - Jequié - Entronc. c/ EF-025	BA	364	-	-
451	São Francisco do Sul - Itajaí - Imbituba	SC	270	485	25
452	Goiânia - Roncador	GO	225	-	-
453	Alto Araguaia - Rio Verde - Goiandira	MT - GO	630	-	-
453	Aracruz (Portocel) - Entronc. c/ EF-262 - Piraqueaçu	ES	42	-	-
454	Aguai - Bauxita - Poços de Caldas	SP - MG	80	-	-
455	Diamantina - Governador Valadares	MG	240	-	-
457	São Pedro (Ibiá) - Uberaba	MG	273	-	-
458	Recreio - São Fidélis - Campos dos Goytacazes	MG - RJ	170	-	-
458	Itabira - Entronc. c/ EF-262 - Nova Era (EF-458)	MG	36	-	-
459	Capitão Eduardo - Entronc. c/ EF-262 - Belo Vale - Joaquim Murtinho	MG	103	-	-
460	Três Rios - Governador Portela - Miguel Couto - Duque de Caxias - Rio de Janeiro	RJ	181	040	14
461	Ponte Nova - Miguel Burnier	MG	146	-	-
462	Santa Bárbara (Costa Lacerda) - Miguel Burnier (Fazenda Alegria) - Fábrica - Ouro Branco	MG	109	-	-
463	Ipatinga - Capitão Martins - Ponte Nova - Ubá - Ligação - Recreio - Porto Novo - Três Rios	MG - RJ	471	-	-
464	Aureliano Mourão - Antonio Carlos	MG	202	-	-
465	Colombia - Araraquara	SP	253	-	-
466	Passos - São Sebastião do Paraíso - Evangelina - Ribeirão Preto - Pontal - Passagem - Entronc. c/ EF-465	MG - SP	281	050	9
468	Presidente Epitácio - Presidente Prudente	SP	104	-	-
469	Indubrasil - Ponta Porã	MT	304	-	-
470	Varginha - Três Corações - Soledade de Minas - Cruzeiro	MG - SP	204	-	-
471	Soledade de Minas - Itajubá - Mogi Mirim	MG - SP	320	-	-

472	Visconde de Itaboraí - São Bento	RJ	48	-	-
473	Japerí - Brisamar - Mangaratiba (Guaíba)	RJ	67	-	-
474	Honório Gurgel - Mangaratiba - Angra dos Reis	RJ	112	-	-
478	Entronc. c/ EF-479 (Jurubatuba) - Evangelista de Souza	SP	33	-	-
479	Jurubatuba - Entronc. c/ EF-478 - Ouro Fino - Suzano - São Miguel Paulista - Cumbica - Guarulhos - Bairro do Limão - Entronc. c/ EF-364 - Jurubatuba	SP	140	105 364	10 7
480	Mayrink - Entronc. c/ EF-479 - Jundiapéba - São Sebastião	SP	230	105 364 479	42 7 13
481	Apucarana - Ponta Grossa	PR	339	-	-
482	Entronc. c/ EF-481 - Harmonia - Entronc. c/ EF-153 - Entronc. c/ EF-116	PR	171	-	-
483	Ipiranga - Guarapuava	PR	150	-	-
484	Maracajú - Dourados - Mundo Novo - Guaíra - Toledo - Cascavel	MS - PR	500	-	-
485	Porto União - Mafra - São Francisco do Sul	SC	460	451	25
486	Ijuí - Palmeira das Missões - Chapecó - Pato Branco - Porto União	RS - SC - PR	600	-	-
487	Itajaí - Blumenau - Ponte Alta - (EF-116) - Vale do Rio do Peixe	SC	450	-	-
488	Imbituba - Tubarão - Criciúma - Siderópolis	SC	138	-	-
489	Lauro Muller - Tubarão	SC	57	-	-
490	Içara (Esplanada) - Urussanga (Rio Deserto)	SC	33	-	-
491	Passo Fundo - Roca Sales	RS	152	-	-
492	Caxias do Sul - Bento Gonçalves - Entronc. c/EF-116	RS	114	-	-
493	Santa Rosa - Santo Ângelo - Cruz Alta	RS	181	-	-
494	Santo Ângelo - Cêrro Largo - Santiago	RS	224	-	-
495	São Borja - Santiago - Dilermando de Aguiar	RS	302	-	-
497	Cacequi - São Sebastião	RS	169	-	-
498	Foz do Iguaçu - Dionísio Cerqueira - São Miguel do Oeste	PR - SC	263	-	-
499	São Miguel do Oeste - Chapecó - Concórdia - Joaçaba - Herval do Oeste - Campos Novos - Lages	SC	434	-	-
500	Ponte Alta - Curitibaanos	SC	50	-	-

**ANEXO IV-A**  
**SUBSISTEMA AQUAVIÁRIO FEDERAL**  
**RELAÇÃO DESCRITIVA DAS VIAS NAVEGÁVEIS**  
**EXISTENTES E PLANEJADAS DE DOMÍNIO DA UNIÃO**

Nº	VIA NAVEGÁVEL <sup>1</sup>	TRECHO <sup>2</sup>	EXTENSÃO APROXIMADA (Km)*	REGIÃO HIDROGRÁFICA
1	Abunã	Foz no rio Madeira (RO) à Plácido de Castro (AC)	417	AMAZÔNICA
2	Acre	Foz no rio Purus (AM) à Brasília (AC)	604	AMAZÔNICA
3	Amazonas	Foz no oceano Atlântico (PA) até a confluência dos rios Negro e Solimões.	1488	AMAZÔNICA
4	Branco	Foz no rio Negro (RR) até a confluência dos rios Uraricoera e Tacutu.	594	AMAZÔNICA
5	Envira	Foz no rio Tarauacá (AM) até Feijó (AC).	172	AMAZÔNICA
6	Guaporé	Foz no rio Mamoré (RO) até a confluência no rio Alegre (MT).	1240	AMAZÔNICA
7	Iaco	Foz no rio Purus (AM) até São Pedro do Icó (AC), BR 364.	16	AMAZÔNICA
8	Içá	Foz no rio Solimões (AM) até Vila Ipiranga (AM), fronteira do Brasil com a Colômbia.	325	AMAZÔNICA
9	Iriri	Foz no rio Xingu (PA) até o PK 570.	570	AMAZÔNICA
10	Japurá	Foz no rio Solimões (AM) até Vila Bittencourt (AM).	711	AMAZÔNICA
11	Jari	Foz no rio Amazonas (AP) até Laranjal do Jari (AP).	135	AMAZÔNICA
12	Javari	Foz no rio Solimões (AM) até a confluência do rio Javari-Mirim.	510	AMAZÔNICA
13	Juruá	Foz no rio Solimões (AM) até Marechal Taumaturgo (AC).	2723	AMAZÔNICA
14	Juruena	Confluência com o Teles Pires (PA) até Juína (MT), MT-170.	610	AMAZÔNICA

Nº	VIA NAVEGÁVEL <sup>1</sup>	TRECHO <sup>2</sup>	EXTENSÃO APROXIMADA (Km)*	REGIÃO HIDROGRÁFICA
15	Madeira	Foz no rio Amazonas (AM) até a confluência dos rios Beni (rio boliviano) e Mamoré (RO).	1470	AMAZÔNICA
16	Mamoré	Da confluência com o rio Beni (rio boliviano) até a foz do rio Guaporé.	268	AMAZÔNICA
17	Nhamundá	Foz no Rio Amazonas (AM) até Nhamndá (AM)	169	AMAZÔNICA
18	Negro	Confluência com o rio Solimões(AM) até Cucuí (AM).	1226	AMAZÔNICA
19	Oiapoque	Foz no oceano Atlântico (AP) até Clevelândia (AP).	60	AMAZÔNICA
20	Purus	Foz no rio Solimões (AM) até cidade de Manoel Urbano (AC).	3000	AMAZÔNICA
21	Solimões	Confluência com o rio Negro (AM) até Tabatinga (AM).	1546	AMAZÔNICA
22	Tapajós	Foz no rio Amazonas (PA) até a confluência dos rios Juruena e Teles Pires.	805	AMAZÔNICA
23	Tarauacá	Foz no rio Juruá (AM) até Tarauacá (AC).	570	AMAZÔNICA
24	Teles Pires	Confluência com o rio Juruena (PA) até foz do rio Verde (Sinop-MT)	888	AMAZÔNICA
25	Uaupés	Foz no rio Negro (AM) até Iauaretê (AM).	329	AMAZÔNICA
26	Xingu	Foz no rio Amazonas (AM) até PK 1522.	1522	AMAZÔNICA
27	Aurá	Foz na Baía de São Marcos até São Bento (MA).	40	ATLÂNTICO NORDESTE OCIDENTAL
28	Grajaú (rio afluente do rio Mearim)	Foz no rio Mearim (MA) até de Grajaú (MA).	561	ATLÂNTICO NORDESTE OCIDENTAL
29	Gurupi	Foz na Baía Gurupi (MA), no oceano Atlântico, até a foz do rio Gurupi-Mirim.	160	ATLÂNTICO NORDESTE OCIDENTAL
30	Mearim	Foz na Baía de São Marcos (MA) até Barra do Corda (MA).	616	ATLÂNTICO NORDESTE OCIDENTAL

Nº	VIA NAVEGÁVEL <sup>1</sup>	TRECHO <sup>2</sup>	EXTENSÃO APROXIMADA (Km)*	REGIÃO HIDROGRÁFICA
31	Doce	Foz no oceano Atlântico até a foz do rio Piracicaba, (Ipatinga-MG).	410	ATLÂNTICO SUDESTE
32	Itabapoana	Foz no oceano Atlântico até Bom Jesus do Itabapoana (RJ).	90	ATLÂNTICO SUDESTE
33	Paraíba do Sul	Foz no oceano Atlântico até o lago da Represa Santa Branca (Santa Branca -SP).	700	ATLÂNTICO SUDESTE
34	Pomba	Foz no rio Paraíba do Sul (RJ) até Santo Antônio de Pádua (RJ).	25	ATLÂNTICO SUDESTE
35	Ribeira do Iguape	Foz no oceano Atlântico até Registro (SP).	70	ATLÂNTICO SUDESTE
36	Santa Maria	Porto de Vitória (ES) até a BR-101	20	ATLÂNTICO SUDESTE
37	Jaguarão	Foz na Lagoa Mirim (RS) até Jaguarão (RS).	32	ATLÂNTICO SUL
38	Lagoa Mirim	Embocadura de montante do canal de São Gonçalo até a foz do arroio São Miguel.	180	ATLÂNTICO SUL
39	Itajaí-açu	Foz no oceano Atlântico (SP) até o PK 76	76	ATLÂNTICO SUL
40	Cuiabá	Foz no rio Paraguai (MT) até Rosário do Oeste (MT).	785	PARAGUAI
41	Paraguai	Foz do rio Apa (MS) até a foz do Ribeirão Vermelho (MT).	1650	PARAGUAI
42	Piquiri ou Itiquira	Foz do rio São Lourenço (MT) até Itiquira (MT).	215	PARAGUAI
43	Canal de São José	Confluência do rio Igarapu (Luiz Corrêa - PI) até a confluência do rio Parnaíba.	6	PARAÍBA
44	Parnaíba	Foz na Baía das Canárias (PI) até Santa Filomena (PI).	1246	PARAÍBA
45	Grande	Confluência com o rio Paranaíba (MG) até o Lago da Barragem de Camargos, no Município de Madre de Deus de Minas (MG).	1100	PARANÁ

Nº	VIA NAVEGÁVEL <sup>1</sup>	TRECHO <sup>2</sup>	EXTENSÃO APROXIMADA (Km)*	REGIÃO HIDROGRÁFICA
46	Iguaçu (médio e alto rio)	Foz no córrego Apepu (PR) até São José dos Pinhais (PR) até a foz do córrego Apepu.	950	PARANÁ
47	Iguaçu (baixo rio)	Foz no rio Paraná (PR) até o sopé das Cataratas do Iguaçu.	20	PARANÁ
48	Itararé	Foz no rio Paranapanema até o Lago da Barragem de Chavantes.	110	PARANÁ
49	Paraná	Confluência com o rio Iguaçu até a confluência dos rios Grande e Paranaíba.	828	PARANÁ
50	Paranaíba	Confluência com o rio Grande até o PK 790.	790	PARANÁ
51	Paranapanema	Foz no rio Paraná (PR) até o PK 786.	786	PARANÁ
52	Canal Pereira Barreto	Confluência do rio São José dos Dourados (SP) até a confluência do rio Tietê (SP).	7	PARANÁ
53	Grande, Lago de Furnas	Alfenas (MG) - Formiga (MG)	250	PARANÁ
54	São José dos Dourados	Foz no rio Paraná (SP) até o canal Pereira Barreto.	10	PARANÁ
55	Piacabuçu	Foz no largo de São Vicente (SP) até o PK 4	4	PARANÁ
56	Santana	Foz no largo de São Vicente (SP) até o PK 4	4	PARANÁ
57	Casqueiro	Foz no largo da Pompeba (SP) até o PK 3	3	PARANÁ
58	Cascalho	Foz no rio Casqueiro (SP) até o PK 3	3	PARANÁ
59	Cubatão	Foz no Largo Caneú (SP) até o PK 2	3	PARANÁ
60	Carinhanha	Foz no rio São Francisco (MG) até Juvenília (MG)	80	SÃO FRANCISCO
61	Preto	Foz no rio Paracatu (MG) até ribeirão Canabrava (MG).	90	SÃO FRANCISCO
62	São Francisco (baixo rio)	Foz no oceano Atlântico até Piranhas (AL).	208	SÃO FRANCISCO

Nº	VIA NAVEGÁVEL <sup>1</sup>	TRECHO <sup>2</sup>	EXTENSÃO APROXIMADA (Km)*	REGIÃO HIDROGRÁFICA
63	São Francisco (médio e alto rio)	Barragem de Itaparica (Luiz Gonzaga-BA) até PK 2292 (Iguatama-MG).	2292	SÃO FRANCISCO
64	Verde Grande	Foz no rio São Francisco (MG) até Jaíba (MG).	167	SÃO FRANCISCO
65	Araguaia	Foz no rio Tocantins (PA) até a foz do ribeirão Guariroba (GO).	1938	TOCANTINS-ARAGUAIA
66	das Mortes	Foz no rio Araguaia (MT) até Nova Xavantina (MT)	562	TOCANTINS-ARAGUAIA
67	Guamá	Foz no rio Tocantins (PA) até São Miguel do Guamá (PA),	157	TOCANTINS-ARAGUAIA
68	Palma	Foz do rio Paranã (TO) até a foz do rio Arraias.	90	TOCANTINS-ARAGUAIA
69	Pará	Foz no rio Tocantins (TO) até Portel (PA).	140	TOCANTINS-ARAGUAIA
70	Paraná	Foz no rio Tocantins (TO) até PK 140.	140	TOCANTINS-ARAGUAIA
71	Tocantins	Foz no oceano Atlântico (PA) até o Lago da Barragem de Serra da Mesa (GO), na confluência com o rio Tocantzinho (GO).	2100	TOCANTINS-ARAGUAIA
72	Quaraí	Foz no rio Uruguai (RS) até Quaraí (RS).	100	URUGUAI
73	Uruguai	Fronteira do Brasil e Uruguai até Cachambu do Sul (RS), confluência rio Lambedor.	871	URUGUAI

<sup>1</sup> As vias navegáveis compreendem: Rio, Riacho, Lago, Lagoa, Córrego, Ribeirão, Paraná e Canal. Quando não for explicitado o tipo, trata-se de Rio.

<sup>2</sup> Extensão Aproximada: medida pelo talvegue do curso d'água. Sentido de descrição: da foz para nascente



**ANEXO IV-B**  
**SUBSISTEMA AQUAVIÁRIO FEDERAL**  
**RELAÇÃO DESCRITIVA DAS VIAS NAVEGÁVEIS**  
**EXISTENTES E PLANEJADAS DE DOMÍNIO**  
**DE ESTADO OU DISTRITO FEDERAL COM**  
**INTERESSE FEDERAL PARA NAVEGAÇÃO**

Nº	VIA NAVEGÁVEL <sup>1</sup>	TRECHO <sup>2</sup>	EXTENSÃO APROXIMADA (Km)*	REGIÃO HIDROGRÁFICA
1	Alegre (rio afluente do rio Guaporé)	Foz no rio Guaporé ao PK 220.	220	AMAZÔNICA
2	Anajás (rio da Ilha do Marajó)	Foz no rio Amazonas (AM) até o PK 261.	261	AMAZÔNICA
3	Arinos (rio afluente do rio Juruena)	Foz no rio Juruena (MT) até a foz no rio Preto.	450	AMAZÔNICA
4	Aripuanã	Foz no rio Madeira (AM) até o PK 330.	330	AMAZÔNICA
5	Atuá (rio da Ilha do Marajó)	Foz na Baía de Marajó (PA) até o PK 80.	80	AMAZÔNICA
6	do Caju (córrego)	Foz do rio Preto (MT) até o PK 13.	13	AMAZÔNICA
7	dos Apiacás	Foz no rio Teles Pires (MT) até o PK 50.	50	AMAZÔNICA
8	Canhumã ou Arariazinho (paraná)	Foz no rio Madeira (AM) até confluência dos rios Sucunduri e Canumã.	27	AMAZÔNICA
9	Canumã	Da confluência do Sucunduri (AM) até o PK 210.	210	AMAZÔNICA
10	Curuá (rio afluente do rio Iriri)	Foz no rio Iriri (PA) até o PK 170.	170	AMAZÔNICA
11	Jutai	Foz no rio Solimões até a confluência com o rio Mutum.	800	AMAZÔNICA
12	Lago Cabaliana	Confluência com o rio Manacapuru (AM), afluente do rio Solimões, até o PK 25.	25	AMAZÔNICA
13	Lago Coari	Foz no rio Solimões (AM) até a foz do rio Urucu.	65	AMAZÔNICA
14	Lago Tefé	Foz no rio Solimões (AM) até a foz do rio Tefé.	40	AMAZÔNICA

Nº	VIA NAVEGÁVEL <sup>1</sup>	TRECHO <sup>2</sup>	EXTENSÃO APROXIMADA (Km)*	REGIÃO HIDROGRÁFICA
15	Ji-paraná ou Machado	Foz no rio Madeira (RO) até Ji-Paraná (RO).	700	AMAZÔNICA
16	Manacapuru	Foz no rio Solimões (AM) até o PK 150.	150	AMAZÔNICA
17	Mata Grande (córrego)	Foz no Córrego do Caju (MT) até o PK 5.	5	AMAZÔNICA
18	Majari	Foz no rio Xingu (PA) até o PK 35.	35	AMAZÔNICA
19	Paru	Foz no rio Amazonas (PA) até o PK 200.	200	AMAZÔNICA
20	Paratucu	Foz no rio Nhamundá (AM) até o PK 30.	30	AMAZÔNICA
21	Preto	Foz no rio Arinos (MT) até a foz do Córrego do Caju.	50	AMAZÔNICA
22	Sucunduri	Confluência com o rio Canumã (AM) até PK 280.	280	AMAZÔNICA
23	Tefé	Foz no Lago Tefé (AM) até a comunidade de Conceição (Tefé-AM).	250	AMAZÔNICA
24	Trombetas	Foz no rio Amazonas (PA) até o sopé Cachoeira Porteira (Oriximiná-PA).	218	AMAZÔNICA
25	Uatumã	Foz no rio Amazonas (AM) até a barragem da UHE de Balbina (AM).	305	AMAZÔNICA
26	Urucu	Foz no Lago Coari (AM) até PK 400.	400	AMAZÔNICA
27	da Limpeza	Foz no rio Itapecuru (MA) até PK 60.	60	ATLÂNTICO NORDESTE OCIDENTAL
28	Munim	Foz na Baía de São José (MA) até Nina Rodrigues (MA).	110	ATLÂNTICO NORDESTE OCIDENTAL
29	Pindaré	Foz no rio Mearim (MA) até Buriticupu (MA).	456	ATLÂNTICO NORDESTE OCIDENTAL
30	Itapicuru	Foz na Baía de São José (MA) até Mirador (MA).	650	ATLÂNTICO NORDESTE OCIDENTAL
31	Muriaé	Foz no rio Paraíba do Sul (RJ) até o PK 35.	35	ATLÂNTICO SUDESTE
32	Piracicaba	Foz no rio Doce (MG) até PK 50.	50	ATLÂNTICO SUDESTE

Nº	VIA NAVEGÁVEL <sup>1</sup>	TRECHO <sup>2</sup>	EXTENSÃO APROXIMADA (Km)*	REGIÃO HIDROGRÁFICA
33	Canal de São Gonçalo	Foz na Lagoa dos Patos (RS) até o emboque de montante na Lagoa Mirim.	70	ATLÂNTICO SUL
34	Caí	Foz no delta do rio Jacuí até São Sebastião do Caí (RS).	93	ATLÂNTICO SUL
35	Camaquã	Foz na Lagoa dos Patos (RS) até São José do Patrocínio (RS).	120	ATLÂNTICO SUL
36	Lago Guaíba	Confluência com a Lagoa dos Patos (RS) até o Delta do rio Jacuí.	50	ATLÂNTICO SUL
37	Gravataí (rio afluente do rio Jacuí)	Foz no Delta do rio Jacuí (RS) até Gravataí (RS).	12	ATLÂNTICO SUL
38	Jacuí	Foz na Lagoa Guaíba (RS) até Dona Francisca (RS).	370	ATLÂNTICO SUL
39	Lagoa dos Patos	Confluência com o oceano Atlântico até a confluência com o Lago Guaíba (RS).	250	ATLÂNTICO SUL
40	Sinos (rio afluente do rio Jacuí)	Foz no Delata do rio Jacuí (RS) até São Leopoldo (RS).	44	ATLÂNTICO SUL
41	Taquari	Foz no rio Jacuí (RS) até Muçum (RS).	200	ATLÂNTICO SUL
42	Vacacaí (rio afluente do rio Jacuí)	Foz no rio Jacuí (RS) até PK 260.	260	ATLÂNTICO SUL
43	Aguapeí	Foz do rio Juru (MT) até PK 220.	220	PARAGUAI
44	Camapuã	Foz no rio Coxim (MT) até PK 65.	65	PARAGUAI
45	Canindé	Foz no rio Nioaque (MT) até PK 100.	100	PARAGUAI
46	Coxim	Foz no rio Taquari (MT) até foz no Ribeirão Camapuã.	165	PARAGUAI
47	Juru	Foz no rio Paraguai (MT) até a foz rio Aguapeí.	170	PARAGUAI
48	Macaco (córrego)	Foz no Ribeirão Vermelho (MT) até PK 10.	10	PARAGUAI
49	Miranda	Foz no rio Paraguai (MS) até PK 400.	400	PARAGUAI
50	Nioaque	Foz no rio Miranda (MS) até PK 80.	80	PARAGUAI

Nº	VIA NAVEGÁVEL <sup>1</sup>	TRECHO <sup>2</sup>	EXTENSÃO APROXIMADA (Km)*	REGIÃO HIDROGRÁFICA
51	São Lourenço	Foz no rio Cuiabá até a foz do rio Vermelho (Rondonópolis -MT)	370	PARAGUAI
52	Taquari	Foz no rio Paraguai (MS) até Alto Taquari (MT).	655	PARAGUAI
53	Vermelho	Foz no rio Paraguai (MT) até foz do córrego Macaco.	15	PARAGUAI
54	Balsas	Foz no rio Parnaíba (MA) até Balsas (MA).	252	PARAÍBA
55	Gurguéia	Foz no rio Parnaíba (PI) até Canavieira (PI).	130	PARAÍBA
56	Igaraçu	Foz no oceano Atlântico(PI) até a embocadura do canal de São José.	18	PARAÍBA
57	Riachão	Foz no rio Parnaíba (MA) até PK 40.	40	PARAÍBA
58	Amambaí	Foz no rio Paraná (MS) até Porto Felicidade (MS).	90	PARANÁ
59	Aporé ou do Peixe	Foz no rio Paraná (GO) até a foz do ribeirão da Cachoeira (GO), divisa entre MS/GO.	36	PARANÁ
60	dos Bois	Foz no rio Paranaíba (GO) até a foz do rio Turvo.	230	PARANÁ
61	Brilhante (rio formador do rio Ivinheima)	Foz no rio Ivinheima (MS) até PK 200.	200	PARANÁ
62	Chopim	Foz no rio Iguazu até a divisa do Estado do Paraná com o Estado de Santa Catarina.	350	PARANÁ
63	Corumbá	Foz no rio Paranaíba (GO) até Pires do Rio (GO).	170	PARANÁ
64	Jacaré	Foz no rio Paranaíba (MG) até PK 45.	45	PARANÁ
65	Iguatemi	Foz no rio Paraná (MS) até a foz do rio Joguê.	90	PARANÁ
66	Inhanduí ou Anhanduí	Foz no rio Pardo (MS) até PK 70.	70	PARANÁ
67	Ivaí	Foz no rio Paraná (PR) até Teresa Cristina (PR).	632	PARANÁ

Nº	VIA NAVEGÁVEL <sup>1</sup>	TRECHO <sup>2</sup>	EXTENSÃO APROXIMADA (Km)*	REGIÃO HIDROGRÁFICA
68	Ivinheima	Foz no rio Paraná (MS) até a confluência dos rios Brillhante e Vacaria.	220	PARANÁ
69	Pardo	Foz no rio Paraná (MS) até Ribas do Rio Pardo (MS).	280	PARANÁ
70	Piquiri	Foz no rio Paraná (PR) até o sopé do Salto do Apertados.	100	PARANÁ
71	Salgado	Foz no rio Verde (MS) até PK 80.	80	PARANÁ
72	Santa Maria	Foz no rio Brillhante (MS) até PK 20.	20	PARANÁ
73	Santa Gertrudes	Foz no rio Brillhante (MS) até PK 65.	65	PARANÁ
74	Sucuriú	Foz no Paraná (MS) até o fim do Remanso da Barragem de Jupia.	85	PARANÁ
75	Tibagi	Foz no rio Paranapanema(PR) até Ponta Grossa (PR);	348	PARANÁ
76	Tietê	Foz no rio Paraná (SP) até Biritiba-Mirim (SP), Represa Ponte Nova.	850	PARANÁ
77	Turvo	Foz no rio dos Bois (GO) até Aurilândia (GO).	100	PARANÁ
78	Vacaria	Confluência com o rio Brillhante (MS) até a foz do córrego Formiga.	70	PARANÁ
79	Verde	Foz no rio dos Bois (GO) até Maurilândia (GO).	30	PARANÁ
80	Verde	Foz no rio Paraná (MS) até PK 315.	315	PARANÁ
81	Canal de Piaçaguera	Foz na baía de Santos (SP) até o PK 20	20	PARANÁ
82	da Onça	Foz no rio Quilombo (SP) até o PK 2	2	PARANÁ
83	Quilombo	Foz no Canal de Piaçaguera (SP) até o PK 2	2	PARANÁ
84	Piaçaguera	Foz no rio Cubatão até (SP) o PK 4	4	PARANÁ
85	Cubatão	Da foz no Canal de Piaçaguera (SP) até o PK 4	4	PARANÁ

Nº	VIA NAVEGÁVEL <sup>1</sup>	TRECHO <sup>2</sup>	EXTENSÃO APROXIMADA (Km)*	REGIÃO HIDROGRÁFICA
86	Pariquera	Foz no rio Cascalho (SP) até o PK 4.	4	PARANÁ
87	Cascalho	Foz no canal de Piaçaguera (SP) até o PK 7.	7	PARANÁ
88	Casqueiro	Foz no canal de Piaçaguera (SP) até o PK 3, na junção com o Largo do Pompera.	3	PARANÁ
89	Largo do Pompera	Foz no rio Casqueiro (SP) até o PK 6, confluência com o rio Santana	6	PARANÁ
90	Santana	Foz no Largo de São Vicente (SP) até o PK 5,	5	PARANÁ
91	Largo de São Vicente	Foz dos rios Santana e Pompera (SP) até o PK 4.	4	PARANÁ
92	Piaçabuçu	Foz no Largo de São Vicente (SP) até o PK 6.	6	PARANÁ
93	Piracicaba (rio afluente do rio Tietê)	Foz no rio Tietê (SP) até Paulínea (SP).	153	PARANÁ
94	Jurubatuba	Foz no lagoa de Santa Rita (SP) até o PK 4, no entroncamento com a rodovia SP-055	4	PARANÁ
95	Canal de Bertiooga	Foz no oceano Atlântico (SP) até o canal de Piaçaguera, no estuário de Santos.	25	PARANÁ
96	Abaeté	Foz do rio São Francisco (MG) até a foz do ribeirão dos Tiros.	170	SÃO FRANCISCO
97	Arrojado	Foz do rio Correntina (MG) ou Éguas até PK 30.	30	SÃO FRANCISCO
98	Canal do Piuí (canal)	Foz do rio Piuí (MG) até Capitólio (MG)	15	SÃO FRANCISCO
99	Corrente	Foz no rio São Francisco (MG) até a confluência dos rios Correntina (ou Éguas) e Formoso.	105	SÃO FRANCISCO
100	Correntina ou Éguas	Confluência com o rio Formoso (MG) até a foz do rio do Meio.	60	SÃO FRANCISCO
101	das Velhas	Foz do rio São Francisco (MG) até a cidade de Sabará (MG).	659	SÃO FRANCISCO
102	Formoso	Confluência com o rio Correntina (MG) até PK 40.	40	SÃO FRANCISCO

Nº	VIA NAVEGÁVEL <sup>1</sup>	TRECHO <sup>2</sup>	EXTENSÃO APROXIMADA (Km)*	REGIÃO HIDROGRÁFICA
103	Grande	Foz no rio São Francisco (MG) até Barreiras (BA).	358	SÃO FRANCISCO
104	Indaiá	Foz no Lago da Barragem de Três Marias (MG) até PK 79. D	79	SÃO FRANCISCO
105	Jequitaiá	Foz no rio São Francisco (MG) até Jequitaiá (MG).	70	SÃO FRANCISCO
106	Paracatu	Foz no rio São Francisco (MG) até PK 430.	430	SÃO FRANCISCO
107	Paraopeba	Foz no Lago da Barragem de Três Marias (MG) até Florestal (MG).	240	SÃO FRANCISCO
108	Piuiú	Foz no rio São Francisco até PK 50.	50	SÃO FRANCISCO
109	Prata	Foz no rio Paracatu (MG) até PK 82 (Porto Diamante-MG).	82	SÃO FRANCISCO
110	Preto	Foz no rio Grande (MG) até PK 250.	250	SÃO FRANCISCO
111	Sapão	Foz no rio Preto (BA) até Lagoa dos Três Rios, divisa dos estados do Tocantins e da Bahia.	100	SÃO FRANCISCO
112	Sono	Foz no rio Paracatu (MG) até PK 60.	60	SÃO FRANCISCO
113	Urucuia	Foz no rio São Francisco (MG) até o do córrego Constantino.	138	SÃO FRANCISCO
114	Anapu	Foz no rio Pará (PA) até Carvalho (PA).	150	TOCANTINS-ARAGUAIA
115	Caxiuanã	Foz no rio Anapu (PA) até o PK 85.	85	TOCANTINS-ARAGUAIA
116	Capim	Foz no rio Guamá (PA) até Paragominas (PA), no cruzamento com a rodovia PA-256,	372	TOCANTINS-ARAGUAIA
117	Claro	Foz no rio Araguaia (GO) até Israelândia (GO).	180	TOCANTINS-ARAGUAIA
118	dos Pilões	Foz no rio Claro (GO) até a confluência dos rios Fartura e São Domingos (GO).	80	TOCANTINS-ARAGUAIA
119	Fartura	Confluência do rio dos Pilões (GO) até PK 10.	10	TOCANTINS-ARAGUAIA

Nº	VIA NAVEGÁVEL <sup>1</sup>	TRECHO <sup>2</sup>	EXTENSÃO APROXIMADA (Km)*	REGIÃO HIDROGRÁFICA
120	Guariroba (ribeirão)	Foz no rio Araguaia (MT) até PK 30.	30	TOCANTINS-ARAGUAIA
121	Itacaiúnas	Foz no rio Tocantins (PA) até PK 420.	420	TOCANTINS-ARAGUAIA
122	Moju	Foz no rio Guamá (PA) até Cairari (PA).	170	TOCANTINS-ARAGUAIA
123	Parauapebas	Foz no rio Itacaiúnas (PA) até PK 150.	4	TOCANTINS-ARAGUAIA
124	São Domingos (rio afluente do rio dos Pilões)	Foz no rio dos Pilões (GO) até PK 60.	150	TOCANTINS-ARAGUAIA
125	Sono	Foz no rio Tocantins (TO) até a divisa entre os estados da Bahia e do Tocantins.	60	TOCANTINS-ARAGUAIA
126	Cacequi	Foz no rio Santa Maria (RS) até Azevedo Sodré (RS)	400	URUGUAI
127	Chapecó	Foz no rio Uruguai (RS) até a divisa do Estado de Santa Catarina com o Estado.	50	URUGUAI
128	Ibicuí	Foz no rio Uruguai (RS) até confluência com o rio Santa Maria.	280	URUGUAI
129	Ibirapuitá	Foz no rio Ibicuí (RS) até Alegrete (RS).	290	URUGUAI
130	Ijuí	Foz no rio Uruguai (RS) até PK 50.	80	URUGUAI
131	Santa Maria	Foz no rio Ibicuí até PK 110.	50	URUGUAI

<sup>1</sup> As vias navegáveis compreendem: Rio, Riacho, Lago, Lagoa, Córrego, Ribeirão, Paraná e Canal. Quando não for explicitado o tipo, trata-se de Rio.

<sup>2</sup> Extensão Aproximada: medida pelo talvegue do curso d'água. Sentido de descrição: da foz para nascente.



## ANEXO V

### SUBSISTEMA AQUAVIÁRIO FEDERAL

#### RELAÇÃO DESCRITIVA DOS PORTOS MARÍTIMOS, FLUVIAIS E LACUSTRES

Nº	DENOMINAÇÃO	UF	MUNICÍPIO	LOCALIZAÇÃO	REGIÃO HIDROGRÁFICA
1	Abaetetuba	PA	Abaetetuba	Rio Pará	AMAZÔNICA
2	Almeirim	PA	Almeirim	Rio Amazonas	AMAZÔNICA
3	Altamira	PA	Altamira	Rio Xingu	AMAZÔNICA
4	Alvarães	AM	Alvarães	Rio Solimões	AMAZÔNICA
5	Amaturá	AM	Amaturá	Rio Solimões	AMAZÔNICA
6	Anajás	PA	Anajás	Rio Anajás	AMAZÔNICA
7	Anamã	AM	Anamã	Rio Solimões	AMAZÔNICA
8	Ananindeua	PA	Ananindeua	Baía de Marajó	AMAZÔNICA
9	Anori	AM	Anori	Rio Solimões	AMAZÔNICA
10	Apuí	AM	Apuí	Rio Aripuanã	AMAZÔNICA
11	Assis Brasil	AC	Assis Brasil	Rio Acre	AMAZÔNICA
12	Atalaia do Norte	AM	Atalaia do Norte	Rio Javari	AMAZÔNICA
13	Augusto Corrêa	PA	Augusto Corrêa	Rio Urumajó	AMAZÔNICA
14	Autazes	AM	Autazes	Rio Autazes-Açu	AMAZÔNICA
15	Aveiro	PA	Aveiro	Rio Tapajós	AMAZÔNICA
16	Barcarena	PA	Barcarena	Rio Mucuruçá	AMAZÔNICA
17	Barcelos	AM	Barcelos	Rio Negro	AMAZÔNICA
18	Barreirinha	AM	Barreirinha	Rio Envira	AMAZÔNICA
19	Belém	PA	Belém	Rio Guamá	AMAZÔNICA
20	Belo Monte	PA	Senador José Porfírio	Rio Xingu	AMAZÔNICA
21	Benjamin Constant	AM	Benjamin Constant	Rio Javari	AMAZÔNICA
22	Beruri	AM	Beruri	Rio Purus	AMAZÔNICA
23	Boa Vista	RR	Boa Vista	Rio Branco	AMAZÔNICA
24	Boa Vista do Ramos	AM	Boa Vista de Ramos	Rio Amazonas	AMAZÔNICA
25	Boca do Acre	AM	Boca do Acre	Rio Purus	AMAZÔNICA

Nº	DENOMINAÇÃO	UF	MUNICÍPIO	LOCALIZAÇÃO	REGIÃO HIDROGRÁFICA
26	Borba	AM	Borba	Rio Madeira	AMAZÔNICA
27	Brasiléia	AC	Brasiléia	Rio Acre	AMAZÔNICA
28	Breves	PA	Breves	Rio Pará	AMAZÔNICA
29	Bujaru	PA	Bujaru	Rio Guamá	AMAZÔNICA
30	Caapiranga	AM	Caapiranga	Rio Solimões	AMAZÔNICA
31	Cabixi	RO	Cabixi	Rio Guaporé	AMAZÔNICA
32	Cacau Pereira	AM	Irlanduba	Rio Negro	AMAZÔNICA
33	Cachoeira Rasteira	PA	Jacareacanga	Rio Teles-Pires	AMAZÔNICA
34	Cai N'Água	RO	Porto Velho	Rio Madeira	AMAZÔNICA
35	Cametá	PA	Cametá	Rio Tocantins	AMAZÔNICA
36	Canutama	AM	Canutama	Rio Purus	AMAZÔNICA
37	Caracaraí	RR	Caracaraí	Rio Branco	AMAZÔNICA
38	Carauari	AM	Carauari	Rio Juruá	AMAZÔNICA
39	Careiro da Várzea	AM	Careiro da Várzea	Rio Solimões	AMAZÔNICA
40	Coari	AM	Coari	Rio Solimões	AMAZÔNICA
41	Codajás	AM	Codajás	Rio Solimões	AMAZÔNICA
42	Colares	PA	Colares	Baía de Marajó	AMAZÔNICA
43	Costa Marques	RO	Costa Marques	Rio Guaporé	AMAZÔNICA
44	Cruzeiro do Sul	AC	Cruzeiro do Sul	Rio Juruá	AMAZÔNICA
45	Cucuí	AM	São Gabriel da Cachoeira	Rio Negro	AMAZÔNICA
46	Cutias	AP	Cutias	Rio Araguaari	AMAZÔNICA
47	Destacamento Guaporé	MT	Comodoro	Rio Guaporé	AMAZÔNICA
48	Eirunepé	AM	Eirunepé	Rio Juruá	AMAZÔNICA
49	Envira	AM	Envira	Rio Tarauacá	AMAZÔNICA
50	Epitaciolândia	AC	Epitaciolândia	Rio Acre	AMAZÔNICA
51	Feijó	AC	Feijó	Rio Envira	AMAZÔNICA
52	Ferreira Gomes	AP	Ferreira Gomes	Rio Araguaari	AMAZÔNICA
53	Floresta do Araguaia	PA	Floresta do Araguaia	Rio Araguaia	AMAZÔNICA
54	Fonte Boa	AM	Fonte Boa	Rio Xié	AMAZÔNICA
55	Guajará	AM	Guajará	Rio Juruá	AMAZÔNICA
56	Guajará-Mirim	RO	Guajará-Mirim	Rio Mamoré	AMAZÔNICA

Nº	DENOMINAÇÃO	UF	MUNICÍPIO	LOCALIZAÇÃO	REGIÃO HIDROGRÁFICA
57	Gurupá	PA	Gurupá	Rio Amazonas	AMAZÔNICA
58	Humaitá	AM	Humaitá	Rio Madeira	AMAZÔNICA
59	Iauaretê	AM	São Gabriel da Cachoeira	Rio Uauapés	AMAZÔNICA
60	Ipixuna	AM	Ipixuna	Rio Juruá	AMAZÔNICA
61	Iranduba (Solimões)	AM	Iranduba	Rio Solimões	AMAZÔNICA
62	Itacoatiara	AM	Itacoatiara	Rio Amazonas	AMAZÔNICA
63	Itacoatiara (novo)	AM	Itacoatiara	Rio Amazonas	AMAZÔNICA
64	Itaituba	PA	Itaituba	Rio Tapajós	AMAZÔNICA
65	Itamarati	AM	Itamarati	Rio Juruá	AMAZÔNICA
66	Itapiranga	AM	Itapiranga	Rio Amazonas	AMAZÔNICA
67	Itaúba	MT	Itaúba	Rio Teles-Pires	AMAZÔNICA
68	Itaubal	AP	Itaubal	Rio Itaubal	AMAZÔNICA
69	Itupiranga	PA	Itupiranga	Rio Tocantins	AMAZÔNICA
70	Jacareacanga	PA	Jacareacanga	Rio Tapajós	AMAZÔNICA
71	Japurá	AM	Japurá	Rio Japurá	AMAZÔNICA
72	Ji-Paraná	RO	Ji-Paraná	Rio Machado ou Ji-Paraná	AMAZÔNICA
73	Jordão	AC	Jordão	Rio Tarauacá	AMAZÔNICA
74	Juruá	AM	Juruá	Rio Juruá	AMAZÔNICA
75	Juruti	PA	Juruti	Rio Amazonas	AMAZÔNICA
76	Jutaí	AM	Jutaí	Rio Solimões	AMAZÔNICA
77	Lábrea	AM	Lábrea	Rio Purus	AMAZÔNICA
78	Laranjal do Jari	AP	Laranjal do Jari	Rio Jari	AMAZÔNICA
79	Limoeiro do Ajuru	PA	Limoeiro do Ajuru	Rio Tocantins	AMAZÔNICA
80	Macapá	AP	Macapá	Oceano Atlântico	AMAZÔNICA
81	Machadinho D'Oeste	RO	Machadinho D'Oeste	Rio Machado	AMAZÔNICA
82	Manacapuru	AM	Mancapuru	Rio Solimões	AMAZÔNICA
83	Manaquiri	AM	Manaquiri	Rio Solimões	AMAZÔNICA

Nº	DENOMINAÇÃO	UF	MUNICÍPIO	LOCALIZAÇÃO	REGIÃO HIDROGRÁFICA
84	Manaus	AM	Manaus	Rio Negro	AMAZÔNICA
85	Manaus Moderna	AM	Manaus	Rio Negro	AMAZÔNICA
86	Mâncio Lima	AC	Mâncio Lima	Rio Japiim	AMAZÔNICA
87	Manicoré	AM	Manicoré	Rio Madeira	AMAZÔNICA
88	Manoel Urbano	AC	Manoel Urbano	Rio Purus	AMAZÔNICA
89	Maraã	AM	Maraã	Rio Japurá	AMAZÔNICA
90	Marechal Thaumaturgo	AC	Marechal Thaumaturgo	Rio Juruá	AMAZÔNICA
91	Maués	AM	Maués	Rio Amazonas (Maués Açu, Paraná do Urariá)	AMAZÔNICA
92	Mazagão	AP	Mazagão	Rio Amazonas	AMAZÔNICA
93	Miritituba	PA	Itaituba	Rio Tapajós	AMAZÔNICA
94	Moju	PA	Moju	Rio Moju	AMAZÔNICA
95	Monte Alegre	PA	Monte Alegre	Rio Amazonas	AMAZÔNICA
96	Moura	AM	Barcelos	Rio Negro	AMAZÔNICA
97	Muaná	PA	Muaná	Rio Muaná	AMAZÔNICA
98	Nhamundá	AM	Nhamundá	Rio Nhamundá	AMAZÔNICA
99	Nova Mamoré	RO	Nova Mamoré	Rio Mamoré	AMAZÔNICA
100	Nova Olinda do Norte	AM	Nova Olinda do Norte	Rio Madeira	AMAZÔNICA
101	Novo Airão	AM	Novo Airão	Rio Negro	AMAZÔNICA
102	Novo Aripuanã	AM	Novo Aripuanã	Rio Madeira	AMAZÔNICA
103	Óbidos	PA	Óbidos	Rio Amazonas	AMAZÔNICA
104	Oeiras do Pará	PA	Oeiras do Pará	Rio Pará	AMAZÔNICA
105	Oiapoque	AP	Oiapoque	Rio Oiapoque	AMAZÔNICA
106	Oliveira Machado	AM	Manaus	Rio Negro	AMAZÔNICA
107	Oriximiná	PA	Oriximiná	Rio Trombetas	AMAZÔNICA
108	Parintins	AM	Parintins	Rio Amazonas	AMAZÔNICA
109	Parintins (Vila Amazonas)	AM	Parintins	Rio Amazonas	AMAZÔNICA
110	Pauini	AM	Pauini	Rio Purus	AMAZÔNICA
111	Pedra Branca do Amapari	AP	Pedra Branca do Amapari	Rio Amapari	AMAZÔNICA

Nº	DENOMINAÇÃO	UF	MUNICÍPIO	LOCALIZAÇÃO	REGIÃO HIDROGRÁFICA
112	Pimenteiras do Oeste	RO	Pimenteiras do Oeste	Rio Guaporé	AMAZÔNICA
113	Plácido de Castro	AC	Plácido de Castro	Rio Abunã	AMAZÔNICA
114	Portel	PA	Portel	Rio Pará	AMAZÔNICA
115	Porto Acre	AC	Porto Acre	Rio Acre	AMAZÔNICA
116	Porto Cotriguaçu	MT	Cotriguaçu	Rio Juruena	AMAZÔNICA
117	Porto De Moz	PA	Porto De Moz	Rio Xingu	AMAZÔNICA
118	Porto do Pólo Industrial de Manaus	AM	Manaus	Rio Negro	AMAZÔNICA
119	Porto dos Gaúchos	MT	Porto dos Gaúchos	Rio Arinos	AMAZÔNICA
120	Porto Grande	AP	Porto Grande	Rio Araguari	AMAZÔNICA
121	Porto Velho	RO	Porto Velho	Rio Candeias	AMAZÔNICA
122	Porto Velho (novo)	RO	Porto Velho	Rio Madeira	AMAZÔNICA
123	Porto Vitória	PA	Vitória do Xingu	Rio Xingu	AMAZÔNICA
124	Porto Walter	AC	Porto Walter	Rio Juruá	AMAZÔNICA
125	Pracuúba	AP	Pracuúba	Lago Pracuuba	AMAZÔNICA
126	Prainha	PA	Prainha	Rio Amazonas	AMAZÔNICA
127	Quatipuru - Boa Vista	PA	Quatipuru	Rio Boa Vista	AMAZÔNICA
128	Quatipuru - Sede	PA	Quatipuru	Rio Quatipuru	AMAZÔNICA
129	Rio Branco	AC	Rio Branco	Rio Acre	AMAZÔNICA
130	Rio Preto da Eva	AM	Rio Preto da Eva	Rio Preto da Eva	AMAZÔNICA
131	Rodrigues Alves	AC	Rodrigues Alves	Rio Juruá	AMAZÔNICA
132	Salinópolis	PA	Salinópolis	Oceano Atlântico	AMAZÔNICA
133	Santa Bárbara do Pará	PA	Santa Bárbara do Pará	Rio Tauaruê	AMAZÔNICA
134	Santa Isabel do Rio Negro	AM	Santa Isabel do Rio Negro	Rio Negro	AMAZÔNICA
135	Santa Maria das Barreiras	PA	Santa Maria das Barreiras	Rio Araguaia	AMAZÔNICA
136	Santa Rosa do Purus	AC	Santa Rosa do Purus	Rio Purus	AMAZÔNICA
137	Santarém	PA	Santarém	Rio Tapajós	AMAZÔNICA
138	Santarém (novo)	PA	Santarém Novo	Rio Maracanã	AMAZÔNICA

Nº	DENOMINAÇÃO	UF	MUNICÍPIO	LOCALIZAÇÃO	REGIÃO HIDROGRÁFICA
139	Santarém (orla)	PA	Santarém	Rio Tapajós	AMAZÔNICA
140	Santo Antônio do Içá	AM	Santo Antônio do Içá	Rio Solimões	AMAZÔNICA
141	Santo Antônio do Tauá	PA	Santo Antônio do Tauá	Rio Mujuí	AMAZÔNICA
142	São Félix do Xingu	PA	São Félix do Xingu	Rio Xingu	AMAZÔNICA
143	São Gabriel da Cachoeira	AM	São Gabriel da Cachoeira	Rio Negro	AMAZÔNICA
144	São João do Araguaia	PA	São João do Araguaia	Rio Araguaia	AMAZÔNICA
145	São Miguel do Guamá	PA	São Miguel do Guamá	Rio Guamá	AMAZÔNICA
146	São Paulo de Oliveira	AM	São Paulo de Oliveira	Rio Solimões	AMAZÔNICA
147	São Raimundo	AM	Manaus	Rio Negro	AMAZÔNICA
148	São Sebastião da Boa Vista	PA	São Sebastião da Boa Vista	Rio Pará	AMAZÔNICA
149	São Sebastião do Uatumã	AM	São Sebastião do Uatumã	Rio Uatumã	AMAZÔNICA
150	Sena Madureira	AC	Sena Madureira	Rio Iaco	AMAZÔNICA
151	Senador José Porfírio	PA	Senador José Porfírio	Rio Xingu	AMAZÔNICA
152	Serra do Navio	AP	Serra do Navio	Rio Cachaço	AMAZÔNICA
153	Silves	AM	Silves	Rio Amazonas	AMAZÔNICA
154	Tabatinga	AM	Tabatinga	Rio Amazonas	AMAZÔNICA
155	Tapauá	AM	Tapauá	Rio Purus	AMAZÔNICA
156	Tapuruquara	AM	Santa Isabel do Rio Negro	Rio Negro	AMAZÔNICA
157	Tarauacá	AC	Tarauacá	Rio Tarauacá	AMAZÔNICA
158	Tartarugalzinho	AP	Tartarugalzinho	Lago novo	AMAZÔNICA
159	Tefé	AM	Tefé	Rio Solimões	AMAZÔNICA
160	Tefé	AM	Tefé	Lago Tefé	AMAZÔNICA
161	Terminal da Condor	PA	Belém	Rio Guamá	AMAZÔNICA
162	Terminal Pesqueiro	AM	Manaus	Rio Amazonas	AMAZÔNICA
163	Terra Santa	PA	Terra Santa	Rio Nhamundá	AMAZÔNICA

Nº	DENOMINAÇÃO	UF	MUNICÍPIO	LOCALIZAÇÃO	REGIÃO HIDROGRÁFICA
164	Tonantins	AM	Tonantins	Rio Solimões	AMAZÔNICA
165	Uarini	AM	Uarini	Rio Solimões	AMAZÔNICA
166	Urucará	AM	Urucará	Rio Amazonas	AMAZÔNICA
167	Urucurituba	AM	Urucurituba	Rio Amazonas	AMAZÔNICA
168	Vila Bittencourt	AM	Japurá	Rio Japurá	AMAZÔNICA
169	Vila do Conde	PA	Barcarena	Rio Pará	AMAZÔNICA
170	Vila Ipiranga	AM	Barreirinha	Rio Içá	AMAZÔNICA
171	Viseu	PA	Viseu	Rio Gurupi	AMAZÔNICA
172	Vitória do Jari	AP	Vitória do Jari	Rio Jari	AMAZÔNICA
173	Vitória do Xingu	PA	Vitória do Xingu	Rio Xingu	AMAZÔNICA
174	Xapuri	AC	Xapuri	Rio Acre	AMAZÔNICA
175	Aracaju	SE	Aracaju	Rio Sergipe	ATLÂNTICO LESTE
176	Aratu	BA	Candeias	Baía de Todos os Santos	ATLÂNTICO LESTE
177	Campinho	BA	Maraú	Costa da Bahia	ATLÂNTICO LESTE
178	Ilhéus	BA	Ilhéus	Ponta do Malhado	ATLÂNTICO LESTE
179	Porto-Sul	BA	Ilhéus	Oceano Atlântico	ATLÂNTICO LESTE
180	Salvador	BA	Salvador	Baía de Todos os Santos	ATLÂNTICO LESTE
181	Alcântara	MA	Alcantara	Baía de São Marcus	ATLÂNTICO NORDESTE
182	Água Doce do Maranhão	MA	Água Doce do Maranhão	Rio Água Doce	ATLANTICO NORDESTE OCIDENTAL
183	Alto Alegre do Pindaré	MA	Alto Alegre do Pindaré	Rio Pindaré	ATLANTICO NORDESTE OCIDENTAL
184	Arari	MA	Arari	Rio Pindaré	ATLANTICO NORDESTE OCIDENTAL
185	Barra do Corda	MA	Barra do Corda	Rio Mearim	ATLANTICO NORDESTE OCIDENTAL

Nº	DENOMINAÇÃO	UF	MUNICÍPIO	LOCALIZAÇÃO	REGIÃO HIDROGRÁFICA
186	Bequimão	MA	Bequimão	Rio Pericumã	ATLANTICO NORDESTE OCIDENTAL
187	Carolina	MA	Carolina	Rio Tocantins	ATLANTICO NORDESTE OCIDENTAL
188	Caxias	MA	Caxias	Rio Itapicuru	ATLANTICO NORDESTE OCIDENTAL
189	Cururupu	MA	Cururupu	Rio São Lourenço	ATLANTICO NORDESTE OCIDENTAL
190	Espadarte	PA	Curuçá	Oceano Atlântico	ATLANTICO NORDESTE OCIDENTAL
191	Guimarães	MA	Guimarães	Rio Guarapiranga	ATLANTICO NORDESTE OCIDENTAL
192	Imperatriz	MA	Imperatriz	Rio Tocantins	ATLANTICO NORDESTE OCIDENTAL
193	Itaqui	MA	São Luis	Baia de São Marcos	ATLANTICO NORDESTE OCIDENTAL
194	Palmeirândia (Coroatá)	MA	Palmeirândia	Rio Pericumã	ATLANTICO NORDESTE OCIDENTAL
195	Palmeirândia (São José dos Leite)	MA	Palmeirândia	Rio Pericumã	ATLANTICO NORDESTE OCIDENTAL
196	Palmeirândia (Sede)	MA	Palmeirândia	Rio Pericumã	ATLANTICO NORDESTE OCIDENTAL
197	Penalva	MA	Penalva	Rio Cajari	ATLANTICO NORDESTE OCIDENTAL
198	Pindaré-Mirim	MA	Pindaré-Mirim	Rio Pindaré	ATLANTICO NORDESTE OCIDENTAL
199	Pinheiro	MA	Pinheiro	Rio Pericumã	ATLANTICO NORDESTE OCIDENTAL



Nº	DENOMINAÇÃO	UF	MUNICÍPIO	LOCALIZAÇÃO	REGIÃO HIDROGRÁFICA
200	Porto Franco	MA	Porto Franco	Rio Tocantins	ATLANTICO NORDESTE OCIDENTAL
201	Porto Rico do Maranhão	MA	Porto Rico do Maranhão	Rio Cateauá	ATLANTICO NORDESTE OCIDENTAL
202	Santa Inês	MA	Santa Inês	Rio Pindaré	ATLANTICO NORDESTE OCIDENTAL
203	São Bento	MA	São Bento	Rio Aura	ATLANTICO NORDESTE OCIDENTAL
204	Turiaçu	MA	Turiaçu	Rio Turiaçu	ATLANTICO NORDESTE OCIDENTAL
205	Tutóia	MA	Tutóia	Baía de Tutóia	ATLANTICO NORDESTE OCIDENTAL
206	Cabedelo	PB	Cabedelo	Rio Paraíba	ATLÂNTICO NORDESTE ORIENTAL
207	Camocim	CE	Camocim	Oceano Atlântico	ATLÂNTICO NORDESTE ORIENTAL
208	Fortaleza	CE	Fortaleza	Enseada de Mucuripe	ATLÂNTICO NORDESTE ORIENTAL
209	Macau	RN	Macau	Rio Açu	ATLÂNTICO NORDESTE ORIENTAL
210	Natal	RN	Natal	Rio Potengi	ATLÂNTICO NORDESTE ORIENTAL
211	Pecém	CE	São Gonçalo do Amarante	Oceano Atlântico	ATLÂNTICO NORDESTE ORIENTAL
212	Recife	PE	Recife	Foz dos rios Capiberibe e Beberibe	ATLÂNTICO NORDESTE ORIENTAL
213	Suape	PE	Ipojuca	Oceano Atlântico	ATLÂNTICO NORDESTE ORIENTAL
214	Angra dos Reis	RJ	Angra dos Reis	Baía de Ilha Grande	ATLÂNTICO SUDESTE

Nº	DENOMINAÇÃO	UF	MUNICÍPIO	LOCALIZAÇÃO	REGIÃO HIDROGRÁFICA
215	Barra do Riacho	ES	Aracruz	Oceano Atlântico	ATLÂNTICO SUDESTE
216	Campos	RJ	Campos dos Goytacazes	Rio Paraíba do Sul	ATLÂNTICO SUDESTE
217	Forno	RJ	Arraial do Cabo	Enseada dos Anjos	ATLÂNTICO SUDESTE
218	Itaguaí	RJ	Itaguaí	Baía de Sepetiba	ATLÂNTICO SUDESTE
219	Niterói	RJ	Niterói	Baía de Guanabara	ATLÂNTICO SUDESTE
220	Regência	ES	Linhares	Rio Doce	ATLÂNTICO SUDESTE
221	Rio de Janeiro	RJ	Rio de Janeiro	Baía de Guanabara	ATLÂNTICO SUDESTE
222	Santos	SP	Santos	Estuário de Santos	ATLÂNTICO SUDESTE
223	São Sebastião	SP	São Sebastião	Canal de São Sebastião	ATLÂNTICO SUDESTE
224	Vitória	ES	Vitória	Oceano Atlântico	ATLÂNTICO SUDESTE
225	Vitória - Águas Profundas	ES	Vitória	Oceano Atlântico	ATLÂNTICO SUDESTE
226	Antonina	PR	Antonina	Baía de Paranaguá	ATLÂNTICO SUL
227	Arambaré	RS	Arambaré	Lagoa dos Patos	ATLÂNTICO SUL
228	Barra do Ribeiro	RS	Barra do Ribeiro	Lagoa dos Patos	ATLÂNTICO SUL
229	Cachoeira do Sul	RS	Cachoeira do Sul	Rio Jacuí	ATLÂNTICO SUL
230	Charqueadas	RS	Charqueadas	Rio Jacuí	ATLÂNTICO SUL
231	Estrela	RS	Estrela	Rio Taquari	ATLÂNTICO SUL
232	Guaíba	RS	Guaíba	Lagoa dos Patos	ATLÂNTICO SUL
233	Imbituba	SC	Imbituba	Enseada de Imbituba	ATLÂNTICO SUL
234	Itajaí	SC	Itajaí	Rio Itajaí-Açu	ATLÂNTICO SUL
235	Jaguarão	RS	Jaguarão	Rio Jaguarão	ATLÂNTICO SUL
236	Laguna	SC	Laguna	Lagoa de Santo Antônio	ATLÂNTICO SUL
237	Mariante	RS	General Câmara	Rio Taquari	ATLÂNTICO SUL
238	Paranaguá	PR	Paranaguá	Baía de Paranaguá	ATLÂNTICO SUL

Nº	DENOMINAÇÃO	UF	MUNICÍPIO	LOCALIZAÇÃO	REGIÃO HIDROGRÁFICA
239	Pelotas	RS	Pelotas	Canal de São Gonçalo	ATLÂNTICO SUL
240	Porto Alegre	RS	Porto Alegre	Rio Guaíba	ATLÂNTICO SUL
241	Rio Grande	RS	Rio Grande	Lagoa dos Patos	ATLÂNTICO SUL
242	Rio Pardo	RS	Rio Pardo	Rio Jacuí	ATLÂNTICO SUL
243	Santa Vitória do Palmar	RS	Santa Vitória do Palmar	Lagoa Mirim	ATLÂNTICO SUL
244	Santana da Boa Vista	RS	Santana da Boa Vista	Lagoa dos Patos	ATLÂNTICO SUL
245	São Francisco do Sul	SC	São Francisco do Sul	Baía de São Francisco do Sul	ATLÂNTICO SUL
246	São Jerônimo	RS	São Jerônimo	Rio Jacuí	ATLÂNTICO SUL
247	São José do Norte	RS	São José do Norte	Lagoa dos Patos	ATLÂNTICO SUL
248	São Lourenço do Sul	RS	São Lourenço do Sul	Lagoa dos Patos	ATLÂNTICO SUL
249	Tapes	RS	Tapes	Lagoa dos Patos	ATLÂNTICO SUL
250	Tavares	RS	Tavares	Lagoa dos Patos	ATLÂNTICO SUL
251	Mostardas	RS	Mostardas	Lagoa dos Patos	ATLÂNTICO SUL
252	Areia Branca	RN	Areia Branca	Oceano Atlântico	N/A
253	Fernando de Noronha	PE	Fernando de Noronha	Oceano Atlântico	N/A
254	Barão de Melgaço	MT	Barão de Melgaço	Rio Cuiabá	PARAGUAI
255	Cáceres	MT	Cáceres	Rio Paraguai	PARAGUAI
256	Corumbá	MS	Corumbá	Rio Paraguai	PARAGUAI
257	Cuiabá	MT	Cuiabá	Rio Cuiabá	PARAGUAI
258	Destacamento Foz do APA	MS	Porto Murtinho	Rio Apa	PARAGUAI
259	Destacamento Ingazeira	MS	Porto Murtinho	Rio Apa	PARAGUAI
260	Ladário	MS	Ladário	Rio Paraguai	PARAGUAI
261	Manga	MS	Corumbá	Rio Paraguai	PARAGUAI
262	Porto Cercado	MT	Poconé	Rio Cuiabá	PARAGUAI
263	Porto Esperança	MS	Corumbá	Rio Paraguai	PARAGUAI
264	Porto Murtinho	MS	Porto Murtinho	Rio Paraguai	PARAGUAI
265	Rondonópolis	MT	Rondonópolis	Rio São Lourenço	PARAGUAI

Nº	DENOMINAÇÃO	UF	MUNICÍPIO	LOCALIZAÇÃO	REGIÃO HIDROGRÁFICA
266	Santo Antônio das Lendas	MT	Cáceres	Rio Paraguai	PARAGUAI
267	Santo Antônio de Leverger	MT	Santo Antônio de Leverger	Rio Cuiabá	PARAGUAI
268	Vila Bela da Santíssima Trindade	MT	Vila Bela da SS.Trindade	Rio Guaporé	PARAGUAI
269	Água Vermelha	SP	Iturama	Rio Grande	PARANÁ
270	Anhembi	SP	Anhembi	Rio Tietê	PARANÁ
271	Araçatuba	SP	Araçatuba	Rio Tietê	PARANÁ
272	Artemis	SP	Piracicaba	Rio Piracicaba	PARANÁ
273	Chaveslândia (Sta. Vitória)	MG	Santa Vitória	Rio Paranaíba	PARANÁ
274	Corumbatai	SP	Piracicaba	Rio Piracicaba	PARANÁ
275	Foz do Iguaçu	PR	Foz do Iguaçu	Rio Iguaçu	PARANÁ
276	Guaira	PR	Guaira	Rio Paraná	PARANÁ
277	Guarujá	SP	Guarujá	Estuário de Santos	PARANÁ
278	Ilha Solteira	SP	Ilha Solteira	Rio Paraná	PARANÁ
279	Itumbiara	GO	Itumbiara	Rio Paranaíba	PARANÁ
280	Iturama	MG	Iturama	Rio Grande	PARANÁ
281	Jaú	SP	Jaú	Rio Tietê	PARANÁ
282	Panorama	SP	Panorama	Rio Paraná	PARANÁ
283	Pederneiras	SP	Pederneiras	Tietê	PARANÁ
284	Porto Barragem de Jupia	MS	Três Lagoas	Rio Paraná	PARANÁ
285	Porto Mendes	PR	Marcechal Cândido Rondon	Rio Paraná	PARANÁ
286	Porto Rico	PR	Porto Rico	Rio Paraná	PARANÁ
287	Presidente Epitácio	SP	Presidente Epitácio	Rio Paraná	PARANÁ
288	Rosana	SP	Rosana	Rio Paranapanema	PARANÁ
289	Rubinéia	SP	Rubinéia	Rio Paraná	PARANÁ
290	São Simão	GO	São Simão	Rio Paranaíba	PARANÁ
291	Alto Parnaíba	MA	Alto Parnaíba	Rio Parnaíba	PARNAÍBA
292	Amarante	PI	Amarante	Rio Parnaíba	PARNAÍBA

Nº	DENOMINAÇÃO	UF	MUNICÍPIO	LOCALIZAÇÃO	REGIÃO HIDROGRÁFICA
293	Araioses (Barreiras)	MA	Araioses	Rio Santa Rosa	PARNAÍBA
294	Araioses (Carnaubeiras)	MA	Araioses	Rio Santa Rosa	PARNAÍBA
295	Balsas	MA	Balsas	Rio das Balsas	PARNAÍBA
296	Floriano	PI	Floriano	Rio Parnaíba	PARNAÍBA
297	Longá	PI	Alto Longá	Rio Parnaíba	PARNAÍBA
298	Luís Correia	PI	Luís Correia	Oceano Atlântico	PARNAÍBA
299	Miguel Alves	PI	Miguel Alves	Rio Parnaíba	PARNAÍBA
300	Parnaíba	PI	Parnaíba	Rio Parnaíba	PARNAÍBA
301	Santa Filomena	PI	Santa Filomena	Rio Parnaíba	PARNAÍBA
302	Teresina	PI	Teresina	Rio Parnaíba	PARNAÍBA
303	Timon	MA	Timon	Rio Parnaíba	PARNAÍBA
304	Uruçuí	PI	Uruçuí	Rio Parnaíba	PARNAÍBA
305	Barra	BA	Barra	São Francisco	SÃO FRANCISCO
306	Barreiras	BA	Barreiras	Rio Grande	SÃO FRANCISCO
307	Bom Jesus da Lapa	BA	Bom Jesus da Lapa	São Francisco	SÃO FRANCISCO
308	Brasilândia de Minas	MG	Brasilândia de Minas	Rio Paracatu	SÃO FRANCISCO
309	Carinhanha	BA	Carinhanha	Rio São Francisco	SÃO FRANCISCO
310	Cotegipe	BA	Cotegipe	Rio Grande	SÃO FRANCISCO
311	Formosa do Rio Preto	BA	Formosa do Rio Preto	Rio Preto	SÃO FRANCISCO
312	Ibotirama	BA	Ibotirama	São Francisco	SÃO FRANCISCO
313	Iguatama	MG	Iguatama	Rio São Francisco	SÃO FRANCISCO
314	Itacarambi	MG	Itacarambi	Rio São Francisco	SÃO FRANCISCO
315	Januária	MG	Januária	Rio São Francisco	SÃO FRANCISCO
316	Juazeiro	BA	Juazeiro	Rio São Francisco	SÃO FRANCISCO

