



**Gabinete do deputado federal Camilo Capiberibe – PSB/AP**

## **COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

**REQUERIMENTO Nº , DE 2019**

**(Do Senhor Camilo Capiberibe)**

*Requer a realização de diligência, reuniões e audiência pública com os setores públicos e privados, objetivando alavancar as potencialidades do Porto de Santana.*

Senhor Presidente,

Requeiro, no âmbito da atuação da Comissão de Viação e Transportes (CVT) da Câmara dos Deputados, a realização de diligência, audiência pública e reuniões plurilaterais de representantes do Poder Público Federal, Estadual e Municipal, iniciativa privada e sociedade civil, com o objetivo estabelecer políticas públicas para alavancar as potencialidades do Porto de Santana no Estado do Amapá, que é o porto brasileiro mais próximo dos mercados da Europa, da África e do Caribe e do Canal no Panamá e do Canal da Nicarágua.

### **Justificação**

O atual porto foi inaugurado em 1982. Em 2002, toda a estrutura e administração do Porto – inédito no País – foi transferida para a Prefeitura de Santana. É o único porto de grande porte sob administração municipal. Está em localização estratégica: é o porto brasileiro mais próximo da Europa, da África, das Américas do Norte e Central e dos Canais do Panamá e da



## **Gabinete do deputado federal Camilo Capiberibe – PSB/AP**

Nicarágua, aproximando-nos sobremaneira dos mercados orientais, tornando-se, assim, grande facilitador da logística de transportes no globo terrestre.

Tentativas recentes de investimento público e de terceirização tiveram pouco sucesso.

Em novembro de 2004, a Polícia Federal deflagrou a operação Pororoca. A União havia pago R\$ 5,5 milhões para reestruturar o Porto de Santana, dos quais R\$ 4 milhões sumiram da conta da Prefeitura, a quem é subordinada a Companhia Docas de Santana. E o Porto continuou ‘a ver navios’.

O Amapá tem disponíveis 50 mil toneladas de minério de ferro prontas para exportação – estocados em Santana, Cupixi e na Unagem – num mercado que sofreu retração da exportação da Vale. Essa exportação depende da ferrovia e do Porto de Santana.

A soja já é o terceiro produto de exportação do Amapá. Em 2018 foram produzidas 55 mil toneladas, crescimento de 10% em relação ao ano anterior e continua evoluindo.

Em 2009, o Porto movimentou 3 milhões 621 mil 129 toneladas. Em 2012, 8 milhões 511 mil 139 toneladas (6 milhões 962 mil 675 toneladas em Terminal de Uso Privado –TUP). Em 2016, 3 anos após a queda do atracadouro, foram movimentadas 886 mil 900 toneladas – 10% do pico, em 2012 – (81 mil toneladas em TUP, um apelo para a ação urgente do poder público com a iniciativa privada para que o Porto receba investimentos, seja recuperado e volte a operar.

É urgente a construção de um terminal hidroviário de passageiros e cargas. A situação em que se dão o embarque e desembarque das pequenas embarcações é absolutamente improvisado e perigoso. Ano após ano cresce a quantidade de passageiros e cargas que transitam no estado. Em janeiro de 2017 foi publicada a versão preliminar do Plano Mestre do Complexo Portuário de Santana, do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPAC),



## **Gabinete do deputado federal Camilo Capiberibe – PSB/AP**

considerando o crescimento na demanda por cargas de grãos e farelos nos próximos 30 anos (fonte Globo Rural no Portal Marítimo).

Outra modal importante para o estado, ligada ao Porto em questão, é a Estrada de Ferro Amapá. Em 2015, o Governo do Amapá decretou a caducidade da concessão ferroviária, que havia sido repassada pela Anglo American à Zamin Ferrous, por que não estavam sendo feitas a manutenção e as obras de revitalização nos 193 quilômetros da linha férrea entre Santana e Serra do Navio. A licitação coordenada pela Agência Amapá de Desenvolvimento Econômico, em 2016, deu deserta, e nada mais foi feito. Ferrovia e maquinários sofrem a ação do tempo.

As providências, aqui solicitadas, podem ser muito importantes para escoar a produção minérios e grãos do Norte do Brasil e do Arco Norte.

Confio na capacidade do Parlamento de mediar o diálogo entre todos os entes, com esse propósito, razão pela qual peço o apoio dos ilustres pares das Comissões de Viação e Transportes (CVT) para aprovação do presente Requerimento.

Sala das comissões em,

**Deputado Camilo Capiberibe**

PSB/AP