



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE REGISTRO E REDAÇÃO PARLAMENTAR

REUNIÃO

21/03/2023 - 3ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura,
Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo

Comissões: CI, CDR

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO. Fala da Presidência.) - Bom dia a todos!

É com imensa satisfação que estamos aqui juntos, duas Comissões, para esta audiência pública com a presença e S. Exa. o Ministro Renan Filho.

Havendo número regimental, declaro abertas a 3ª Reunião da Comissão de Serviços de Infraestrutura e a 3ª Reunião da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, que ocorrem de forma conjunta, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura, que se realiza nesta data, 21 de março de 2023.

A presente reunião destina-se à realização de audiência pública, com o objetivo de debater o plano de atuação do governo para a estruturação nacional do Sistema de Transportes do Brasil para os próximos anos, em atenção ao Requerimento nº 1, de 2023, da Comissão de Infraestrutura, de minha autoria, e ao Requerimento nº 1, de 2023, da CDR, de autoria do Senador Marcelo Castro.

O Ministro Renan Calheiros já está conosco aqui à mesa.

Eu comunico que esta reunião será interativa, transmitida ao vivo e aberta à participação dos interessados por meio do Portal e-Cidadania na internet, no endereço www.senado.leg.br/ecidadania, ou pelo telefone 0800-0612211.

O relatório completo, com todas as manifestações, estará disponível no Portal da Comissão, assim como as apresentações que forem utilizadas pelos expositores.

Inicialmente, eu quero agradecer à disposição de S. Exa. o Ministro dos Transportes, Renan Filho, em comparecer prontamente a esta audiência conjunta. Essa atitude revela não apenas a disposição para o trabalho, como também para manter o diálogo aberto com o Parlamento.

Temos como tema deste encontro o que deve ser o plano de atuação do governo para a estruturação nacional do Sistema de Transportes do Brasil para os próximos anos. Trata-se de um tema vasto, variado, que atinge a vida de milhões de brasileiros e que ainda apresenta muitas deficiências. O diálogo que se abre hoje, aqui nesta audiência, tem como objetivo a colaboração entre os Poderes Executivo e Legislativo, para que possamos encontrar soluções para as deficiências, em benefício do nosso país.

Eu creio que já tenha sido possível determinar as prioridades para o plano de trabalho, segundo as diretrizes estabelecidas pelo Presidente Lula.

Aqui, eu gostaria de tomar a liberdade de sugerir a V. Exa. que se dedicasse também à regulamentação, ainda dependente, sobre os diversos aspectos da Lei de Ferrovias. Entendo que deve ser um dos papéis destas Comissões fomentar o debate, esclarecer assuntos e contribuir permanentemente para o aprimoramento de políticas públicas de infraestrutura.

Como a audiência conjunta, eu passo a palavra ao Senador Marcelo Castro, Presidente da Comissão de Desenvolvimento Regional.

O SR. MARCELO CASTRO (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PI. Pela ordem.) - Quero agradecer ao nosso Presidente Confúcio Moura, cumprimentar a todos os colegas Senadores e dizer que nós estamos jogando juntos aqui, o Presidente da Comissão de Desenvolvimento Regional e o Presidente da Comissão de Infraestrutura, que, por uma coincidência, couberam ao MDB.

Nós fizemos uma coordenação aqui para que os ministérios que fossem relacionados com obras de infraestrutura viessem aqui às nossas Comissões. Como os temas são muito correlatos, nós combinamos que faríamos as reuniões das Comissões conjuntamente, a Comissão de Infraestrutura e a Comissão de Desenvolvimento Regional.

Então, nós chamamos o nosso Ministro Renan Filho, a quem agradecemos aqui a presença, que nos honra muito. S. Exa. tem um histórico brilhante na vida pública, está à frente, hoje, de um dos ministérios mais importantes, que é o Ministério dos Transportes, e que está com a grande responsabilidade de tocar essas obras tão importantes para o nosso país. E a gente sabe que um dos pontos principais de deficiência do nosso país é o número de obras inacabadas e inconclusas que há no Brasil. Esse número varia - falam em 112 mil. 15 mil obras -, mas, no Dnit e no Ministério dos Transportes, não é diferente. Temos muitas obras a que se precisa dar continuidade.

E é evidente que o Brasil está, embora tardiamente, olhando para os outros modais, o hidroviário, o ferroviário, os portos, os aeroportos, o que já não era sem tempo. O país cresce celeremente na produção agropecuária, somos o terceiro maior produtor de grãos do mundo, o maior exportador, tem o Centro-Oeste todo aí que está produzindo cada vez mais, e a gente precisa escoar essa produção de maneira mais célere.

Nós convidamos, além do Ministro dos Transportes, o Ministro da Integração e Desenvolvimento Regional, com quem faremos também uma reunião conjunta, o Ministro das Cidades, a Ministra do Turismo e a Ministra do Planejamento, que, por sinal, é do MDB. Nós queremos que ela exponha aqui o planejamento do país, visto que, evidentemente, outra grande deficiência do nosso país é a falta de planejamento. Esperamos que, agora, com a Simone à frente do Ministério, ela nos brinde com um plano de desenvolvimento do país para fazer um desenvolvimento integrado, levando em consideração um desenvolvimento harmonioso, procurando privilegiar as regiões que ainda estão mais acanhadas, mais deprimidas economicamente, que, tradicionalmente, a gente sabe que eram as Regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste. O Centro-Oeste avançou e, agora, o problema está basicamente nas Regiões Norte e Nordeste.

Então, queremos agradecer a presença ao Ministro, a quem podemos passar a palavra, para, sem mais delongas, começar a nossa reunião para a qual nós o convidamos.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - É o seguinte: nós vamos dar o tempo necessário ao Ministro para apresentar o seu plano.

Já temos aqui cinco Senadores inscritos. Na ordem: os Senadores Eduardo Braga, Senador Kajuru, Veneziano Jaime Bagattoli, Esperidião Amin e a Senadora Zenaide Maia.

Se aqueles que forem chegando desejarem fazer as suas perguntas, por favor, vamos fazer em bloco de três.

O SR. DR. HIRAN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - RR) - Senador Confúcio.

Hiran, por favor.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Dr. Hiran.

O SR. DR. HIRAN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - RR) - Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Bloco de três. Três Senadores fazem as perguntas, e o Ministro responde às três.

Depois, vamos alternando.

Então, vamos iniciar, passando a palavra ao nosso convidado especial, Ministro Renan Filho.

Ministro Renan, V. Exa. está com a palavra.

O SR. RENAN FILHO (Para expor.) - Muito obrigado pela recepção, Senador Confúcio Moura, Presidente da Comissão de Infraestrutura, e Senador Marcelo Castro, Presidente da Comissão de Desenvolvimento Regional.

Para mim, é um grande prazer iniciar o trabalho destas Comissões Temáticas do Senado Federal, neste ano legislativo de 2023.

Eu senti bastante, ao chegar ao Senado Federal, eleito pelo povo de Alagoas recentemente, ser convocado para compor o Governo do Presidente Lula. Sei que a tarefa será árdua. Vou contar muito com o reforço e com a experiência de Marcelo

Castro e de Confúcio Moura, que foram dois experimentados Senadores, escalados pelo Senado Federal para desempenhar as suas funções à frente dessas importantes Comissões.

Para além da nossa relação pessoal, somos do mesmo partido e compartilhamos dos mesmos propósitos. Já tive a oportunidade de conversar e de receber ambos.

Ao olhar o Plenário da Comissão, também queria dizer que tive a oportunidade de estar praticamente com todos os Senadores, tratando dos seus estados, de problemas na área de transportes do Brasil todo.

Então, trago uma apresentação para tratar um pouco dos desafios do Brasil, que são gigantescos na área de infraestrutura e, sobretudo, apresentar o que aconteceu ao longo dos últimos anos e que nos trouxe até aqui. Nós vamos precisar enfrentar o desafio de um ponto de inflexão para que a nossa infraestrutura de transportes pare de piorar e volte a melhorar, porque ela vem piorando ao longo dos últimos anos, o que é muito danoso para a competitividade internacional, para a nossa integração regional. Um país continental como o Brasil não pode abrir mão de integrar o povo brasileiro, de aproximar o povo brasileiro por meio dos transportes.

Passo à apresentação.

Poucas coisas nos unem tanto quanto a necessidade de investir em infraestrutura, porque ela desenvolve fronteiras agrícolas, minerais, do turismo, aumenta a eficiência e a produtividade da economia, reduz desigualdades regionais, aproxima as regiões, como dito aqui pelo Senador Marcelo Castro, e promove a integração nacional.

Aquela frase ali foi colocada no texto final do relatório da Comissão de Transição: os principais retrocessos a serem revertidos pelo novo Governo são a recuperação do investimento público e dos mecanismos de planejamento da infraestrutura, um pouco disso que Confúcio e Marcelo também colocaram aqui no início.

Peço para passar.

Ainda bem que eu não fiquei com a responsabilidade de passar a página.

Este é um diagnóstico feito pelo Bird, pelo Banco Mundial, que diz basicamente o seguinte: o baixo investimento em infraestrutura, associado a uma matriz desequilibrada, leva a um sistema de transporte de baixa qualidade, de baixa acessibilidade e com elevadas emissões de carbono.

O Brasil, comparativamente a outros países que são referência para nós, tem uma concentração no modal rodoviário, vem lutando para ampliar ferrovias, mas ainda estamos bem distantes do que proposto pelo Plano Ferroviário Nacional, que nos obriga a chegarmos a 40% do transporte de cargas nos nossos modais de transportes de ferrovias. Estamos ainda bem aquém.

Ali, a gente observa: o laranja é o transporte rodoviário, comparando com outros países e com a União Europeia. Então, o Brasil é o que tem a maior concentração.

Próximo, por favor.

Este é um outro dado muito interessante, porque a gente sempre fala no Brasil e ouve muito as pessoas nos cobrarem, a todos nós da política. Quem foi Governador, especialmente, sabe como as pessoas demandam por infraestrutura nos seus estados, e, no país, não é diferente. Essa é uma outra avaliação do Banco Mundial, dizendo que os investimentos em infraestrutura são chaves para o crescimento econômico inclusivo e sustentável, e para melhorar a competitividade dos países. Quanto menos se investe, menos competitivo é o país.

O verde ali é o investimento iminentemente público. E o amarelo, o investimento privado. E o somatório dos dois, o investimento com relação ao PIB no ano de 2022. É investimento com relação ao PIB no ano de 2022. O Brasil investiu menos de 2% do PIB, entre investimentos públicos e investimentos privados. E investiu menos, é importante dizer, relativamente ao PIB, do que Bolívia, do que Nicarágua, do que Belize, do que Peru, do que Panamá. Investiu menos do que Equador, Costa Rica, Colômbia, Chile e Uruguai. Ou seja, o Brasil tem investido muito pouco.

E eu passo adiante, para apresentar um pouquinho mais para os senhores.

Este é o *ranking* de competitividade internacional. Numa avaliação de 63 países, infelizmente, o Brasil ocupa a 59ª posição e vem perdendo posições ao longo dos últimos anos. O Brasil caiu duas posições na lista de 63 países e ocupa a 59ª posição, segundo o Anuário de Competitividade Mundial, que é uma pesquisa feita pelo IMD, que é o World Competitiveness Center, que verifica o ambiente econômico e social do país para gerar inovação e destacar essa capacidade no cenário global.

Por que ocorre isso com o Brasil? Nós temos dificuldades gigantescas, climáticas, cada vez mais desafiadoras, dificuldades de diferenças regionais muito acentuadas. Nós temos a necessidade de conciliar a sustentabilidade com os investimentos em infraestrutura, por sermos um dos países mais importantes globalmente, no que concerne à preservação do meio ambiente, e precisamos, ao mesmo tempo, garantir competitividade. Quando a gente soma isso tudo, coloca numa panela

de pressão e faz um caldo, o caldo é este aí: é o país em uma posição muito ruim internacionalmente e acentuada sobretudo pela baixíssima capacidade de investimentos realizados nos últimos oito anos, mas sobretudo nos últimos seis, quando nós vivemos aqui no regime de organização fiscal balizado pelo teto de gastos.

Próximo, por favor.

Esse é um dado que apresenta duas décadas de evolução de investimentos no Brasil. A gente pega uma primeira década, que foi ali de 2003 até 2013, e observa um claro crescimento do investimento, tanto do investimento público quanto do investimento privado. O público é o azul. O vermelho é o investimento privado ali naquela tela. A gente observa, de 2003 a 2013, um crescimento continuado, sem interrupção. Depois de 2014, de 2013 a 2014, melhor dizendo... Depois de 2014, no ano de 2015, nós vivemos aquela crise toda aqui no Brasil, todo mundo conhece. Houve uma queda abrupta do investimento e ele vem lutando para permanecer estagnado em 2016, 2017, 2018, 2019 e 2020 - estagnação do investimento. Ao longo dos últimos dois anos, houve um leve crescimento para retomar a capacidade de investimento privado de 2014. O investimento está estagnado, o privado, mas a involução do público ainda coloca a gente, em 2022, investindo bem menos do que em 2014 - cerca de 20% a menos. É muita coisa. Vinte por cento a menos de investimento, oito anos depois, demonstra que o nosso desafio é gigantesco. Isso gera um *gap*, uma lacuna na infraestrutura nacional. A gente investe menos do que a depreciação do país, e isso vai se acentuando, criando novos problemas.

Então, nós observamos, ao longo dos últimos anos... Eu tive a oportunidade de conversar com todos os Senadores muito detalhadamente. Até aproveito para dizer aqui nesta Comissão que perde uma grande chance o ministro ou o representante do Poder Executivo que abre mão de conversar e de ouvir a experiência do Legislativo, porque certamente ilumina pontos, Senador Confúcio e Senador Marcelo, que são muito importantes para o país e que às vezes, pela imensidão da tarefa, ficam relegados a um segundo plano.

Mas o que o corre no Brasil com esse *gap* de infraestrutura, essa lacuna, um investimento menor do que a depreciação? É que a gente está vendo no Brasil obras que não terminam nunca, obras paralisadas. A gente está vendo no Brasil estradas que eram de asfalto e voltaram a ser de barro. O cidadão fica sem entender por que isso acontece em um país como o nosso. Essas coisas ocorrem porque houve uma redução da capacidade de investimento no Brasil, público e privado - o somatório dos dois. Esse é que o mais importante. Não importa tanto, no ambiente da infraestrutura, se o investimento é público ou privado. O que importa é o total do investimento. Então, às vezes o sujeito fala assim: "eu cresci o investimento público". E o outro, em outro momento diz: "eu cresci o investimento privado". Os dois precisam suplantam os investimentos dos anos anteriores, para que a gente diminua a necessidade da nossa infraestrutura. Mas o que o ocorre no Brasil é que, de 2014 a 2022, nos últimos oito anos, nós tivemos, para a infraestrutura, uma década perdida, em que nós investimos muito menos do que na década anterior e deixamos para trás o crescimento - mais ou menos o que, no ambiente da economia, aconteceu na década de 80, que os economistas convencionaram chamar de "década perdida". Só que isso ocorreu em um momento em que o país até cresceu mais do que outros países do mundo. Agora, obviamente, de 2014 para cá, a gente está enfrentando as dificuldades globais associadas às dificuldades do nosso próprio país, gestadas por nós mesmos. É que eu não quero entrar em detalhes porque os senhores são mais experientes, inclusive, do que eu nessa seara, porque vivenciamos aqui as dificuldades da política, as dificuldades pandêmicas que o Brasil viveu ao longo desse ciclo desafiador.

Próximo, por favor.

Esse é um dado muito interessante, uma comparação com um vizinho nosso, o Uruguai. Recentemente, o Presidente Lula esteve no Uruguai para uma reunião bilateral, para tratar dos interesses dos dois países. Ao chegar lá, o Presidente uruguaio, Lacalle Pou, fez uma cobrança ao Presidente Lula dizendo que lá atrás o Brasil tinha se comprometido, Senador Confúcio e Senador Marcelo, em fazer uma ponte entre o Brasil e o Uruguai, para integrar os dois países, para fortalecer o comércio, dado que o Uruguai se ressentia bastante no Mercosul. Tive uma recente reunião com o embaixador uruguaio, com o Ministro da Fazenda, Fernando Haddad, com o Ministro de Relações Exteriores, com o chanceler uruguaio, e também com a Ministra da Economia e com o Ministro dos Transportes de lá. E eles se ressentem porque, na formação do Mercosul, o Uruguai "se abriu" - entre aspas - para o Brasil, para comerciar com o Brasil. Isso dito a nós, pelo chanceler uruguaio, significa para eles, basicamente, se abrir ao mundo, porque nós somos um país muito maior, em população, do que o Uruguai, que tem uma indústria muito produtiva. E ele precisa que, de certa forma, o Mercosul colabore com o avanço do comércio, com o estreitamento dos nossos laços, e fez a solicitação dessa ponte. Mas veja o que é interessante: ao solicitar uma ponte - o Uruguai solicitar ao Brasil - presume-se que o Brasil tenha uma capacidade de investimento maior do que a uruguaia. Mas isso não é verdade.

No ano passado, o Brasil investiu em transportes US\$1 bilhão, em obras novas e em manutenção da sua infraestrutura, e o Uruguai também. O Uruguai também investiu US\$1 bilhão. Ali ainda está colocado, gente, US\$1,45 bilhão. Só que tem que tirar uma parte, porque naquele número, US\$1,45 bilhão, ainda estão incluídos os investimentos em portos e

aeroportos, dado que no ano passado o ministério não era dos transportes, era da infraestrutura. Por que eu digo isso? Porque esse investimento representa, *per capita*, US\$6,7 por habitante no Brasil, contra US\$294 por habitante no Uruguai. Isso demonstra que o modelo não está correto.

Não é possível o Uruguai investir igual ao Brasil, não é possível! Se a gente mudar um pouco o enfoque e eu disser que Alagoas e o Mato Grosso somados, ou Alagoas e o Mato Grosso do Sul somados, Senador Kajuru, dois pequenos estados do Brasil, que qualquer um dos dois da região central somado a Alagoas o total dá em torno de 7 milhões de habitantes, as duas capacidades de investimento dos estados suplantam, Senador Marcelo e Senador Confúcio, a capacidade de investimento do país, ou seja, Alagoas e Mato Grosso investiram mais do que o Brasil. Isso também demonstra que o modelo que determinava a capacidade de investimento do país estava equivocado na minha visão. É óbvio que a gente precisa de garantir um modelo sustentável. Ninguém defende, como no passado, investir sem fazer conta, endividar por anos a fio o país, porque isso não tem sustentação, isso já ficou claro para todos nós, mas, ao fazer essa comparação com outros países, a gente observa que, na discussão de um novo marco fiscal na reforma tributária, a gente vai precisar dar uma olhada se o que estava sendo feito estava errado ou se estava nos colocando para baixo na competitividade internacional como mostrado ali há pouco.

Eu acho que essa é uma grande reflexão, e o Congresso Nacional e o Senado Federal especialmente, onde estamos hoje, tiveram um papel muito importante na PEC da transição. Vai ser preciso agora, com o novo arcabouço fiscal, deixar de olhar apenas, Senador Marcelo, para o curtíssimo prazo para fazer uma abordagem mais longa, mas que garanta, ao mesmo tempo, para um país diverso como o Brasil e com inúmeras dificuldades, capacidade de investir, capacidade de atrair capital privado, porque garante a sua sustentabilidade. Eu acho que essa é uma discussão que precisará ser feita, o Senado certamente terá capacidade e lucidez para fazê-la, e eu estarei sempre à disposição se de alguma maneira puder colaborar.

Próximo, por favor.

Esse é outro quadro muito interessante. Ele trata apenas do investimento público. Eu associo, nas duas partes da tabela, de um lado, o investimento, do outro lado, a piora da malha. A gente observa muito claramente que, ao cair o investimento, pioram as rodovias no Brasil. Então, vamos lá.

Em 2012, o Ministério dos Transportes teve a sua maior capacidade de investimento. A preços atuais, a preços de hoje, teria investido R\$45 bilhões; depois caiu para 29, 28, 20 e ali, de 2014 para frente, respeitando aquela outra tabela que soma o público com o privado, houve uma queda quase contínua também no público, só com um soluço em 2017, que foi exatamente aquele primeiro ano, Senador Marcelo Castro e Senador Confúcio, do teto de gastos, que não levava em consideração a questão da inflação para o ano anterior. Então, houve um pequeno crescimento e depois voltou a cair. Mas o que é mais interessante, Senadores e Senadoras? No ano de 2022, nosso orçamento foi de 7,7 bilhões, o orçamento do Ministério da Infraestrutura, somando portos e aeroportos, contra 45 que já havia sido. Em 2023, se o Congresso não tivesse votado a PEC da transição, o nosso orçamento para transportes e para portos e aeroportos, tudo junto, seria de 6,5 bilhões, o que daria algo em torno de 5 bilhões para transportes; 5 contra 45 é um nono do que já foi o investimento. Eu não estou nem colocando aqui, nessa tabela, Líder Eduardo, o que deveria ser o investimento no Brasil. Eu acho que o Parlamento deve fazer essa discussão, e eu também estou pronto, mas o nosso desafio é tão hercúleo que, se for colocado ali o que deveria ser, o nosso percentual é muito pequeno.

O azulzinho ali é o que seria. O amarelo é o que fez a PEC da transição. A PEC da transição... Senador Petecão, bom dia! A PEC da transição nos colocou adicionais 14,6 bilhões: 2,7 bilhões para o ano de 2022, em que entraram, Senador Kajuru, esses 2,7 bilhões, no dia 31 de dezembro, do que se conclui, portanto, que ele virou, na prática, restos a pagar, Senador Marcelo, mais o orçamento de 2023. Então, ali, a gente soma os 14,6 mais os 6,5, o que dá R\$21,1 bilhões para o ano de 2023, e a gente recupera a capacidade de investimento do Brasil ali, para o que a gente tinha em 2020.

Senador Cleitinho, é um prazer encontrá-lo.

Então, eu acho que essa tabela é importante para demonstrar isso.

Próximo.

Agora, eu vou falar um pouquinho de como é a distribuição desse orçamento regionalmente.

A Região Nordeste, Senador Marcelo, o senhor que foi Relator aqui do orçamento, conhece bem. Ali está Região Nordeste. No ano de 2022, nós tivemos, para toda a Região Nordeste, um investimento de R\$1,9 bilhão e, em 2023, nós teremos R\$6,7 bilhões, o que representa 3,47 vezes a mais o investimento na região.

Vou passar, não vou detalhar por estado para não demorar mais, mas os Senadores terão essa informação, que eu já passei para muitos Senadores. Aqueles que não a tem terão essa informação por estado e, depois, também aberta por obra e por ação orçamentária se desejarem.

Próxima região.

Região Norte. No ano passado, aquela primeira coluna ali, o pagamento em 2022 foi de R\$1,426 bilhão. Neste ano, nós teremos, só para manutenção, R\$2,334 bilhões, mais R\$1,737 bilhão para obras novas, o que totaliza R\$4,71 bilhões, 2,85 vezes a mais do que no ano anterior.

Próximo.

O Sudeste. A gente, no ano passado, teve 630 milhões. Você vê que o Sudeste recebe um investimento menor do que outras regiões. Senador Confúcio e Senador Marcelo, os senhores conhecem, mas, só para uma explicação, no Sudeste, São Paulo e Rio de Janeiro têm muitas rodovias concedidas à iniciativa privada - Minas Gerais também. Por isto, o investimento direto do Governo Federal é menor, pela dimensão das concessões que foram realizadas nesses estados, em anos anteriores. Então, foram...

Só um minutinho.

Região Sudeste: 630 milhões foi o pagamento do ano passado. Neste ano, a gente tem 1,249 bilhão para manutenção e 1,142 bilhão para obras novas, o que totaliza R\$2,391 bilhões, 3,88 vezes maior do que o pago em 2022.

Próximo. O mesmo ocorre na Região Sul. A gente teve, no ano passado, R\$1,22 bilhão pago. Neste ano, a gente tem R\$1,547 bilhão para manutenção e R\$1,807 bilhão para a construção de novas obras, o R\$3,355 bilhões, 3,28 vezes o que foi pago no ano passado. Próximo.

Na Região Centro-Oeste, o investimento do ano passado não chegou a R\$1 bilhão, foi de R\$945 milhões. Neste ano, a gente tem um R\$1,671 bilhão para manutenção e R\$1,278 bilhão para a construção e adequação. E o total geral R\$2,949 bilhões, o que totaliza 3,12 vezes do que o pago ano passado.

Próximo.

Então, já perpassamos todas as regiões. Eu queria fazer rapidamente uma finalização desse diagnóstico. Segundo a pesquisa da CNT, que é a Confederação Nacional do Transporte, 66% da malha federal e estadual está com avaliação regular ruim ou péssima - 66% da malha regular, ruim ou péssima! Por isso eu disse no início que agora o desafio é parar de piorar e voltar a melhorar. E a nossa ideia é em dois anos a gente não ter nada na malha federal ruim ou péssima, desde que mantenhamos a capacidade de investimento.

Queria dizer ao Senado Federal, que fará uma discussão muito ampla agora acerca do arcabouço fiscal, provavelmente será entregue nos próximos dias ao Congresso Nacional, que se nós voltarmos a uma capacidade de investimento pré-PEC da transição, certamente nós não teremos condição de frear a piora da nossa infraestrutura de transportes. Isso é consenso na área de engenharia. A gestão não é capaz de suplantando a necessidade de recursos para essa área, por mais que você tenha capacidade de gestão, a formação de um excelente time técnico. Eu estou aqui com todo o time técnico montado.

Queria agradecer ao meu partido, ao Presidente Lula. Montamos uma equipe de primeira linha para trabalhar à frente do Ministério dos Transportes. Está ali o Jorge Bastos, que é Presidente da Infra S.A.; o George Santoro, que é Secretário-Executivo do Ministério dos Transportes; o Sr. Adualdo Catão, que é Secretário Nacional de Trânsito; a Viviane Esse, que é a Secretária Nacional do Transporte Rodoviário; o Leonardo Ribeiro, que é Secretário Nacional do Transporte Ferroviário; e o Fabrício Galvão, que é Diretor-Geral do Dnit substituto. Uma equipe eminentemente técnica e capaz de levar adiante os desafios, mas nós vamos precisar ter as condições orçamentárias para tanto.

Apesar de estar ruim, 96% da malha tem contrato de manutenção. Então, o sujeito pergunta: "Mas, se tem contrato, por que está ruim?". Está ruim porque não tem recurso, não tem como fazer a obra. Primeiro o Governo piorou a qualidade do contrato nos últimos anos. O Dnit tinha um contrato elogiado mundialmente, sugerido pelo Banco Mundial, Senadora e Senadores, ao mundo para replicar essa iniciativa, que é o Crema, que foi desenvolvido pelo próprio Banco Mundial com o Dnit. O Crema é um contrato por desempenho, não se paga apenas por obra. Paga-se por obra e pela qualidade da rodovia utilizada pelo cidadão. Isso é um modelo muito inovador que o Brasil exportou para o mundo inteiro. Tem vários países do mundo utilizando essa estratégia. Só que ela exige uma regularidade orçamentária, porque, como paga por desempenho, se o desempenho for bom, tem que pagar todo mês; não é só quando executa a obra, porque o Brasil se acostumou, Senador Veneziano, a pagar quando se executa a obra. O sujeito entrega a obra, mas, dali a um ano, ela está precisando de manutenção. Aí você tem que fazer um outro contrato. O Crema garante a continuidade mais longa dessa manutenção e essa manutenção é avaliada por desempenho. Mas eles não tinham dinheiro para manter o Crema. O dinheiro caía todo ano, o Governo ficava inadimplente com as empresas de manutenção e isso impedia de ir adiante. O que acontece? Eles criaram um novo tipo de contrato, que se chama Pato. Ao chegar ao ministério, eu até achei muito sugestivo este nome: Pato. E eu disse que o dinheiro estava raleando tanto, Senador Confúcio, que o próximo tipo de contrato seria o "Pinto". (Risos.)

E isso impede que a manutenção das rodovias avance. Mas a gente tem contrato. Em 96% da malha, 88% dos contratos infelizmente são Pato; apenas a diferença é Crema.

A nossa ideia, Senador Fernando Farias, é chegarmos a 40% de Crema ao final do ano. Eu estou enfrentando o desafio: esta semana farei uma reunião com as empresas de elaboração de projeto para que a gente gere pelo menos 15 mil quilômetros de Crema, para ter mais Crema, com mais recursos, melhorando a qualidade da malha.

Nós tínhamos mais de cem obras muito importantes paradas ou em ritmo muito lento. Tivemos chuvas intensas no primeiro semestre e necessidade de escoamento de safra recorde de grãos.

Concessões rodoviárias. Um tema também muito importante. O Brasil concedeu 13 mil quilômetros. Eu queria dizer ao Senado Federal que nós temos 4,8 mil quilômetros em pedido de relicitação. Vamos ter que discutir um pouco esse modelo de relicitação porque o Brasil nunca conseguiu relicitar um contrato desse. Esse é um grande desafio também.

Ferrovias, estradas. Vamos passar adiante porque eu acho que eu já estou chegando ao final; há muita informação.

Nós lançamos o Plano de 100 Dias. Fomos o primeiro ministério na Esplanada a lançar o Plano de 100 Dias, ainda nos primeiros 15 dias de governo, que tem, sobretudo, cinco ações básicas e uma meta, que era aplicar um 1,7 bilhão no primeiro quadrimestre; pagar 1,7 bilhão de recursos. Ele foi dividido em revitalização, retomada e intensificação de obras rodoviárias e ferroviárias; prevenção de acidentes; medidas para o bom escoamento da safra recorde de grãos; ações para fortalecimento e atração de investimentos privados; e pronto atendimento a emergências.

Só este ano nós tivemos mais de 120 emergências, que são quedas de pontes, que são quedas de barreiras. Por que isso ocorre? Pelo desafio climático que nós estamos enfrentando e pela falta de investimento que o Brasil viveu ao longo dos últimos anos. Então, além de não se fazer coisa nova, o que tinha vai despencando. Lá no Amazonas do Senador Eduardo Braga mesmo nós estamos a reconstruir duas pontes que recentemente caíram. Estamos enfrentando esse desafio.

Próximo.

Aí tem várias obras que foram retomadas. Eu queria passar todas elas, Eduardo, mais adiante e dividir essa apresentação com os Senadores, que podem olhar e, depois, a gente pode trocar informações sobre elas. Mas ali tem uma importante: a gente retomou 495 contratos de obras novas ou de manutenção, que estavam ou 100% parados ou andando com velocidade aquém da necessidade do cronograma físico-financeiro da obra. Ou seja, uma obra de cem que tem trinta para cada ano teria que terminar em três anos e alguns meses. Só que essas obras nunca têm a necessidade do cronograma físico-financeiro por ano. Então, passa-se a ideia no Brasil de que as obras não terminam nunca. Mas nós retomamos 495 contratos e conseguimos colocá-los dentro no cronograma físico-financeiro das obras, o que é uma novidade nesses últimos anos no Brasil.

Próximo.

Também temos a manutenção rodoviária. São desafios, não é? São 15 mil quilômetros de rodovias federais em condição ruim ou péssima; somente em 2022, o patrimônio rodoviário brasileiro foi depreciado em 16 bilhões. Então, isso é o que eu chamei de *gap* da infraestrutura, depreciação maior do que investimento.

Próximo. Passando mais rápido.

Há uma série de obras de manutenção que estamos fazendo: a BR-343, no Piauí, Marcelo; a 174, no Amazonas, Senador Eduardo, de que já começamos a derrubar asfalto e está vivendo momento de muita dificuldade, especialmente naquele trecho da reserva indígena, na divisa com Roraima. Então, a gente tem acompanhado de perto.

Senador Renan, é um prazer.

E a BR-116, em Minas Gerais.

Próximo.

Essas são algumas fotografias que exemplificam as obras que foram retomadas naqueles contratos: a BR-101, em Alagoas e em Sergipe, retomamos; a BR-116, na Bahia; a BR-354, no Acre; a BR-116, no Ceará.

Próximo.

Nós retomamos obras de pontes importantes. Essa é na BR-080, em Goiás; obras como a 447, no Espírito Santo; a BR-381, em Minas Gerais, conhecida como "rodovia da morte", Senador Cleitinho, que está aí no *pipeline* de concessões e certamente estará entre os próximos três leilões. A iniciativa privada agora, certamente, vai ter êxito, porque tem 60km em que teve a duplicação concluída com recursos públicos, o que vai facilitar a viabilidade. Mas temos obras no Rio Grande do Sul, em Roraima, em Santa Catarina, em Sergipe...

Próximo.

Obras de concessões: essa é a parte em que eu trato do investimento privado aqui. São os investimentos feitos pelas concessionárias. Então, tem muitas obras sendo realizadas no Brasil, e o nosso desafio é intensificar essas obras.

Segundo a CNI, no ano passado, o Brasil investiu cerca de 8 bilhões em rodovias; precisa chegar a aproximadamente 15 para somar com os 15 ou 20 do Governo, e a gente suplantará aquele investimento anterior, para a gente voltar a ter um investimento maior do que teve em 2014.

Próximo.

Temos obras ferroviárias importantes. Neste primeiro semestre, será concluída, finalmente, a Ferrovia Norte-Sul, que foi iniciada no Governo Sarney, transpôs todos esses Governos até agora. Senador Confúcio, pela primeira vez na história do Brasil, uma locomotiva vai sair do Porto de Itaquí, no Arco Norte, e vai conseguir chegar ao Porto de Santos, em São Paulo, que é muito importante para o país. Estamos tocando a Transnordestina, mas temos desafios a serem resolvidos, especialmente o braço de Pernambuco, e o próprio Presidente tem tratado diretamente sobre essa questão. Temos a Fiol, que é uma ferrovia que está em construção na Bahia.

Infelizmente, no ano passado, o Brasil só investiu em R\$100 milhões em obras próprias de ferrovias, o que é muito pouco. Dizer isso ao Senado Federal é importante. Cem milhões de reais em ferrovias, Senador Wagner, se a gente for fazer aqui uma conta muito básica para colocar R\$10 milhões por quilômetro ferroviário em obra feita, R\$100 milhões significam que, no ano passado inteiro, foram executados dez quilômetros de ferrovia, ou seja, é muito aquém do desafio de um país continental como o Brasil.

Neste ano, o nosso orçamento para obras próprias de ferrovia, Senador Renan, Jorge, que está ali e conhece bem isso, e Leonardo Ribeiro também, é de 600 milhões, ainda muito aquém da necessidade do país. É óbvio que obras ferroviárias têm a maior parte do seu capital e investimento privados, mas é importante o Brasil também ter alguma condição de fazer parcerias público-privadas.

Próximo.

Próximas entregas: a duplicação da 470, no Rio Grande do Sul, que está em obra de Navegantes a Indaial, vamos ter entrega agora ainda antes dos cem dias - cem dias são até 10 de abril, só para a gente ilustrar na cabeça, essas são as entregas até dez de abril -; a duplicação na 116, também no Rio Grande do Sul, de Camaquã a Cristal - eu estive recentemente lá -; a duplicação...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. RENAN FILHO - Está errado ali, Santa Catarina, exatamente, de Navegantes a Indaial. Muito obrigado, Senadora. Eles colocaram ali Rio Grande do Sul.

A duplicação da BR-101, em Sergipe, lá em Maruim - o Presidente esteve lá recentemente retomando a obra, já vamos ter uma entrega dentro dos cem dias -; a duplicação de 16km na BR-135, no Maranhão, de Bacabeira a Santa Rita; vamos entregar também, nesses cem dias, a duplicação da BR-428, em Petrolina, na saída para Recife e vamos também iniciar uma obra muito importante em Petrolina, dando sequência a essa obra; vamos também entregar...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. RENAN FILHO - Saída para o Piauí. Exatamente, Senador Marcelo. E naquela demanda em que o Senador Fernando Bezerra e você trabalharam bastante no ano passado.

A duplicação da BR-101, lá no trecho ali de São Miguel dos Campos, que está com um acidente, nós vamos entregar 8km e corrigir uma dessas emergências que ocorre no meu estado, um deslizamento; o Anel Viário de Jataí, que é uma obra muito importante para o Estado de Goiás, está quase pronto, Senador Kajuru - vamos entregar também dentro dos cem dias, até 10 de abril. Estou combinando com o Governador Caiado, falei com ele recentemente e com o Vice-Governador também e vou avisar a bancada federal para quem desejar estar presente; a 487, no Paraná, está pronta, essa que é uma duplicação da Boiadeira, lá em Santa Elisa - essa obra está 100% pronta, nós já vamos entregar também agora; e a pavimentação da 432, em Roraima, de Cantá até Novo Paraíso.

Próximo.

Ainda temos outras entregas importantes nesses cem dias. Uma é a ordem de serviço da BR-235, que é a travessia urbana de Juazeiro a Petrolina, uma obra muito emblemática no Nordeste brasileiro. Essa ponte ficou conhecida como a Ponte Picolé. A ponte foi duplicada, Senador Eduardo, mas, na cabeceira da ponte, ela estreita. O Senador Wagner está rindo ali porque ele conhece bem, foi Governador da Bahia. E o Presidente, na minha primeira reunião, Senador Wagner, tratou dessa questão e disse que fazia questão de resolver isso, porque não tem sentido duplicar uma ponte e uma parte da

duplicação não ser feita, o que estreita, cria um funil. Ela é conhecida lá na região como Ponte Picolé. A gente vai dar ordem de serviço para essa travessia urbana de Juazeiro, na Bahia, e também em Petrolina.

A conclusão da recuperação da BR-290, a Ponte de Uruguaiana, na divisa com a Argentina, que é um dos principais entrepostos comerciais do Brasil - em terra, é o maior. Está sendo 100% recuperada, e nós vamos entregá-la em breve. A revitalização de 625km em concessões e revitalização também da BR-163, no Mato Grosso e no Pará, da Via Brasil, de 375km, que também foi uma concessão.

Próximo.

Este é um dado muito interessante: nós lançamos neste ano no Eixo 2 do Plano de 100 dias, que era salvar vidas, um trabalho com o Ministério da Justiça, e os acidentes na operação Carnaval tiveram queda.

Queria registrar aos Senadores um outro ponto muito importante, que humaniza a agenda da infraestrutura: o Brasil é o terceiro país onde mais se morre no trânsito no mundo. Essa é uma agenda que precisa ser enfrentada - precisa ser enfrentada -, e a gente está tentando, na Senatran, criar uma agenda, chamar a atenção para isso. A maior parte das mortes não ocorre nas rodovias federais, a maior parte ocorre dentro das cidades, especialmente nas cidades médias do Brasil e especialmente nas cidades que usam muitos motos. O Nordeste colabora bastante com isso. Então, é uma agenda muito importante para todos nós.

Próximo.

Próximo.

Esse foi o Eixo 3, as medidas para o escoamento da safra. Eu queria dizer às Comissões de Infraestrutura e de Desenvolvimento Regional que o Brasil está a escoar, de janeiro até o fim de abril, uma safra recorde. O terceiro país que mais produz grãos do mundo está neste ano a escoar uma safra recorde. Por isso, nós fizemos uma série de ações com o Ministério da Agricultura, com o Ministério de Portos e Aeroportos, com o Ministério da Defesa. Estão ali os Ministros Carlos Fávaro e Márcio França, de Portos e Aeroportos, naquela imagem junto comigo porque nós trabalhamos juntos e, ao final de abril, teremos escoado safra recorde com um nível de problemas menor do que em anos anteriores. Mas, certamente, ainda escoamos a nossa safra com um custo muito grande, muito maior do que em outros países do mundo.

E um dado interessante de que se fala muito na infraestrutura é que custa mais para a produção nacional tirar a safra da fazenda até o porto do que do porto para a China - esse é um dado muito interessante -, ou do porto para o resto do mundo. A China é um dos custos mais caros, mas para o resto do mundo todo também, obviamente.

Então, esse é um grande desafio. A gente precisa cada vez mais colocar a produção em ferrovias, melhorar as nossas rodovias, retirar pontos de estrangulamento, retirar carga de estrada, o que obriga manutenção mais elevada. Essa é uma tarefa inexorável e não se faz sem investimento, porque são coisas incongruentes querer ter um país mais competitivo, um país mais moderno com uma política fiscal que não garante nenhum investimento. O grande desafio e a engenhosidade que o Ministro Haddad vai precisar apresentar ao Brasil e ao mundo... Essa política fiscal não é só para nós, ela é para o mundo inteiro, porque ela precisa garantir confiança em quem no mundo tem dinheiro e topa financiar o nosso endividamento. E certamente esse financiamento não é só do povo brasileiro, ele é um financiamento do mundo inteiro. Então, precisa garantir confiança em todo mundo. E o desafio, a engenhosidade é como garantir recursos para investir nesse ambiente que impõe contenção de gastos.

Eu tenho dito ao Ministro Haddad que é por isso mesmo que a gente tem um Ministro da Fazenda competente como ele e há uma grande expectativa sobre as suas decisões, porque esse é o tamanho do desafio que nós vamos enfrentar, ter um investimento sustentável no tempo.

Aí são as emergências, de que já falei - mais de cem emergências. A gente já liberou...

Eu coloquei esse quadro aí porque um dos pontos em que interagimos muito com o Senado Federal e com a Câmara dos Deputados é exatamente a emergência. Quando ocorre uma emergência, imediatamente o Parlamentar daquela região é acionado, não é? A gente faz uma interação muito ampla. Eu queria dizer que estamos inteiramente à disposição em todas as áreas do ministério. Nós tivemos 125 emergências, e a gente tem cem que foram liberadas totalmente, 21 que estão em liberação parcial, ou seja, das 125, 121 foram liberadas totalmente ou com liberação parcial e temos quatro que ainda estão em liberação - em liberação significa que não foi liberada ainda, porque ali em liberação é um eufemismo, não é? Não foi liberada ainda, como, por exemplo, uma no meu estado. Tem hora que, dependendo do tipo do acidente, não é moleza. A obra de emergência por lá vai levar, na própria execução, seis meses e ainda está em fase de solução de engenharia.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. RENAN FILHO - O Acre também está com uma emergência na BR-364. Está muito chuvoso e a BR está com emergência.

Próximo.

Volta um pouquinho.

Tem o Acre, que está com problema. Tem a 174, que está com problema.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. RENAN FILHO - Na 319, teve duas quedas de pontes, em que nós já estamos trabalhando para reconstruir; inclusive, improvisadamente, colocamos uma balsa. Imaginem os senhores: o cidadão vem numa rodovia de terra, e, para atravessar o local onde havia uma ponte, Senador Veneziano, que caiu no ano passado, a gente colocou uma balsa. Aí ele vai e passa na balsa - o Líder Eduardo esteve lá falando comigo -, só que o rio é navegável também. Os rios do norte do país são estradas, são hidrovias. O rio é navegável. Mas qual é o problema? Quando você coloca a balsa, só passa carro. Depois tem que tirar a balsa para voltar a passar o barco. Você imagina a mão de obra que significa isso, mas essa é a realidade de um país em que a depreciação é sempre maior do que o investimento. Então, a cada ano, a qualidade da infraestrutura vai piorando. E ponte é assim: se não há manutenção, um dia ela cai. Isso é inexorável. Se você constrói uma ponte e passa anos a fio sem dar manutenção, uma certeza é absoluta: um dia ela cai, ela não suporta para sempre. Isso está acontecendo. Nós tivemos cem, resolvemos a maior parte, mas tem algumas que chamam a atenção, que saltam aos olhos.

Uma outra de que eu queria aproveitar aqui a audiência das Comissões de Infraestrutura e de Desenvolvimento Regional para tratar é a 277, no Paraná, uma rodovia fundamental que liga Curitiba ao Porto de Paranaguá, em que também teve um acidente. Ela está entre aquelas que nós já liberamos parcialmente, mas é uma liberação parcial de uma rodovia vital para o escoamento da produção de um estado que bate recordes sucessivos de produção agrícola, que é o Estado do Paraná, e de acesso ao Porto de Paranaguá, que é um dos portos com maior capacidade de exportar no planeta. Então, coisas como essas são desafios grandes.

Próximo.

Aí, o quinto ponto são as concessões.

Eu queria falar muito rapidamente das concessões que estão vindo aí no *pipeline*.

Próximo.

Os dois lotes de concessão do Paraná estão bem avançados - nós estamos na fase final de diálogo com o Governo e com o Parlamento também. A BR-381, em Minas Gerais, como coloquei, no trecho de Belo Horizonte a Governador Valadares, e a BR-040, do Rio a BH, também estão estruturadas. A BR-364 - Senador Confúcio, conversamos bastante sobre ela -, que é uma artéria fundamental que liga o Centro-Oeste ao Norte do país, cortando todo o Estado de Rondônia e chegando ao Acre, onde o Senador Petecão disse que há um isolamento, no meio do estado, que não permite que as pessoas cheguem até o extremo norte do país e a divisa com os nossos países vizinhos. Três lotes do Corredor Centro-Norte: na BR-364, em Goiás e em Mato Grosso; na BR-174 também; na BR-060; e na BR-452, que é um corredor muito importante para a exportação no país. O corredor do Rio Grande do Sul, que são as BR-116, BR-290, BR-158 e BR-287, também está bem avançado. E nós temos outros 18 projetos em estruturação, pelo BNDES e pela Infra S.A., de concessões. Nós vamos trabalhar nas duas frentes. O Governo entende que é importante conceder o que há viabilidade econômica para tanto, porque você concentra os seus esforços onde não há condição de a iniciativa privada, por meio de cobrança de pedágios, garantir a manutenção. Então, esse é um modelo utilizado no mundo inteiro, e o Brasil também vem avançando. A gente já tem quase 15 mil quilômetros concedidos, e a tendência é, ao longo dos próximos anos, chegarmos a de 20 a 25 mil quilômetros de concessões.

Próximo.

Esse é o eixo ferroviário. Para a atração de investimento privado, a gente vai concluir a Ferrovia Norte-Sul, esse é um investimento privado; dar continuidade às obras da Fiol -; a Fiol II está sendo tocada com recursos públicos, mas a gente entende que é necessário fazer uma concessão da Fiol, quem sabe, criando um corredor Fico/Fiol, que é o corredor que liga o Centro-Oeste brasileiro, integra Norte e Sul e garantirá a exportação de parte da produção do Brasil central pelo sul da Bahia, um investimento muito importante. Nós estamos estruturando uma concessão privada. E a Transnordestina, que é tocada pela iniciativa privada com *fundings* oferecido pelos bancos públicos, especialmente o Banco do Nordeste e também o Fundo Constitucional do Nordeste, que estrutura esses investimentos.

Nós temos também ali o Fico/Fiol, como eu falei, e os estudos para as prorrogações e renovações das concessões já realizadas. A FCA é uma muito importante. A Rumo Malha Sul é outra importante. Temos os estudos para a concessão

da Ferrogrão - a Ferrogrão está momentaneamente parada no Supremo Tribunal Federal e precisa de uma decisão do Supremo Tribunal Federal para avançar.

Sobre a revisão do Marco Regulatório de Ferrovias, eu queria dizer ao Senado Federal que foi um avanço muito grande. Quero parabenizar pelo trabalho, especialmente, o Senador Jean Paul, o Senador José Serra, ampliando também para todo o Senado Federal, que ofereceu um marco regulatório mais moderno ao Brasil para ferrovias. Entretanto, a gente ainda precisa se debruçar sobre duas questões: os vetos presidenciais e a necessária regulamentação de alguns pontos da lei. Vamos tratar disso ao longo deste semestre deste ano, inclusive estabelecendo diretrizes claras para as autorizações ferroviárias, que são um avanço legislativo, mas precisam ser mais bem iluminadas.

Próximo.

Vamos lá!

Senadores, está bem pequenininho ali, porque são tantas coisas... Eu queria perguntar aos senhores se os senhores desejam que eu faça regionalmente uma explanação no sentido horário, começando ali, no zero minuto, e rodando até os 60 minutos, para a gente dar uma olhada regionalmente, falando aqui de obras importantes no Brasil, porque são muitas obras que estão em andamento, mas eu acho que valeria a pena, já que a gente está aqui, fazer uma leitura.

Por exemplo, no Pará, na BR-316, nós estamos com uma obra importante, de Castanhal ao acesso à Salinópolis. É uma obra muito demandada pelo Senador Jader Barbalho.

No Maranhão, nós temos uma obra de duplicação da BR-135, lá em cima, de Bacabeira a Miranda do Norte.

Nós temos, Marcelo, uma obra que é importante para você - na verdade, duas. Uma é o contorno de Teresina, com cinco viadutos, muito importante para o Estado do Piauí, e também outra obra, de Teresina a Demerval Lobão e de Teresina a Altos, e o rebaixamento da Ladeira do Uruguai.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. RENAN FILHO - Essa é de duplicação. São obras muito importantes.

A obra de duplicação de Caucaia ao Pecém, na BR-222, no Ceará.

A travessia urbana de Tianguá, também no Ceará, é uma obra muito importante. Eu estive conversando sobre essas de Tianguá e de Caucaia ao Pecém com o Senador Cid Gomes.

Também temos a BR-316, Marcelo, no Piauí, de Teresina. É uma duplicação de Teresina a Demerval Lobão, obra fundamental.

No Rio Grande do Norte, temos adequação e duplicação, Senadora, da Reta Tabajara, que finalmente vamos terminar. Eu assumi um compromisso com a Governadora, com a senhora e com toda a Bancada do RN de terminar essa obra até o final de abril e começar a obra sequente, para dar continuidade aos trabalhos no RN.

Temos a adequação de Cabedelo a João Pessoa, Senador Veneziano; de Campina Grande à Farinha também, a duplicação de Campina Grande à Farinha. De Cabedelo a João Pessoa é uma triplicação, uma obra muito importante para a Paraíba.

Temos uma obra fundamental para Pernambuco - está ali o Senador Dueire, do nosso partido, do MDB - que é a finalização da duplicação de Caruaru a Toritama, e a Pão de Açúcar.

Queria colocar que a BR-104 está em estudos, Senador, para ser duplicada no Nordeste inteiro. Ela é uma artéria fundamental para desafogar a BR-101, uma artéria que liga, Marcelo. Depois da conclusão da BR-101, o Brasil precisa duplicar a BR-104, porque ela liga Maceió, passa por União dos Palmares, uma cidade muito importante em Alagoas, passa por Caruaru, passa por Toritama e por aquele complexo de vestuário, o complexo do vestuário de Pernambuco, passa por Campina Grande e chega a Lajes, no Rio Grande do Norte. É uma estrada que tira, pelo interior, boa parte do fluxo da BR-101, retirando das capitais um fluxo desnecessário, que não estava indo para lá, e facilita, por exemplo, obras também fundamentais, como o contorno do Recife, como o contorno de João Pessoa, que são obras estruturantes, o anel metropolitano de Maceió, todas elas necessárias, justamente porque o fluxo roda por essas cidades. A duplicação da BR-101, em Sergipe e na Bahia; a duplicação de Petrolina, saída para o Recife, que é uma obra fundamental, que está finalizando agora, e nós vamos inaugurar. Então, eu já passei por algumas dessas obras. Esse mapa tem todas essas obras distribuídas regionalmente no país.

Queria passar para outra região ali: Centro-Oeste, Sul e Sudeste. Há uma série de obras importantes e estruturantes que está em andamento. Eu tenho me reunido com todas as bancadas do Brasil. Praticamente já recebi todos os Governadores, os Senadores, alguns mais de uma vez, com muita felicidade, porque são obras fundamentais, e que agora, de maneira alvissareira - sabe, Senador Marcelo? -, as pessoas estão acreditando que vão adiante. Então, eu estou me esforçando para que essa esperança não se perca no curto prazo.

O SR. MARCELO CASTRO (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PI. *Fora do microfone.*) - Este ano está garantido. Nós temos que garantir os próximos.

O SR. RENAN FILHO - Este ano acho que está quase garantido, Marcelo. A gente tem que... A esperança tem que ser sempre acalentada, não é? Então, este ano está garantido, mas para os outros anos há uma discussão importante a ser feita, até porque obra de infraestrutura... Eu digo sempre assim que, às vezes, as pessoas querem muito rapidamente, e eu sou um sujeito acelerado, eu quero tentar fazer as coisas também, mas obra de infraestrutura não é igual a pipoca de micro-ondas, que a gente coloca e depois, pá-pá-pá, em cinco minutos, está pronta. Obra de infraestrutura leva, pelo menos, três anos; dois anos no mínimo; se for pequenininha, dois anos; e de três anos exige três orçamentos diferentes.

Eu disse, em outro dia, que a PEC da transição não pode representar um voo de galinha na capacidade de investimento do país, e nós sermos aprisionados novamente pelo enforcamento dos investimentos que promoveu o teto de gastos. Acho que essa é a discussão mais importante do Parlamento brasileiro no semestre.

Aí estão as duplicações, as pontes e as travessias do Centro-Oeste, do Sudeste e do Sul do país.

À frente, tem um só de pavimentação no Norte e também dividido no Centro-Oeste, no Sudeste e no Sul do país. Só de pavimentação, são muitas obras. Se eu fosse ler todas aqui, eu iria tornar muito mais enfadonha do que eu já tenho tornado esta reunião da Comissão.

Queria registrar ao Senado Federal - e eu presumo que esse ponto é muito importante - que nós temos no Brasil muitos desafios ambientais, e esses desafios ambientais precisam ser colocados, precisam ser suplantados, obviamente respeitando o desenvolvimento sustentável. Ninguém quer obra que imponha o desmatamento da região, mas fica cada vez mais claro que as populações de regiões mais remotas ou de capitais importantes precisam de algumas obras. Por exemplo, a BR-319, no Amazonas, é uma BR que já foi asfaltada e voltou a ser uma estrada vicinal, como a gente chama, com o leito em barro. Manaus é a sétima capital do Brasil e é a única capital do Brasil que não tem ligação por asfalto.

Então, isso é uma coisa que precisa ser enfrentada. É um anseio de toda a classe política do Amazonas - toda. Eu tive a oportunidade, Senador, me permita, eu sei que é o seu estado - a expressão do Senador Eduardo Braga é até uma expressão ali de tristeza ao me ouvir falando sobre isso aqui no Senado Federal -, e nós vamos enfrentar o desafio de voltar a ter Manaus ligada por asfalto.

Eu fui agora recentemente Governador de Alagoas. Acho que os Senadores sabem disso. Alagoas ainda tinha algumas cidades sem ligação por asfalto, cidades menores obviamente, mas nós universalizamos a ligação por asfalto em todas as cidades do estado. Isso representa uma transformação muito grande para as pessoas de uma pequena cidade. Aí os Srs. Senadores e as Sras. Senadoras imaginem o que significa a sétima capital do Brasil não ter ligação por asfalto. Certamente é um drama para quem vive lá. As pessoas não podem pegar o seu veículo e ir para outro estado, porque vão ter que enfrentar um périplo numa estrada que não permite condições mínimas de trafegabilidade.

O Dnit, Senador, vai começar aqueles 7km. Está ali o Diretor-Geral, que me disse que, essa semana, ele finaliza aquele acordo para a gente começar aqueles 7km iniciais. Eu tratei especificamente dessa obra com o Presidente Lula, fazendo esse relato também. E vamos tocar isso.

Ali tem alguns desafios ambientais que eu gostaria de compartilhar com os Senadores para contar com a colaboração do Parlamento brasileiro no sentido de encontrarmos saídas para obras importantes - essa 319, no Lote C; a pavimentação do trecho do meio, que também é um desafio na 319; a pavimentação de um trecho remanescente em Taguatinga, no Tocantins; a BR-135, na Bahia, que é a pavimentação de São Desidério a Correntina, uma estrada importantíssima ali no Oeste Baiano em que a gente tem cavernas e, por conta disso, não conseguimos avançar. Para que os senhores tenham noção do que significa o desafio, sobre esse trecho já foi escrito uma tese de doutorado na área ambiental para se justificar a construção da obra. E a obra, nesse tempo inteiro - o sujeito resolveu fazer uma tese de doutorado -, não andou, Marcelo. Então, a tese de doutorado diz que não há esse impacto esperado, mas nós não conseguimos avançar. Então, coisas como essa são importantes de ser serem ditas. A pavimentação de Cocos à divisa com Minas Gerais, na Bahia, também é um desafio; a BR-135, em Minas Gerais, de Manga a Itacarambi. A BR-101, no Espírito Santo, lá em Sooretama, que é uma duplicação, também está com um desafio grande ambiental.

E aí finalizo, Senadores, colocando-me à disposição para conversar com os senhores sobre todas essas ações.

Mas quais são os próximos passos, desafios e qual é a nossa agenda? Eu queria dizer que é muito importante para o Brasil... Eu sou Ministro da área da infraestrutura, não da área econômica, mas é fundamental que nós tenhamos um arcabouço fiscal que assegure recursos necessários para o desenvolvimento da infraestrutura. É fundamental também a reversão da trajetória de piora da malha rodoviária, acontecida nos últimos anos, pelo incremento de investimentos.

Nós vamos retomar, intensificar e concluir as obras inacabadas, notadamente nos corredores de escoamento, eixos de integração nacional e travessias urbanas; e estabelecer, a partir do Plano Nacional de Logística (PNL), a carteira de projetos para execução futura.

Eu acho que um tema que o Parlamento brasileiro precisa discutir é se vai ter mais recurso, Líder Eduardo, Senadora Zenaide, Senador Kajuru. Vamos eleger com clareza os projetos para a gente garantir duas coisas: primeiro, qualidade dos projetos eleitos para receber os investimentos; e, por outro lado, mais recursos para esses projetos, para evitar aquela discussão de que o recurso vai para coisas que não são importantes, e isso não impulsiona o desenvolvimento do país. Eu acho que esse é um mecanismo que aplaca um pouco os ânimos do mercado, ao saber o que será feito com os recursos a serem disponibilizados. Eu acho que isso é uma coisa importante.

Ampliar concessões, efetivar parcerias público-privadas e prorrogações antecipadas, primando pela vantajosidade ao país. Fortalecer e capacitar o corpo técnico do Ministério dos Transportes e de suas vinculadas, valorizando a gestão e a governança dos investimentos.

Reforçar o papel da Infra S.A. como empresa de excelência em planejamento e estruturação de projetos.

Aprofundar diálogo com órgãos de controle no sentido de repactuar contratos de concessões desequilibrados.

Eu queria agradecer aqui, no Senado Federal, a parceria que tenho tido com outros órgãos de fiscalização do próprio Governo, com o Tribunal de Contas da União, porque isso nos tem garantido avançar numa agenda de controle da integridade e dar solução para problemas antigos que travam a infraestrutura nacional. Acho que essa é uma agenda que também precisará ser percorrida para viabilizar novos investimentos em concessões já existentes.

Deixem-me dizer uma coisa aos senhores, muito rapidamente, porque é importante: se nós já concedemos 15 mil quilômetros e queremos enfrentar o desafio de conceder mais, é natural nós observarmos que o que já foi concedido, em tese, tem mais viabilidade do que o que virá a ser concedido. Primeiro, é concedido o que tem mais viabilidade. Ora, se já foi concedido o que tem mais viabilidade e nós temos muitos problemas, é imperioso que a gente resolva esses problemas, porque lá está a maior capacidade de investimento, estão as principais rodovias do país, as mais rentáveis, as com mais alto fluxo, nas áreas com maior renda *per capita* brasileira. Então, a gente precisa ter uma agenda de solução para relicitações, de reequilíbrio de contratos, que tragam investimentos de curto prazo para o país. Isso, associado ao novo arcabouço fiscal e à nova reforma tributária, certamente ajuda a destravar a infraestrutura e ajuda a economia a voltar a crescer. Então, esse é um tema que nós vamos precisar discutir com o Tribunal de Contas da União e com o Poder Legislativo para verificar se a gente tem como estabelecer uma nova governança, se a gente precisa de legislação específica e qual caminho nós vamos precisar percorrer para tentar destravar esses investimentos.

Vamos trabalhar para aperfeiçoar os normativos existentes, os marcos de ferrovia e de licenciamento ambiental. O Governo deseja discutir esses dois temas para modernizá-los.

Implantar obras de segurança viária - esse é um tema também muito importante, que eu queria dividir com o Parlamento -, construção de terceiras faixas, eliminação de pontos críticos e implantação de áreas de escape. Vejam os senhores: o Dnit nunca tinha construído uma área de escape para caminhão em declive acentuado. Isto é uma coisa fundamental: com a perda de freio, o sujeito tem onde se salvar. Nós vamos entregar a primeira agora, mas essa será uma política de implantação dessas áreas de escape que o mundo inteiro faz; a iniciativa privada já faz nas concessões, mas o Dnit nunca tinha feito, vai fazer a primeira agora. Salvar vidas eu acho que também é um caminho importante.

Implantar uma agenda do Senatran. A gente vai discutir neste Maio Amarelo todas essas ações de desburocratização, de simplificação, de proteção à vida, que é uma agenda muito conectada com a Secretaria Nacional de Trânsito.

Próximo.

Essa era a apresentação.

Eu queria, Senador Confúcio, Presidente da Comissão de Infraestrutura; Senador Marcelo Castro, Presidente da Comissão de Desenvolvimento Regional, nas pessoas dos senhores quero fazer um agradecimento e dizer que eu estou aqui à disposição dos Senadores para que a gente possa discutir as questões da infraestrutura nacional, com muita alegria e de maneira produtiva, para que a gente possa construir um trabalho capaz de fazer o Brasil avançar, retomando investimentos, melhorando a qualidade de transporte no Brasil, garantindo inclusão, desenvolvimento regional e garantindo a integração nacional, que eu acho que é o papel principal do Ministério dos Transportes.

O Presidente Washington Luís disse lá atrás uma vez, antes ainda de Getúlio Vargas chegar à Presidência da República, mas bem próximo, que governar naquele momento era abrir estradas porque o restante vem a partir delas. Essa é uma frase muito forte, que era mais verdadeira naquele Brasil daquele momento do que no Brasil de hoje, mas segue sendo verdadeiro

que, ao abrir uma estrada, a gente abre uma porta para o desenvolvimento, porque, por onde passam a motocicleta, o carro, o ônibus e o caminhão, passam também a geração de emprego, de oportunidades e de desenvolvimento para o país.

Acho que por isso é importante a gente valorizar essa agenda do Ministério dos Transportes.

Muito obrigado. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Obrigado.

Muito bem. Vocês viram uma apresentação do ministro muito didática, muito realista, cirúrgica, mostrando a realidade dramática do sistema de transporte do Brasil.

Nós temos aqui inscritos para perguntas os Senadores Eduardo Braga, Kajuru e Veneziano, no primeiro bloco.

Como tem muitos inscritos e nós deixamos livre o tempo do Ministro Renan Filho para apresentar claramente a situação, o diagnóstico real das rodovias, ferrovias e hidrovias brasileiras, neste primeiro bloco eu gostaria de objetividade nas perguntas para não delongar muito.

Algumas Comissões estão esperando a nossa Comissão aqui - ali fora. Todos nós pertencemos a duas ou três Comissões aqui no Senado e somos chamados pelos Presidentes para dar presença porque há votação.

Depois, nós temos os Senadores Jaime Bagattoli, Esperidião Amin - alguns já saíram - e a Senadora Zenaide.

No terceiro bloco teremos os Senadores Dr. Hiran, Cleitinho e Sérgio Petecão.

E, por último: Senadores Jayme Campos, Izalci Lucas, Margareth Buzetti, Alan Rick e Chico Rodrigues.

Então, vamos iniciar primeiro agradecendo a belíssima apresentação do Ministro Renan Filho.

Eu passo a palavra ao primeiro Senador a fazer perguntas, Senador Eduardo Braga.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - AM. Para interpelar.) - Presidente Confúcio Moura, nosso Presidente Marcelo Castro, eu queria começar cumprimentando V. Exas. pela iniciativa desta reunião com o eminente Ministro Renan Filho. Creio que esta reunião foi de uma importância muito grande, primeiro porque tratamos do tema infraestrutura de transporte com o aspecto do desenvolvimento regional, segundo porque o Ministro Renan Filho fez um retrato real da situação da infraestrutura de transporte do país e um diagnóstico de como se encontra essa infraestrutura.

Eu queria cumprimentá-lo, Ministro, porque V. Exa., ao apresentar esse diagnóstico, mostra algumas situações que eu gostaria de destacar. A primeira é sobre a área de concessões, a minha região, a Região Norte, não tem concessão de rodovia. Então, eu fico muito à vontade para poder falar. Nenhuma das relitações avançou, exatamente na região em que nós temos as rodovias com a maior viabilidade econômico-financeira das rodovias e onde há a maior possibilidade de investimento privado nessas rodovias. Ora, é óbvio que esse é um dos principais problemas a serem resolvidos. E V. Exa. colocou muito bem. Essa é uma questão que está sendo tratada com o Tribunal de Contas da União, e o Parlamento deverá ter que colaborar muito provavelmente com o marco legislativo, legal para auxiliar o ministério.

Então, uma colocação que eu gostaria de deixar para que V. Exa. possa talvez aprofundar é com o que poderíamos contribuir, talvez a Comissão de Infraestrutura possa aprofundar, no marco legal para que possamos dar uma resposta, porque, Presidente Confúcio, imagine que nós temos algo como talvez 4% ou 5% das rodovias concedidas, em processo de relitação há alguns anos, e nós não avançamos nas rodovias mais ricas do país. E isso é um dos principais gargalos da infraestrutura. Isso não depende de arcabouço fiscal, isso não depende de recurso público, isso depende de uma vontade política do país de acabar com o escândalo. Portanto, eu quero aqui destacar essa afirmação feita pelo Ministro Renan Filho.

A segunda colocação que eu quero fazer tem características regionais. Ministro, a situação das BRs na Região Norte é caótica. No meu estado, a BR-174, no início deste ano, estava praticamente intransitável. Eu tenho que começar agradecendo a V. Exa. porque V. Exa. deu determinações para que o Dnit pudesse emergencialmente fazer um trabalho de ações imediatas, de enrocamento, etc. para que ela pudesse ter o mínimo de condição de trafegabilidade. No entanto, se não houver uma ação de recuperação dessa rodovia, vai acontecer com a 174 o que aconteceu com a 319.

Quando eu era jovem, eu pude trafegar na 319 asfaltada. Hoje nós vivemos um drama, há pelo menos 20 anos, para tentar voltar a asfaltar a BR-319. E se nós não recuperarmos a 174 - e aí dependemos da área de planejamento e projetos do Dnit, que precisa imediatamente fazer com que nós possamos ter um contrato de recuperação e não um contrato, entre aspas, que é chamado de "pato", especificamente na 174 -, nós teremos problemas.

A questão da BR-319, Ministro, chegou ao cúmulo de ela ser transferida, para que o Dnit de Rondônia administrasse a BR-319 dentro do Estado do Amazonas. Portanto, a segunda colocação é pedir a V. Exa. que a 319 volte a ser administrada pelo Dnit do Amazonas, porque a situação é tão dramática, Ministro, que hoje nós tivemos que acionar a Antaq porque

faltou combustível no transporte da travessia da balsa ontem - na travessia da balsa de uma dessas pontes que desabou. É uma situação realmente dramática. E eu quero aqui agradecer o empenho que V. Exa. tem tido com relação a essa situação. As BRs não se resumem à 319 e à 174: nós temos a 230, que também tem dificuldades; nós temos dificuldades na 317, na 307; ou seja, as BRs da Amazônia foram simplesmente abandonadas. Tem parte do Estado do Acre que foi isolada. Ou seja, o retrato como o atual Governo recebeu as BRs da Região Norte é lastimável, e eu tenho certeza que esse retrato que V. Exa. mostrou com relação às BRs do Nordeste também não é muito diferente, não é? Ainda há pouco, o Senador Confúcio ficava alegre quando ouvia que iria haver ações também na BR no Estado de Rondônia.

Portanto, esse é um retrato que muitas vezes o Brasil não estava conhecendo com relação à situação das BRs da Região Norte, da Região Nordeste, e que V. Exa. traz neste momento para que a gente tome conhecimento.

Eu acho que são dois pontos importantes. Essa questão das concessões que estão em relicitação: acho que é um escândalo nós termos as BRs mais viáveis de investimento privado, que não dependem, portanto, de recursos públicos, e elas estarem com problemas de investimento e nós não conseguirmos destravar isso - e aí é uma vontade política que o Ministro traz ao Congresso. Eu acho que, através da Comissão de Infraestrutura, nós temos como agir e encontrar uma maneira, junto com o Tribunal de Contas da União e com o Executivo, de termos um marco legal para resolvermos essa questão e, ao mesmo tempo, encontrarmos mecanismos para resgatar aquilo que o Ministro colocou com absoluta sensibilidade política: existem enormes populações ainda isoladas do ponto de vista da ligação rodoviária. Ter uma cidade como a cidade de Manaus isolada da ligação rodoviária há mais de 20 anos, tendo em vista que já foi interligada e hoje está absolutamente isolada, não cabe explicação, as pessoas não conseguem compreender. Portanto, quero agradecer e dizer da nossa esperança de que, com o trabalho conjunto que o Senador Renan Filho liderará no Ministério dos Transportes, com o Presidente Lula, com a sensibilidade de quem conhece o Brasil e tem essa sensibilidade da desigualdade regional, nós haveremos de vencer e trazer novas respostas para o povo brasileiro.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Vamos dar continuidade à palavra dos Senadores. Antes eu gostaria de agradecer a presença honrosa do Deputado Federal Castro Neto à nossa audiência, do Deputado Edinho Bez - presente - e da Deputada Estadual de Rondônia Taíssa, todos se fazendo presentes aqui.

Com a palavra o Senador Kajuru.

O SR. JORGE KAJURU (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSB - GO. Para interpelar.) - Para ser objetivo, eu acompanho as palavras do Senador Eduardo Braga, as iniciais, sobre a ação prioritária dos Presidentes das Comissões Confúcio e Marcelo, nossos amigos e exemplos.

Silvio Santos me ensinou, nos meus 40 anos de carreira na televisão brasileira: amar, propagar, quem é ótimo e quem é ruim. Já aproveite para dizer que o Ministro Haddad precisa melhorar e deixar de ser soberbo, até porque a soberba precede a ruína.

O prazer meu aqui é estar diante, disparado, de um dos quatro melhores ministros do Governo Lula, Ministro Renan Filho. Minha admiração por ti já é de tempo.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. JORGE KAJURU (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSB - GO) - Assinou embaixo.

Eu vou fazer três rápidas colocações sobre o meu Estado de Goiás.

Na Ferrovia Norte-Sul no Estado de Goiás, Ministro Renan, há trechos inacabados em nosso estado, especialmente na altura do Município de Palmeiras e outros. Diante disso, como o ministério está acompanhando a execução e quais ações que serão empreendidas?

Segunda e penúltima: a respeito do trecho da rodovia BR-060/153, meu questionamento respeitoso é em relação à construção do novo traçado da BR-153, o contorno de Goiânia, medida importantíssima para desafogar o trânsito da capital e Aparecida. Essa obra está nos planos do seu ministério, Renan?

Última: tenho cobrado e muito, sozinho, em Goiás, lamentavelmente, da ANTT a fiscalização das rodovias federais em Goiás, mas infelizmente os goianos vem pagando...

(Soa a campainha.)

O SR. JORGE KAJURU (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSB - GO) - ... um pedágio elevado sem ter, em contrapartida, no mínimo, um pavimento de qualidade. Um exemplo é a Concebra, essa péfia Concebra, que está apenas tapando os buracos. O ministério poderia requerer algo?

Concluo.

Ontem, tive uma excelente reunião com o Ministro do Tribunal de Contas da União Walton Alencar Rodrigues, que é um ministro raríssimo também, e ele é preocupado com o preço majorado do pedágio em Goiás. Eu entrei com uma ação para suspender esse preço do pedágio em Goiás, pois não há contrapartida, as estradas estão péssimas, viraram queijos suíços- e eu as mostro em minhas redes sociais, faço isso desde 2015. E, pasmem, a Concebra mandou dizer abertamente que, se diminuir o preço criminoso do pedágio, aí é que as estradas vão ficar piores ainda. Como é que você pode ouvir uma resposta dessa?

É isso, Ministro Renan Filho.

Muito obrigado.

Eu tenho certeza de que o senhor fará história no Ministério do Transportes.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Muito obrigado, Senador Jorge Kajuru.

Com a palavra, Senador Veneziano Vital do Rêgo.

O SR. VENEZIANO VITAL DO RÊGO (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB. Para interpelar.) - Presidente, para que nós resguardemos a condição e a prerrogativa que todos nós Senadores temos de poder falar e em face de uma realidade dominada, que é a de participarmos em outras Comissões, eu terei de ser objetivo.

Eu quero saudar V. Exa. e o Senador Marcelo pela iniciativa conjunta que fizeram e que permite a todos nós representar não apenas este Colegiado, mas a Casa Senatorial, e conhecer sobre as ações que haverão de ser desenvolvidas pelo Ministério dos Transportes. Assim o fez tanto em relação ao Senador Renan Filho como a outros e outras integrantes do Executivo.

Quero saudá-lo, Ministro, Senador, Senador Ministro Renan Filho, e dizer que, de fato, a sua solicitude... E V. Exa. haverá de dizer que cumpre com as obrigações até pela própria orientação do Presidente Lula, que é de fazer com que o Parlamento se aproxime do Executivo e nele possam estar sendo recebidos tanto para ouvir como também para sugerir. E V. Exa. é o perfil, até porque experimentado gestor e Parlamentar que foi. As palavras que V. Exa. ouvirá de certo não são loas, são o reconhecimento de que, para esses desafios hercúleos, na sua expressão, em uma delas, há de se ter quem, junto a um corpo técnico e não isoladamente - e quero saudar toda a sua equipe presente -, haverá de superar, porque competentes e com valores e virtudes vocês bem as têm e os têm.

A minha preocupação, Senador Ministro, e não quero aqui particularizar, porque cada um de nós, até para que prestemos as nossas devidas considerações aos que nós representamos, gostaria de lhe falar. V. Exa. trouxe a questão da BR-230, e eu já lhe levei uma situação muito delicada que se reporta a um dos óbices que é o de deparar-se com a necessidade de fazer uma nova licitação num trecho importantíssimo da cidade de Cabedelo até João Pessoa. Mas eu não quero fazer particularizações, porque isso nós assim fazemos diretamente nas nossas audiências.

A pergunta que eu deixo para poder ter a tranquilidade... E quero dizer aqui porque é justo que nós assim o façamos nos dirigindo ao Relator-Geral do Orçamento de 2023, porque, se o Ministério dos Transportes e outros poderão fazer algo de diferente neste ano, deve-se muito à participação, à sensibilidade de todos, sim, mas de quem conduziu o relatório final. É por isso que V. Exa. terá de 7 bilhões um valor quase triplicado de 21 bilhões. E aí eu lhe pergunto: houve uma desmobilização, e se, durante quatro anos sucessivos, nós tivemos perdas vertiginosas, apenas fazendo a ressalva do ano de 2017, como bem trouxe em um dos eslaides, eu pergunto a V. Exa. se essa desmobilização, essa diminuição também se deu no corpo técnico, na estrutura? Vocês estão, de fato, com condições e capazes de poder, tendo esse orçamento, colocá-lo em execução, ou ficaremos com recursos sem essas execuções? Porque V. Exa. terá aquilo que outros não tiveram - e é lamentável saber que todo esse diagnóstico e tudo que bem conhecemos sobre a importância de podermos integrar as regiões, de podermos escoar as nossas riquezas, essa visão não houve num período bem recente -, e a pergunta direta a V. