

REQUERIMENTO DE INFORMAÇÃO N.º \_\_\_\_\_, DE 2018

Solicita ao Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil, informações acerca das providências e iniciativas adotadas no âmbito do Ministério dos Transportes com vistas ao aproveitamento do Porto abandonado na região de Itaóca em São Gonçalo, na reformulação da rede logística da Região Metropolitana.

Senhor Presidente,

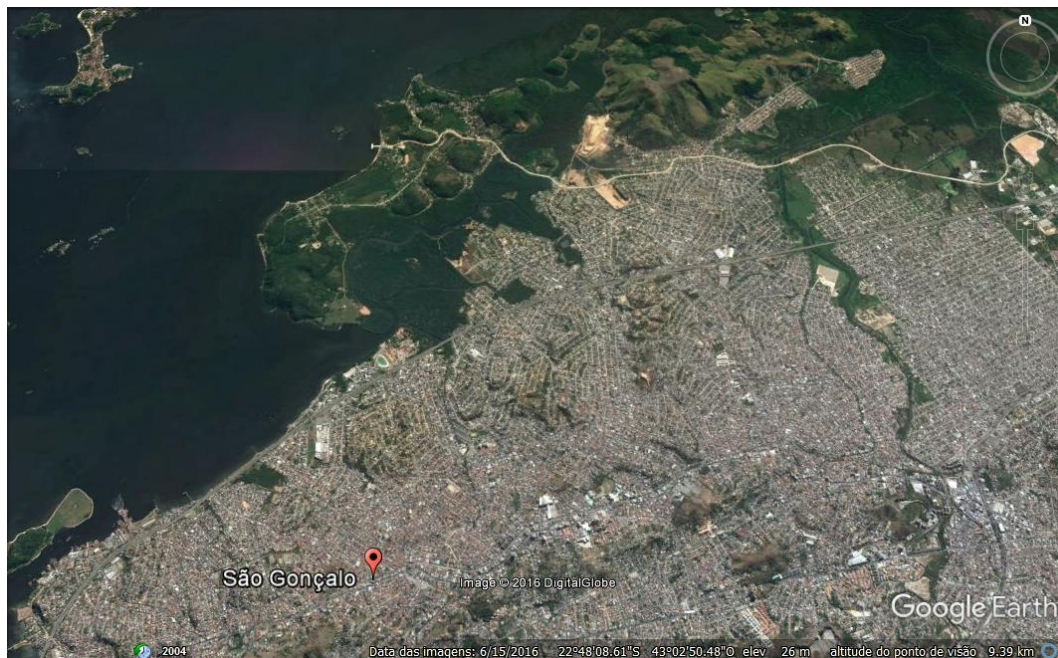
Requeiro a Vossa Excelência, com base no art. 50, § 2º da Constituição Federal, e na forma dos arts. 115 e 116 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, as seguintes informações do Senhor Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil, com vistas ao aproveitamento do Porto abandonado no município de São Gonçalo, no estado do Rio de Janeiro.

1. Considerando que a Petrobras instalou um porto e construiu uma estrada de 23 km (paralela à Br 101) ligando-o às instalações do COMPERJ, quais são os estudos realizados por esse Ministério, para a integração destes modais ao complexo logístico da Região Metropolitana do Rio de Janeiro?
2. Estão previstos estudos para o aproveitamento destas infraestruturas logísticas e sua inserção nas possibilidades das Cadeias Produtivas do estado, de forma integrada com outros modais e complementando o Arco Metropolitano?
3. O Ministério dos Transportes já avaliou a enorme possibilidade de mudança do sistema logístico de toda a Região Metropolitana, haja vista a saturação do Porto do Rio de Janeiro e suas péssimas condições de logística de entrada e saída no seu *interland*?
4. O Ministério dos Transportes já avaliou o impacto, em termos de ganhos de produtividade em todas as Cadeias Produtivas, que a reativação do projeto da Linha 3 do Metrô-RJ poderia acarretar, tendo em vista a recuperação econômica do estado?
5. No mesmo diapasão, o Ministério já avaliou o impacto, em termos de ganhos de produtividade em todas as Cadeias Produtivas, que a abertura de uma linha hidroviária entre São Gonçalo e o Rio de Janeiro poderia acarretar, tendo em vista a recuperação econômica do estado?

JUSTIFICAÇÃO

a. O município de São Gonçalo possui mais de um milhão de habitantes, tem uma extensão de litoral ao longo de uma das mais importantes baías do Atlântico Ocidental, numa região que concentra boa parte do PIB do país e que é rota obrigatória para várias Cadeias Produtivas. Tem carência de saneamento básico, de infraestrutura de transporte intermodal, sofre com a degradação ambiental e possui enclaves territoriais ocupadas por narcotraficantes, que estão fora da jurisdição do Estado brasileiro em suas três esferas.

b. Na região há um porto e uma estrada de 25 km que a Petrobras contruiu durante a construção do Comperj e agora estas infraestruturas estão abandonadas. Do ponto de vista do licenciamento ambiental, esperamos que nenhum paladino venha se arvorar em exigir novos licenciamentos porque, se estas infraestruturas ficarem abandonadas como estão, aí mesmo é que o que resta do bioma do fundo da baía vai se perder. Este porto é estratégico para o país, e não só para São Gonçalo. Além disso, a região hoje é um enclave ocupado por forças irregulares do tráfico (mais de 200 fuzis) e está interdita ao Estado de direito. O porto e a estrada podem ser identificados na imagem a seguir:



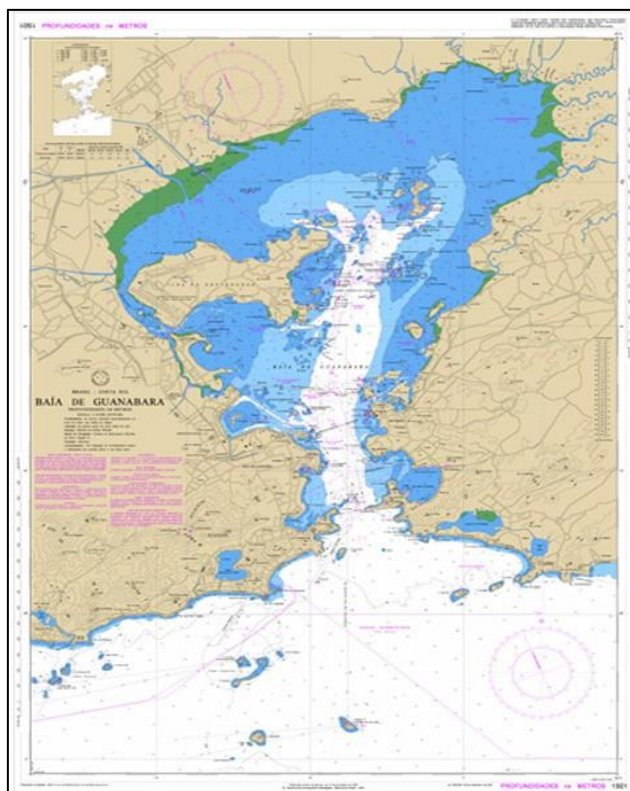
Vista da Região de Itaúna com o Porto, a Ilha da Paquetá em frente e a estrada abandonada.

c. O porto do Rio de Janeiro tem um calado de 12 metros, carecendo de dragagem. Possui apenas 40 berços de atracação, já saturados, com uma logística de entrada e saída péssima, que colapsa a Avenida Brasil, o Caju e a Linha Vermelha. Com um calado de 12 metros, apenas navios do tipo Panamax, com capacidade de 4500 contêineres (TEUs) podem atracar. Assim, nosso comércio exterior perde escala e nossas Cadeias Produtivas perdem competitividade global. Somem-se a isso a incompetência da burocracia e a carga tributária, nós condenamos o país a vender *commodities*.



Flagrante do Porto de Itaúna, com Paquetá ao fundo.

d. A chave para o entendimento desta oportunidade está na observação atenta do canal de navegação principal da baía de Guanabara, que se estende até a altura de Paquetá. Se for feita a dragagem para um calado de 15 metros, além de melhorar a troca e a circulação da água, o porto poderia receber navios pós-Panamax, com capacidade de 12.500 TEUs. Com uns 4 ou 6 berços de atracação, mudaríamos a logística da Região Metropolitana e ativaríamos várias Cadeias Produtivas que hoje estão sufocadas!



Carta náutica da Baía da Guanabara, com seu canal principal.

e. Quem assumisse a gestão de todas as operações deveria também fazer um Termo de Ajuste de Conduta que assegurasse: zero de esgotos na margem leste da baía; recuperação do bioma da região de Itaóca e de sua junção com a APA de Guapimirim, recuperação das margens de todos os rios que desaguam na baía, recuperação da vegetação ciliar, dragagem e limpeza das margens da baía e dos cursos d'água.

Em virtude de todas as razões apontadas, solicitamos a apreciação de nossas considerações, tendo como fulcro sempre o maior interesse público e a salvaguarda de valores e princípios caros a nossa sociedade.

Nestes termos, requer o encaminhamento.

Sala das Sessões, em 09 de maio de 2018.

Deputado Zé Augusto Nalin  
DEM/RJ.