Nº	DENOMINAÇÃO	UF	MUNICÍPIO	LOCALIZAÇÃO	REGIÃO HIDROGRÁFICA
317	Maceió	AL	Maceió	Enseada de Jaraguá	SÃO FRANCISCO
318	Penedo	AL	Penedo	Rio São Francisco	SÃO FRANCISCO
319	Petrolina	PE	Petrolina	Rio São Francisco	SÃO FRANCISCO
320	Pirapora	MG	Pirapora	Rio São Francisco	SÃO FRANCISCO
321	Propriá	SE	Propriá	Rio São Francisco	SÃO FRANCISCO
322	Riachão das Neves	BA	Riachão das Neves	Rio Grande	SÃO FRANCISCO
323	Santa Maria da Vitória	BA	Santa Maria da Vitória	Rio Corrente	SÃO FRANCISCO
324	Santa Rita de Cássia	BA	Santa Rita de Cássia	Rio Preto	SÃO FRANCISCO
325	Xique-xique	BA	Xique-xique	Rio São Francisco	SÃO FRANCISCO
326	Água Boa	MT	Água Boa	Rio das Mortes	TOCANTINS-ARAGUAIA
327	Aguiarnópolis	TO	Aguiarnópolis	Rio Tocantins	TOCANTINS-ARAGUAIA
328	Aragarças	GO	Aragarças	Rio Araguaia	TOCANTINS-ARAGUAIA
329	Araguacema	TO	Araguacema	Rio Araguaia	TOCANTINS-ARAGUAIA
330	Araguaiana	MT	Araguaiana	Rio Araguaia	TOCANTINS-ARAGUAIA
331	Araguatins	TO	Araguatins	Rio Araguaia	TOCANTINS-ARAGUAIA
332	Aruanã	GO	Aruanã	Rio Araguaia	TOCANTINS-ARAGUAIA
333	Barra do Garças	MT	Barra do Garças	Rio Araguaia	TOCANTINS-ARAGUAIA
334	Bom Jesus do Tocantins	TO	Bom Jesus do Tocantins	Rio Tocantins	TOCANTINS-ARAGUAIA
335	Bragança	PA	Bragança	Rio Caeté	TOCANTINS-ARAGUAIA
336	Cachoeira Dourada	MG	Cachoeira Dourada	Rio Paranaíba	TOCANTINS-ARAGUAIA

Nº	DENOMINAÇÃO	UF	MUNICÍPIO	LOCALIZAÇÃO	REGIÃO HIDROGRÁFICA
337	Caseara	TO	Caseara	Rio Araguaia	TOCANTINS-ARAGUAIA
338	Cocalinho	MT	Cocalinho	Rio Araguaia	TOCANTINS-ARAGUAIA
339	Conceição do Araguaia	PA	Conceição do Araguaia	Rio Araguaia	TOCANTINS-ARAGUAIA
340	Couto Magalhães	TO	Couto Magalhães	Rio Araguaia	TOCANTINS-ARAGUAIA
341	Luciára	MT	Luciára	Rio Araguaia	TOCANTINS-ARAGUAIA
342	Marabá	PA	Marabá	Rio Tocantins	TOCANTINS-ARAGUAIA
343	Marabá (multimodal)	PA	Marabá	Rio Tocantins	TOCANTINS-ARAGUAIA
344	Marabá (orla)	PA	Marabá	Rio Tocantins	TOCANTINS-ARAGUAIA
345	Miracema do Tocantins	TO	Miracema do Tocantins	Rio Tocantins	TOCANTINS-ARAGUAIA
346	Nova Xavantina	MT	Nova Xavantina	Rio das Mortes	TOCANTINS-ARAGUAIA
347	Palmas	TO	Palmas	Rio Tocantins	TOCANTINS-ARAGUAIA
348	Pau d'Arco	TO	Pau d'Arco	Rio Araguaia	TOCANTINS-ARAGUAIA
349	Porto Nacional	TO	Porto Nacional	Rio Tocantins	TOCANTINS-ARAGUAIA
350	Santa Terezinha	MT	Santa Terezinha	Rio Araguaia	TOCANTINS-ARAGUAIA
351	São Domingos do Capim	PA	São Domingos do Capim	Rio Capim	TOCANTINS-ARAGUAIA
352	São Félix do Araguaia	MT	São Félix do Araguaia	Rio Araguaia	TOCANTINS-ARAGUAIA
353	Tucuruí	PA	Tucuruí	Rio Tocantins	TOCANTINS-ARAGUAIA
354	Xambioá	TO	Xambioá	Rio Araguaia	TOCANTINS-ARAGUAIA
355	Barra do Quaraí	RS	Barra do Quaraí	Rio Quaraí	URUGUAI
356	Porto Mauá	RS	Porto Mauá	Rio Uruguai	URUGUAI
357	São Borja	RS	São Borja	Rio Uruguai	URUGUAI
358	Uruguiana	RS	Uruguiana	Rio Uruguai	URUGUAI

## ANEXO VII

### SUBSISTEMA AEROVIÁRIO FEDERAL

### RELAÇÃO DESCRITIVA DOS AERÓDROMOS

ORDEM	ICAO	AERÓDROMO	UF	MUNICÍPIO
1	SBAA	CONCEIÇÃO DO ARAGUAIA	PA	CONCEIÇÃO DO ARAGUAIA
2	SBAE	BAURU/AREALVA (SJTC*)	SP	BAURU E AREALVA
3	SBAM	AMAPÁ	AP	AMAPÁ
4	SBAQ	BARTOLOMEU DE GUSMÃO	SP	ARARAQUARA
5	SBAR	SANTA MARIA	SE	ARACAJU
6	SBAT	PILOTO OSVALDO MARQUES DIAS	MT	ALTA FLORESTA
7	SBAU	ESTADUAL DARIO GUARITA	SP	ARAÇATUBA
8	SBAX	ROMEU ZEMA	MG	ARAXÁ
9	SBBE	INTERNACIONAL DE BELÉM/VAL DE CANS/JÚLIO CEZAR RIBEIRO	PA	BELÉM
10	SBBG	COMANDANTE GUSTAVO KRAEMER	RS	BAGÉ
11	SBBH	PAMPULHA - CARLOS DRUMMOND DE ANDRADE	MG	BELO HORIZONTE
12	SBBI	BACACHERI	PR	CURITIBA
13	SBBP	ESTADUAL ARTHUR SIQUEIRA	SP	BRAGANÇA PAULISTA
14	SBBQ	MAJOR BRIGADEIRO DO AR DOORGAL GOMES	MG	BARBACENA
15	SBBR	PRESIDENTE JUSCELINO KUBITSCHKE	DF	BRASÍLIA
16	SBBU	BAURU	SP	BAURU
17	SBBV	ATLAS BRASIL CANTANHEDE	RR	BOA VISTA
18	SBBW	BARRA DO GARÇAS	MT	BARRA DO GARÇAS
19	SBCA	ADALBERTO MENDES DA SILVA	PR	CASCADEL
20	SBCB	CABO FRIO	RJ	CABO FRIO
21	SBCD	CARLOS ALBERTO DA COSTA NEVES	SC	CAÇADOR
22	SBCF	TANCREDO NEVES	MG	CONFINES
23	SBCG	CAMPO GRANDE	MS	CAMPO GRANDE
24	SBCH	SERAFIN ENOSS BERTASO	SC	CHAPECÓ
25	SBCI	BRIGADEIRO LYSIAS AUGUSTO RODRIGUES	MA	CAROLINA



ORDEM	ICAO	AERÓDROMO	UF	MUNICÍPIO
26	SBCJ	CARAJÁS	PA	PARAUAPEBAS
27	SBCM	DIOMÍCIO FREITAS	SC	FORQUILHINHA
28	SBCN	NELSON RODRIGUES GUIMARÃES	GO	CALDAS NOVAS
29	SBCP	BARTOLOMEU LISANDRO	RJ	CAMPOS DOS GOYTACAZES
30	SBCR	CORUMBÁ	MS	CORUMBÁ
31	SBCT	AFONSO PENA	PR	SÃO JOSÉ DOS PINHAIS
32	SBCV	CARAVELAS	BA	CARAVELAS
33	SBCX	REGIONAL HUGO CANTERGIANI	RS	CAXIAS DO SUL
34	SBCY	MARECHAL RONDON	MT	VÁRZEA GRANDE
35	SBCZ	CRUZEIRO DO SUL	AC	CRUZEIRO DO SUL
36	SBDB	BONITO	MS	BONITO
37	SBDN	PRESIDENTE PRUDENTE	SP	PRESIDENTE PRUDENTE
38	SBEG	EDUARDO GOMES	AM	MANAUS
39	SBEK	JACAREACANGA	PA	JACAREACANGA
40	SBFI	CATARATAS	PR	FOZ DO IGUAÇU
41	SBFL	HERCÍLIO LUZ	SC	FLORIANÓPOLIS
42	SBFN	FERNANDO DE NORONHA	PE	FERNANDO DE NORONHA
43	SBFZ	PINTO MARTINS	CE	FORTALEZA
44	SBGL	AEROPORTO INTERNACIONAL DO RIO DE JANEIRO/GALEÃO – ANTONIO CARLOS JOBIM	RJ	RIO DE JANEIRO
45	SBGM	GUAJARÁ-MIRIM	RO	GUAJARÁ-MIRIM
46	SBGO	SANTA GENOVEVA/GOIÂNIA	GO	GOIÂNIA
47	SBGR	GUARULHOS - GOVERNADOR ANDRÉ FRANCO MONTORO	SP	GUARULHOS
48	SBGU	TANCREDO THOMAS DE FARIA	PR	GUARAPUAVA
49	SBGV	CORONEL ALTINO MACHADO	MG	GOVERNADOR VALADARES
50	SBGW	GUARATINGUETÁ	SP	GUARATINGUETÁ
51	SBHT	ALTAMIRA	PA	ALTAMIRA
52	SBIC	ITACOATIARA	AM	ITACOATIARA
53	SBIH	ITAITUBA	PA	ITAITUBA

ORDEM	ICAO	AERÓDROMO	UF	MUNICÍPIO
54	SBIL	BAHIA - JORGE AMADO	BA	ILHÉUS
55	SBIP	USIMINAS	MG	SANTANA DO PARAÍSO
56	SBIT	HIDRELÉTRICA DE ITUMBIARA	GO	ITUMBIARA
57	SBIZ	PREFEITO RENATO MOREIRA	MA	IMPERATRIZ
58	SBJC	BELÉM/BRIGADEIRO PROTÁSIO DE OLIVEIRA	PA	BELÉM
59	SBJD	COMANDANTE ROLIM ADOLFO AMARO	SP	JUNDIAÍ
60	SBJF	FRANCISCO DE ASSIS	MG	JUIZ DE FORA
61	SBJI	JI-PARANÁ	RO	JI-PARANÁ
62	SBJP	PRESIDENTE CASTRO PINTO	PB	BAYEUX
63	SBJR	JACAREPAGUÁ	RJ	RIO DE JANEIRO
64	SBJU	ORLANDO BEZERRA DE MENEZES	CE	JUAZEIRO DO NORTE
65	SBJV	LAURO CARNEIRO DE LOYOLA	SC	JOINVILLE
66	SBKG	PRESIDENTE JOÃO SUASSUNA	PB	CAMPINA GRANDE
67	SBKP	VIRACOPOS	SP	CAMPINAS
68	SBLE	HORÁCIO DE MATTOS	BA	LENÇÓIS
69	SBLJ	CORREIA PINTO	SC	LAGES
70	SBLO	GOVERNADOR JOSÉ RICHÁ	PR	LONDRINA
71	SBLP	BOM JESUS DA LAPA	BA	BOM JESUS DA LAPA
72	SBMA	MARABÁ	PA	MARABÁ
73	SBMC	MINAÇU	GO	MINAÇU
74	SBMD	MONTE DOURADO	PA	ALMEIRIM
75	SBME	MACAÉ	RJ	MACAÉ
76	SBMG	SÍLVIO NAME JÚNIOR	PR	MARINGÁ
77	SBMK	MÁRIO RIBEIRO	MG	MONTES CLAROS
78	SBML	FRANK MILOYE MILENKOVICH	SP	MARÍLIA
79	SBMO	ZUMBI DOS PALMARES	AL	RIO LARGO
80	SBMQ	MACAPÁ	AP	MACAPÁ
81	SBMS	DIX-SEPT ROSADO	RN	MOSSORÓ
82	SBMT	CAMPO DE MARTE	SP	SÃO PAULO
83	SBMY	MANICORÉ	AM	MANICORÉ
84	SBNF	MINISTRO VICTOR KONDER	SC	NAVEGANTES

ORDEM	ICAO	AERÓDROMO	UF	MUNICÍPIO
85	SBNM	SANTO ÂNGELO	RS	SANTO ÂNGELO
86	SBNT	AUGUSTO SEVERO	RN	PARNAMIRIM
87	SBOI	OIAPOQUE	AP	OIAPOQUE
88	SBPA	SALGADO FILHO	RS	PORTO ALEGRE
89	SBPB	PARNAÍBA	PI	PARNAÍBA
90	SBPC	EMBAIXADOR WALTHER MOREIRA SALLES	MG	POÇOS DE CALDAS
91	SBPF	LAURO KURTZ	RS	PASSO FUNDO
92	SBPJ	BRIGADEIRO LYSIAS RODRIGUES	TO	PALMAS
93	SBPK	PELOTAS	RS	PELOTAS
94	SBPL	SENADOR NILO COELHO	PE	PETROLINA
95	SBPN	PORTO NACIONAL	TO	PORTO NACIONAL
96	SBPP	PONTA PORÃ	MS	PONTA PORÃ
97	SBPR	CARLOS PRATES	MG	BELO HORIZONTE
98	SBPS	PORTO SEGURO	BA	PORTO SEGURO
99	SBPV	GOVERNADOR JORGE TEIXEIRA DE OLIVEIRA	RO	PORTO VELHO
100	SBQV	VITÓRIA DA CONQUISTA	BA	VITÓRIA DA CONQUISTA
101	SBRB	PLÁCIDO DE CASTRO	AC	SENA MADUREIRA
102	SBRF	GUARARAPES - GILBERTO FREYRE	PE	RECIFE
103	SBRJ	SANTOS DUMONT	RJ	RIO DE JANEIRO
104	SBRP	LEITE LOPES	SP	RIBEIRÃO PRETO
105	SBSJ	PROFESSOR URBANO ERNESTO STUMPF	SP	SÃO JOSÉ DOS CAMPOS
106	SBSL	MARECHAL CUNHA MACHADO	MA	SÃO LUÍS
107	SBSM	SANTA MARIA	RS	SANTA MARIA
108	SBSN	MAESTRO WILSON FONSECA	PA	SANTARÉM
109	SBSP	CONGONHAS	SP	SÃO PAULO
110	SBSR	PROFESSOR ERIBERTO MANOEL REINO	SP	SÃO JOSÉ DO RIO PRETO
111	SBSV	DEPUTADO LUÍS EDUARDO MAGALHÃES	BA	SALVADOR
112	SBTB	TROMBETAS	PA	ORIXIMINÁ
113	SBDT	LUÍS DAL CANALLE FILHO	PR	TOLEDO

ORDEM	ICAO	AERÓDROMO	UF	MUNICÍPIO
114	SBTE	SENADOR PETRÔNIO PORTELLA	PI	TERESINA
115	SBTF	TEFÉ	AM	TEFÉ
116	SBTK	TARAUACÁ	AC	TARAUACÁ
117	SBTL	TELÊMACO BORBA	PR	TELÊMACO BORBA
118	SBTR	TORRES	RS	TORRES
119	SBTT	TABATINGA	AM	TABATINGA
120	SBTU	TUCURUÍ	PA	TUCURUÍ
121	SBUA	SÃO GABRIEL DA CACHOEIRA	AM	SÃO GABRIEL DA CACHOEIRA
122	SBUF	PAULO AFONSO	BA	PAULO AFONSO
123	SBUG	RUBEM BERTA	RS	URUGUAIANA
124	SBUL	TENENTE-CORONEL AVIADOR CÉSAR BOMBONATO	MG	UBERLÂNDIA
125	SBUR	MÁRIO DE ALMEIDA FRANCO	MG	UBERABA
126	SBUY	URUCU	AM	COARI
127	SBVG	MAJOR BRIGADEIRO TROMPOWSKY	MG	VARGINHA
128	SBVH	BRIGADEIRO CAMARÃO	RO	VILHENA
129	SBVT	EURICO DE AGUIAR SALLES	ES	VITÓRIA
130	SBYA	IAUARETÊ	AM	SÃO GABRIEL DA CACHOEIRA
131	SDAA	ARARAS	SP	ARARAS
132	SDAD	EVERALDO MORAES BARRETO	SP	ADAMANTINA
133	SDAE	SÃO PEDRO	SP	SÃO PEDRO
134	SDAG	ANGRA DOS REIS	RJ	ANGRA DOS REIS
135	SDAI	AMERICANA	SP	AMERICANA
136	SDAM	AERODRÓMO ESTADUAL DE CAMPINAS / AMARAIS	SP	CAMPINAS
137	SDBA	BATATAIS	SP	BATATAIS
138	SDBB	BEBEDOURO	SP	BEBEDOURO
139	SDBK	TANCREDO DE ALMEIDA NEVES	SP	BOTUCATU
140	SDBY	APARECIDO O. SILVA	SP	BARIRI
141	SDCA	CAPÃO BONITO	SP	CAPÃO BONITO
142	SDCG	SENADORA EUNICE MICHILES	AM	SÃO PAULO DE OLIVENÇA
143	SDCO	SOROCABA	SP	SOROCABA

ORDEM	ICAO	AERÓDROMO	UF	MUNICÍPIO
144	SDDM	DONA MARTA – HELIPONTO	RJ	RIO DE JANEIRO
145	SDDN	PAULINO RIBEIRO DE ANDRADE	SP	ANDRADINA
146	SDDR	MOLITERNO DE DRACENA	SP	DRACENA
147	SDEP	GERALDO MOACIR BORDON	SP	PRESIDENTE EPITÁCIO
148	SDET	TIETÊ	SP	TIETÊ
149	SDFD	CORONEL AVIADOR CARLOS ORLEANS GUIMARÃES	SP	FERNANDÓPOLIS
150	SDFX	CASA NOVA	BA	CASA NOVA
151	SDGC	GARÇA	SP	GARÇA
152	SDGR	GUARARAPES	SP	GUARARAPES
153	SDID	ITARARÉ	SP	ITARARÉ
154	SDIG	IBITINGA	SP	IBITINGA
155	SDIM	ITANHAÉM	SP	ITANHAÉM
156	SDIU	ITU	SP	ITU
157	SDIV	ITUVERAVA	SP	ITUVERAVA
158	SDJC	JABOTICABAL	SP	JABOTICABAL
159	SDJL	JALES	SP	JALES
160	SDJO	SÃO JOAQUIM DA BARRA	SP	SÃO JOAQUIM DA BARRA
161	SDJV	SÃO JOÃO DA BOA VISTA	SP	SÃO JOÃO DA BOA VISTA
162	SDKB	CASA BRANCA	SP	CASA BRANCA
163	SDKE	CORIBE	BA	CORIBE
164	SDKF	JUAZEIRO	BA	CURAÇÁ
165	SDKJ	FORMOSA DO RIO PRETO	BA	FORMOSA DO RIO PRETO
166	SDKK	MOCOCA	SP	MOCOCA
167	SDLC	LUCÉLIA	SP	LUCÉLIA
168	SDLE	RIO DE CONTAS	BA	RIO DE CONTAS
169	SDLG	SALVIANO INÁCIO ROCHA	BA	OUROLÂNDIA
170	SDLH	CALDAS DO JORRO	BA	TUCANO
171	SDLI	JEOVÁ GOMES CORRÊA	BA	ABARÉ
172	SDLK	CACULÉ	BA	CACULÉ
173	SDLL	LEME	SP	LEME
174	SDLP	LENÇÓIS PAULISTA	SP	LENÇÓIS PAULISTA

ORDEM	ICAO	AERÓDROMO	UF	MUNICÍPIO
175	SDLY	ARMANDO NATALI	SP	MATÃO
176	SDMC	MARICÁ	RJ	MARICÁ
177	SDMH	MIRASSOL	SP	MIRASSOL
178	SDMJ	MOJI MIRIM	SP	MOJI MIRIM
179	SDMO	MONTE ALTO	SP	MONTE ALTO
180	SDNH	NOVO HORIZONTE	SP	NOVO HORIZONTE
181	SDNO	NELSON GARÓFALO	SP	SÃO MANUEL
182	SDNY	AEROCLUBE DE NOVA IGUAÇU	RJ	NOVA IGUAÇU
183	SDOU	OURINHOS	SP	OURINHOS
184	SDOV	MOZARLÂNDIA	GO	MOZARLÂNDIA
185	SDOW	OURILÂNDIA DO NORTE	PA	OURILÂNDIA DO NORTE
186	SDPD	PINDAMONHANGABA	SP	PINDAMONHANGABA
187	SDPM	PALÁCIO DOS BANDEIRANTES - HELIPONTO	SP	SÃO PAULO
188	SDPN	DOUTOR RAMALHO FRANCO	SP	PENÁPOLIS
189	SDPU	PAQUETÁ – HELIPONTO	RJ	RIO DE JANEIRO
190	SDPV	PRESIDENTE VENCESLAU	SP	PRESIDENTE VENCESLAU
191	SDPW	PEDRO MORGANTI	SP	PIRACICABA
192	SDPY	PIRASSUNUNGA	SP	PIRASSUNUNGA
193	SDRK	RIO CLARO	SP	RIO CLARO
194	SDRR	LUIZ GONZAGA LUTTI	SP	AVARÉ
195	SDRS	RESENDE	RJ	RESENDE
196	SDSC	MÁRIO PEREIRA LOPES	SP	SÃO CARLOS
197	SDSK	SAQUAREMA	RJ	SAQUAREMA
198	SDTB	ATIBAIA	SP	ATIBAIA
199	SDTF	TATUÍ	SP	TATUÍ
200	SDTI	TUPI PAULISTA	SP	TUPI PAULISTA
201	SDTK	PARATI	RJ	PARATI
202	SDTP	JOSÉ VICENTE FARIA LIMA	SP	TUPÃ
203	SDUB	GASTÃO MADEIRA	SP	UBATUBA
204	SDUN	ITAPERUNA	RJ	ITAPERUNA
205	SDUQ	PARAGUAÇU PAULISTA	SP	PARAGUAÇU PAULISTA

ORDEM	ICAO	AERÓDROMO	UF	MUNICÍPIO
206	SDVE	VERA CRUZ	SP	VERA CRUZ
207	SDVG	DOMINGOS PIGNATARI	SP	VOTUPORANGA
208	SDVL	CORONEL NEWTON BRAGA	RJ	VALENÇA
209	SDWQ	ALENQUER	PA	ALENQUER
210	SDXB	CRISTALINA	GO	CRISTALINA
211	SDXF	ALTO PARAÍSO DE GOIÁS	GO	ALTO PARAÍSO DE GOIÁS
212	SDXJ	COSTA RICA	MS	COSTA RICA
213	SDYW	ITAPEVA	SP	ITAPEVA
214	SDZG	PEDRO TEIXEIRA CASTELO REGIONAL TAUÁ	CE	TAUÁ
215	SDZY	REGIONAL DA ZONA DA MATA	MG	RIO NOVO / JUIZ DE FORA
216	SIAB	LÊDA MELLO DE REZENDE	MG	TRÊS PONTAS
217	SIAY	AURIFLAMA	SP	AURIFLAMA
218	SIBU	CATOLÉ DO ROCHA	PB	CATOLÉ DO ROCHA
219	SIBW	CONCEIÇÃO	PB	CONCEIÇÃO
220	SIBY	MONTEIRO	PB	MONTEIRO
221	SIBZ	ITAPORANGA	PB	ITAPORANGA
222	SICA	BREJO DAS FREIRAS	PB	SÃO JOÃO DO RIO DO PEIXE
223	SICB	PEDRO SIMÕES PIMENTA	PB	CUITÉ
224	SIFH	SANTA RITA DO ARAGUAIA	GO	SANTA RITA DO ARAGUAIA
225	SILC	AEROPORTO MUNICIPAL BOM FUTURO	MT	LUCAS DO RIO VERDE
226	SIMK	TENENTE LUND PRESETTO	SP	FRANCA
227	SIZX	JUARA SUL	MT	JUARA
228	SJAU	ARAGUACEMA	TO	ARAGUACEMA
229	SJBY	JOÃO SILVA	MA	SANTA INÊS
230	SJGU	ARAGUATINS	TO	ARAGUATINS
231	SJNP	NOVO PROGRESSO	PA	NOVO PROGRESSO
232	SJOG	ARIQUEMES	RO	ARIQUEMES
233	SJOH	JURUTI	PA	JURUTI
234	SJQN	QUIRINÓPOLIS	GO	QUIRINÓPOLIS

ORDEM	ICAO	AERÓDROMO	UF	MUNICÍPIO
235	SJRG	REGIONAL DE RIO GRANDE	RS	RIO GRANDE
236	SJTS	TERRA SANTA	PA	TERRA SANTA
237	SJTZ	DOM ELISEU	PA	DOM ELISEU
238	SJVO	ARAGARÇAS	GO	ARAGARÇAS
239	SNAB	ARARIPINA	PE	ARARIPINA
240	SNAE	ARCOVERDE	PE	ARCOVERDE
241	SNAG	ARAGUARI	MG	ARAGUARI
242	SNAH	ADUSTINA	BA	ADUSTINA
243	SNAI	ALTO PARNAÍBA	MA	ALTO PARNAÍBA
244	SNAK	CARAJÁS – HELIPONTO	PA	PARAUPEBAS
245	SNAL	ARAPIRACA	AL	ARAPIRACA
246	SNAM	SANTO ANTÔNIO DO AMPARO	MG	SANTO ANTÔNIO DO AMPARO
247	SNAP	JANAÚBA	MG	JANAÚBA
248	SNAR	CIRILO QUEIRÓZ	MG	ALMENARA
249	SNAS	TRÊS MARIAS	MG	TRÊS MARIAS
250	SNAT	ARACATI	CE	ARACATI
251	SNAU	AERoclUBE DE ARACAJU	SE	ARACAJU
252	SNAX	MARCELO PIRES HALZHAUSEN	SP	ASSIS
253	SNAZ	AMARGOSA	BA	AMARGOSA
254	SNBA	CHAFEI AMSEI (SBBT*)	SP	BARRETOS
255	SNBC	BARRA DO CORDA	MA	BARRA DO CORDA
256	SNBG	BAIXO GUANDU - AIMORÉS	ES	BAIXO GUANDU
257	SNBI	BACABAL	MA	BACABAL
258	SNBJ	BELO JARDIM	PE	BELO JARDIM
259	SNBL	BELMONTE	BA	BELMONTE
260	SNBM	CRISTIANO FERREIRA VARELLA	MG	MURIAÉ
261	SNBO	BOQUIRA	BA	BOQUIRA
262	SNBR	BARREIRAS	BA	BARREIRAS
263	SNBS	BALSAS	MA	BALSAS
264	SNBT	BENEDITO LEITE	MA	BENEDITO LEITE
265	SNBW	BAIÃO	PA	BAIÃO
266	SNBX	BARRA	BA	BARRA



ORDEM	ICAO	AERÓDROMO	UF	MUNICÍPIO
267	SNBZ	PARAMIRIM	BA	PARAMIRIM
268	SNCA	CAMPO BELO	MG	CAMPO BELO
269	SNCC	CALÇOENE	AP	CALÇOENE
270	SNCE	CAMPO DO MEIO	MG	CAMPO DO MEIO
271	SNCG	CAMPOS GERAIS	MG	CAMPOS GERAIS
272	SNCP	CARUTAPERA	MA	CARUTAPERA
273	SNCQ	COCOROBÓ	BA	EUCLIDES DA CUNHA
274	SNCS	CAMPOS SALES	CE	CAMPOS SALES
275	SNCT	CARATINGA	MG	UBAPORANGA
276	SNCU	CURURUPU	MA	CURURUPU
277	SNCV	CAMPINA VERDE	MG	CAMPINA VERDE
278	SNCW	CENTRO DE LANÇAMENTO DE ALCÂNTARA	MA	ALCÂNTARA
279	SNCX	COLATINA	ES	COLATINA
280	SNCZ	PONTE NOVA	MG	PONTE NOVA
281	SNDB	RURÓPOLIS	PA	RURÓPOLIS
282	SNDC	REDENÇÃO	PA	REDENÇÃO
283	SNDJ	SANTANA	BA	SANTANA
284	SNDN	LEOPOLDINA	MG	LEOPOLDINA
285	SNDT	DIAMANTINA	MG	DIAMANTINA
286	SNDV	BRIGADEIRO CABRAL	MG	DIVINÓPOLIS
287	SNDW	DIVISA	BA	ENCRUZILHADA
288	SNEB	AERODROMO DE PARAGOMINAS	PA	PARAGOMINAS
289	SNED	SÓCRATES REZENDE	BA	CANAVIEIRAS
290	SNEL	BELTERRA	PA	BELTERRA
291	SNES	ESPLANADA	BA	ESPLANADA
292	SNEU	EUCLIDES DA CUNHA	BA	EUCLIDES DA CUNHA
293	SNFE	COMANDANTE PASCHOAL PATROCÍNIO FILHO	MG	ALFENAS
294	SNFK	FRANCISCO SÁ	MG	FRANCISCO SÁ
295	SNFO	FORMIGA	MG	FORMIGA
296	SNFR	BELÉM DE SÃO FRANCISCO	PE	BELÉM DE SÃO FRANCISCO
297	SNFU	FRUTAL	MG	FRUTAL

ORDEM	ICAO	AERÓDROMO	UF	MUNICÍPIO
298	SNFX	SÃO FÉLIX DO XINGU	PA	SÃO FÉLIX DO XINGU
299	SNGA	GUARAPARI	ES	GUARAPARI
300	SNGB	GILBUÉS	PI	GILBUÉS
301	SNGD	GUADALUPE	PI	GUADALUPE
302	SNGG	GURGUÉIA	PI	BOM JESUS
303	SNGH	GUANHÃES	MG	GUANHÃES
304	SNGI	GUANAMBI	BA	GUANAMBI
305	SNGN	GARANHUNS	PE	GARANHUNS
306	SNGR	GOROTIRE	PA	CUMARU DO NORTE
307	SNGT	GENTIO DO OURO	BA	GENTIO DO OURO
308	SNGU	GURUPÁ	PA	GURUPÁ
309	SNGX	GUAXUPÉ	MG	GUAXUPÉ
310	SNHS	SANTA MAGALHÃES	PE	SERRA TALHADA
311	SNIA	IGARAPÉ-AÇU	PA	IGARAPÉ-AÇU
312	SNIB	ITABERABA	BA	ITABERABA
313	SNIC	IRECÊ	BA	IRECÊ
314	SNIE	CAETITÉ	BA	CAETITÉ
315	SNIG	IGUATU	CE	IGUATU
316	SNIJ	SUAPE - HELIPONTO	PE	IPOJUCA
317	SNIK	ITAMARANDIBA	MG	ITAMARANDIBA
318	SNIN	PRAINHA	PA	PRAINHA
319	SNIO	CIPÓ	BA	CIPÓ
320	SNIP	ITAPETINGA	BA	ITAPETINGA
321	SNIT	IBOTIRAMA	BA	IBOTIRAMA
322	SNIU	IPIAÚ	BA	IPIAÚ
323	SNIY	IBIMIRIM	PE	IBIMIRIM
324	SNJA	JARDIM DE ANGICOS	RN	JARDIM DE ANGICOS
325	SNJB	JACOBINA	BA	JACOBINA
326	SNJD	JOÃO DURVAL CARNEIRO	BA	FEIRA DE SANTANA
327	SNJH	SÃO JOSÉ DO JACUÍPE	BA	SÃO JOSÉ DO JACUÍPE
328	SNJK	JEQUIÉ	BA	JEQUIÉ
329	SNJM	AEROPORTO ELIAS BREDER	MG	MANHUAÇU

ORDEM	ICAO	AERÓDROMO	UF	MUNICÍPIO
330	SNJN	JANUÁRIA	MG	JANUÁRIA
331	SNJO	AERoclUBE DE JOÃO PESSOA	PB	JOÃO PESSOA
332	SNJP	JOÃO PINHEIRO	MG	JOÃO PINHEIRO
333	SNJQ	JEQUITINHONHA	MG	JEQUITINHONHA
334	SNJR	SÃO JOÃO DEL REI	MG	SÃO JOÃO DEL REI
335	SNJS	JARDIM DO SERIDÓ	RN	JARDIM DO SERIDÓ
336	SNJW	JAGUARÁ	MG	SACRAMENTO
337	SNKC	COCOS	BA	COCOS
338	SNKD	CONCEIÇÃO DO MATO DENTRO	MG	CONCEIÇÃO DO MATO DENTRO
339	SNKE	SANTANA DO ARAGUAIA	PA	SANTANA DO ARAGUAIA
340	SNKF	DAS BANDEIRINHAS	MG	CONSELHEIRO LAFAIETE
341	SNKH	CREPUTIÁ	PA	JACAREACANGA
342	SNKI	CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM	ES	CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM
343	SNKK	CAICÓ	RN	CAICÓ
344	SNKL	COLINAS	MA	COLINAS
345	SNKN	CURRAIS NOVOS	RN	CURRAIS NOVOS
346	SNKO	BROTAS DE MACAÚBAS	BA	BROTAS DE MACAÚBAS
347	SNKR	CORRENTE	PI	CORRENTE
348	SNKS	SANTA RITA DE CÁSSIA	BA	SANTA RITA DE CÁSSIA
349	SNKU	CANUDOS	BA	CANUDOS
350	SNLB	LIVRAMENTO DO BRUMADO	BA	LIVRAMENTO DE NOSSA SENHORA
351	SNLC	LAS CASAS	PA	REDENÇÃO
352	SNLH	LAJINHA	MG	LAJINHA
353	SNLI	DOUTOR JOSÉ MOURÃO	MG	ABAETÉ
354	SNLN	LINHARES	ES	LINHARES
355	SNLO	SÃO LOURENÇO	MG	SÃO LOURENÇO
356	SNLT	PAULISTANA	PI	PAULISTANA
357	SNLV	LAVRINHAS	MG	LAVRINHAS
358	SNMA	MONTE ALEGRE	PA	MONTE ALEGRE

ORDEM	ICAO	AERÓDROMO	UF	MUNICÍPIO
359	SNMB	MOMBAÇA	CE	MOMBAÇA
360	SNMC	MACAÚBAS	BA	MACAÚBAS
361	SNMH	PIRENÓPOLIS	GO	PIRENÓPOLIS
362	SNMI	MINA CARAÍBA	BA	JAGUARARI
363	SNMJ	MARACÁS	BA	MARACÁS
364	SNMK	MOCAMBINHO	MG	JAÍBA
365	SNMM	MORADA NOVA DE MINAS	MG	MORADA NOVA DE MINAS
366	SNMN	MINAS NOVAS	MG	MINAS NOVAS
367	SNMO	MORADA NOVA	CE	MORADA NOVA
368	SNMR	MARAÚ	BA	MARAÚ
369	SNMS	MONTE SANTO	MG	MONTE SANTO DE MINAS
370	SNMX	SÃO MATEUS	ES	SÃO MATEUS
371	SNMZ	PORTO DE MOZ	PA	PORTO DE MOZ
372	SNNE	SEBASTIÃO CARLOS LEITE	MG	SÃO JOÃO NEPOMUCENO
373	SNNH	CARINHANHA	BA	CARINHANHA
374	SNNP	NILO PEÇANHA	TO	SÃO FÉLIX DO XINGU
375	SNNU	NANUQUE	MG	NANUQUE
376	SNOB	VIRGÍLIO TÁVORA	CE	SOBRAL
377	SNOC	MORRO DO CHAPÉU	BA	MORRO DO CHAPÉU
378	SNOE	OEIRAS	PI	OEIRAS
379	SNOF	OURO FINO	MG	OURO FINO
380	SNOP	PROPRIÁ	SE	PROPRIÁ
381	SNOS	MUNICIPAL JOSÉ FIGUEIREDO	MG	PASSOS
382	SNOU	NOVO AERÓDROMO DE FEIJÓ	AC	FEIJÓ
383	SNOX	ORIXIMINÁ	PA	ORIXIMINÁ
384	SNOY	OURICURI	PE	OURICURI
385	SNPA	PARÁ DE MINAS	MG	PARÁ DE MINAS
386	SNPC	PICOS	PI	PICOS
387	SNPD	PATOS DE MINAS	MG	PATOS DE MINAS
388	SNPE	FREITAS MELRO	AL	PENEDO
389	SNPI	PIATÃ	BA	PIATÃ

ORDEM	ICAO	AERÓDROMO	UF	MUNICÍPIO
390	SNPJ	PATROCÍNIO	MG	PATROCÍNIO
391	SNPM	PALMEIRAS	BA	PALMEIRAS
392	SNPO	TENENTE XAVIER	MG	POMPÉU
393	SNPQ	PESQUEIRA	PE	PESQUEIRA
394	SNPT	PASSA TEMPO	MG	PASSA TEMPO
395	SNPU	PARAGUAÇU	MG	PARAGUAÇU
396	SNPW	PIAUS	PA	PIAUS
397	SNPX	PIRAPORA	MG	PIRAPORA
398	SNPY	SÃO SEBASTIÃO DO PARAÍSO	MG	SÃO SEBASTIÃO DO PARAÍSO
399	SNPZ	COMANDANTE ALMIR MENDES DE OLIVEIRA	MG	PEDRA AZUL
400	SNQD	SOUSA	PB	SOUSA
401	SNQG	CANGAPARA	PI	FLORIANO
402	SNQM	QUEIMADAS	BA	QUEIMADAS
403	SNQU	MUCUGÊ	BA	MUCUGÊ
404	SNQV	CURVELO	MG	CURVELO
405	SNQW	CURURU	PA	JACAREACANGA
406	SNQX	QUIXADÁ	CE	QUIXADÁ
407	SNRD	PRADO	BA	PRADO
408	SNRJ	BREJO	MA	BREJO
409	SNRM	REMANSO	BA	REMANSO
410	SNRP	RIO PARANAÍBA	MG	RIO PARANAÍBA
411	SNRS	RUSSAS	CE	RUSSAS
412	SNRU	OSCAR LARANJEIRAS	PE	CARUARU
413	SNRX	RIACHÃO	MA	RIACHÃO
414	SNRZ	OLIVEIRA	MG	OLIVEIRA
415	SNSB	SÃO BENTO	MA	SÃO BENTO
416	SNSC	SACRAMENTO	MG	SACRAMENTO
417	SNSE	SENTO SÉ	BA	SENTO SÉ
418	SNSG	SALGUEIRO	PE	SALGUEIRO
419	SNSI	SANTA MARIA DO SUAÇUÍ	MG	SANTA MARIA DO SUAÇUÍ
420	SNSM	SALINÓPOLIS	PA	SALINÓPOLIS

ORDEM	ICAO	AERÓDROMO	UF	MUNICÍPIO
421	SNSO	SERRO	MG	SERRO
422	SNSS	SALINAS	MG	SALINAS
423	SNST	SOUTO SOARES	BA	SOUTO SOARES
424	SNSW	SOURE	PA	SOURE
425	SNTF	TEIXEIRA DE FREITAS	BA	TEIXEIRA DE FREITAS
426	SNTI	ÓBIDOS	PA	ÓBIDOS
427	SNTK	MONTE CARMELO	MG	MONTE CARMELO
428	SNTL	TAMBORIL	CE	TAMBORIL
429	SNTM	TURMALINA	MG	TURMALINA
430	SNTO	JUSCELINO KUBITSCHECK	MG	TEÓFILO OTONI
431	SNTQ	BURITIRAMA	BA	BURITIRAMA
432	SNTR	PIRITIBA	BA	PIRITIBA
433	SNTS	PEREGRINO FILHO	PB	PATOS
434	SNTU	TURIAÇU	MA	TURIAÇU
435	SNTY	CORRENTINA	BA	CORRENTINA
436	SNUB	UBÁ	MG	UBÁ
437	SNUC	AÇU	RN	AÇU
438	SNUD	URBANO SANTOS	MA	URBANO SANTOS
439	SNUH	SEBASTIÃO GOMES DE SOUZA	MG	PIUMHI
440	SNUI	ARAÇUAÍ	MG	ARAÇUAÍ
441	SNUN	UNAÍ	MG	UNAÍ
442	SNUT	UTINGA	BA	UTINGA
443	SNUU	UAUÁ	BA	UAUÁ
444	SNUY	BURITIS	MG	BURITIS
445	SNVB	VALENÇA	BA	VALENÇA
446	SNVC	VIÇOSA	MG	VIÇOSA
447	SNVD	SANTA MARIA DA VITÓRIA	BA	SANTA MARIA DA VITÓRIA
448	SNVI	MELLO VIANA	MG	TRÊS CORAÇÕES
449	SNVL	VIRGEM DA LAPA	MG	VIRGEM DA LAPA
450	SNVS	BREVES	PA	BREVES
451	SNVV	VALENTE	BA	VALENTE
452	SNVZ	VÁRZEA DA PALMA	MG	VÁRZEA DA PALMA

ORDEM	ICAO	AERÓDROMO	UF	MUNICÍPIO
453	SNWC	CAMOCIM	CE	CAMOCIM
454	SNWS	DOUTOR LÚCIO LIMA	CE	CRATEÚS
455	SNXA	MACHADO	MG	MACHADO
456	SNXB	CAXAMBU	MG	CAXAMBU
457	SNXQ	XIQUE-XIQUE	BA	XIQUE-XIQUE
458	SNXW	CHAVES	PA	CHAVES
459	SNYA	ALMEIRIM	PA	ALMEIRIM
460	SNYB	TITO TEIXEIRA	MG	ITUIUTABA
461	SNYD	PILÃO ARCADEO	BA	PILÃO ARCADEO
462	SNYE	PINHEIRO	MA	PINHEIRO
463	SNYT	ITUAÇU	BA	ITUAÇU
464	SNYU	AERÓDROMO DE ITURAMA	MG	ITURAMA
465	SNZA	POUSO ALEGRE	MG	POUSO ALEGRE
466	SNZP	POÇÕES	BA	POÇÕES
467	SNZR	PARACATU	MG	PARACATU
468	SNZW	ITUBERÁ	BA	ITUBERÁ
469	SSAB	MOISÉS LUPION	PR	IBAITI
470	SSAE	ARROIO GRANDE	RS	ARROIO GRANDE
471	SSAK	CARLOS RUHL	RS	CRUZ ALTA
472	SSAM	AMAMBAÍ	MS	AMAMBAÍ
473	SSAN	JOÃO GALDINO	PR	ANDIRÁ
474	SSAP	CAPITÃO JOÃO BUSSE	PR	APUCARANA
475	SSAQ	AERoclUBE DE PASSO FUNDO	RS	PASSO FUNDO
476	SSBD	SOBRADINHO	RS	SOBRADINHO
477	SSBE	CAMAPUÃ	MS	CAMAPUÃ
478	SSBJ	BOM JESUS	RS	BOM JESUS
479	SSBL	BLUMENAU	SC	BLUMENAU
480	SSBN	BELÉM NOVO	RS	PORTO ALEGRE
481	SSBO	PALMARES	RS	BOSSOROCA
482	SSBR	YARA	PR	BANDEIRANTES
483	SSBV	BELA VISTA	MS	BELA VISTA
484	SSCD	CHAPADÃO DO SUL	MS	CHAPADÃO DO SUL
485	SSCE	AERoclUBE DE BAGÉ	RS	BAGÉ

ORDEM	ICAO	AERÓDROMO	UF	MUNICÍPIO
486	SSCI	COXIM	MS	COXIM
487	SSCK	CONCÓRDIA	SC	CONCÓRDIA
488	SSCL	CASSILÂNDIA	MS	CASSILÂNDIA
489	SSCN	CANELA	RS	CANELA
490	SSCP	FRANCISCO LACERDA JÚNIOR	PR	CORNÉLIO PROCÓPIO
491	SSCR	RUBEN BERTA	PR	MARECHAL CÂNDIDO RONDON
492	SSCT	GASTÃO DE MESQUITA FILHO	PR	CIANORTE
493	SSDC	DIONÍSIO CERQUEIRA	SC	DIONÍSIO CERQUEIRA
494	SSDO	DOURADOS	MS	DOURADOS
495	SSEE	REGIONAL DO VALE DO TAQUARI	RS	ESTRELA
496	SSEP	SÃO SEPÉ	RS	SÃO SEPÉ
497	SSER	ERECHIM	RS	ERECHIM
498	SSES	ENCRUZILHADA DO SUL	RS	ENCRUZILHADA DO SUL
499	SSEZ	ESPUMOSO	RS	ESPUMOSO
500	SSFB	PAULO ABDALA	PR	FRANCISCO BELTRÃO
501	SSFL	JOÃO PEREIRA DOS SANTOS FILHO	PI	FRONTEIRAS
502	SSGA	GARIBALDI	RS	GARIBALDI
503	SSGB	MUNICIPAL DE GUARATUBA	PR	GUARATUBA
504	SSGC	GENERAL CANROBERT PEREIRA DA COSTA	MS	AQUIDAUANA
505	SSGR	GUAPORÉ	RS	GUAPORÉ
506	SSGW	MANOEL RIBAS	PR	GOIOERÊ
507	SSGY	MUNICIPAL DE GUAÍRA	PR	GUAÍRA
508	SSHZ	WALTER BÜNDCHEN	RS	HORIZONTALINA
509	SSIE	TERUEL IPANEMA ESTÂNCIA	MS	CAMPO GRANDE
510	SSIJ	IJUÍ	RS	IJUÍ
511	SSIQ	ITAQUI	RS	ITAQUI
512	SSIR	IBIRUBÁ	RS	IBIRUBÁ
513	SSJA	SANTA TEREZINHA	SC	JOAÇABA
514	SSJI	JARDIM	MS	JARDIM
515	SSJK	JÚLIO DE CASTILHOS	RS	JÚLIO DE CASTILHOS
516	SSJR	JAGUARÃO	RS	JAGUARÃO



ORDEM	ICAO	AERÓDROMO	UF	MUNICÍPIO
517	SSKG	ESTÂNCIA SANTA MARIA	MS	CAMPO GRANDE
518	SSKK	CAPÃO DA CANOA	RS	CAPÃO DA CANOA
519	SSKM	GERALDO GUIAS DE AQUINO	PR	CAMPO MOURÃO
520	SSKN	CAMPO NOVO	RS	CAMPO NOVO
521	SSKS	CACHOEIRA DO SUL	RS	CACHOEIRA DO SUL
522	SSKU	LAURO ANTÔNIO DA COSTA	SC	CURITIBANOS
523	SSKW	CACOAL	RO	CACOAL
524	SSKZ	CARAZINHO	RS	CARAZINHO
525	SSLA	LAGUNA	SC	LAGUNA
526	SSLG	SÃO LUÍS GONZAGA	RS	SÃO LUIZ GONZAGA
527	SSLN	HELMUTH BAUNGARTEM	SC	LONTRAS
528	SSLO	ATTILIO ACCORSI	PR	LOANDA
529	SSLT	GAUDÊNCIO MACHADO RAMOS	RS	ALEGRETE
530	SSMD	MIGUEL ADOLFO ORTH	PR	MEDIANEIRA
531	SSMF	HUGO WERNER	SC	MAFRA
532	SSMJ	MARACAJU	MS	MARACAJU
533	SSMR	MANOEL RIBAS	PR	MANOEL RIBAS
534	SSMT	MOSTARDAS	RS	MOSTARDAS
535	SSNB	ARIOSTO DA RIVA	MS	NAVIRAÍ
536	SSNG	MONTENEGRO	RS	MONTENEGRO
537	SSNH	NOVO HAMBURGO	RS	NOVO HAMBURGO
538	SSNO	ARMANDO REGINATTO	RS	NONOAI
539	SSNP	NOVA PRATA	RS	NOVA PRATA
540	SSNQ	NIOAQUE	MS	NIOAQUE
541	SSOE	HÉLIO WASUM	SC	SÃO MIGUEL DO OESTE
542	SSOG	ARAPONGAS	PR	ARAPONGAS
543	SSOI	PEDERNEIRAS	SP	PEDERNEIRAS
544	SSOL	LAVRAS	MG	LAVRAS
545	SSOS	OSÓRIO	RS	OSÓRIO
546	SSPB	JUVENAL LOUREIRO CARDOSO	PR	PATO BRANCO
547	SSPG	SANTOS DUMONT	PR	PARANAGUÁ
548	SSPI	EDU CHAVES	PR	PARANAÍ

ORDEM	ICAO	AERÓDROMO	UF	MUNICÍPIO
549	SSPL	PALMEIRA DAS MISSÕES	RS	PALMEIRA DAS MISSÕES
550	SSPM	PORTO MURTINHO	MS	PORTO MURTINHO
551	SSPN	PARANAÍBA	MS	PARANAÍBA
552	SSPS	SÃO SEBASTIÃO	PR	PALMAS
553	SSPT	BRASÍLIO MARQUES	PR	PALOTINA
554	SSQC	AGUINALDO PEREIRA LIMA	PR	SIQUEIRA CAMPOS
555	SSQM	TANQUE NOVO	BA	TANQUE NOVO
556	SSQN	MUNDO NOVO	BA	MUNDO NOVO
557	SSQP	MONTE SANTO	BA	MONTE SANTO
558	SSQT	MAJOR NEODO S. PEREIRA	PR	CASTRO
559	SSQZ	LUIS EDUARDO MAGALHÃES	BA	LUIS EDUARDO MAGALHÃES
560	SSRB	RIO BRILHANTE	MS	RIO BRILHANTE
561	SSRE	MUNICIPAL DE REALEZA	PR	REALEZA
562	SSRF	CASTRO ALVES	BA	CASTRO ALVES
563	SSRK	CAMPO ALEGRE DE LOURDES	BA	CAMPO ALEGRE DE LOURDES
564	SSRU	SÃO LOURENÇO DO SUL	RS	SÃO LOURENÇO DO SUL
565	SSRY	RIO PARDO	RS	RIO PARDO
566	SSRZ	ROSÁRIO DO SUL	RS	ROSÁRIO DO SUL
567	SSSB	SÃO BORJA	RS	SÃO BORJA
568	SSSC	SANTA CRUZ DO SUL	RS	SANTA CRUZ DO SUL
569	SSSD	SOLEDADE	RS	SOLEDADE
570	SSSG	SÃO GABRIEL	RS	SÃO GABRIEL
571	SSSQ	ISMAEL NUNES	SC	SÃO JOAQUIM
572	SSSS	SÃO FRANCISCO DO SUL	SC	SÃO FRANCISCO DO SUL
573	SSST	SANTIAGO	RS	SANTIAGO
574	SSSZ	ODILON ESTRÁ	PR	SERTANÓPOLIS
575	SSTB	TRÊS BARRAS	SC	TRÊS BARRAS
576	SSTL	TRÊS LAGOAS	MS	TRÊS LAGOAS
577	SSTO	TRÊS PASSOS	RS	TRÊS PASSOS
578	SSUM	ORLANDO DE CARVALHO	PR	UMUARAMA

ORDEM	ICAO	AERÓDROMO	UF	MUNICÍPIO
579	SSUV	JOSÉ CLETO	PR	UNIÃO DA VITÓRIA
580	SSVC	VACARIA	RS	VACARIA
581	SSVI	ÂNGELO PONZONI	SC	VIDEIRA
582	SSVN	VERANÓPOLIS	RS	VERANÓPOLIS
583	SSVP	SANTA VITÓRIA DO PALMAR	RS	SANTA VITÓRIA DO PALMAR
584	SSWA	VENÂNCIO AIRES	RS	VENÂNCIO AIRES
585	SSWF	FREDERICO WESTPHALEN	RS	FREDERICO WESTPHALEN
586	SSWS	CAÇAPAVA DO SUL	RS	CAÇAPAVA DO SUL
587	SSXD	SARANDI	RS	SARANDI
588	SSXX	MUNICIPAL JOÃO WINCKLER	SC	XANXERÊ
589	SSYA	AVELINO VIEIRA	PR	ARAPOTI
590	SSZR	SANTA ROSA	RS	SANTA ROSA
591	SSZS	MUNICIPAL DE CENTENÁRIO DO SUL	PR	CENTENÁRIO DO SUL
592	SSZW	COMANDANTE ANTONIO AMILTON BERALDO	PR	PONTA GROSSA
593	SWAE	UAICAS	RR	ALTO ALEGRE
594	SWAK	ASSUNÇÃO DO IÇANA	AM	SÃO GABRIEL DA CACHOEIRA
595	SWAN	ARENÁPOLIS	MT	ARENÁPOLIS
596	SWAO	ANAMOIM	AM	SÃO GABRIEL DA CACHOEIRA
597	SWAQ	ÉRICO	RR	AMAJARI
598	SWAY	ARAGUAIANA	MT	ARAGUAIANA
599	SWAZ	SANTO ATANÁZIO	AM	SÃO GABRIEL DA CACHOEIRA
600	SWBA	BURITI ALEGRE	GO	BURITI ALEGRE
601	SWBB	BARRA DO BUGRES	MT	BARRA DO BUGRES
602	SWBC	BARCELOS	AM	BARCELOS
603	SWBG	PONTES E LACERDA	MT	PONTES E LACERDA
604	SWBH	BREJINHO DE NAZARÉ	TO	BREJINHO DE NAZARÉ
605	SWBI	BARREIRINHA	AM	BARREIRINHA

ORDEM	ICAO	AERÓDROMO	UF	MUNICÍPIO
606	SWBQ	BARRAÇÃO QUEIMADO	MT	VILA BELA DA SANTÍSSIMA TRINDADE
607	SWBR	BORBA	AM	BORBA
608	SWBV	AUARIS	RR	AMAJARI
609	SWCA	CARAUARI	AM	CARAUARI
610	SWCB	CAMPOS BELOS	GO	CAMPOS BELOS
611	SWCQ	COSTA MARQUES	RO	COSTA MARQUES
612	SWCR	PORTO CARACARÁ	MS	POCONÉ
613	SWCV	CASALVASCO	MT	VILA BELA DA SANTÍSSIMA TRINDADE
614	SWCW	CAVALCANTE	GO	CAVALCANTE
615	SWCX	CABIXI	MT	CABIXI
616	SWCZ	CERES	GO	CERES
617	SWDM	DIAMANTINO	MT	DIAMANTINO
618	SWDN	DIANÓPOLIS	TO	DIANÓPOLIS
619	SWDO	ROSÁRIO OESTE	MT	ROSÁRIO OESTE
620	SWDU	DIAUARUM	MT	SÃO FÉLIX DO ARAGUAIA
621	SWDV	DESCALVADOS	MT	CÁCERES
622	SWDW	DIVISÃO	MT	DIAMANTINO
623	SWEE	ESTIRÃO DO EQUADOR	AM	ATALAIA DO NORTE
624	SWEI	EIRUNEPÉ	AM	EIRUNEPÉ
625	SWEK	CANARANA	MT	CANARANA
626	SWFJ	FEIJÓ	AC	FEIJÓ
627	SWFN	FLORES	AM	MANAUS
628	SWFR	FORMOSA	GO	FORMOSA
629	SWFU	FORTUNA	MT	FORTUNA
630	SWFX	SÃO FÉLIX DO ARAGUAIA	MT	SÃO FÉLIX DO ARAGUAIA
631	SWGJ	GURUPI	TO	GURUPI
632	SWGK	ARAGUAÍNA	TO	ARAGUAÍNA
633	SWHG	SANTA HELENA DE GOIÁS	GO	SANTA HELENA DE GOIÁS
634	SWHT	FRANCISCO CORREA DA CRUZ	AM	HUMAITÁ

ORDEM	ICAO	AERÓDROMO	UF	MUNICÍPIO
635	SWIA	IACIARA	GO	IACIARA
636	SWII	IPIRANGA	AM	SANTO ANTÔNIO DO IÇÁ
637	SWIP	IPAMERI	GO	IPAMERI
638	SWIY	SANTA ISABEL DO MORRO	TO	CRISTALÂNDIA
639	SWJC	JACIARA	MT	JACIARA
640	SWJN	JUÍNA	MT	JUÍNA
641	SWJP	BITTENCOURT	AM	JAPURÁ
642	SWJU	JURUENA	MT	JURUENA
643	SWJV	PALMEIRAS DO JAVARI	AM	ATALAIA DO NORTE
644	SWJW	JATAÍ	GO	JATAÍ
645	SWKC	CÁCERES	MT	CÁCERES
646	SWKO	COARI	AM	COARI
647	SWKT	CATALÃO	GO	CATALÃO
648	SWKU	CUCUÍ	AM	SÃO GABRIEL DA CACHOEIRA
649	SWKX	CORIXÁ	MT	CÁCERES
650	SWLB	LÁBREA	AM	LÁBREA
651	SWLC	GENERAL LEITE DE CASTRO	GO	RIO VERDE
652	SWME	MINEIROS	GO	MINEIROS
653	SWMK	MATURACÁ	AM	SÃO GABRIEL DA CACHOEIRA
654	SWML	MONTE ALEGRE DE GOIÁS	GO	MONTE ALEGRE DE GOIÁS
655	SWMR	MORRO REDONDO	GO	NIQUELÂNDIA
656	SWMU	SURUMU	RR	PACARAIMA
657	SWMV	PAA-PIU	RR	MUCAJÁ
658	SWMW	MAUÉS	AM	MAUÉS
659	SWMX	MORRINHOS	GO	MORRINHOS
660	SWMY	PORTO FLUVIAL SUIÁ MISSU	MT	BARRA DO GARÇAS
661	SWNA	NOVO ARIPUANÃ	AM	NOVO ARIPUANÃ
662	SWNH	ARUANÃ	GO	ARUANÃ
663	SWNI	NOVA VIDA	RO	ARIQUEMES
664	SWNK	NOVO CAMPO	AM	BOCA DO ACRE
665	SWNM	NORMANDIA	RR	NORMANDIA

ORDEM	ICAO	AERÓDROMO	UF	MUNICÍPIO
666	SWNO	NOVA OLINDA DO NORTE	AM	NOVA OLINDA DO NORTE
667	SWNQ	NIQUELÂNDIA	GO	NIQUELÂNDIA
668	SWNR	NORTELÂNDIA	MT	NORTELÂNDIA
669	SWNS	ANÁPOLIS	GO	ANÁPOLIS
670	SWNV	AERÓDROMO NACIONAL DE AVIAÇÃO	GO	GOIÂNIA
671	SWOB	FONTE BOA	AM	FONTE BOA
672	SWOW	MOURA	AM	BARCELOS
673	SWPC	PARI-CACHOEIRA	AM	SÃO GABRIEL DA CACHOEIRA
674	SWPG	PORTO DOS GAÚCHOS	MT	PORTO DOS GAÚCHOS
675	SWPI	JÚLIO BÉLEM	AM	PARINTINS
676	SWPK	POCONÉ	MT	POCONÉ
677	SWPL	POSTO LEONARDO VILAS BOAS	MT	CHAPADA DOS GUIMARÃES
678	SWPM	PIMENTA BUENO	RO	PIMENTA BUENO
679	SWPR	PIRES DO RIO	GO	PIRES DO RIO
680	SWPS	PORTO SÃO SEBASTIÃO	MT	DIAMANTINO
681	SWPV	PLANALTINA	DF	BRASÍLIA
682	SWPY	PRIMAVERA DO LESTE	MT	PRIMAVERA DO LESTE
683	SWPZ	ORIÇANGA DE ABREU	GO	POSSE
684	SWQE	QUERARI	AM	SÃO GABRIEL DA CACHOEIRA
685	SWQI	CARACARAÍ	RR	CARACARAÍ
686	SWRA	ARRAIAS	TO	ARRAIAS
687	SWRD	RONDONÓPOLIS	MT	RONDONÓPOLIS
688	SWRO	AERoclUBE DE RONDÔNIA	RO	PORTO VELHO
689	SWRU	UMBERTO BOSAIPO	MT	TESOURO
690	SWSI	PRESIDENTE JOÃO BATISTA FIGUEIREDO	MT	SINOP
691	SWSQ	SÃO JOAQUIM	AM	SÃO GABRIEL DA CACHOEIRA
692	SWSR	SERTÂNIA	MT	SERTÂNIA
693	SWST	SANTA TEREZINHA	MT	SANTA TEREZINHA

ORDEM	ICAO	AERÓDROMO	UF	MUNICÍPIO
694	SWSY	SÃO SIMÃO	MT	VILA BELA DA SANTÍSSIMA TRINDADE
695	SWTB	TABAJARA	RO	ARIQUEMES
696	SWTC	TOCANTÍNIA	TO	TOCANTÍNIA
697	SWTF	PORTO MOURA - HELIPONTO	AM	TEFÉ
698	SWTO	PARAÍSO DO TOCANTINS	TO	PARAÍSO DO TOCANTINS
699	SWTP	TAPURUQUARA	AM	SANTA ISABEL DO RIO NEGRO
700	SWTR	TARAQUÁ	AM	SÃO GABRIEL DA CACHOEIRA
701	SWTS	TANGARÁ DA SERRA	MT	TANGARÁ DA SERRA
702	SWTY	TAGUATINGA	TO	TAGUATINGA
703	SWUA	SÃO MIGUEL DO ARAGUAIA	GO	SÃO MIGUEL DO ARAGUAIA
704	SWUC	LUCIÁRA	MT	LUCIÁRA
705	SWUI	PAUINI	AM	PAUINI
706	SWUK	UAPUI-CACHOEIRA	AM	SÃO GABRIEL DA CACHOEIRA
707	SWUP	UIRAPURU	MT	UIRAPURU
708	SWUQ	SURUCUCU ou SURUCURU	RR	ALTO ALEGRE
709	SWUZ	BRIGADEIRO ARARIPE MACEDO	GO	LUZIÂNIA
710	SWVB	VILA BELA DA SANTÍSSIMA TRINDADE	MT	VILA BELA DA SANTÍSSIMA TRINDADE
711	SWVC	VILA RICA	MT	VILA RICA
712	SWWA	PORANGATU	GO	PORANGATU
713	SWWK	URUCARÁ	AM	URUCARÁ
714	SWWU	URUAÇU	GO	URUAÇU
715	SWXM	REGIONAL ORLANDO VILLAS BOAS	MT	MATUPÁ
716	SWXQ	GOVERNADOR LUCAS NOGUEIRA GARCEZ (SBLN*)	SP	LINS
717	SWXU	XAPURI	AC	XAPURI
718	SWXV	XAVANTINA	MT	NOVA XAVANTINA
719	SWYN	PRAINHA	AM	APUÍ
720	ZZZZ	AERÓDROMO DO POLO TURÍSTICO DE JERICOACOARA	CE	CRUZ

ORDEM	ICAO	AERÓDROMO	UF	MUNICÍPIO
721	ZZZZ	AERÓDROMO REGIONAL DE ITAIPUOCA	CE	ITAIPUOCA
722	ZZZZ	AEROPORTO ALTO TELES PIRES	MT	COLÍDER
723	ZZZZ	AEROPORTO DE ÁGUAS LINDAS DE GOIÁS	GO	ÁGUAS LINDAS DE GOIÁS
724	ZZZZ	AEROPORTO DE ARARUNA	PB	ARARUNA
725	ZZZZ	AEROPORTO DE BOM DESPACHO	MG	BOM DESPACHO
726	ZZZZ	AEROPORTO DE MINEIROS - PORTAL DA EMAS	GO	MINEIROS
727	ZZZZ	AEROPORTO DE PAU DOS FERROS	RN	PAU DOS FERROS
728	ZZZZ	AEROPORTO DE SÃO GONÇALO DO AMARANTE	RN	SÃO GONÇALO DO AMARANTE
729	ZZZZ	AEROPORTO DE TUPIRAMA	TO	TUPIRAMA
730	ZZZZ	AEROPORTO DE TUPIRAMA	BA	RUI BARBOSA
731	ZZZZ	AEROPORTO DE VITÓRIA DA CONQUISTA - PEDRO OTACÍLIO FIGUEIREDO	BA	VITÓRIA DA CONQUISTA
732	ZZZZ	AEROPORTO DO MUNICÍPIO DE SORRISO	MT	SORRISO
733	ZZZZ	AEROPORTO DOM MIGUEL PEDRO MUNDO	GO	SANTA HELENA DE GOIÁS
734	ZZZZ	AEROPORTO MUNICIPAL DE CACHOEIRA ALTA	GO	CACHOEIRA ALTA
735	ZZZZ	AEROPORTO PROFESSOR PEDRO VIEIRA MOREIRA	PB	CAJAZEIRAS
736	ZZZZ	AEROPORTO REGIONAL DO VALE DO AÇO	RJ	VOLTA REDONDA
737	ZZZZ	AEROPORTO WALFRIDO SALMITO DE ALMEIDA	CE	SÃO BENEDITO
738	ZZZZ	HELIPONTO PÚBLICO IJF	CE	FORTALEZA
739	ZZZZ	NOVO AEROPORTO DE VACARIA	RS	VACARIA

### JUSTIFICAÇÃO

A Constituição de 1988, em seu art. 21, inciso XXI, atribuiu à União a seguinte competência: *estabelecer princípios e diretrizes para o sistema nacional de viação.*

O Sistema Nacional de Viação – SNV, foi criado por meio da Lei 12.379 de 6 de janeiro de 2011 através de iniciativa do então Ministério dos Transportes, e estabelece sua composição, os objetivos e os critérios para implantação dos sistemas que o integram.



Entretanto, algumas providências necessárias para a consolidação do processo não foram concluídas, entre as quais podemos citar a falta das relações dos trechos e dispositivos que comporão a malha viária (rodoviária, ferroviária, hidroviária, etc.). Essas relações seriam tratadas nos anexos da própria lei. Porém, por falta de definição ou de acordo entre os entes interessados e intervenientes no processo, e por falta de tempo suficiente para avançar na questão, achou-se por bem aprovar a lei sem os mesmos, que foram vetados por ocasião da análise presidencial.

Os vetos apostos aos anexos e ao art. 45 da Lei nº 12.379, de 2011, não têm como efeito a manutenção da vigência de dispositivos da Lei nº 5.917, de 1973, uma vez que a revogação de uma lei pode ocorrer não apenas mediante disposição expressa em lei posterior ou incompatibilidade desta com a lei anterior, mas também em razão de a lei nova regular inteiramente a matéria de que tratava a lei antiga, o que entendemos ter ocorrido no caso examinado.

No entanto, tem sido comum a apresentação de projetos de lei que têm por objetivo a modificação dos anexos da Lei nº 5.917, de 1973. A coexistência das duas Leis cria problemas de interpretação jurídica, considerando que a segunda tende a substituir a primeira, tanto em termos conceituais como em definições de políticas públicas.

Não resta dúvidas que a Lei nº 12.379, de 2011, teve o propósito de regular inteiramente a matéria versada na Lei nº 5.917, de 1973, ao criar, no mesmo campo temático, um sistema normativo completo, substitutivo do regime legal anterior. Assim, o veto aos anexos da Lei nº 12.379, de 2011, não tem o condão de manter vigente o anexo da Lei nº 5.917, de 1973, porque os anexos, como partes complementares do articulado normativo da lei, não têm vigência independente dele, de tal sorte que a revogação desse articulado conduz, por arrastamento, à revogação do anexo.

A existência de um anexo contendo as relações descritivas dos bens públicos federais constituintes da infraestrutura de transportes é fundamental para assegurar segurança jurídica aos empreendedores e garantir plena eficácia à legislação. A inexistência dos anexos pode trazer dúvidas no momento da elaboração das peças orçamentárias.

No que diz respeito ao sistema rodoviário, há de se considerar, por exemplo, que existe uma forte tendência, de apelo político, em federalizar grande parte das rodovias, com a ideia de que se teria maior facilidade para destinação de recursos provenientes do Orçamento da União. O anexo, neste caso, é fundamental para que a hierarquia viária estabelecida no SNV seja observada, impedindo a competição por recursos federais entre vias que, devido a seus atributos, devam compor o Sistema Federal de Viação e vias com vocação de alimentar o sistema federal, de mera ligação, ou mesmo vicinais.

Além disso, a existência do anexo se justifica também, no que tange às rodovias, devido ao comando contido no art. 18, inciso II, que veda a doação, pela União, de rodovias

integrantes da Rede de Integração Nacional a outros entes federados, autorizando a doação das demais rodovias. A correta identificação das rodovias que integram a RINTER, muito embora os critérios estejam fixados no art. 16, se faz pelo restabelecimento do Anexo II à Lei nº 12.379, de 2011.

Os anexos do presente projeto de lei são fruto de árduo trabalho desenvolvido pela Secretaria Nacional de Política de Transportes do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, ao longo dos anos de 2011 e 2012, em conjunto com todos os ministérios, agências reguladoras e órgãos executivos, afins e correlatos com o setor dos transportes. Importante ressaltar a aderência dos referidos anexos ao Plano Nacional de Logística de Transportes – PNLT. Esse Anexo atualizado foi submetido ao CONIT – Conselho Nacional para a Integração das Políticas de Transportes –, em reunião ocorrida em março de 2012, e aprovado.

A principal contribuição do PL ora apresentado é a restituição à Lei nº 12.379, de 2011, dos anexos, elaborados em consonância com o marco regulatório do SNV, que difere claramente do PNV. Mas não é a única. Para mitigar o risco da erradicação ou desativação desarrazoada de trechos ferroviários, propomos, por exemplo a alteração do *Caput* do art. 24 da Lei do SNV. Pela proposta, além do crivo técnico do Regulador, a desativação ou a erradicação de linhas férreas componentes do Subsistema Ferroviário Federal deverá ter autorização do Congresso Nacional, consoante a missão constitucional de exercer o controle externo. Esta medida dará voz às populações e aos grupos afetados, por meio de seus representantes eleitos, o que pode ser muito mais eficaz, do ponto de vista do interesse público, que as audiências públicas ou as tomadas de subsídios levadas a termo pela Agência Reguladora.

O projeto também agrega os portos lacustres nas relações descritivas de infraestrutura e deixa claro, por meio do Anexo IV-B, que traz força ao comando do art. 29, que a utilização de águas navegáveis de domínio de Estado ou do Distrito Federal para navegação de interesse federal não implica uma transferência de domínio, devendo ser disciplinada em convênio firmado entre a União e o titular das águas navegáveis.

O resgate dos anexos e os ajustes trazidos no presente PL, fruto da reflexão acerca das lacunas observadas após cinco anos da edição da Lei nº 12.379, contribuirão para a segurança jurídica de investidores e gestores públicos e para a correta elaboração das leis orçamentárias, transformando a Lei do SNV na Lei Magna dos Transportes, motivo pela qual pedimos aos nobres Pares a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em        de        de 2016.

Deputado LUCIO VALE

Deputado REMÍDIO MONAI

## PROPOSIÇÃO 6

### PROJETO DE LEI N° , DE 2016

(Do Srs. Lúcio Vale, Remídio Monai e Outros)

Altera a Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, para dispor sobre modalidades de garantias e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

**Art. 1º** A Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 6º .....

VI – Seguro-Garantia – modalidade de seguro que visa garantir a plena realização de objeto contratado, caso o devedor principal deixe de honrar com seu compromisso contratual, cabendo ao garantidor da obrigação contratar um terceiro para concluir o objeto, concluir o objeto por conta própria ou indenizar o credor da obrigação de acordo com os prejuízos sofridos;

XXI – Certificação – processo de avaliação transparente e reproduzível, conduzido por organismo independente e acreditado por entidade oficial de metrologia, que garante que produto, obra ou serviço, incluindo projetos de engenharia, cumpre requisitos definidos por normas regulamentares aplicáveis.” (NR)

“Art. 31. ....

III – garantia, nas mesmas modalidades e critérios previstos no *caput* e no § 1º do art. 56 desta Lei, limitada a 2% (dois por cento) do valor estimado do objeto da contratação.

.....” (NR)

“Art. 55. ....

§ 4º O percentual da multa por não conclusão de obra contratada deverá ser de 30% (trinta por cento) do valor total atualizado do contrato para obras e serviços de engenharia de grande vulto.” (NR)

“Art. 56. ....

§ 1º Caberá ao contratado, sempre que o edital permitir, optar por uma das seguintes modalidades de garantia:

.....

§ 2º A garantia a que se refere o *caput* deste artigo não excederá a cinco por cento do valor do contrato e terá seu valor atualizado nas mesmas condições daquele, ressalvado o previsto no § 7º deste artigo.

§ 3º Nos contratos de pronta entrega poderá ser dispensada a prestação de garantia.

§ 4º A garantia prestada pelo contratado será liberada ou restituída após a execução do contrato e, quando em dinheiro, atualizada monetariamente.

§ 5º Nos casos de contratos que importem na entrega de bens pela Administração, dos quais o contratado ficará depositário, ao valor da garantia deverá ser acrescido o valor desses bens.

§ 6º Em caso de contratação de seguro-garantia para obras e serviços de engenharia, o edital deverá prever a possibilidade da seguradora, em caso de descumprimento do contrato pelo contratado, sub-rogar-se nos direitos e obrigações do contratado, observando-se que:

I – no caso da não sub-rogação, a indenização devida pela seguradora corresponderá exatamente ao valor atualizado da multa estabelecida no contrato garantido;

II – em se sub-rogando nos direitos e obrigações do contratado, a seguradora ficará sujeita a todas as sanções previstas em lei, no edital e naquele contrato, inclusive a multa por não conclusão da obra, objeto do seguro;

III – na hipótese da sub-rogação a que se refere este parágrafo, fica autorizada a emissão do empenho em nome da seguradora ou de pessoas jurídicas diferentes por ela indicadas, subcontratadas para a conclusão do objeto do contrato garantido, desde que demonstrada a regularidade fiscal dos beneficiários do empenho.

§ 7º Em contratações de obras e serviços de engenharia de grande vulto a garantia a que se refere o *caput* deverá ser idêntica à multa contratual, de 30% (trinta por cento) do valor do contrato vigente, podendo, em situações excepcionais devidamente justificadas, através de parecer técnico aprovado pela autoridade competente, ser fixada em percentual inferior.

I – o contratado não poderá optar pela modalidade de garantia prevista nos incisos I e III do § 1º;

II – A seguradora deverá firmar o contrato, inclusive aditivos, como interveniente anuente e deverá:

- a) ter livre acesso às instalações em que for executado o contrato principal;
- b) fiscalizar a execução do contrato principal e atestar a conformidade dos serviços e dos materiais empregados e do cumprimento dos prazos pactuados;
- c) realizar auditoria técnica e contábil;
- d) requerer esclarecimentos ao responsável técnico pela obra ou fornecimento.

III – a contratação será obrigatoriamente realizada:

- a) no regime de empreitada por preço global;
- b) no regime de contratação integrada; ou
- c) em qualquer regime, quando o edital for acompanhado de projeto executivo já concluído e certificado.

IV – o edital poderá prever a obrigação de apresentação de seguros adicionais.

§ 8º O seguro-garantia continuará em vigor mesmo quando o tomador não houver pagado o prêmio nas datas convencionadas.

§ 9º Não se aplica às licitações garantidas por seguro-garantia, o disposto no inciso II, do art. 48 desta Lei, no que tange aos preços inexequíveis.” (NR)

“Art. 67. A execução do contrato deverá ser acompanhada e fiscalizada por um representante da administração especialmente designado que poder, sendo permitida: a contratação de terceiros para assisti-lo e subsidiá-lo de informações pertinentes a essa atribuição ou a exigência que o contratado apresente certificadora independente e acreditada.

§ 3º Nas contratações integradas, caso a administração opte por exigir a certificação, deverão ser certificados os projetos e as etapas dos serviços.” (NR)

“Art. 78.

§ 1º Os casos de rescisão contratual serão formalmente motivados nos autos do processo, assegurado o contraditório e a ampla defesa.

§ 2º Os emitentes das garantias previstas no art. 56, § 1º, desta Lei, deverão, necessariamente, ser notificados, pelo contratante, do início do processo administrativo de que trata o § 1º.

§ 3º As garantias previstas no art. 56, § 1º, desta Lei, têm força de título executivo extrajudicial.” (NR)

“Art. 80.

§ 5º Na hipótese do inciso III do *caput* deste artigo, o edital estabelecerá os requisitos e condições em que a Administração autorizará a transferência e sub-rogação do contrato para a seguradora garantidora com o objetivo de assegurar a continuidade regular do contrato, não se aplicando o disposto no art. 50 e no art. 64, § 2º, desta Lei, ficando a critério da seguradora a escolha da(s) empresa(s) que executará(ão) e concluirá(ão) o objeto contratual.

§ 6º Ocorrendo a transferência e sub-rogação previstas no § 5º, a Administração fica autorizada a realizar a emissão de empenho em nome da seguradora garantidora ou a quem esta indicar, em relação às obrigações pecuniárias decorrentes do contrato original.” (NR)

**Art. 2º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

## JUSTIFICAÇÃO

O Seguro-Garantia do tipo *Performance Bond* é uma das modalidades de seguro que, tipicamente, visa garantir a realização de uma obra, caso o devedor principal deixe de honrar com o seu compromisso contratual junto ao contratante do projeto. Assim, na eventualidade de ocorrer um inadimplemento contratual, o emissor do *Performance Bond* – garantidor da obrigação – ficaria obrigado a contratar um terceiro para terminar a obra por sua conta e risco, concluir a execução do projeto por conta própria, sem a

intervenção de terceiros ou, ainda, indenizar o credor da obrigação, de acordo com os prejuízos sofridos por ele.

Além de o governo precisar de um grande esforço de melhoria do planejamento e execução orçamentária para tornar seus atos menos instáveis e menos sujeitos a contingenciamentos, cancelamentos ou injunções políticas, é possível melhorar a administração do risco do contratante.

A Lei nº 8.666/93, atualizada pela Lei nº 8.883/94, prevê a possibilidade de exigência – a critério da autoridade competente e desde que prevista no instrumento convocatório – de uma prestação de garantia em obras e aquisição de bens e serviços (artigo 56, §§ 1º a 3º). Esta garantia pode ser feita de três maneiras alternativas, a critério do contratado: seguro-garantia, fiança bancária ou caução em dinheiro ou títulos. O valor pode ser de 5% ou 10% do valor da obra, dependendo da “complexidade técnica e riscos financeiros”.

A caução em dinheiro compromete recursos da firma contratada, assim reduzindo seu capital disponível e elevando o risco de falência ou dificuldades financeiras. Quanto à carta de fiança bancária (opção aparentemente mais adotada pelo contratado que o seguro-garantia), emití-la é uma atividade sem risco para o banco, pois ele apenas tem de ser depositário de um montante dos ativos da firma e, caso a carta seja executada, situação quase inexistente nos contratos públicos brasileiros, deverá verificar se a execução é procedente. O banco não se envolve com os direitos e obrigações da firma contratada, e não tem de ser comprovada a quebra de contrato.

Já em relação ao seguro-garantia, poderia se perquirir se esta exigência seria equivalente ao seguro de performance, mas, da forma como está previsto na Lei nº 8.666/93, há dois problemas. O primeiro é que a garantia em valores é muito baixa, compensando à seguradora, invariavelmente, indenizar o contratado, o que geraria valores insuficientes para o custeio das despesas com a retomada da construção, retrabalho e multas por inadimplemento. O segundo está relacionado à associação da porcentagem apenas à complexidade técnica e aos riscos financeiros. Ora, o risco de um projeto não se resume ao risco financeiro; há riscos técnicos que elevam os custos, mas não são riscos relacionados ao mercado financeiro ou mesmo à administração financeira da empresa contratada. O projeto pode envolver riscos de engenharia, e que podem ser completamente independentes da complexidade técnica do projeto.

Nesse cenário, o projeto de lei em tela tem por objetivo transformar o seguro-garantia em um seguro performance, em que a seguradora passa a assumir a responsabilidade pelo término dos empreendimentos, executando-os diretamente ou por meio de terceiros, ou, em último caso, indenizando o segurado dos efetivos prejuízos causados pelo inadimplemento do contrato.



# PROPOSIÇÃO 7

## EMENDA SUBSTITUTIVA GLOBAL

### PROJETO DE LEI Nº 3.729/2004

Dispõe sobre o processo de licenciamento ambiental, regulamenta o art. 225, inciso IV da Constituição Federal e o art. 10º da Lei 6.938 de 1981.

**Autor:** Deputado Luciano Zica e outros  
**Relator:** Deputado Mauro Pereira

O Congresso Nacional decreta:

#### Capítulo I Das Disposições Preliminares

**Art. 1º** Esta Lei estabelece regras gerais para o processo de licenciamento ambiental a serem observadas pelos entes federativos no cumprimento de suas competências estabelecidas na Lei Complementar nº 140/2011.

*Parágrafo único.* A construção, instalação, ampliação e operação de empreendimentos e atividades utilizadores de recursos ambientais, efetiva ou potencialmente poluidores ou capazes sob qualquer forma de causar degradação ambiental, dependerão de prévio licenciamento ambiental.

**Art. 2º** Para os efeitos desta Lei entende-se por:

I – área de influência: aquela que sofre os efeitos da construção, instalação, ampliação e operação do empreendimento ou atividade;

II – autorização ambiental: ato administrativo discricionário, pelo qual o órgão ambiental competente estabelece as condicionantes, exigências, restrições e medidas de controle ambiental que deverão ser obedecidas pelo empreendedor, para realização ou operação de empreendimentos, atividades, pesquisas e serviços de caráter temporário ou para execução de obras ou atividades não sujeitas ao licenciamento ambiental.

III – condicionantes ambientais: medidas, condições ou restrições estabelecidas pelo órgão licenciador no âmbito das licenças ambientais, com vistas a evitar, mitigar ou



compensar os impactos ambientais adversos e maximizar os impactos ambientais benéficos apontados nos estudos ambientais;

IV – termo de referência (TR): documento único elaborado pelo órgão licenciador, considerando os requisitos apresentados pelos órgãos e entidades da administração pública envolvidos no licenciamento ambiental, que norteia a elaboração dos estudos e estabelece o conteúdo mínimo necessário;

V – empreendedor: pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado, responsável por empreendimento ou atividade sujeito ao licenciamento ambiental;

VII – estudos ambientais: estudos relativos aos aspectos e impactos ambientais relacionados a um empreendimento ou atividade apresentados pelo empreendedor como subsidio para a análise da licença requerida;

VIII – estudo prévio de impacto ambiental (EIA): estudo ambiental de empreendimento utilizador de recursos ambientais, efetiva ou potencialmente causador de poluição ou outra forma de significativa degradação do meio ambiente, com o conteúdo mínimo definido nesta Lei;

IX – impacto ambiental: alterações, benéficas ou adversas, no meio ambiente, causadas por empreendimento ou atividade em sua área de influência;

X – licença ambiental: ato administrativo no qual o órgão licenciador aprova e estabelece, quando couber, as condicionantes ambientais a serem atendidas pelo empreendedor para a construção, instalação, ampliação e operação de empreendimentos ou atividades utilizadores dos recursos ambientais considerados efetiva ou potencialmente poluidores, ou aqueles que, sob qualquer forma, possam causar degradação ambiental;

XI – órgão licenciador: órgão ou entidade integrante do SISNAMA, responsável pelo licenciamento ambiental de empreendimento ou atividade;

XII – órgão externo ao SISNAMA: órgão competente da administração pública que não faz parte do SISNAMA, mas que pode se manifestar, dentro de sua esfera de atuação e de forma não vinculante, no processo de licenciamento ambiental com relação aos estudos ambientais apresentados como parte integrante do processo de licenciamento;

XIII – licenciamento ambiental: procedimento administrativo destinado a licenciar empreendimentos ou atividades utilizadores de recursos ambientais, efetiva ou potencialmente poluidores ou capazes, sob qualquer forma, de causar degradação ambiental;

XIV – potencial poluidor ou de degradação do empreendimento ou atividade: avaliação qualitativa e/ou quantitativa da capacidade de um empreendimento ou atividade vir a causar degradação ambiental, considerando sua localização.

## Capítulo II Dos Procedimentos

**Art. 3º** O processo de licenciamento deve prezar pela celeridade e economia processual, pela participação e controle social, pela preponderância do interesse público e pela análise integrada dos aspectos e impactos ambientais do empreendimento ou atividade.

**Art. 4º** Os requerimentos de licença ambiental devem ser distribuídos para análise de acordo com a ordem cronológica de protocolo, salvo prioridade devidamente comprovada.

*Parágrafo único.* Para os efeitos do *caput* deste artigo, o licenciamento ambiental de empreendimentos estratégicos de que trata a lei complementar prevista no § 9º do art. 165 da Constituição Federal terá tramitação prioritária, na forma de regulamento.

**Art. 5º** O enquadramento do empreendimento na respectiva modalidade de licenciamento seguirá como diretriz o potencial poluidor ou de degradação, aplicando-se, do menor potencial para o maior potencial, as seguintes modalidades:

I – declaratória: exigido para empreendimentos e atividades de baixo impacto ambiental a partir do envio prévio de informações ao órgão licenciador;

II – simplificada: exigido para empreendimentos e atividades de médio impacto ambiental, a ser realizado em duas fases ou uma única, a critério do órgão licenciador, baseado em estudo ambiental menos complexo que o EIA;

III – ordinária: exigido para empreendimentos em três fases consecutivas que contemplam o licenciamento prévio, de instalação e de operação, exigindo-se EIA/RIMA para a primeira fase.

**Art. 6º** Os empreendimentos e atividades de pesquisa e serviços de caráter temporário, execução de obras que não resultem em instalações permanentes, bem como aquelas que possibilitem a melhoria ambiental, enquadrados na categoria de baixo impacto ambiental, serão dispensados do processo de licenciamento.

*Parágrafo único.* Para os casos previstos no *caput*, poderá ser exigida autorização ambiental, na forma de regulamento.

**Art. 7º** O órgão consultivo e deliberativo do Sisnama deve listar os empreendimentos categorizados em baixo, médio e alto potencial de impacto, considerando para tanto sua natureza e porte.

**Art. 8º** São considerados de baixo impacto ambiental as atividades agrossilvopastoris e, portanto, passíveis de licenciamento ambiental declaratório, os empreendimentos listados a seguir, que sejam compatíveis com as regras de uso e ocupação do solo estabelecidos em Zoneamento Ecológico-Econômico ou outros instrumentos de gestão territorial:

**Art. 9º** Entende-se por licenciamento ambiental ordinário aquele que compreende três fases, a saber:

I – Licença Prévia (LP): reconhece a viabilidade ambiental do empreendimento ou atividade quanto à sua concepção e localização;

II – Licença de Instalação (LI): licencia a instalação do empreendimento ou atividade, tendo como base o cumprimento das obrigações e critérios que condicionaram a viabilidade ambiental atestada na fase anterior;

III – Licença de Operação (LO): licencia a operação do empreendimento ou atividade, tendo como base o cumprimento das medidas compensatórias e de mitigação dos impactos adversos ambientais identificados, e as medidas para otimização dos impactos benéficos, aprovadas e atestadas na etapa anterior.

§ 3º Poderá ser admitida a emissão concomitante de LP e LI no licenciamento ordinário, em casos excepcionais devidamente justificados, quando o projeto:

I – tiver sido contemplado por Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) de políticas, planos e programas governamentais.

II – for compatível com Zoneamento Ecológico-Econômico (ZEE) ou outros instrumentos de gestão territorial aprovados por lei específica;

II – oferecer nível de detalhamento suficiente para a análise sobre a fase construtiva.

**Art. 10.** Poderá ser admitido um único processo de licenciamento ambiental para empreendimentos ou atividades vizinhos, ou para aqueles integrantes de planos de desenvolvimento, desde que definida a responsabilidade legal pelo conjunto de empreendimentos ou atividades.

**Art. 11.** As condicionantes estabelecidas em qualquer tipo de licença ambiental previsto nesta Lei devem seguir a seguinte ordem de prioridade, aplicando-se em todos os casos a diretriz de maximização dos impactos benéficos do empreendimento:

I – evitar os impactos adversos ao meio ambiente;

II – minimizar os impactos adversos; e

III – compensar os impactos adversos residuais, na impossibilidade de evitá-los ou minimizá-los.

**Art. 12.** As medidas protetivas, mitigadoras e compensatórias a serem estabelecidas pelo órgão licenciador no escopo da licença devem estar vinculadas aos impactos reais ou potenciais do empreendimento.

§ 1º As medidas compensatórias se limitam aos impactos adversos residuais, cujas medidas protetivas e mitigadoras não foram suficientes para sua efetiva neutralização.

§ 2º As condicionantes previstas no *caput* devem ser acompanhadas de justificativa técnica por parte do órgão licenciador, cabendo recurso por parte do empreendedor na forma e nos prazos previstos em lei.

**Art. 13.** A licença ambiental, quando emitida, tem eficácia imediata para a finalidade a que se propõe, não sendo permitida a inclusão de condicionantes com exigência de estudos complementares para confirmação de sua validade.

§ 1º O disposto no *caput* deste artigo não impede o estabelecimento, pelo órgão licenciador, de condicionantes ambientais relacionadas a acidentes ou a impactos adversos imprevistos identificados na operação do empreendimento.

§ 2º Sem prejuízo da aplicação imediata prevista no *caput* deste artigo, findo o prazo legal para interposição de recursos na esfera administrativa e emitida a licença ambiental, esta tem força de título executivo extrajudicial no que se refere às condicionantes ambientais.

**Art. 14.** O órgão licenciador poderá estabelecer prazos diferenciados de análise para cada modalidade de licença em função do enquadramento do empreendimento ou atividade, bem como para a formulação de exigências complementares, desde que respeitados os seguintes prazos máximos, a contar do protocolo do requerimento da licença pelo empreendedor:

I – nos casos em que for exigido EIA/Rima:

- a) 8 (oito) meses para a LP;
- b) 4 (quatro) meses para LI ou LO.

II – nos demais casos:

- a) 4 (quatro) meses para cada licença emitida isoladamente; ou
- b) 6 (seis) meses para licenças emitidas em duas fases ou uma única.

§ 1º O gestor responderá administrativamente pela extrapolação dos prazos previstos neste artigo.

§ 2º As exigências de complementação oriundas da análise do empreendimento ou atividade devem ser comunicadas pelo órgão licenciador de uma única vez ao empreendedor, ressalvadas aquelas decorrentes de fatos novos.

§ 3º A exigência de complementação de informações, documentos ou estudos feita pelo órgão licenciador suspende o prazo de aprovação a que se refere o *caput*, que continua a fluir após o seu atendimento integral pelo empreendedor.

§ 4º O decurso dos prazos previstos no *caput* sem a emissão da licença ambiental não implica emissão tácita nem autoriza a prática de ato que dela dependa ou decorra, mas instaura, a pedido do empreendedor, a competência supletiva de que trata a Lei Complementar nº 140, de 8 de dezembro de 2011, aproveitando-se os atos já praticados e os estudos e outros elementos já produzidos no processo em que ocorreu o decurso de prazo e vedada a exigência de estudos já apresentados e de taxas já recolhidas pelo empreendedor.

**Art. 15.** As licenças ambientais terão os seguintes prazos de validade:

I – não inferior a 5 (cinco) anos para a LP, podendo ser renovado por igual período, ou conforme cronograma do empreendedor;

II – não inferior a 6 (seis) anos para a LI, podendo ser renovado por igual período, ou conforme cronograma do empreendedor;

III – não inferior a 10 (dez) anos, no caso da LO.

§ 1º A renovação de licenças ambientais, quando exigível, deve ser requerida com antecedência mínima de 120 (cento e vinte) dias da expiração de seu prazo de validade, fixado na respectiva licença, ficando este automaticamente prorrogado até a manifestação definitiva do órgão licenciador.

§ 2º Na renovação das licenças ambientais poderá ser pedida, a critério do empreendedor, a revisão das condicionantes.

§ 3º O órgão licenciador poderá adotar a renovação automática da Licença de Operação quando atendidas, cumulativamente, as seguintes condições:

I – não houver autuação por infração ambiental;

III – o empreendedor comprovar a eficiência dos seus sistemas de gestão por meio de auditorias ambientais.

§ 4º O órgão licenciador poderá suspender o prazo de validade das licenças ambientais, quando solicitado pelo empreendedor, em casos de paralisação das atividades por motivo de força maior ou caso fortuito, devidamente comprovado.

**Art. 16.** O processo de licenciamento ambiental será conduzido pelo órgão licenciador, que detém o poder decisório, a quem o empreendedor deverá apresentar todos os documentos e requerimentos, cabendo ao órgão licenciador a interlocução com os órgãos envolvidos no processo, bem como o gerenciamento das informações recebidas dos referidos órgãos.

§ 1º A ausência de manifestação dos órgãos consultados, quando demandados pelo órgão licenciador, não implicará prejuízo ao andamento do processo de licenciamento ambiental nem à expedição da respectiva licença.

§ 2º A manifestação dos órgãos consultados limitar-se-á ao assunto referente à sua competência funcional.

§ 3º As manifestações de que tratam este artigo não vinculam a decisão do órgão licenciador, que deverá motivar as manifestações que forem rejeitadas ou acolhidas.

**Art. 17.** Fica instituída a Taxa de Licenciamento Ambiental Federal (TLF).

§ 1º A TLF tem como fato gerador o licenciamento de empreendimento pelo órgão ou entidade federal integrante do Sisnama.

§ 2º É sujeito passivo da TLF todo empreendedor, pessoa física ou jurídica, cujo empreendimento seja submetido ao licenciamento ambiental no nível federal, respeitadas as atribuições previstas na Lei Complementar nº 140, de 8 de dezembro de 2011.

§ 3º Os valores da TLF são os fixados no Anexo 1 desta Lei, ficando o Poder Executivo autorizado a atualizá-los monetariamente, na forma do regulamento.

§ 4º Os valores estabelecidos no Anexo 1 desta Lei são majorados em 10% a cada órgão externo ao SISNAMA da esfera federal que tiver de se manifestar no processo de licenciamento ambiental.

§ 5º A parte dos valores arrecadados com a TLF que decorrer da majoração prevista no § 4º deste artigo é destinada a cada órgão externo ao SISNAMA da esfera federal que se manifestar no processo.

§ 6º Quando há fusão entre diferentes etapas de licenciamento, aplica-se o somatório dos valores de cada licença isoladamente.

§ 7º A cobrança dá-se no momento da entrega do TR ao empreendedor.

§ 8º Os valores arrecadados com a TLF devem ser empregados na cobertura das **despesas administrativas** das atividades de licenciamento ambiental realizadas pelo órgão licenciador ou, no caso de órgão externo ao SISNAMA da esfera federal, das despesas com sua participação no processo de licenciamento ambiental.

### Capítulo III Dos Estudos Ambientais

**Art. 18.** O órgão licenciador, com base no enquadramento do empreendimento ou atividade, poderá exigir a elaboração de estudos ambientais com o objetivo de identificar os potenciais impactos ao meio ambiente e as respectivas medidas mitigadoras e compensatórias.

§ 1º Os estudos ambientais necessários ao processo de licenciamento deverão ser realizados por profissionais legalmente habilitados, a expensas do empreendedor.

§ 2º O empreendedor e os profissionais que subscrevem os estudos ambientais serão responsáveis pelas informações apresentadas, sujeitando-se às sanções previstas na legislação.

§ 3º A realização de estudos ambientais em conjunto não dispensa a necessidade de licenciamento ambiental específico para cada um dos empreendimentos ou atividades, exceto quando se tratar da mesma cadeia produtiva ou de empreendimentos sob responsabilidade de um mesmo empreendedor.

**Art. 19.** O órgão licenciador deverá elaborar um termo de referência único e específico para cada tipologia, estabelecendo seu conteúdo, mediante consulta aos órgãos envolvidos.

§ 1º O órgão licenciador poderá ajustar o termo de referência considerando as especificidades do empreendimento ou atividade.

§ 2º O termo de referência de que trata o *caput* deste artigo deverá orientar de forma clara, objetiva e conclusiva a elaboração dos estudos ambientais exigidos, restringindo-se aos atributos ambientais suscetíveis de interação com o empreendimento ou atividade.

§ 3º A exigência de dados primários somente será permitida quando não houver dados válidos recentes para caracterização da área de influência.

§ 5º O termo de referência deverá listar a documentação e as informações necessárias à instrução do processo de licenciamento ambiental, bem como as normas e aspectos técnicos e jurídicos aplicáveis.

§ 7º O órgão licenciador tem o prazo de 30 (trinta) dias para disponibilização do termo de referência ao empreendedor, a contar da data do requerimento.

**Art. 20.** Os empreendimentos e atividades enquadrados como potencialmente causadores de significativo impacto ambiental deverão elaborar Estudo de Impacto Ambiental (EIA), a que se dará publicidade por meio do Relatório de Impacto Ambiental (RIMA).

*Parágrafo Único:* A elaboração do EIA/Rima previsto na *caput* deve ser confiada à equipe multidisciplinar, habilitada nas respectivas áreas de atuação e registrada no Cadastro Técnico Nacional de Atividades e Instrumentos de Defesa Ambiental.

**Art. 21.** O EIA deve ser elaborado de forma a contemplar, no mínimo:

I – a concepção do empreendimento ou atividade, apresentando as ações necessárias à sua instalação e operação, de forma a permitir a identificação dos aspectos ambientais e análise dos impactos ambientais decorrentes e, sempre que couber, suas alternativas locacionais e tecnológicas, confrontando-as com a hipótese de não execução do projeto;

II – a definição dos limites da área de influência do empreendimento ou atividade;

III – o diagnóstico ambiental da área de influência, contemplando os atributos ambientais suscetíveis de interação com o empreendimento ou atividade;

IV – a avaliação dos impactos ambientais decorrentes da instalação e operação do empreendimento ou atividade e, quando for o caso, da sua desativação;

V – a identificação de medidas para evitar, mitigar ou compensar os impactos ambientais adversos diretamente decorrentes da instalação e operação do empreendimento ou atividade;

VI – o prognóstico da evolução do meio ambiente na área de influência, nas hipóteses de sua implantação ou não;

VII – a previsão do programa de monitoramento das futuras medidas de controle ambiental.

VIII – a conclusão sobre a viabilidade do empreendimento ou atividade, considerando o balanço de seus impactos benéficos e adversos, depois de consideradas as medidas protetivas, mitigadoras e compensatórias propostas.

*Parágrafo único* A critério do órgão licenciador, poderão ser feitas outras exigências complementares ao *caput*, de acordo com as características específicas do empreendimento ou atividade, assim como do meio ambiente em que está inserido, desde que devidamente explicitadas no termo de referência.

**Art. 22.** O Rima conterá resumo do EIA apresentado de forma objetiva, com informações em linguagem acessível ao público em geral, devendo ser entregue ao licenciador com o seguinte conteúdo mínimo:

I – concepção e características principais do empreendimento ou atividade, assim como as conclusões das alternativas tecnológicas e locacionais, quando couber;

II – delimitação da área de influência do empreendimento ou atividade;

III – resumo e conclusões do diagnóstico ambiental;

IV – conclusão objetiva sobre a viabilidade ambiental do empreendimento ou atividade quanto à sua concepção e localização.

**Art. 23.** O EIA e demais estudos e informações ambientais recebidos pelo órgão licenciadora no processo de licenciamento ambiental passam a compor o acervo do órgão licenciador e devem integrar o Sinima.

§ 1º A base de dados e os laudos de análise do diagnóstico e do monitoramento devem ser enviados ao órgão licenciador em formato que permita sua rastreabilidade e utilização por terceiros.

§ 2º Deve ser estimulada a disseminação das informações componentes do Sinima, bem como sua utilização em outros estudos por empreendimentos propostos para se instalarem em áreas de influência sobrepostas.

§ 3º Os estudos ambientais rejeitados pelo órgão licenciador devem ser identificados no banco de dados, com a indicação dos motivos que ensejaram sua reprovação.

**Art. 24.** O órgão licenciador, com base no enquadramento do empreendimento ou atividade, poderá exigir a realização de audiências públicas nos casos de licenciamento ambiental de empreendimentos ou atividades enquadrados como potencialmente causadores de significativo impacto ambiental.

§ 1º As audiências públicas serão promovidas pelo órgão licenciador, à custa do empreendedor, sendo a quantidade, o conteúdo e o formato definidos em razão das características e da abrangência do empreendimento ou atividade.

§ 2º O órgão ambiental informará ao empreendedor os critérios e procedimentos para a realização das audiências públicas, no ato de seu agendamento, podendo esses critérios ser contestados pelo empreendedor.

§ 3º No edital de convocação da audiência pública, o órgão público deverá fazer constar data e local de sua realização, ordem do dia, duração e regras de operação.

§ 4º As conclusões e recomendações das audiências públicas não vinculam a decisão do órgão licenciador, e serão motivadamente rejeitadas ou acolhidas.

## Capítulo V

### Das Disposições Finais e Transitórias

**Art. 25.** O acesso e a disponibilização de informações obtidas no processo de licenciamento ambiental regem-se pelo disposto na Lei nº 10.650, de 16 de abril de 2003, e na Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.

§ 1º O órgão licenciador deverá disponibilizar em meio digital, ressalvado eventual sigilo, informações completas sobre o processo de licenciamento ambiental, como forma de zelar pela transparência e publicidade dos atos administrativos sob sua responsabilidade.

§ 2º A publicação das informações referentes ao processo de licenciamento ambiental, incluindo os pedidos de licença, sua renovação e sua respectiva concessão, deverá



preferencialmente se realizar por meio eletrônico de comunicação mantido pelo órgão licenciador.

**Art. 26.** É assegurado o sigilo das informações caracterizadas expressamente como sigilo militar, industrial, comercial e financeiro, ou outro sigilo protegido por lei, obtidas no processo de licenciamento ambiental.

**Art. 27.** A regularização de empreendimentos que operam em desacordo com a legislação ambiental vigente dar-se-á por meio de processo de licenciamento corretivo, mediante a análise dos estudos pertinentes.

§ 1º Caso o licenciador conclua pela inviabilidade de regularização do empreendimento, deverá estipular objetivamente as medidas para desmobilização e recuperação do ambiente afetado, a expensas do empreendedor.

§ 2º Constatada a viabilidade, será emitida Licença de Operação Corretiva (LOC), que regulariza a situação do empreendimento por meio da fixação de condicionantes e prazos que viabilizem sua continuidade e conformidade com as normas ambientais, bem como as ações de controle e monitoramento ambiental para a operação do empreendimento.

**Art. 28.** O órgão licenciador, mediante decisão motivada e garantido o direito à ampla defesa e ao contraditório, poderá modificar as condicionantes e as medidas de controle e adequação, suspender ou cancelar uma licença expedida, quando ocorrer:

I – violação de qualquer condicionante ou prática de infração administrativa ou crime ambiental;

II – omissão ou falsa descrição de informações relevantes que subsidiaram a expedição da licença;

III – superveniência de graves riscos ao meio ambiente e à saúde.

**Art. 29.** O processo de licenciamento ambiental será integralmente informatizado, com o objetivo de conferir maior racionalidade, transparência e eficiência, devendo ser disponibilizado na rede mundial de computadores (*internet*), resguardado eventual sigilo.

*Parágrafo único.* Os órgãos licenciadores terão o prazo de até 2 (dois) anos para cumprir o disposto no *caput*.

**Art. 30.** O processo de licenciamento ambiental que ficar sem movimentação, por parte do empreendedor, durante 2 (dois) anos sem justificativa formal será arquivado, podendo ser requerido seu desarquivamento e continuidade de sua movimentação, sujeito a aplicação de novos estudos caso ocorram mudanças na legislação ou fatos novos.

**Art. 31.** Fica resguardada ao empreendedor autonomia para atuação preventiva e imediata em casos de acidentes ou em situações emergenciais e imprevisíveis de risco iminente, mediante comunicação às autoridades competentes.

**Art. 32.** Das decisões administrativas resultantes desta Lei, caberá recurso, em face das razões de legalidade e de mérito, observado o procedimento previsto na Lei nº 9.784, de

29 de janeiro de 1999, salvo a existência de processo administrativo específico previsto em lei própria, sempre observado o direito de defesa e o devido processo legal.

**Art. 33.** A Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, passa a vigorar com as seguintes alterações e acréscimos:

“Art. 9º São Instrumentos da Política Nacional do Meio Ambiente:

.....  
XVI – a avaliação ambiental estratégica (AAE). (NR)”

“Art. 12-A. Terão condições especiais de licenciamento os empreendimentos que componham políticas, planos ou programas submetidos à avaliação ambiental estratégica, contemplando os aspectos ambientais, sociais e econômicos.

§ 1º Entende-se por avaliação ambiental estratégica o instrumento com o objetivo de avaliar o impacto ambiental, bem como os conflitos e oportunidades potencialmente associados a políticas, planos e programas governamentais, tendo em vista fundamentar a decisão dos agentes públicos e privados e garantir o desenvolvimento sustentável.”

**Art. 34.** O § 1º do art. 36 da Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 36. ....

§ 1º O montante de recursos a ser destinado pelo empreendedor para a finalidade prevista no *caput* deste artigo será estabelecido pelo órgão ambiental licenciador do Sisnama de acordo com o grau de impacto, definido a partir de estudo prévio de impacto ambiental (EIA), considerando para este fim, exclusivamente, os impactos ambientais adversos residuais.

..... (NR)”

**Art. 35.** Ficam revogados:

I – o parágrafo único do art. 67 da Lei 9.605, de 12 de fevereiro de 1998;

II – o item 1.1 – Licença Ambiental ou Renovação, da seção III – Controle Ambiental, do Anexo da Lei nº 6.938, de 15 de agosto de 1981, acrescido pela Lei nº 9.960, de 28 de janeiro de 2000, que contempla os preços dos serviços e produtos cobrados pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama);

III – o item 2.1 – Análise de documentação técnica que subsidie a emissão de: Registros, Autorizações, Licenças, inclusive para supressão de vegetação em Áreas de Preservação Permanente e respectivas renovações – do Anexo da Lei nº 6.938, de 15 de agosto de 1981, acrescido pela Lei nº 9.960, de 28 de janeiro de 2000, que contempla os preços dos serviços e produtos cobrados pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama).

**Art. 36.** Esta Lei entra em vigor 90 (noventa) dias após a data de sua publicação oficial.

## JUSTIFICAÇÃO

A construção de uma norma geral de licenciamento deve, obrigatoriamente, sob pena de não ter eficácia, observar as seguintes diretrizes:

- a) Aplicabilidade ao licenciamento conduzido nas esferas federal, estadual, municipal e do Distrito Federal, sem prejuízo das atribuições legislativas concorrentes dos entes federados;
- b) Celeridade e economia processual, pela participação e controle social, pela preponderância do interesse público e pela análise integrada dos aspectos e impactos ambientais;
- c) Priorização da tramitação eletrônica de estudos e documentos;
- d) O poder decisório no processo de licenciamento deve competir ao órgão licenciador do Sisnama;
- e) As licenças, quando emitidas, devem ter eficácia imediata para a finalidade a que se propõem, não sendo permitida a inclusão de condicionantes com exigência de estudos complementares para confirmação de sua validade;
- f) A complexidade do EIA deve ser determinada pela combinação do potencial degradador do empreendimento ou do grau de consumo de recursos ambientais e das condições do ambiente no qual se pretende inseri-lo;
- g) O Termo de referência deve ser personalizado por tipologia de empreendimento;
- h) Para empreendimentos de natureza semelhante ou empreendimentos múltiplos ou compostos por fases autônomas, localizados na mesma área de influência, o licenciador deve ter a possibilidade de aceitar um EIA para o conjunto, dispensando a elaboração de EIA individuais, mantida a necessidade de licenciamento específico para cada empreendimento na(s) etapa(s) subsequentes;
- i) As exigências de complementação oriundas da análise do empreendimento devem ser comunicadas pela autoridade licenciadora de uma única vez ao empreendedor;
- j) Os estudos e informações ambientais recebidas no âmbito do processo de licenciamento passam a compor o acervo da autoridade licenciadora de forma sistematizada e disponível ao acesso de qualquer interessado;

- k) As medidas protetivas, mitigadoras e compensatórias a serem estabelecidas pela autoridade licenciadora no escopo da licença devem estar vinculadas aos impactos reais ou potenciais do empreendimento;
- l) A lei deve estabelecer prazos de análise;
- m) A lei deverá prever dispensa ou submissão a procedimentos simplificados de licenciamento ambiental empreendimentos e atividades situados na mesma área de influência e em condições similares às de outros já licenciados, bem como aqueles a serem instalados em áreas em que existam estudos de Avaliação Ambiental Estratégica – AAE, Zoneamento Ecológico-Econômico – ZEE ou outros instrumentos de planejamento territorial.

Assim entendemos que a presente emenda tem os requisitos necessários para uma adequado lei geral de licenciamento.

Plenário, em            de            de 2016.

Deputado LÚCIO VALE

Deputado REMÍDIO MONAI

## ANEXO 1

VALORES DA TAXA DE LICENCIAMENTO  
FEDERAL (TLF)

EMPREENDIMENTO DE PEQUENO PORTE			
Tipo de Licença/Potencial de Impacto	Baixo	Médio	Alto
LP	R\$18.000,00	R\$36.000,00	R\$72.000,00
LI	R\$6.500,00	R\$13.000,00	R\$26.000,00
LO	R\$9.000,00	R\$18.000,00	R\$36.000,00

EMPREENDIMENTO DE MÉDIO PORTE			
Tipo de Licença/Potencial de Impacto	Baixo	Médio	Alto
LP	R\$26.000,00	R\$52.000,00	R\$104.000,00
LI	R\$9.000,00	R\$18.000,00	R\$36.000,00
LO	R\$12.000,00	R\$24.000,00	R\$48.000,00

EMPREENDIMENTO DE GRANDE PORTE			
Tipo de Licença/Potencial de Impacto	Baixo	Médio	Alto
LP	R\$36.000,00	R\$72.000,00	R\$144.000,00
LI	R\$13.000,00	R\$26.000,00	R\$52.000,00
LO	R\$18.000,00	R\$36.000,00	R\$72.000,00

## PROPOSIÇÃO 8

### PROPOSTA DE EMENDA À CONSTITUIÇÃO Nº , DE 2016

(Do Srs. Lúcio Vale, Remídio Monai e outros)

Dá nova redação aos arts. 108, 165 e 175 da  
Constituição Federal.

As mesas da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, nos termos do art. 60 da Constituição Federal, promulgam a seguinte emenda ao texto constitucional:

**Art. 1º** O art. 108 da Constituição Federal passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 108. ....  
.....  
III – julgar as causas que envolvam iniciativas estratégicas de investimento.” (NR)

**Art. 2º** O art. 165 da Constituição Federal passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 165. ....  
.....  
§ 9º – .....  
.....  
III – dispor sobre iniciativas estratégicas de investimento.” (NR)

**Art. 3º** O art. 175 da Constituição Federal passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 175. ....  
*Parágrafo único.* A lei complementar disporá  
.....”(NR)

**Art. 4º** Esta Emenda à Constituição entra em vigor na data de sua publicação.

### JUSTIFICAÇÃO

O estudo intitulado “Arco Norte: Um Desafio Logístico” conduzido pelo Centro de Estudos e Debates Estratégicos da Câmara dos Deputados diagnosticou uma série de razões para que os empreendimentos estratégicos no Brasil não ocorram.

A crise que se abateu na nossa economia é, sobretudo, uma crise de confiança. Há de se resgatar a segurança jurídica para que os investidores contemplem nosso País de

forma diferente. A segurança jurídica não se provê com discursos, mas com rigidez normativa, sendo que a rigidez extrema se dá por meio da inclusão de comandos na Constituição Federal.

A presente Emenda à Constituição está centrada na temática das iniciativas estratégicas de investimento, tão necessárias para a construção da riqueza nacional. São consideradas iniciativas estratégicas de investimento àquelas que compreendem empreendimentos de geração, transmissão e distribuição de energia elétrica, rodovias federais integrantes da Rinter, ferrovias, portos e transposições de bacias.

Pretendemos promover a alteração do art. 108, inserindo, como competência dos tribunais, o julgamento das ações relacionadas às iniciativas estratégicas de investimento. A medida tem por finalidade trazer, para a decisão colegiada, em instância superior, às causas que envolvem os empreendimentos mais estratégicos para o País. A ideia é dar previsibilidade e segurança aos investidores e mitigar o risco de frequentes liminares determinando interrupção de empreendimentos importantes, que mais tarde acabam perdendo a eficácia, mas que geram enormes prejuízos financeiros e econômicos.

Propõe-se também a alteração do § 9º do art. 165, de forma a inserir no rol de matérias atribuídas à lei complementar de finanças, a disciplina das iniciativas estratégicas de investimento. A lei complementar deverá trazer regras acerca dos requisitos de ingresso de empreendimentos estratégicos na lei orçamentária e as regras para a execução orçamentária e financeira destes empreendimentos.

Por fim, a alteração do art. 175, tem por objetivo sinalizar para o investidor, principalmente externo, que os contratos de longo prazo, notadamente os de parcerias de investimentos serão respeitados, uma vez que os marcos regulatórios só poderão ser alterados por meio de quórum, e porque não dizer, e de discussão qualificadas.

Por entendermos que as medidas trazem um novo ambiente para os negócios, o que, sem dúvida, irá alavancar investimento, gerar empregos e renda e construir um futuro, pedimos apoio aos nobres Pares para a provação da presente Emenda à Constituição.

Sala das sessões, em        de        de 2016.

Deputado LÚCIO VALE

Deputado REMÍDIO MONAI

## PROPOSIÇÃO 9

PROJETO DE LEI Nº , DE 2016

(Do Srs. Lúcio Vale, Remídio Monai e Outros)

Altera a Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, para dispor sobre a contratação de projetos e serviços de consultoria.

O Congresso Nacional decreta:

**Art. 1º** A Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 6º .....

XXI – fundo de apoio à estruturação de parcerias de investimentos – fundo de natureza privada e patrimônio próprio separado do patrimônio dos cotistas, sujeito a direitos e obrigações próprios, administrado, gerido e representado judicial e extrajudicialmente por banco oficial, sendo dotado de capacidade para celebrar, em seu nome, contratos, acordos ou qualquer ajuste que estabeleça deveres e obrigações e que seja necessário à realização de suas finalidades, e cuja destinação seja prestar onerosamente, por meio de contrato, serviços técnicos profissionais especializados para a estruturação de contratos de parceria e de medidas de desestatização;

XXII – estruturação integrada – o conjunto articulado e completo de atividades e serviços técnicos, incluindo estudos, projetos de engenharia, arquitetura e outros, levantamentos, investigações, assessorias, inclusive de relações públicas, consultorias e pareceres técnicos, econômico-financeiros e jurídicos, para viabilizar a liberação, a licitação e a contratação do empreendimento, segundo as melhores práticas e com transparência, podendo esses serviços incluir a revisão, aperfeiçoamento ou complementação de subsídios obtidos em trabalhos paralelos ou anteriores.

.....”(NR)

“Art. 13. ....

§ 1º Ressalvados os casos de inexigibilidade de licitação, a contratação de serviços técnicos profissionais especializados será celebrada:

I – mediante a realização de convite qualificado, no caso de estruturação integrada;

II – preferencialmente, mediante a realização de concurso, com estipulação prévia de prêmio ou remuneração, nos demais casos;

.....”(NR)



“Art. 15. ....

§ 8º O recebimento de material de valor superior ao limite estabelecido no art. 23 desta Lei, para a modalidade convite comum, deverá ser confiado a uma comissão de, no mínimo, três membros.

.....”(NR)

“Art. 21. ....

§ 2º .....

IV – cinco dias úteis para convite, comum ou qualificado.

.....”(NR)

“Art. 22. ....

III – convite: comum e qualificado;

§ 3º Convite comum é a modalidade de licitação entre interessados do ramo pertinente ao seu objeto, cadastrados ou não, escolhidos e convidados em número mínimo de três pela unidade administrativa, a qual afixará, em local apropriado, cópia do instrumento convocatório e o estenderá aos demais cadastrados na correspondente especialidade que manifestarem seu interesse com antecedência de até vinte e quatro horas da apresentação das propostas.

§ 3º-A Convite qualificado é a modalidade de licitação exclusiva para a contratação de serviços de consultoria, de auditoria, de elaboração de pareceres técnicos e de trabalhos predominantemente intelectuais, isoladamente ou mediante estruturação integrada, qualquer que seja o valor, aplicando-se, além das disposições desta Lei que lhe sejam compatíveis, as seguintes regras:

I – serão convidadas pessoas, naturais ou jurídicas, em número mínimo de três, que atendam a requisitos de habilitação específicos e previamente definidos, de elevada qualificação, para apresentarem propostas, individualmente ou em consórcio;

II – a autoridade competente definirá a lista dos convidados na fase preparatória, podendo se valer de registro prévio de potenciais interessados especializados na área relacionada ao objeto da contratação;

III – os convidados serão convocados por meio físico ou eletrônico, desde que haja comprovação do recebimento do convite;

IV – a comissão responsável pela análise das propostas será designada na fase preparatória e será integrada por pelo menos três pessoas de elevado padrão profissional e moral, servidores públicos ou não, cuja indicação será justificada nos autos, com a respectiva qualificação;

V – o convite qualificado deve conter definição clara e completa do objeto, dos critérios de aceitação e de julgamento das propostas, das sanções pelo inadimplemento das obrigações, das cláusulas do contrato, bem como a indicação do dia, hora e local para entrega das propostas;

VI – o convite qualificado poderá prever que o contrato autorize a subcontratação de parcelas dos serviços técnicos, independentemente de seu valor, desde que o contratado inicial assuma a integralidade dos riscos da execução do objeto do contrato, a responsabilidade pela execução completa dos trabalhos e se encarregue da coordenação geral, devendo os subcontratados também ser especializados e aceitos pela autoridade competente, em cada caso, inclusive na hipótese de eventual substituição;

VII – a convocação fixará prazo razoável e suficiente para os interessados formularem suas propostas, que não será inferior a quinze dias úteis;

VIII – a convocação será publicada no sítio na Internet do órgão licitante, para conhecimento geral;

IX – o recebimento e a abertura dos envelopes serão feitos em sessão pública, na data designada na convocação;

X – a comissão decidirá com independência e imparcialidade, devendo seus membros proferir votos fundamentados por escrito;

XI – contra a decisão da comissão que indicar o vencedor e a ordem de classificação dos demais convidados, caberá recurso, com efeito suspensivo, em três dias úteis contados da intimação da decisão, concedendo-se aos demais igual prazo para contrarrazões;

XII – a Administração Pública poderá promover diligências, a qualquer tempo, para esclarecer ou complementar a instrução do processo e negociar melhores condições com os licitantes, por meio de audiências gravadas em vídeo, das quais os órgãos de controle serão convidados a participar.

.....  
 § 6º Na hipótese dos §§ 3º e 3º-A deste artigo, existindo na praça mais de 3 (três) possíveis interessados, a cada novo convite, realizado para objeto idêntico ou assemelhado, é obrigatório o convite a, no mínimo, mais um interessado, enquanto existirem cadastrados não convidados nas últimas licitações.

§ 7º Quando, por limitações do mercado ou manifesto desinteresse dos convidados, for impossível a obtenção do número mínimo de licitantes exigidos nos §§ 3º e 3º-A deste artigo, essas circunstâncias deverão ser devidamente justificadas no processo, sob pena de repetição do convite.

.....”(NR)  
 “Art. 23. ....

I – .....  
 a) convite comum – até R\$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil reais);

.....  
 II – .....  
 a) convite comum – até R\$ 80.000,00 (oitenta mil reais);

.....  
 § 3º A concorrência é a modalidade de licitação cabível, qualquer que seja o valor de seu objeto, tanto na compra ou alienação de bens imóveis, ressalvado o disposto no art. 19, como nas concessões de direito real de uso e nas licitações

internacionais, admitindo-se neste último caso, observados os limites deste artigo, a tomada de preços, quando o órgão ou entidade dispuser de cadastro internacional de fornecedores ou o convite comum, quando não houver fornecedor do bem ou serviço no País.

§ 4º Nos casos em que couber convite comum, a Administração poderá utilizar a tomada de preços e, em qualquer caso, a concorrência.

§ 5º É vedada a utilização da modalidade convite comum ou tomada de preços, conforme o caso, para parcelas de uma mesma obra ou serviço, ou ainda para obras e serviços da mesma natureza e no mesmo local que possam ser realizadas conjunta e concomitantemente, sempre que o somatório de seus valores caracterizar o caso de tomada de preços ou concorrência, respectivamente, nos termos deste artigo, exceto para as parcelas de natureza específica que possam ser executadas por pessoas ou empresas de especialidade diversa daquela do executor da obra ou serviço.

.....”(NR)

“Art. 24. ....

XXXV – na contratação de fundo de apoio à estruturação de parcerias de investimentos para a prestação de serviços técnicos profissionais especializados visando à estruturação de contratos de parceria e de medidas de desestatização.

.....”(NR)

“Art. 32. ....

§ 1º A documentação de que tratam os arts. 28 a 31 desta Lei poderá ser dispensada, no todo ou em parte, nos casos de convite comum, concurso, fornecimento de bens para pronta entrega e leilão.

.....”(NR)

“Art. 41. ....

§ 2º Decairá do direito de impugnar os termos do edital de licitação perante a administração o licitante que não o fizer até o segundo dia útil que anteceder a abertura dos envelopes de habilitação em concorrência, a abertura dos envelopes com as propostas em convite comum ou qualificado, tomada de preços ou concurso, ou a realização de leilão, as falhas ou irregularidades que viciariam esse edital, hipótese em que tal comunicação não terá efeito de recurso;

.....”(NR)

“Art. 43. ....

§ 4º O disposto neste artigo aplica-se à concorrência e, no que couber, ao concurso, ao leilão, à tomada de preços, ao convite comum e, respeitadas suas disposições específicas, ao convite qualificado.

.....”(NR)

“Art. 48. ....

§ 3º Quando todos os licitantes forem inabilitados ou todas as propostas forem desclassificadas, a administração poderá fixar aos licitantes o prazo de oito dias úteis para a apresentação de nova documentação ou de outras propostas escoimadas das causas referidas neste artigo, facultada, nos casos de convite comum e convite qualificado, a redução deste prazo para três dias úteis.

.....”(NR)

“Art. 51. ....

§ 1º No caso de convite comum, a comissão de licitação, excepcionalmente, nas pequenas unidades administrativas e em face da exiguidade de pessoal disponível, poderá ser substituída por servidor formalmente designado pela autoridade competente.

.....”(NR)

“Art. 109. ....

§ 6º Em se tratando de licitações efetuadas na modalidade convite comum, os prazos estabelecidos nos incisos I e II e no § 3º deste artigo serão de dois dias úteis.” (NR)

**Art. 2º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

## JUSTIFICAÇÃO

As atividades de engenharia demandam um trabalho intelectual intenso, fazendo que a competência, a experiência e a criatividade das pessoas envolvidas – principalmente engenheiros, arquitetos e técnicos – sejam primordiais para a qualidade do projeto. Desta forma, é possível afirmar que os recursos humanos são os principais ativos das empresas de engenharia de projetos.

Mesmo sendo uma atividade essencial para a qualidade dos projetos executados, os custos associados à contratação das empresas de engenharia de projeto representam menos de 5% dos custos totais das obras, segundo fontes do segmento. Segundo estas mesmas fontes, os custos dos serviços de engenharia chegaram a representar 8% dos empreendimentos na década de 1970, o que mostra que ocorreu ao longo dos anos uma compressão das margens financeiras para as empresas que atuam no segmento.

Ocorre que houve migração acentuada de profissionais de engenharia para outros segmentos de trabalho nas décadas de 1980 e 1990 (principalmente para a área de gestão, dentro das empresas, e para o setor financeiro da economia) desencadeando uma escassez acentuada de mão de obra qualificada, principalmente de engenheiros.

Essa situação se agravou em determinados segmentos da engenharia, que foram mais afetados pela baixa dos investimentos nas décadas passadas. O setor de engenharia ferroviária, por exemplo, só se sustentou nos últimos vinte anos devido aos investimentos privados realizados pelas empresas atuantes em mineração, principalmente.

O rápido crescimento da necessidade de engenheiros e a baixa disponibilidade de recursos humanos para o preenchimento das vagas tornaram a disputa por engenheiros bastante intensa. Assim, os participantes as empresas de consultoria têm muita dificuldade para reter profissionais para a execução dos seus projetos correntes; além disso, muitas vezes, a empresa de engenharia acaba rejeitando projetos por falta de corpo técnico e equipe gerencial para atender as demandas.

O problema se agrava ainda mais em empresas menores, devido às próprias características das atividades de engenharia de projetos: em função da inconstância na demanda – principalmente a relativa aos investimentos públicos – e da fragilidade financeira da maioria das empresas de engenharia, a manutenção de equipes prontas e treinadas para atender a novos projetos se torna bastante difícil.

Soma-se a este quadro o fato de que as licitações técnica e preço foram desvirtuadas ao longo do tempo, em face da imposição, advinda dos órgãos de controle, que a avaliação técnica fosse puramente objetiva, o que transformou a fase técnica das licitações técnica e preço em mera antecipação da habilitação. Como os detentores dos atestados são os sócios das firmas, as licitações se tornaram licitações de menor preço, o que afastou empresas importantes dos certames de estruturação de projetos. As melhores firmas de consultoria hoje acabam não contratando com o setor público, que se vê impedido de contar com a expertise de gigantes da consultoria em projetos relevantes.

Uma solução para este problema este sendo dada neste projeto de lei. A instituição do convite qualificado para estruturação de projetos, contratados via fundos ou não, a partir de uma “*short list*” organizada por meio de parâmetros técnicos favorecerá a participação das principais empresas de consultoria do Brasil e do exterior em nossos certames de estruturação de projetos, fator crítico de sucesso para os grandes empreendimentos públicos.

A metodologia é inspirada no procedimento consagrado pelo Banco Mundial e defendido por juristas como Carlos Ari Sundfeld e Vera Monteiro.

Na certeza de que este projeto contribui para a melhoria dos índices de sucesso nos empreendimentos públicos, algo tão reclamado pela sociedade brasileira, contamos com o apoio dos meus ilustres Pares para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em        de        de 2016.

Deputado LÚCIO VALE

Deputado REMÍDIO MONAI

# PROPOSIÇÃO 10

## PROJETO DE LEI Nº DE 2016

(Dos Srs. Lúcio Vale, Remídio Monai e outros)

Regulamenta o art. 37, XXI, da Constituição Federal, para instituir normas gerais voltadas à realização de licitações e à celebração de contratos no âmbito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

### Capítulo I Disposições preliminares

**Art. 1º** Esta Lei estabelece normas gerais voltadas à realização de licitações e à celebração de contratos no âmbito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

§ 1º Submetem-se ao regime desta Lei, além dos órgãos da administração direta do Poder Executivo:

I – os fundos especiais, as autarquias e as fundações de direito público ou privado instituídas pelo Poder Público;

II – a Câmara dos Deputados, o Senado Federal e os órgãos correspondentes no âmbito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

III – o Tribunal de Contas da União, os Tribunais de Contas dos Estados e os demais órgãos revestidos de idênticas atribuições mencionados no § 1º do art. 31 da Constituição;

IV – os órgãos identificados nos arts. 92 e 128 da Constituição.

§ 2º O disposto nesta Lei não se aplica a:

I – contratações diretas de agência oficial de cooperação estrangeira ou organismo financeiro internacional ou contratações que envolvam recursos provenientes dessas entidades, hipótese em que serão aplicáveis as normas associadas ao acordo internacional ou acordo de financiamento pertinente, ou as normas e procedimentos dessas entidades;

II – contratações sujeitas a regras previstas em legislação própria; e

III – unidades administrativas sediadas fora do território nacional, quando as peculiaridades locais sejam incompatíveis com as regras desta Lei, conforme previsto em regulamento.

§ 3º A expressão “Administração Pública”, quando utilizada em dispositivos desta Lei, terá seu alcance definido nos termos do § 1º.

## Capítulo II

### Da exigência de licitação e dos casos de contratação direta

**Art. 2º** Os contratos destinados à efetivação de obras públicas, à prestação de serviços à Administração Pública, inclusive de engenharia ou de publicidade, à aquisição de insumos no mesmo âmbito e à alienação de bens integrantes do respectivo patrimônio ou mantidos sob sua responsabilidade, assim como à implementação de ônus real sobre tais bens, serão precedidos de licitação, excetuadas as situações descritas nos arts. 3º e 4º.

*Parágrafo único.* Estende-se o disposto no *caput* a contratos voltados a outros objetos, desde que importem em ônus para a Administração Pública e não se revistam de natureza trabalhista.

**Art. 3º** É dispensável a realização de licitação:

I – para obras e serviços de engenharia de valor até R\$ 60.000,00 (sessenta mil reais), desde que não se refiram:

- a) a parcelas de uma mesma obra ou serviço;
- b) a obras e a serviços de mesma natureza e no mesmo local que possam ser realizadas conjunta e concomitantemente;

II – para outros serviços, para compras e para alienações de valor até R\$ 40.000,00 (quarenta mil reais), desde que não se refiram a parcelas de um mesmo serviço, compra ou alienação de maior vulto que possam ser efetivadas em uma única parcela;

III – quando não acudirem interessados à licitação anterior e esta não puder ser repetida nas condições nela estabelecidas sem prejuízo à Administração Pública;

IV – quando as propostas apresentarem preços manifestamente superiores aos praticados no mercado nacional, ou forem incompatíveis com os que se revelarem razoáveis para o alcance dos objetivos operacionais visados pela licitação, casos em que, depois de adotada a providência referida no art. 31 desta Lei sem que se altere a situação, será admitida a adjudicação direta dos bens ou dos serviços;

V – em operações comerciais destinadas a corrigir graves distorções de preços ou situações pronunciadas de desabastecimento, constatadas em mercado consumidor ou fornecedor de bens ou de serviços socialmente relevantes;

VI – para a compra ou locação de imóvel destinado ao atendimento das finalidades precípuas do órgão ou da entidade, cujas necessidades de instalação e localização condicionem a sua escolha;

VII – para aquisição de serviços prestados por órgão ou por entidade que integre a Administração Pública ou de bens por eles produzidos;

VIII – na transmissão de propriedade ou de direito real incidentes sobre bens quando destinada a órgãos e entidades da Administração Pública, inclusive se efetivada mediante permuta;

IX – na contratação de remanescente de obra, de serviço ou de fornecimento, em consequência de rescisão contratual, desde que atendida a ordem de classificação da licitação realizada para essa finalidade e aceitas as mesmas condições oferecidas pelo licitante vencedor, inclusive quanto ao preço, devidamente corrigido, ressalvado o disposto no § 1º deste artigo;

X – na contratação de instituição brasileira incumbida regimental ou estatutariamente da pesquisa, do ensino ou do desenvolvimento institucional, ou de instituição dedicada à recuperação social do preso, desde que a contratada detenha inquestionável reputação ético-profissional e não tenha fins lucrativos;

XI – para aquisição de componentes ou de peças de origem nacional ou estrangeira, necessários à manutenção de equipamentos durante o período de garantia técnica, junto ao fornecedor original desses equipamentos, quando tal condição de exclusividade for indispensável para a vigência da garantia;

XII – na contratação de associação de pessoas com deficiência, sem fins lucrativos e de comprovada idoneidade, para prestação de serviços ou para fornecimento de mão-de-obra;

XIII – na contratação de fornecimento ou de suprimento de energia elétrica e de gás natural com concessionário, permissionário ou autorizado, segundo as normas da legislação específica;

XIV – em relação às hipóteses dos §§ 1º, II, e 2º do art. 1º, na contratação de subsidiárias ou controladas, para a aquisição ou alienação de bens, prestação ou obtenção de serviços;

XV – na contratação da coleta, do processamento e da comercialização de resíduos sólidos urbanos recicláveis ou reutilizáveis, em áreas com sistema de coleta seletiva de lixo, efetuados por associações ou cooperativas formadas exclusivamente por pessoas físicas de baixa renda que tenham como ocupação econômica a coleta de materiais recicláveis, com o uso de equipamentos compatíveis com as normas técnicas, ambientais e de saúde pública;

XVI – para o fornecimento de bens e de serviços, produzidos ou prestados no País ou fora dele, em situações que envolvam risco à segurança da sociedade ou do Estado;

XVII – nas contratações voltadas ao cumprimento do disposto nos arts. 3º, 4º, 5º e 20 da Lei nº 10.973, de 2 de dezembro de 2004, observados os princípios gerais de contratação estabelecidos pela mesma Lei;

XVIII – para a aquisição de bens ou de serviços nos termos de acordo ou de tratado internacional ratificado pelo país;

XIX – em situações de emergência, de conflito beligerante interno ou externo, de calamidade pública ou de grave perturbação da ordem, observado, no primeiro caso, o disposto no § 2º deste artigo;



XX – na doação ou em qualquer outra forma gratuita de transferência de propriedade ou de direito real sobre bens públicos para fins e usos de interesse social, assegurada a inserção, no respectivo contrato, de cláusula que determine a reversão integral do patrimônio alcançado em caso de descumprimento das obrigações assumidas pelo contratado;

XXI – na venda de ações ou de títulos de crédito;

XXII – na prestação de serviços ou na alienação de bens produzidos ou comercializados por empresas alcançadas pelo disposto no § 1º, II, do art. 1º desta Lei, bem como na aquisição da respectiva matéria-prima;

XXIII – nas compras ou nas contratações de serviços para o abastecimento de navios, de embarcações, de unidades aéreas ou de tropas e de seus meios de deslocamento quando em estada eventual de curta duração em portos, em aeroportos ou em localidades diferentes de suas sedes, durante movimentação operacional ou de adestramento;

XXIV – na concessão de patrocínio a atividades de caráter esportivo, cultural ou artístico.

§ 1º Na hipótese de nenhum licitante aceitar a contratação nos termos do inciso III do caput, poderão ser convocados os licitantes remanescentes, na ordem de classificação, para celebração do contrato nas condições por eles ofertadas, desde que o respectivo valor seja igual ou inferior ao orçamento estimado para a contratação, inclusive quanto aos preços atualizados.

§ 2º A contratação direta com base no inciso XIX do *caput* deste artigo não impedirá a responsabilização de quem, por ação ou por omissão, tenha dado causa à situação de emergência.

**Art. 4º** A contratação será feita diretamente na hipótese de produtor único, de fornecedor exclusivo ou de prestador de serviço cuja qualificação, em relação ao objeto a ser contratado, seja expressiva e notoriamente mais adequada para os fins visados do que a de todos os possíveis concorrentes.

**Art. 5º** O processo de contratação direta será instruído, no que couber, com os seguintes elementos:

I – caracterização da situação emergencial ou calamitosa que justifique a dispensa, quando for o caso;

II – razão da escolha do fornecedor ou executante;

III – justificativa do preço.

*Parágrafo único.* Em qualquer dos casos de contratação direta, se comprovado sobrepreço ou superfaturamento, responderão solidariamente pelo dano causado ao patrimônio público:

I – a autoridade que assinar o contrato;

II – conforme o objeto do contrato, o fornecedor do bem, o executante da obra ou o prestador do serviço.

### Capítulo III

#### Das disposições de caráter geral sobre licitações e contratos

**Art. 6º** As licitações e os contratos destinam-se a assegurar a seleção da proposta mais vantajosa e a evitar sobrepreço ou superfaturamento, observados os princípios da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da isonomia, da publicidade, da eficiência, da probidade administrativa, da economicidade, da vinculação ao instrumento convocatório, da obtenção de competitividade e do julgamento objetivo.

*Parágrafo único.* Para os fins do disposto no *caput* deste artigo, considera-se:

I – sobrepreço, a comprovação de expressiva diferença a maior entre os preços orçados para a licitação e os preços referenciais de mercado, ou entre os preços contratados e os preços referenciais de mercado, relativos ao valor global do objeto licitado ou contratado;

II – superfaturamento, o dano ao patrimônio público caracterizado por:

- a) pagamento de quantidades consideravelmente superiores às efetivamente executadas ou fornecidas;
- b) deficiência na execução de obras e de serviços de engenharia, que resulte em diminuição significativa da qualidade, da vida útil ou da segurança;
- c) alterações contratuais destinadas a modificar a planilha orçamentária e a reduzir, em favor do contratado, a diferença percentual entre o valor global do contrato e o obtido a partir dos preços praticados pelo mercado;
- d) outras alterações de cláusulas financeiras ou econômicas que gerem recebimentos contratuais antecipados, distorção do cronograma físico-financeiro ou prorrogação injustificada do prazo contratual, com custos adicionais para o órgão ou entidade;
- e) reajuste irregular e injustificado de preços.

**Art. 7º** Nas licitações e nos contratos de que trata esta Lei serão observadas as seguintes diretrizes:

I – padronização dos instrumentos convocatórios e das minutas de contratos;

II – busca da maior vantagem para a Administração Pública, relativamente a custos e benefícios, diretos e indiretos, de natureza econômica, social ou ambiental, inclusive os que se refiram à manutenção, ao desfazimento de bens e de resíduos, ao índice de depreciação econômica e a outros fatores igualmente relevantes;

III – parcelamento do objeto, sempre que possível, visando à ampla participação de licitantes, desde que integralmente mantidas:

- a) a economia de escala;
- b) a harmonia na execução do objeto;

IV – existência prévia, conforme o caso, de dotação orçamentária ou de recursos suficientes em programação financeira de desembolso previamente divulgada, ressalvada a hipótese do inciso I do art. 19 desta Lei, em que o atendimento desses requisitos será verificado na data da celebração do contrato.

**Art. 8º** O objeto da licitação e do contrato será definido de forma clara e precisa no instrumento convocatório.

**Art. 9º** Ressalvado o disposto nos §§ 1º e 2º deste artigo, o valor estimado do contrato poderá ser mantido em sigilo até o encerramento da licitação, sem prejuízo da divulgação do detalhamento dos quantitativos e das demais informações necessárias para elaboração de propostas.

§ 1º Nas hipóteses em que for adotado o critério de julgamento por maior desconto ou se adotada a garantia decorrente da aplicação do disposto no art. 39, §§ 1º, II, e 3º, a informação de que trata o *caput* constará do instrumento convocatório.

§ 2º No caso de julgamento por melhor técnica, o valor do prêmio ou da remuneração será incluído no instrumento convocatório.

§ 3º A informação referida no *caput* será disponibilizada a órgãos de controle externo e interno inclusive quando se revestir de caráter sigiloso, registrando-se em documento formal seu fornecimento, sempre que solicitado.

§ 4º Homologado o resultado da licitação, a informação de que trata o *caput* deste artigo será imediatamente divulgada e disponibilizada a qualquer interessado.

§ 5º Ressalvado o disposto no *caput* deste artigo e, até a respectiva abertura, o conteúdo da proposta, nos casos em que for adotado o modo de disputa fechado, os atos e procedimentos praticados em decorrência desta Lei submetem-se aos termos da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.

**Art. 10.** A Administração Pública poderá promover a pré-qualificação de seus fornecedores.

§ 1º O processo de pré-qualificação será público e permanentemente aberto à inscrição de qualquer interessado.

§ 2º A participação em licitação poderá ser motivadamente restrita a pré-qualificados.

§ 3º A pré-qualificação terá validade máxima de 1 (um) ano, podendo ser atualizada a qualquer tempo.

**Art. 11.** Será criado e mantido pelo Poder Executivo federal, nos termos de regulamento próprio, cadastro nacional de fornecedores inidôneos.

§ 1º Consideram-se inidôneos, para os fins do *caput* deste artigo, fornecedores que tenham:

I – infligido cláusula de contrato sem justificativa suficiente;

II – cometido atos ilícitos que fraudem ou tendam a fraudar licitações realizadas ou contratos celebrados pela Administração Pública.

§ 2º O cadastro de que trata o *caput* deste artigo poderá ser consultado e alimentado, nos termos do respectivo regulamento, por qualquer órgão ou entidade integrante da Administração Pública.

§ 3º O fornecedor incluído no cadastro referido no *caput* deste artigo poderá ter suas propostas ou lances em licitações liminarmente recusados, quando comprovada ligação de causa e efeito entre o motivo da inscrição e a existência de real ameaça à execução do respectivo objeto.

§ 4º Serão excluídos do cadastro decorrente do disposto no *caput* deste artigo, a qualquer tempo, fornecedores que demonstrarem a superação dos motivos originadores da inscrição, ou aqueles em que o fato originador do registro tenha ocorrido há cinco anos ou mais sem a superveniência de evento contemplado pelo disposto no § 1º deste artigo.

**Art. 12.** É vedada a celebração de contrato regido por esta Lei com empresas:

I – administradas direta ou indiretamente por autoridades, por servidores e por empregados do órgão ou da entidade responsável pela respectiva licitação ou pela contratação direta;

II – nas quais sejam sócios as pessoas discriminadas no inciso I, quando a participação superar 5% (cinco por cento) do capital votante.

§ 1º Estende-se a vedação prevista no *caput*:

I – à participação na licitação relacionada ao contrato;

II – quando for o caso, ao órgão ao qual se vincule a entidade.

§ 2º Aplica-se o disposto no *caput* e no § 1º:

I – à contratação da própria autoridade, do servidor ou do empregado, como pessoa física, bem como à sua participação em licitações na condição de licitante;

II – a quem detenha relação de parentesco, até o terceiro grau civil, com:

- a) autoridade de qualquer nível hierárquico do órgão ou da entidade, ou, no segundo caso, do órgão ao qual se vincule a entidade;
- b) servidores ou empregados cujas atribuições envolvam a atuação direta na área responsável pela contratação ou influência imediata sobre as respectivas decisões.

**Art. 13.** As licitações, os processos de contratação direta, a pré-qualificação e os contratos serão divulgados em portais específicos mantidos junto à rede mundial de computadores, adotando-se os seguintes prazos mínimos para apresentação de propostas ou de lances, contados a partir da publicação do instrumento convocatório:

I – para aquisição de bens:

- a) 15 (quinze) dias úteis, quando adotados os critérios de julgamento pelo menor preço ou pelo maior desconto;
- b) 25 (vinte e cinco) dias úteis, nas demais hipóteses;

II – para a contratação de obras e serviços:

- a) 45 (quarenta e cinco) dias úteis, quando adotados os critérios de julgamento pelo menor preço ou pelo maior desconto;
- b) 60 (sessenta) dias úteis, nas demais hipóteses.

§ 1º As modificações promovidas no instrumento convocatório serão objeto de divulgação nos mesmos termos e prazos dos atos e procedimentos originais, exceto quando a alteração não afetar a preparação das propostas.

§ 2º Os portais a que se refere o *caput* poderão ser constituídos e mantidos simultaneamente por mais de um órgão ou entidade, da mesma ou de distintas unidades federativas, mediante, no último caso, convênios especificamente celebrados para essa finalidade.

§ 3º O disposto neste artigo não impede que a publicidade da licitação, da pré-qualificação e dos contratos seja promovida simultaneamente por outros meios de divulgação.

#### Capítulo IV

##### Das normas especificamente voltadas a licitações e contratos de obras e serviços

**Art. 14.** Na licitação e na contratação de obras e de serviços pela Administração Pública, serão observadas as seguintes definições:

I – empreitada integral: inserção, no contrato, da totalidade das etapas de obras, de serviços e de instalações necessárias à execução do objeto, sob inteira responsabilidade do contratado até a sua entrega em condições de utilização imediata;

II – empreitada por preço global: contratação por preço certo e total;

III – empreitada por preço unitário: contratação por preço certo de unidades determinadas;

IV – contratação integrada: a que envolve a elaboração e o desenvolvimento dos projetos básico e executivo, a execução de obras e de serviços de engenharia, a montagem, a realização de testes, a pré-operação e as demais operações necessárias e suficientes para a entrega final do objeto, de acordo com o estabelecido nos §§ 1º e 2º deste artigo;

V – projeto básico: conjunto de elementos necessários e suficientes, com nível de precisão adequado, para, observado o disposto no § 3º deste artigo:

- a) caracterizar o objeto da licitação, com base nas indicações de estudos técnicos preliminares;
- b) assegurar a viabilidade técnica e o adequado tratamento do impacto ambiental do empreendimento;
- c) possibilitar a avaliação do custo da obra ou do serviço e a definição dos métodos e do prazo de execução;

VI – projeto executivo: conjunto dos elementos necessários e suficientes à execução completa da obra, de acordo com as normas técnicas pertinentes;

VII – tarefa: contratação de mão de obra para pequenos trabalhos por preço certo, com ou sem fornecimento de materiais;

VIII – seguro-garantia – modalidade de seguro que visa garantir a plena realização de objeto contratado, caso o devedor principal deixe de honrar com seu compromisso contratual, cabendo ao garantidor da obrigação contratar um terceiro para concluir o objeto, concluir o objeto por conta própria ou indenizar o credor da obrigação de acordo com os prejuízos sofridos;

IX – Certificação – processo de avaliação transparente e reproduzível, conduzido por organismo independente e acreditado por entidade oficial de metrologia, que garante que produto, obra ou serviço, incluindo projetos de engenharia, cumpre requisitos definidos por normas regulamentares aplicáveis.

§ 1º A contratação integrada referida no inciso IV do *caput* deste artigo restringir-se-á a obras e serviços de engenharia, observados os seguintes requisitos:

I – o instrumento convocatório conterá anteprojeto de engenharia destinado a contemplar elementos técnicos suficientes para possibilitar a caracterização da obra ou do serviço, incluídas:

- a) a demonstração e a justificativa do conjunto de necessidades a serem atendidas, a visão global dos investimentos que serão efetivados pela Administração Pública e as definições quanto ao nível de qualidade do serviço desejado;
- b) as condições de solidez, de segurança, de durabilidade e de prazo de entrega;
- c) a estética do projeto arquitetônico;
- d) a economia na utilização do objeto, as condições que facilitem sua execução e os impactos ambientais estimados.

II – o valor estimado da contratação será calculado com base em serviços e em obras similares, por método paramétrico ou na avaliação prévia do custo global da obra, obtida a partir das composições de custo unitário, podendo ser, ou não, acrescida parcela referente à remuneração de risco, conforme metodologia aprovada pela administração;

III – a obra, ou suas etapas, somente serão iniciadas após certificada a conformidade do projeto executivo com os termos do contrato pela Administração Pública ou por certificador independente.

§ 2º Nas hipóteses em que for adotada a contratação integrada, é vedada a celebração de termos aditivos aos respectivos contratos, exceto nos seguintes casos, desde que haja acordo prévio entre as partes:

I – para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro decorrente de caso fortuito ou de força maior;

II – por necessidade de alteração do projeto ou das especificações para melhor adequação técnica aos objetivos da contratação, exceto se decorrentes de erros ou omissões por parte do contratado.

**Art. 15.** Os contratos destinados à execução de obras e de serviços de engenharia admitirão os seguintes regimes:

- I – empreitada por preço unitário;
- II – empreitada por preço global;
- III – contratação por tarefa;
- IV – empreitada integral;
- V – contratação integrada.

§ 1º O custo global de obras e de serviços de engenharia, à exceção do regime previsto no inciso V do *caput* deste artigo, deverá ser obtido a partir de custos unitários de insumos ou de serviços comprovadamente compatíveis com os preços praticados pelo mercado.

§ 2º Os preços a que se refere o § 1º serão mantidos em registros aos quais poderá ter acesso qualquer interessado.

§ 3º Serão obrigatoriamente precedidas pela elaboração de projeto básico e de projeto executivo, disponíveis para exame de qualquer interessado, as licitações para a contratação de obras e de serviços, exceto na adoção do regime previsto no inciso V do *caput* deste artigo.

§ 4º É vedada a execução de obras e de serviços de engenharia sem projeto executivo.

**Art. 16.** Exceto no caso de contratação integrada, é vedada a participação direta ou indireta nas licitações de que trata esta Lei que tenham por objeto a execução de obras ou de serviços:

- I – da pessoa física ou jurídica que elaborar o projeto básico ou executivo correspondente;
- II – da pessoa jurídica que participar de consórcio responsável pela elaboração do projeto básico ou executivo;
- III – da pessoa jurídica da qual o autor do projeto básico ou executivo seja administrador, controlador, gerente, responsável técnico, subcontratado ou sócio, nesse último caso quando a participação superar 5% (cinco por cento) do capital votante.

§ 1º O disposto no *caput* não impede a previsão de que a elaboração do projeto executivo constitua encargo do contratado, consoante preço previamente fixado pelo órgão ou entidade.

§ 2º É permitida a participação das pessoas físicas ou jurídicas de que tratam os incisos II e III do *caput* em licitação ou na execução do contrato, como consultor ou técnico, nas funções de fiscalização, de supervisão ou de gerenciamento, exclusivamente a serviço da Administração Pública.

§ 3º Para fins do disposto no *caput*, considera-se participação indireta a existência de vínculos de natureza técnica, comercial, econômica, financeira ou trabalhista entre o autor do projeto, pessoa física ou jurídica, e o licitante ou responsável pelos serviços ou pelas obras, relacionados ao fornecimento de insumos de qualquer natureza indispensáveis à respectiva concretização.

§ 4º O disposto no § 3º aplica-se a servidores ou a empregados incumbidos de levar a efeito atos e procedimentos realizados pelo órgão ou entidade no curso da licitação.

**Art. 17.** Na contratação de obras e de serviços, inclusive de engenharia, poderá ser estabelecida remuneração variável vinculada ao desempenho do contratado, com base em metas, em padrões de qualidade e em prazos de entrega definidos no instrumento convocatório e no contrato.

*Parágrafo único.* A utilização da remuneração variável respeitará o valor estimado para o custo total da contratação.

**Art. 18.** Poderá ser celebrado mais de um contrato para executar o mesmo serviço, desde que não acarrete em perda de economia de escala, quando o objeto da contratação puder ser executado de forma concorrente e simultânea por mais de um contratado.

§ 1º Na hipótese prevista no *caput*, será mantido controle individualizado da execução do objeto contratual relativamente a cada um dos contratados.

§ 2º O disposto no *caput* não se aplica aos serviços de engenharia.

## Capítulo V

### Das normas especificamente voltadas a licitações e contratos destinados à aquisição de bens

**Art. 19.** Na aquisição de bens pela Administração Pública serão observadas as seguintes diretrizes:

I – utilização prioritária de sistema de registro de preços;

II – fragmentação do objeto em tantas parcelas quantas forem necessárias para maximizar a economicidade da operação e a competitividade da licitação.

§ 1º Os preços registrados serão selecionados em licitação específica e terão validade de até um ano.

§ 2º A licitação de que trata o § 1º poderá ser realizada de forma conjunta por vários órgãos ou entidades, da mesma ou de distintas unidades da razão, vedada a adesão posterior à respectiva ata por outros órgãos ou entidades da Administração Pública.

**Art. 20.** Na licitação para aquisição de bens, a Administração Pública poderá:

I – indicar marca ou modelo, nas seguintes hipóteses:

- a) em decorrência de ganho de escala ou de eficácia obtido a partir da padronização do objeto com outros voltados à mesma finalidade;
- b) quando determinada marca ou modelo, comercializados por mais de um fornecedor, forem os únicos capazes de atender o objeto do contrato;
- c) quando for necessária, para compreensão do objeto, a identificação de determinada marca ou modelo aptos a servir como referência,



situação em que será obrigatório o acréscimo da expressão “ou similar ou de melhor qualidade”;

II – exigir, motivadamente:

- a) amostra do bem no procedimento de pré-qualificação e na fase de julgamento das propostas ou dos lances;
- b) certificação da qualidade do produto ou do processo de fabricação, inclusive quanto ao aspecto ambiental, por instituição previamente credenciada;
- c) carta de solidariedade, emitida pelo fabricante, destinada a assegurar a execução do contrato, no caso de licitante revendedor ou distribuidor.

**Art. 21.** Será divulgada, com periodicidade mínima semestral, em portal de acesso ir-restrito mantido junto à rede mundial de computadores, relação das aquisições de bens efetivadas pela Administração Pública, compreendidas as seguintes informações:

I – identificação do bem comprado, de seu preço unitário e da quantidade adquirida;

II – nome do fornecedor;

III – valor total de cada aquisição.

## Capítulo VI

### Das normas especificamente voltadas a licitações e contratos destinados à alienação de bens

**Art. 22.** A alienação de bens integrantes do acervo patrimonial da Administração Pública será precedida de avaliação prévia do bem contemplado e de licitação.

*Parágrafo único.* No caso de bens imóveis integrados ao patrimônio da Administração Pública direta, autárquica e fundacional, a alienação, sem prejuízo do disposto no *caput* deste artigo, será obrigatoriamente precedida de autorização legislativa específica.

**Art. 23.** Observado, no que couber, o disposto no Capítulo VII desta Lei, serão adotados, nas licitações decorrentes do *caput* do art. 22 desta Lei, exclusivamente os critérios de julgamento identificados nos incisos VII e VIII do art. 28 desta Lei.

**Art. 24.** Estendem-se à atribuição de ônus real a bens integrantes do acervo patrimonial da Administração Pública e à colocação em hasta pública de bens apreendidos as normas desta Lei aplicáveis à alienação dos referidos bens, inclusive em relação às hipóteses de contratação direta.

## Capítulo VII

### Do procedimento de licitação

**Art. 25.** As licitações de que trata esta Lei observarão o seguinte sequenciamento de fases:

I – preparação;

- II – divulgação do instrumento convocatório;
- III – apresentação de lances ou de propostas, conforme o modo de disputa adotado;
- IV – julgamento;
- V – verificação de efetividade dos lances ou das propostas;
- VI – negociação;
- VII – habilitação;
- VIII – interposição de recursos;
- IX – homologação do resultado ou revogação do procedimento;
- X – adjudicação do objeto.

§ 1º Motivadamente, a fase de que trata o inciso VII do *caput* poderá anteceder as referidas nos incisos III a V do *caput*, desde que previsto no instrumento convocatório.

§ 2º Os atos e procedimentos decorrentes das fases enumeradas no *caput* praticados pela Administração Pública e por licitantes serão efetivados exclusivamente por meio eletrônico e por intermédio da rede mundial de computadores, nos termos definidos pelo instrumento convocatório.

§ 3º Serão desenvolvidas plataformas especificamente voltadas a cada procedimento com o intuito de viabilizar a aplicação do disposto no *caput*.

**Art. 26.** Poderão ser adotados os modos de disputa aberto ou fechado, ou, quando o objeto da licitação puder ser parcelado, a combinação de ambos, observado o disposto no inciso III do art. 7º desta Lei.

§ 1º No modo de disputa aberto, os licitantes apresentarão lances públicos e sucessivos, crescentes ou decrescentes, conforme o critério de julgamento adotado.

§ 2º No modo de disputa fechado, as propostas apresentadas pelos licitantes serão mantidas em sigilo até a data e a hora designadas para que sejam divulgadas.

**Art. 27.** Quando for adotado o modo de disputa aberto, poderão ser admitidos:

- I – a apresentação de lances intermediários;
- II – o reinício da disputa aberta, após a definição do melhor lance e para definição das demais colocações, quando existir uma diferença de pelo menos 10% (dez por cento) entre o melhor lance e o subsequente.

*Parágrafo único.* Consideram-se intermediários os lances:

- I – iguais ou inferiores ao maior já ofertado, quando adotado o julgamento pelo critério da maior oferta;
- II – iguais ou superiores ao menor preço, quando adotados os demais critérios de julgamento.

**Art. 28.** Observado o disposto no art. 23 desta Lei, poderão ser utilizados os seguintes critérios de julgamento:

- I – menor preço;
- II – maior desconto;
- III – melhor combinação de técnica e preço;
- IV – melhor técnica;
- V – melhor conteúdo artístico;
- VI – maior retorno econômico;
- VII – maior oferta;
- VIII – melhor destinação de bens alienados, desde que observados os valores mínimos de arrematação previstos no instrumento convocatório.

§ 1º Os critérios de julgamento serão expressamente identificados no instrumento convocatório e poderão ser combinados na hipótese de parcelamento do objeto, observado o disposto no inciso III do art. 7º.

§ 2º Na hipótese de adoção dos critérios referidos nos incisos III a VI e VIII do *caput*, o julgamento das propostas será efetivado pelo emprego de parâmetros específicos definidos no instrumento convocatório, destinados a limitar ao mínimo possível a influência de parâmetros de natureza subjetiva sobre o resultado do julgamento.

§ 3º Para efeito de julgamento, somente serão consideradas vantagens previstas no instrumento convocatório.

§ 4º O critério previsto no inciso II do *caput*:

I – terá como referência o preço global fixado no instrumento convocatório, estendendo-se o desconto oferecido nas propostas ou nos lances vencedores a eventuais termos aditivos;

II – no caso de obras e de serviços de engenharia, o desconto incidirá de forma linear sobre a totalidade dos itens constantes do orçamento estimado, obrigatoriamente inserido no instrumento convocatório.

§ 5º Quando for utilizado o critério referido no inciso III do *caput* deste artigo, a avaliação da proposta relativa ao preço corresponderá no mínimo a 50% (cinquenta por cento) da pontuação total.

§ 6º No julgamento pelo maior retorno econômico, os lances ou as propostas terão o objetivo de proporcionar economia à Administração Pública, por meio da redução de suas despesas correntes, fixada a remuneração do licitante vencedor com base em percentual da diferença entre a previsão inicial, estabelecida no instrumento convocatório, e o dispêndio efetivamente promovido ao término do contrato.

§ 7º Na implementação do critério previsto no inciso VIII do *caput* deste artigo, será obrigatoriamente considerada, nos termos do respectivo instrumento convocatório, a repercussão, no meio social, da finalidade para cujo atendimento o bem será utilizado pelo adquirente.

§ 8º O descumprimento da finalidade a que se refere o § 7º resultará na imediata restituição do bem alcançado ao acervo patrimonial da Administração Pública, vedado, nessa hipótese, o pagamento de indenização em favor do adquirente.

**Art. 29.** Em caso de empate entre duas propostas quando da adoção do modo de disputa fechado, serão utilizados, na ordem em que se encontram enumerados, os seguintes critérios de desempate:

I – os critérios decorrentes da aplicação do disposto nos arts. 44 e 45 da Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006;

II – disputa final, em que os licitantes empatados poderão apresentar nova proposta, em ato contínuo ao encerramento da etapa de julgamento;

III – a avaliação do desempenho contratual prévio dos licitantes, desde que exista sistema objetivo instituído para essa finalidade;

IV – a predominância, sucessivamente, de bens ou de serviços, ressalvado o disposto no art. 3º da Lei nº 8.248, de 23 de outubro de 1991:

a) produzidos no País;

b) produzidos ou prestados por empresas brasileiras;

c) produzidos ou prestados por empresas que invistam em pesquisa e no desenvolvimento de tecnologia no País;

IV – sorteio.

**Art. 30.** Efetuado o julgamento dos lances ou das propostas, será promovida a verificação da respectiva efetividade, promovendo-se a desclassificação daqueles que:

I – contenham vícios insanáveis;

II – descumpram especificações técnicas constantes do instrumento convocatório;

III – apresentem preços manifestamente inexequíveis;

IV – encontrem-se acima do orçamento estimado para a contratação, inclusive nas hipóteses em que o respectivo valor revista-se de caráter sigiloso, salvo se a circunstância for superada em decorrência da negociação prevista no art. 31;

V – não tenham sua exequibilidade demonstrada, quando exigida pela Administração Pública;

VI – apresentem desconformidade com outros requisitos inseridos no instrumento convocatório, salvo se for possível a acomodação a seus termos antes da adjudicação do objeto e sem que se prejudique a atribuição de tratamento isonômico entre os licitantes.

§ 1º A verificação da efetividade dos lances ou das propostas somente será feita em relação aos lances ou às propostas subsequentes quando forem desclassificados lances ou propostas que obtiverem colocação superior na etapa de julgamento.

§ 2º A Administração Pública poderá realizar diligências para aferir a exequibilidade das propostas ou exigir dos licitantes que ela seja demonstrada, na forma do inciso V do *caput* deste artigo.

§ 3º No caso de obras e de serviços de engenharia, para efeito de avaliação da exequibilidade e de sobrepreço, somente serão considerados o preço global, os quantitativos e os preços unitários considerados relevantes.

**Art. 31.** Confirmada a efetividade do lance ou da proposta que tenha obtido a primeira colocação na etapa de julgamento, ou que passe a ocupar essa posição, em decorrência da desclassificação de outra que tenha obtido colocação superior, a Administração Pública poderá negociar condições mais vantajosas com quem os apresentou.

§ 1º Na hipótese do *caput* do art. 9º, a negociação poderá ser feita com os demais licitantes, segundo a ordem inicialmente estabelecida, quando o preço do primeiro colocado, mesmo após a negociação, permanecer acima do orçamento estimado.

§ 2º Se depois de adotada a providência referida no § 1º deste artigo não for obtido lance ou proposta iguais ou inferiores ao valor do orçamento estimado para a contratação, será revogada a licitação.

**Art. 32.** A habilitação será apreciada exclusivamente a partir dos seguintes parâmetros:

I – exigência da apresentação de documentos aptos a comprovar a possibilidade da aquisição de direitos e da contração de obrigações por parte do licitante;

II – qualificação técnica, de acordo com parâmetros estritamente vinculados ao objeto da licitação, estabelecidos de forma expressa no instrumento convocatório;

III – capacidade econômica e financeira;

IV – recolhimento de quantia a título de caução, tratando-se de licitação onde se utilize o critério de julgamento pela maior oferta;

V – apresentação de garantia, nos termos do art. 39.

§ 1º Quando utilizado o critério de julgamento pela maior oferta, os requisitos de qualificação técnica e de capacidade econômica e financeira poderão ser dispensados.

§ 2º Na hipótese do § 1º deste artigo, reverterá a favor da Administração Pública o valor de quantia eventualmente exigida no instrumento convocatório a título de caução, caso o licitante vencedor não efetue o restante do pagamento devido no prazo para tanto estipulado.

**Art. 33.** Salvo no caso de inversão de fases, a licitação terá uma fase recursal única.

§ 1º Os recursos não terão efeito suspensivo, salvo decisão expressa em sentido contrário, serão apresentados no prazo de cinco dias úteis após a habilitação e contemplarão, além dessa fase, atos praticados em decorrência do disposto nos incisos IV e V do *caput* do art. 25.

§ 2º Na hipótese de inversão de fases, o prazo referido no § 1º será aberto após a habilitação e reaberto após o encerramento da fase prevista no inciso V do *caput* do art. 25, abrangendo o segundo prazo também atos decorrentes da fase referida no inciso IV do *caput* do art. 25.

**Art. 34.** A homologação do resultado acarreta na constituição de direito à adjudicação do objeto em favor do licitante vencedor.

**Art. 35.** A Administração Pública não poderá celebrar o contrato com preterição da ordem de classificação das propostas ou com terceiros estranhos à licitação.

**Art. 36.** Além das hipóteses previstas no § 2º do art. 31 e no inciso II do § 2º do art. 42, ambos desta Lei, a autoridade competente para a homologação do resultado poderá revogar a licitação por razões de interesse público decorrente de fato superveniente, que constitua óbice manifesto e incontornável, devendo anulá-la por ilegalidade, de ofício ou por provocação de terceiros, salvo quando for viável a convalidação do ato ou do procedimento viciado.

§ 1º A anulação da licitação por motivo de ilegalidade não gera obrigação de indenizar, ressalvado o disposto no § 2º e no art. 53.

§ 2º A nulidade da licitação induz à do contrato.

§ 3º Depois de iniciada a etapa referida no inciso III do art. 24, a revogação ou a anulação da licitação somente serão efetivadas depois de se conceder aos licitantes que manifestem interesse em contestar o respectivo ato prazo apto a lhes assegurar o exercício do direito ao contraditório e à ampla defesa.

§ 4º O disposto no *caput* e nos §§ 1º e 2º aplica-se, no que couber, aos atos por meio dos quais se determine a contratação direta.

## Capítulo VIII

### Dos contratos

#### Seção I

##### Do conteúdo dos contratos

**Art. 37.** Os contratos celebrados pela Administração Pública regulam-se pelo disposto nesta Lei, por suas cláusulas e, subsidiariamente, por preceitos de direito privado.

**Art. 38.** São cláusulas necessárias na redução a termo do conteúdo de contratos disciplinados por esta Lei:

I – o objeto e os seus elementos característicos;

II – o regime de execução ou a forma de fornecimento;

III – o preço e as condições de pagamento, os critérios, a data-base e a periodicidade do reajustamento de preços e os critérios de atualização monetária entre a data do adimplemento das obrigações e a do efetivo pagamento;

IV – os prazos de início de etapas de execução, de conclusão, de entrega, de observação, quando for o caso, e de recebimento;

V – as garantias oferecidas para assegurar a plena execução do objeto, quando exigidas, observado o disposto no art. 39;

VI – a forma de verificação, por parte da Administração Pública, da execução efetiva e correta do objeto do contrato;

VII – os direitos e as responsabilidades das partes;

VIII – a vinculação ao instrumento convocatório da respectiva licitação ou ao ato do qual decorreu a contratação direta, bem como ao lance ou à proposta do licitante vencedor;

IX – a obrigação do contratado de manter, durante a execução do contrato, em compatibilidade com as obrigações por ele assumidas, as condições de habilitação e de qualificação exigidas no curso do procedimento licitatório;

X – os serviços de caráter essencial em relação aos quais poderá ser aplicada a prerrogativa estabelecida no art. 52.

§ 1º Nos contratos celebrados com pessoas físicas ou jurídicas, inclusive quando domiciliadas em território estrangeiro:

I – deverá constar cláusula que declare o foro, situado em território nacional, competente para dirimir litígios decorrentes da respectiva execução;

II – poderá ser prevista instância arbitral provida de competência e alcance expressamente estabelecidos na redução a termo do ajuste.

§ 2º Nos contratos decorrentes de licitações de obras ou de serviços de engenharia em que tenha sido adotado o modo de disputa aberto ou em relação aos quais tenha alcançado sucesso a negociação prevista no art. 31, o contratado deverá reelaborar e apresentar à Administração Pública, por meio eletrônico, as planilhas com a indicação dos quantitativos e dos custos unitários, bem como do detalhamento das Bonificações e Despesas Indiretas (BDI) e dos Encargos Sociais (ES), com os respectivos valores adequados ao lance vencedor ou o preço afinal ajustado, para fins do disposto no inciso III do *caput* deste artigo.

**Art. 39.** Poderá ser exigida prestação de garantia nas contratações de obras, de serviços e de compras.

§ 1º Caberá ao contratado, sempre que o edital permitir, optar por uma das seguintes modalidades de garantia:

I – caução em dinheiro;

II – seguro-garantia;

III – fiança bancária.

§ 2º A garantia a que se refere o *caput* deste artigo não excederá a cinco por cento do valor do contrato e terá seu valor atualizado nas mesmas condições daquele, ressalvado o previsto no § 7º deste artigo.

§ 3º Nos contratos de pronta entrega poderá ser dispensada a prestação de garantia.

§ 4º A garantia prestada pelo contratado será liberada ou restituída após a execução do contrato e, quando em dinheiro, atualizada monetariamente.

§ 5º Nos casos de contratos que importem na entrega de bens pela Administração, dos quais o contratado ficará depositário, ao valor da garantia deverá ser acrescido o valor desses bens.

§ 6º Em caso de contratação de seguro-garantia para obras e serviços de engenharia, o edital deverá prever a possibilidade da seguradora, em caso de descumprimento do contrato pelo contratado, sub-rogar-se nos direitos e obrigações do contratado, observando-se que:

I – no caso da não sub-rogação, a indenização devida pela seguradora corresponderá exatamente ao valor atualizado da multa estabelecida no contrato garantido;

II – em se sub-rogando nos direitos e obrigações do contratado, a seguradora ficará sujeita a todas as sanções previstas em lei, no edital e naquele contrato, inclusive a multa por não conclusão da obra, objeto do seguro;

III – na hipótese da sub-rogação a que se refere este parágrafo, fica autorizada a emissão do empenho em nome da seguradora ou de pessoas jurídicas diferentes por ela indicadas, subcontratadas para a conclusão do objeto do contrato garantido, desde que demonstrada a regularidade fiscal dos beneficiários do empenho.

§ 7º Em contratações de obras e serviços de engenharia de grande vulto a garantia a que se refere o *caput* deverá ser idêntica à multa contratual, de 30% (trinta por cento) do valor do contrato vigente, podendo, em situações excepcionais devidamente justificadas, através de parecer técnico aprovado pela autoridade competente, ser fixada em percentual inferior.

I – o contratado não poderá optar pela modalidade de garantia prevista nos incisos I e III do § 1º;

II – A seguradora deverá firmar o contrato, inclusive aditivos, como interveniente anuente e deverá:

- a) ter livre acesso às instalações em que for executado o contrato principal;
- b) fiscalizar a execução do contrato principal e atestar a conformidade dos serviços e dos materiais empregados e do cumprimento dos prazos pactuados;
- c) realizar auditoria técnica e contábil;
- d) requerer esclarecimentos ao responsável técnico pela obra ou fornecimento.

III – a contratação será obrigatoriamente realizada:

- a) no regime de empreitada por preço global;
- b) no regime de contratação integrada; ou
- c) em qualquer regime, quando o edital for acompanhado de projeto executivo já concluído e certificado.

IV – o edital poderá prever a obrigação de apresentação de seguros adicionais.



§ 8º O seguro-garantia continuará em vigor mesmo quando o tomador não houver pagado o prêmio nas datas convencionadas.

§ 9º Não se aplica às licitações garantidas por seguro-garantia, o disposto no inciso II, do art. 48 desta Lei, no que tange aos preços inexequíveis

## Seção II

### Da formalização dos contratos

**Art. 40.** A redução a termo do contrato somente será dispensada nos casos de pequenas despesas de pronta entrega e de pagamento imediato, das quais não resultem obrigações futuras por parte da Administração Pública.

*Parágrafo único.* O disposto no *caput* não prejudicará o registro contábil exaustivo dos valores despendidos e a exigência de recibo por parte dos respectivos destinatários.

**Art. 41.** É permitido a qualquer interessado o conhecimento das cláusulas contratuais, bem como a obtenção de cópia autenticada do inteiro teor de sua redução a termo ou de qualquer das suas respectivas partes, admitida a exigência de ressarcimento de custos.

**Art. 42.** A Administração Pública convocará o licitante vencedor ou o destinatário de contratação direta para assinar o termo de contrato ou retirar o instrumento equivalente, dentro do prazo e das condições estabelecidos, sob pena de decair o direito à contratação.

§ 1º O prazo de convocação poderá ser prorrogado uma vez por igual período.

§ 2º É facultado à Administração Pública, quando o convocado não assinar o termo de contrato ou retirar o instrumento equivalente no prazo e nas condições estabelecidos:

I – quando for o caso, convocar licitantes remanescentes, na ordem de classificação, concedendo-lhes prazo igual ao deferido ao primeiro classificado e exigindo-lhes as mesmas condições por ele propostas, inclusive quanto aos preços, atualizados de conformidade com os critérios estabelecidos no instrumento convocatório;

II – revogar a licitação ou o ato que determinou a contratação direta.

## Seção III

### Da execução e da alteração dos contratos

**Art. 43.** A duração dos contratos ficará adstrita à vigência dos respectivos créditos orçamentários, ou, quando for o caso, à programação financeira anual da entidade, exceto quanto aos relativos:

I – aos projetos cujos produtos estejam contemplados nas metas estabelecidas em plano ou programação plurianual, os quais poderão ser prorrogados se houver interesse da Administração Pública e desde que a medida tenha sido admitida no instrumento convocatório;

II – à prestação de serviços a serem executados de forma contínua, que poderão ter a sua duração prorrogada por períodos iguais e sucessivos, com vistas à obtenção de preços

e de condições mais vantajosas, vedada a duração total do contrato, computadas as prorrogações, por período superior a 72 (setenta e dois) meses;

III – ao aluguel de equipamentos e à utilização de programas de informática, que poderão estender-se pelo prazo de até 48 (quarenta e oito) meses após o início da vigência do contrato;

IV – às hipóteses previstas no inciso XVI do art. 3º desta Lei, cujos contratos poderão ter vigência por até 120 (cento e vinte) meses, caso haja interesse da Administração Pública;

V – ao aluguel de imóveis.

§ 1º Nos contratos disciplinados por esta Lei, os prazos de início de etapas de execução, de conclusão e de entrega admitirão prorrogação por ato unilateral da Administração Pública, mantidas as demais cláusulas e assegurada a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro, desde que ocorra algum dos seguintes motivos:

I – alteração do projeto ou das especificações, pela Administração Pública;

II – superveniência de fato excepcional ou imprevisível, estranho à vontade das partes, que altere fundamentalmente as condições de execução do contrato;

III – interrupção da execução do contrato ou diminuição do ritmo de trabalho por ordem e no interesse da Administração Pública;

IV – aumento das quantidades inicialmente previstas no contrato, nos limites permitidos por esta Lei;

V – impedimento de execução do contrato por fato ou ato de terceiro reconhecido pela Administração Pública em documento contemporâneo à sua ocorrência;

VI – omissão ou atraso de providências a cargo da Administração Pública, inclusive quanto à efetivação dos pagamentos previstos, dos quais resulte, diretamente, impedimento ou retardamento na execução do contrato, sem prejuízo das sanções legais aplicáveis aos responsáveis.

§ 2º A prorrogação do prazo decorrente do disposto no § 1º será previamente autorizada pela autoridade competente para celebrar o contrato por meio de ato no qual se identifique de forma expressa o respectivo motivo.

§ 3º É vedada a celebração de contrato com prazo de vigência indeterminado.

**Art. 44.** Os contratos disciplinados por esta Lei poderão ser alterados nos seguintes casos:

I – unilateralmente pela Administração Pública, para:

- a) modificar o projeto ou as especificações, com o intuito de obter adequação técnica aos objetivos do contrato;
- b) alterar o valor contratual, em decorrência de acréscimo ou de diminuição quantitativa de seu objeto, nos limites permitidos pelo § 1º deste artigo;

II – por acordo entre as partes, para:

- a) substituir a garantia de execução;
- b) modificar o regime de execução da obra ou do serviço, bem como o modo de fornecimento, em face de verificação técnica da inaplicabilidade dos termos contratuais originários;
- c) alterar a forma de pagamento, por imposição de circunstâncias supervenientes, mantido o valor inicial atualizado, vedada a antecipação do pagamento, com relação ao cronograma financeiro fixado, sem a correspondente contraprestação de fornecimento de bens ou de execução de obra ou serviço;
- d) restabelecer o equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato, na hipótese de sobrevirem fatos imprevisíveis, ou previsíveis de consequências incalculáveis, retardadores ou impeditivos da execução do ajustado, ou, ainda, em caso de força maior, caso fortuito ou “fato do príncipe”, configurando *álea* econômica extraordinária e extracontratual.

§ 1º Na hipótese do inciso I do *caput* deste artigo e observado o disposto no § 2º do art. 14, o contratado fica obrigado a aceitar, nas mesmas condições contratuais, os acréscimos ou as supressões que se fizerem necessários nas obras, nos serviços ou nas compras, até 10% (dez por cento) do valor inicial atualizado do contrato, e, no caso particular de reforma de edifício ou de equipamento, até o limite de 20% (vinte por cento) para os seus acréscimos.

§ 2º Serão admitidas supressões resultantes de acordo celebrado entre os contratantes, desde que não se configure, no objeto remanescente, fraude à respectiva licitação, por alteração significativa de sua competitividade e de seu alcance.

§ 3º Os preços unitários para obras ou para serviços que não tenham sido contemplados no contrato serão fixados mediante acordo entre as partes, respeitados os limites estabelecidos no § 1º deste artigo.

§ 4º Nos casos de supressão, as despesas com materiais já adquiridos pelo contratado serão ressarcidas pela Administração Pública de acordo com os respectivos custos de aquisição monetariamente corrigidos.

§ 5º O disposto no § 4º não impede a indenização por outros danos eventualmente decorrentes da supressão.

§ 6º Quaisquer tributos ou encargos legais criados, alterados ou extintos, bem como a superveniência de disposições legais, quando ocorridos após a data da apresentação do lance ou da proposta, de comprovada repercussão nos preços contratados, acarretarão a revisão destes para mais ou para menos, conforme o caso.

§ 7º Ocorrendo alteração unilateral do contrato que aumente os encargos do contratado, a Administração Pública deverá restabelecer, por aditamento, o equilíbrio econômico-financeiro inicial.

§ 8º A variação do valor contratual para fazer face ao reajuste de preços previsto no próprio contrato, as atualizações, as compensações ou a aplicação de sanções financeiras decorrentes das condições de pagamento nele previstas, bem como o empenho de dotações orçamentárias suplementares até o limite do seu valor corrigido, não caracterizarão alteração do contrato e poderão ser registrados por simples apostila.

**Art. 45.** O contratado é obrigado a reparar, a corrigir, a remover, a reconstruir ou a substituir, sob sua exclusiva responsabilidade, no todo ou em parte, o objeto do contrato no qual se verificarem vícios, defeitos ou incorreções resultantes da execução ou de materiais empregados, e responde por danos causados diretamente a terceiros ou à Administração Pública, independentemente da comprovação de culpa ou de dolo.

**Art. 46.** O contratado é responsável pelos encargos trabalhistas, previdenciários, fiscais e comerciais resultantes da execução do contrato.

§ 1º A inadimplência do contratado, com referência aos encargos trabalhistas, fiscais e comerciais não transfere à Administração Pública a responsabilidade pelo respectivo pagamento, nem poderá onerar o objeto do contrato ou restringir a regularização e o uso das obras e das edificações, inclusive perante o Registro de Imóveis.

§ 2º A Administração Pública responde solidariamente com o contratado pelos encargos previdenciários resultantes da execução do contrato, nos termos do art. 31 da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991.

**Art. 47.** O contratado, sem prejuízo das responsabilidades contratuais e legais, poderá subcontratar partes da obra, do serviço ou do fornecimento, até o limite admitido, em cada caso, pelos termos do instrumento convocatório e do contrato.

§ 1º A empresa subcontratada deverá atender, em relação ao objeto da subcontratação, as exigências de qualificação técnica impostas ao licitante vencedor ou ao destinatário de contratação direta.

§ 2º É vedada a subcontratação de empresa ou de consórcio que tenha participado da licitação da qual se originou a contratação, ou que tenha participado, direta ou indiretamente, da elaboração de projeto básico ou executivo.

§ 3º As empresas de prestação de serviços técnicos especializados deverão garantir que os integrantes de seu corpo técnico executem pessoal e diretamente as obrigações a eles imputadas, quando a respectiva relação for exigida como condição para participação em licitação ou para contratação direta.

**Art. 48.** Na hipótese do § 6º do art. 28 desta Lei, quando não for gerada a economia prevista no lance ou na proposta, a diferença entre a economia contratada e a efetivamente obtida será descontada da remuneração do contratado.

*Parágrafo único.* Se a diferença entre a economia contratada e a efetivamente obtida for superior à remuneração do contratado, serão aplicadas as sanções previstas no art. 55 desta Lei ou no contrato.

## Seção IV

### Da inexecução e da rescisão dos contratos disciplinados por esta Lei

**Art. 49.** A inexecução total ou parcial de contrato disciplinado por esta Lei enseja a sua rescisão, a partir dos motivos previstos nesta Seção e com as consequências nela estabelecidas.

**Art. 50.** Constituem motivos para rescisão dos contratos disciplinados por esta Lei:

I – o descumprimento de cláusulas contratuais, de especificações, de projetos ou de prazos;

II – o cumprimento de cláusulas contratuais, de especificações e de projetos de forma contrária à previamente estipulada;

III – o atraso injustificado do cumprimento de cláusulas contratuais, de especificações e de projetos, de forma que torne inviável a conclusão da obra, do serviço ou do fornecimento nos prazos estipulados;

IV – o atraso injustificado no início da obra, do serviço ou do fornecimento;

V – a paralisação da obra, do serviço ou do fornecimento, sem justa causa e sem prévia comunicação à Administração Pública;

VI – a subcontratação total ou parcial do seu objeto, a associação do contratado com outrem, a cessão ou a transferência, totais ou parciais, bem como a fusão, a cisão ou a incorporação, quando vedadas pelo instrumento convocatório e pelo contrato ou de forma que exceda à autorização neles contida;

VII – a recusa ao cumprimento de determinações regulares de autoridade designada para acompanhar e para fiscalizar a execução do contrato, assim como de seus superiores;

VIII – o cometimento reiterado de faltas na sua execução;

IX – a decretação de falência ou a instauração de insolvência civil, bem como o deferimento de processo de recuperação judicial quando esse fato puder colocar em risco a execução do contrato;

X – a dissolução da sociedade ou o falecimento do contratado;

XI – a alteração social ou a modificação da finalidade ou da estrutura da empresa, quando forem prejudiciais à execução do contrato;

XII – a superveniência de razões de interesse público, de alta relevância e de amplo conhecimento, obrigatoriamente descritas e discutidas no processo administrativo do qual venha a derivar a rescisão do contrato;

XIII – a supressão, por parte da Administração Pública, de obras, de serviços ou de compras, quando acarretar modificação do valor inicial do contrato além do limite permitido no § 1º do art. 44 desta Lei;

XIV – a suspensão da execução do contrato, por ordem escrita da Administração Pública, por prazo superior a 60 (sessenta) dias, salvo em caso de calamidade pública, de grave perturbação da ordem interna ou de guerra, ou ainda por repetidas suspensões

que totalizem o mesmo prazo, independentemente do pagamento obrigatório de indenizações pelas sucessivas e contratualmente imprevistas desmobilizações e mobilizações e outras previstas, assegurado ao contratado, nesses casos, o direito de optar pela suspensão do cumprimento das obrigações assumidas até que seja normalizada a situação;

XV – o atraso superior a 15 (quinze) dias dos pagamentos devidos pela Administração Pública decorrentes de obras, de serviços ou de fornecimento, ou de parcelas destes, já recebidos ou executados, salvo em caso de calamidade pública, de grave perturbação da ordem interna ou de guerra, assegurado ao contratado o direito de optar pela suspensão do cumprimento de suas obrigações até que seja normalizada a situação;

XVI – a retenção, pela Administração Pública, de área, de local ou de objeto destinado à execução de obra, de serviço ou de fornecimento, além dos prazos contratuais, bem como das fontes de materiais naturais especificadas no projeto;

XVII – a ocorrência de caso fortuito ou de força maior, impeditiva da execução do contrato.

*Parágrafo único.* Os casos de rescisão contratual serão autuados no procedimento administrativo do qual tenha resultado o contrato.

**Art. 51.** A rescisão de contrato disciplinado por esta Lei poderá ser promovida por:

I – ato unilateral da Administração Pública, nos casos enumerados nos incisos I a XII do art. 50 desta Lei;

II – acordo entre as partes.

§ 1º A rescisão será obrigatoriamente motivada.

§ 2º Quando a rescisão ocorrer com base nos incisos XII a XVII do art. 50 desta Lei, sem que haja culpa do contratado, serão:

I – ressarcidos os prejuízos que lhe foram imputados, inclusive os decorrentes da desmobilização, e devolvida a garantia por ele prestada;

II – efetuados os pagamentos devidos pela execução do contrato até a data da rescisão.

§ 3º A rescisão por ato unilateral da Administração Pública somente será promovida depois de assegurada ao contratado oportunidade para o exercício do direito ao contraditório e à ampla defesa.

§ 4º Ocorrendo impedimento, paralisação ou sustação do contrato por força de circunstância para a qual não tenha concorrido o contratado, o cronograma de execução será prorrogado automaticamente por igual período.

**Art. 52.** A rescisão decorrente da aplicação do disposto no inciso I do art. 51 ou a descontinuidade dos serviços essenciais a que se refere o inciso IX do art. 38 acarretam as seguintes providências por parte da Administração Pública, sem prejuízo das sanções previstas nesta Lei:

I – assunção imediata do objeto do contrato, no estado em que se encontrar;

- II – ocupação do local e das instalações;
- III – utilização dos equipamentos e do material empregados na execução do contrato;
- IV – aproveitamento do pessoal necessário à continuidade da execução do contrato;
- V – execução da garantia contratual, para cobertura dos valores das multas e das indenizações devidos à Administração Pública;
- VI – retenção dos créditos decorrentes do contrato até o limite dos prejuízos causados à Administração Pública.

*Parágrafo único.* Se o contratado for colocado em processo de recuperação, nos termos da Lei nº 11.101, de 9 de fevereiro de 2005, a Administração Pública poderá manter o contrato e assumir o controle de atividades vinculadas a serviços essenciais.

**Art. 53.** O contratado será remunerado pelo que houver executado até a anulação ou a rescisão do contrato e indenizado por prejuízos delas decorrentes.

*Parágrafo único.* A indenização a que se refere o *caput* deste artigo não será paga se o contratado for responsabilizado pela anulação ou pela rescisão do contrato.

## Seção V

### Das sanções administrativas

**Art. 54.** O atraso injustificado na execução de contrato disciplinado por esta Lei sujeitará o contratado a multa proporcional aos prejuízos causados à Administração Pública, limitada ao valor que lhe tenha sido ou venha a ser pago em decorrência do contrato.

§ 1º A multa a que alude o *caput* deste artigo não impede que a Administração Pública rescinda unilateralmente o contrato e aplique as outras sanções previstas nesta Lei.

§ 2º A multa será aplicada após processo administrativo em que se assegure ao contratado direito ao contraditório e à ampla defesa e seu valor será descontado da garantia do respectivo contrato.

§ 3º Se o valor da multa for superior ao da garantia prestada, além da perda desta, responderá o contratado pela diferença, a qual será descontada de pagamentos ainda não efetivados pela Administração Pública.

**Art. 55.** Pela inexecução total ou parcial de contrato disciplinado por esta Lei, a Administração Pública poderá, assegurado o exercício do direito ao contraditório e à ampla defesa, aplicar ao contratado as seguintes sanções:

- I – advertência;
- II – multa, na forma prevista no art. 54;
- III – suspensão temporária de participação em licitação e impedimento de contratar com a Administração Pública, por prazo não superior a 2 (dois) anos;
- IV – impedimento de licitar ou de contratar com a Administração Pública enquanto perdurarem os motivos determinantes da punição ou até que seja promovida a reabilitação perante a própria autoridade que aplicou a penalidade, que será concedida

sempre que o contratado ressarcir a Administração Pública pelos prejuízos que lhe causou e após decorrido o prazo de sanção aplicada com base no inciso III do *caput* deste artigo.

§ 1º A sanção prevista no inciso II do *caput* deste artigo poderá ser combinada com a dos demais incisos.

§ 2º Respeitado o direito ao contraditório e à ampla defesa, as sanções previstas nos incisos III e IV do *caput* deste artigo poderão ser aplicadas às empresas ou aos profissionais que, em razão de contratos regidos por esta Lei:

I – tenham sofrido condenação definitiva por praticarem, por meios dolosos, fraude fiscal no recolhimento de quaisquer tributos;

II – tenham praticado atos ilícitos com o intuito de frustrar os objetivos da licitação.

**Art. 56.** A recusa injustificada do vencedor da licitação em assinar o termo de contrato, em aceitar ou em retirar o instrumento equivalente, dentro do prazo estabelecido pela Administração Pública, equipara-se ao descumprimento integral das obrigações decorrentes do contrato, inclusive quanto à aplicação das penalidades correspondentes.

## Capítulo IX

### Disposições Transitórias e Finais

**Art. 57.** As normas desta Lei aplicam-se às relações entre pessoas jurídicas de direito público e os entes dotados de personalidade própria a elas vinculados exclusivamente na hipótese de o respectivo ajuste revestir-se de características que possibilitariam, para consecução do respectivo objeto, a contratação onerosa de terceiros não contemplados pelo disposto no art. 1º desta Lei em condições comprovadamente mais favoráveis para a Administração Pública.

*Parágrafo único.* Quando não se tratar de hipótese contemplada pelo *caput*, serão celebrados convênios, observadas as normas internas de cada ente relacionadas a instrumentos dessa espécie.

**Art. 58.** As licitações em curso na data de publicação desta Lei e os contratos já celebrados na mesma data continuarão sendo disciplinados pela legislação anterior.

**Art. 59.** Os valores monetários fixados por esta Lei serão anualmente revistas de acordo com a variação do Índice Geral de Preços do Mercado – IGP-M, divulgado pela Fundação Getúlio Vargas, ou por índice que venha a sucedê-lo.

**Art. 60.** Na contagem dos prazos estabelecidos nesta Lei, exclui-se o dia do início e inclui-se o do vencimento.

*Parágrafo único.* Só se iniciam e vencem os prazos referidos neste artigo em dia de expediente no órgão ou na entidade.

**Art. 61.** Incide na conduta descrita no art. 96 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, inclusive quando o respectivo objeto se referir à prestação de serviços ou à realização



de obras públicas, quem celebra contrato, mediante prévia licitação ou diretamente, no qual se caracterize sobrepreço ou superfaturamento.

**Art. 62.** O art. 153 do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940, passa a vigorar acrescido do seguinte § 1º-B:

Art. 153. ....

§ 1º-B Quando se tratar de previsão de gastos decorrentes de licitação cujo valor deva ser mantido em sigilo, a ação penal será incondicionada e a pena ampliada em dois terços.

**Art. 63.** O art. 97 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 97. Admitir na licitação ou celebrar contrato com empresa ou profissional proibidos de forma transitória ou permanente de licitar ou de contratar com a Administração:

Pena – detenção, de 6 (seis) meses a 2 (dois) anos, e multa.

*Parágrafo único.* Incide na mesma pena aquele que, estando sujeito à restrição prevista no *caput*, venha a licitar ou a contratar com a Administração.

**Art. 64.** Ficam revogados:

I – os arts. 1º a 88, 109 a 112, 114, 117 a 120, 123 e 124 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993;

II – o art. 67 da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997;

III – a Lei nº 10.520, de 17 de julho de 2002;

IV – os arts. 1º a 47 da Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011.

**Art. 65.** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

## JUSTIFICAÇÃO

O estudo acerca da logística voltada para o Arco Norte trouxe luz sobre uma série de questões do nosso Direito Administrativo. De fato, hoje os gestores enfrentam grandes dificuldades para viabilizar empreendimentos importantes, sendo urgente a criação de alternativas legislativas, sob pena de ficarmos condenados ao subdesenvolvimento.

De tudo o que foi visto no estudo, no que tange às licitações e contratos, de acordo com as experiências exitosas do pregão, com as lições aprendidas do RDC e, ainda, com base na experiência internacional, é possível projetar, pelo menos em linhas gerais, o que seria uma norma geral de licitações e contratos ideal.

Primeiramente, para facilitar a aplicação por parte dos gestores públicos, seria ideal a consolidação em uma única Lei do conjunto de iniciativas o dispersas em vários

diplomas normativos nacionais editados nas últimas duas décadas. Deveríamos ter apenas dois diplomas. Uma lei geral de licitações e contratos e outra que disciplinasse apenas as contratações de empresas públicas e sociedades de economia mista (esta última publicada recentemente, Lei nº 13.303, de 2016).

No âmbito das obras públicas, assiste-se à disseminação de modelos de contratação focados em resultados e na melhor alocação de riscos, com ou sem manutenção e operação de serviços associados, em espécies como Design and Build (nossa Contratação Integrada), melhor forma de contratar em face da possibilidade de divisão de riscos, por não permitir diluição de responsabilidades e por fornecer incentivos adequados aos contratantes que buscam a melhor performance. A Lei deve estimular a gestão de contratações orientada por resultados, como indicam as diretrizes de eficiência e inovação, o menor formalismo do procedimento e a valorização de instrumentos como a contratação integrada, a remuneração variável, o contrato por eficiência, entre outros.

Em relação aos contratos, uma agenda reformista poderia consolidar mecanismos já tratados na Lei do RDC, como a contratação integrada e o seguro-performance, afastando as dúvidas que persistem sobre os institutos. No caso do seguro, é preciso que as apólices tenham força de título executivo. Também, como forma de garantir qualidade e diminuir o risco do segurador, poder-se-ia adotar o uso da certificação de projeto e obra, instituto corrente nas contratações europeias. Poderia ser assimilada a contratação integrada como um regime apto a oferecer maior previsibilidade de prazo e preço, devendo sua escolha ser motivada como a de qualquer outro regime. Em relação ao seguro-performance, a expressa previsão do step-in-rights também contribuiria para a consolidação do instituto.

Muitos argumentam que não é possível a utilização de licitações eletrônicas para a contratação de obras, o que é falso. Hoje já contamos com dados empíricos que mostram que as licitações eletrônicas são tão efetivas quanto as presenciais. O DNIT experimentou duas grandes rodadas de licitações do programa CREMA (Conservação, Recuperação e Manutenção). A primeira foi realizada por concorrência em 2009, gerando contratos que se extinguiram em 2011. A segunda foi levada a termo em 2012 mediante pregão e os contratos se extinguiram em 2014. Observamos que no período não houve alterações significativas no estado do pavimento, o que indica que a qualidade do contrato não diz respeito à natureza do certame. Licitações eletrônicas, mesmo para obras, produzem resultados tão bons quanto às presenciais, com muito mais transparência e segurança para os gestores.

Essa inovação, além da transparência que proporciona ao processo licitatório de forma geral, evita o deslocamento dos licitantes e/ou comissões de Licitações para as cidades em que serão realizadas os certames, o acúmulo de papéis impressos, a possibilidade de acompanhamento online de qualquer parte do mundo e obstacula o encontro pessoal entre os licitantes, entre outras vantagens.

Já são vinte e três anos da edição da Lei nº 8.666, de 1993, uma percepção generalizada que a esta norma está desatualizada, cria dificuldades burocráticas, incentivos negativos e torna a vida de gestores complicada. Trata-se de uma norma essencialmente procedimental, o que contribui para a perda do foco nos resultados.

Estamos assim ousando ao propor uma reforma completa do arcabouço de contratações públicas. Diversas iniciativas de reforma não tiveram êxito em momentos diferentes. No entanto, percebemos que esta proposta, uma vez que se liga com outras formuladas neste estudo, pode marcar o início de uma pequena revolução nas contratações públicas, motivo pela qual propomos aos nobres Pares a sua aprovação.

Sala das Sessões, de de 2016.

Deputado LÚCIO VALE

Deputado REMÍDIO MONAI

A sexta edição da série Estudos Estratégicos busca debater uma nova logística para o escoamento da produção não só agrícola, mas também industrial, através dos portos da Região Norte, o que exige integração de rodovias, ferrovias, hidrovias e portos, num esforço que já foi iniciado e que precisa ser concluído. Hoje, um caminhão realiza duas viagens por mês de Sinop, em Mato Grosso, até o Porto de Santos. Se essa carga fosse de Sinop até Itaituba, no Pará, seriam feitas seis viagens no mesmo período. O estudo traz apensadas 10 proposições legislativas, que buscam aumentar a confiança por parte dos agentes econômicos, oferecendo segurança jurídica para que investimentos estratégicos em infraestrutura sejam realizados.

Consultoria  
Legislativa

Centro de  
Estudos e Debates  
Estratégicos



CÂMARA DOS  
DEPUTADOS



Conheça outros títulos da série Estudos Estratégicos  
na página do Centro de Estudos e Debates Estratégicos: [www.camara.leg.br/cedes](http://www.camara.leg.br/cedes)  
ou na página da Edições Câmara, no portal da Câmara dos Deputados:  
[livraria.camara.leg.br](http://livraria.camara.leg.br)