

CONVÊNIO DNIT / IME

INFORMATIVO BR-163 – 09/05/2005

FONTE: Estação Vida

Ministério dos Transportes espera assinar contrato para obras da BR-163 em seis meses - Audiência pública no dia 12 de maio vai discutir a concessão pública da rodovia para iniciativa privada

O Ministério dos Transportes espera ver assinado o contrato de concessão da BR-163, no trecho que liga Cuiabá e Santarém, em seis meses. A informação é de José Maria da Cunha, assessor do ministério que está acompanhando a última consulta do Plano de BR-163 Sustentável, que acontece em Santarém, no Pará, até quinta-feira, dia 28. Uma audiência pública será realizada no próximo dia 12 de maio, em Brasília, para discutir especificamente os termos dessa concessão. Nesta semana, representantes dos governos do Mato Grosso e Amazonas, além dos membros do consórcio de 11 empresas de produção e comercialização de soja que já manifestaram interesse em assumir a concessão – como Amaggi, Bunge, Coabra e Cargill – estiveram reunidos com o Ministério dos Transportes. O encontro serviu para informar os governos e empresários sobre o processo de concessão. Segundo Cunha, as Parcerias Público-Privadas (PPP), aprovadas recentemente pelo Congresso, não serão utilizadas para realizar a obra, que será entregue à iniciativa privada. O edital deve seguir o padrão de concessão pública, para exploração por 25 anos, com recursos exclusivamente do setor privado. "Não vão entrar recursos federais", diz o assessor. Estão previstos nos estudos feitos pelo **Instituto Militar de Engenharia (IME)** a adoção de oito praças de pedágio desde Nova Mutum, no Mato Grosso, até o entroncamento com a BR-230, no Pará. "No desenho proposto pelo IME, há mais ou menos 150 quilômetros entre um pedágio e outro", afirma Cunha. O assessor adianta que o modelo de cobrança a ser adotado será provavelmente por eixo. Ainda não há definição sobre as formas de diminuição do impacto econômico do pedágio para as comunidades do entorno da rodovia, como agricultores familiares. "Acreditamos que os pequenos produtores e comunidades deverão ter tratamento diferenciado, mas ainda não dá pra saber se haverá um sistema de isenção", explica. No último dia 20 de abril, o governo federal incluiu a BR-163, no trecho Nova Mutum/MT - Rurópolis/PA, no Programa Nacional de Desestatização das rodovias federais, através do decreto 5.427/05.

FONTE: Canal do Transporte

Rota mais curta para as exportações

A pavimentação da BR-163 representará um salto de competitividade para o produto brasileiro. Segundo estudo encomendado pelo Ministério dos Transportes ao **Instituto Militar de Engenharia (IME)**, quando asfaltada, a nova rota poderá escoar boa parte da produção do Centro-Oeste, hoje exportada pelos portos do Sul e Sudeste do País. Em média, a distância de transporte será reduzida pela metade, calculam os agricultores do Mato Grosso, principais interessados na melhoria da Cuiabá-Santarém. Na avaliação do produtor Egídio Raul Vuaden, integrante de um consórcio que começa a ser formado para disputar a concessão da estrada, a BR-163 é de extrema necessidade para a economia do País. "Hoje, a infra-estrutura de transporte do Sul está sem condições para suprir o aumento das exportações. Por isso, temos de inverter o fluxo. Com a Cuiabá-Santarém deixaremos de percorrer 2.500 km para fazer 1.300 km." Para o diretor do complexo soja da Cargill, José Luiz Glaser, se não houver uma saída pelo Norte, a infraestrutura de transporte do Sul vai parar. A empresa inaugurou há dois anos um terminal no Porto de Santarém e deve embarcar este ano um milhão de toneladas. Mas, por causa das péssimas condições da BR-163, o produto é transportado de caminhão até Porto Velho, em Rondônia, e depois segue de barcaça até Santarém. Com a pavimentação da rodovia, toda a produção de grãos de Lucas do Rio Verde, no Mato Grosso, para cima sairia por Santarém. Hoje, a produção de Sinop (MT), por exemplo, é exportada por Santos, diz ele. Segundo o professor do Centro de Logística (Cel), da Coppead, Paulo Fleury, além do transporte rodoviário, a BR-163 vai reduzir o custo do frete marítimo. "Em vez de descer de caminhão até Santos ou Paranaguá e depois subir toda costa brasileira de navio, o produto pode ser levado direto para Santarém e de lá seguir para seu destino." A vantagem em custo logístico do Porto de Santarém comparado às demais rotas é significativa para quase todos os municípios ao norte de MT, após a pavimentação da BR-163. Os custos de transporte para a exportação de soja da cidade de Sorriso, no Mato Grosso, para Roterdã, na Holanda, por exemplo, cairia US\$ 33 por tonelada, comparado ao transporte via Porto de Santos. Mas isso, considerando o prolongamento dos trilhos da Ferronorte até Rondonópolis. O estudo mostra ainda que a pavimentação da Cuiabá-Santarém pode atrair volumes expressivos de carga geral na rota Manaus-São Paulo, hoje transportada pela rodovia Belém-Brasília. A expectativa é que o processo de privatização da estrada esteja pronto até o início de 2006, afirmou o ministro dos Transportes, Alfredo Nascimento. Serão concedidos à iniciativa privada 1.570 km de rodovia, entre Nova Mutum, no Mato Grosso, e Santarém, no Pará. A previsão de investimento é de R\$ 1 bilhão. O ministério também trabalha num plano de desenvolvimento regional, seguindo leis ambientais. Há grande temor de que a pavimentação da estrada desencadeie desmatamento ainda maior na região - que vive da extração de madeira.

FONTE: O Liberal

Licitação sai em outubro

Empresa ou consórcio responsável pelo asfaltamento de 1.340 quilômetros da rodovia será conhecido até outubro. A concessão terá prazo de 25 anos

O Ministério dos Transportes vai divulgar até o final de outubro o resultado da licitação cujo vencedor será o responsável pelo asfaltamento de 1.340 quilômetros da rodovia Santarém-Cuiabá (BR-163), no trecho localizado entre os municípios de Nova Mutum, no Mato Grosso, e Santarém, no oeste paraense. A previsão de investimentos na execução do projeto será de R\$ 1,131 bilhão. A pavimentação da Santarém-Cuiabá não contará com recursos federais através de Parcerias Público-Privadas (PPP), como anunciando anteriormente pelo próprio ministro dos Transportes, Alfredo Nascimento. O novo projeto engendrado pelo governo para assegurar o asfaltamento da rodovia que garantirá o escoamento da produção de grãos do Centro-Oeste pelos portos de Miritituba, em Itaituba, e Santarém, prevê a entrega da conclusão da obra rodoviária à iniciativa privada por meio de concessão. O novo projeto e o cronograma de implantação das obras da Santarém-Cuiabá foram apresentados oficialmente em Brasília, na sede do Ministério dos Transportes, com a presença de representantes dos governos estaduais envolvidos e do consórcio formado por 11 empresas de produção e comercialização de soja que já manifestaram seu interesse em participar da licitação da BR-163, entre as quais os grupos Amaggi, Bunge, Coabra e Cargill, que estão entre os maiores produtores de soja do Brasil e do mundo. Na hipótese de vencer o processo de licitação a ser aberto pelo Ministério dos Transportes, o consórcio de empresas produtoras de soja terá direito a explorar a rodovia BR-163 por um prazo de 25 anos. Para que isso ocorra, os estudos do governo federal apontam que mais de R\$ 1 bilhão deverá ser aplicado nesse período pelos empresários para a manutenção da rodovia. Construída na década de 1970, durante o regime militar, numa época em que o general Emilio Médici defendia a colonização da Amazônia com a abertura de rodovias como a Transamazônica e a Cuiabá-Porto Velho (BR-364), a Santarém-Cuiabá atualmente está abandonada. Dos seus 1.760 quilômetros, cerca de 61,3% são de terra batida. Nessa época, de inverno amazônico, está tomada por buracos e atoleiros. Poucos trechos - a maioria em território matogrossense - apresentam boas condições de trafegabilidade. Apenas 2,2% da estrada estão em obras. Os outros 36,5% da estrada estão pavimentados, mas apresentam problemas de sinalização,

buracos e falta de acostamento. Para discutir o asfaltamento da Santarém-Cuiabá, o Grupo de Trabalho Interministerial BR-163 Sustentável, responsável pelo Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável para a área de influência da BR-163, vai realizar novas consultas públicas, que já foram feitas até agora em Guarantã e Sorriso, no Mato Grosso, Apuí, no Amazonas, e nos municípios de Itaituba, Altamira, Novo Progresso e São Félix do Xingu, no Pará. Uma audiência pública também já está marcada, em Brasília, para o dia 12 de maio. O asfaltamento da BR-163 poderá gerar uma economia anual de US\$ 250 milhões para os produtores de grãos do norte do Mato Grosso, que serão beneficiados diretamente com a maior proximidade dos portos de Santarém e Miritituba (PA). O preço médio de transporte rodoviário de US\$ 80 por tonelada, pago hoje para o escoamento até os portos do Centro-Sul do país, poderá ser reduzido para US\$ 35 por tonelada caso seja feito pela BR-163. O norte do Mato Grosso exporta em média seis milhões de toneladas de grãos por ano.

FONTE: 24 Horas News

Seminário avaliará propostas de desenvolvimento ao longo da BR-163

O Grupo Interministerial de Trabalho que elabora o Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável para a Área de Influência da BR-163 (Cuiabá-Santarém) reúne-se no próximo dia 13, na Casa Civil, em um seminário para avaliar a 2ª rodada de consultas públicas, realizadas durante o mês de abril em oito cidades da região. As consultas reuniram representantes das comunidades, governos e sociedade civil para debater e apresentar sugestões e alterações ao texto base do plano. Durante o seminário da semana que vem, o GT formado por representantes de 21 ministérios, fará uma avaliação das propostas apresentadas e dos problemas levantados nas consultas públicas. Ainda este mês, serão realizados encontros com as comunidades indígenas que vivem na região de influência da rodovia. Só depois o grupo de trabalho interministerial sistematizará as propostas apresentadas nas consultas e divulgará a versão final do Plano BR-163 Sustentável. O plano abrange uma área de 1,2 milhão de quilômetros quadrados ao longo da Cuiabá-Santarém, entre os estados de Mato Grosso e Pará, e prevê uma estratégia de gestão descentralizada. A versão discutida nas consultas públicas (veja texto em www.mma.gov.br) apresentou as propostas de ações sem detalhamento operacional. O texto final, além de incluir as sugestões das comunidades, já definirá metas, cronogramas e recursos para a implantação do plano. A previsão é de que a versão final seja apresentada pelo governo entre junho e julho. O Plano BR-163 Sustentável tem como objetivo conciliar o crescimento econômico com o uso sustentável dos recursos naturais, quando do asfaltamento da rodovia. A proposta é reduzir os impactos sociais e ambientais indesejáveis que a pavimentação da rodovia podem causar na região. Para isso, o plano prevê ações de ordenamento do território, infra-estrutura, fomento a atividades econômicas sustentáveis e melhoria dos serviços públicos, entre outras. Durante as consultas, as comunidades confirmaram a prioridade dessas ações, assim como a de melhorar a estrutura dos portos fluviais e reforçar a presença do Incra e do Ibama na região.

FONTE: 24 Horas News

Incra intensifica ação de georreferenciamento na BR-163

O Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (Incra) está ampliando os trabalhos de georreferenciamento (Georreferenciar um local é tornar suas coordenadas conhecidas num dado sistema de referência) e regularização fundiária na cidade de Santarém (PA), uma das áreas que serão cortadas pelas obras de recuperação da BR-163 (que liga Cuiabá a Santarém). O objetivo do governo federal é identificar as ocupações existentes nas terras públicas federais ao longo da BR-163, que ao final do processo regularizará a situação das ocupações que forem permitidas por lei. Até o momento já foram cadastrados 500 imóveis rurais em um total de cerca de 5 milhões de hectares de terras que serão identificados para que se dê o destino certo às terras da União (que podem ser assentamentos da reforma agrária, reservas extrativistas, áreas indígenas ou pólos de desenvolvimento). Entre as dificuldades que envolvem essa região está a disputa por terras públicas e a utilização inadequada do solo, já que parte dele é utilizado para a produção de grãos, quando deveria ser trabalhado para o manejo florestal. – Vamos encontrar soluções para atender ao público da reforma agrária e agricultores familiares da região através de projetos que estruturam o seu desenvolvimento produtivo e o fornecimento de madeira através do manejo correto da floresta – ressaltou o coordenador geral de ordenamento territorial do Incra, Marcos Alexandre Kowarick. A recuperação da rodovia, que deverá ser iniciada ainda este ano, enfrentou um grande impasse justamente com a preocupação ambiental. Mato Grosso já detém um dos índices mais elevados de desmatamento da Amazônia Legal. Até 2001, correspondia a 21,6% da área total do Estado. Além da degradação ambiental, a pavimentação da BR tem problemas de migração desordenada, grilagem e ocupação irregular de terras públicas, além de concentração fundiária e aumento da criminalidade, como roubos e mortes. Para realizar o trabalho de vistoria nas áreas e retomar as terras da União, a autarquia conta com uma equipe de 20 técnicos, com a parceria da prefeitura de Santarém, do Batalhão de Engenharia do Exército, da Polícia Federal, do Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis (Ibama), do governo do estado do Pará, além da comunidade local. – Essa é uma ação pública de regularização de terras públicas que estava paralisada no instituto há quase 20 anos. Queremos a sustentabilidade econômica, agrícola e ambiental desses trabalhadores que produzem no campo – acrescentou Kowarick. A rodovia foi construída em 1973, pelo então presidente Emílio Garrastazu Médici, dentro do chamado Programa de Integração Nacional (PIN), criado pelo Decreto Lei nº 1.106, de 16 de junho de 1970. O PIN pretendia integrar as regiões do país viabilizando o progresso e o desenvolvimento, fomentando a colonização e a produção agrícola na Amazônia. Hoje a BR estende-se por 1.764 quilômetros, dos quais apenas 801 quilômetros estão pavimentados – trecho de Cuiabá a Nova Santa Helena, próximo à divisa com o Pará.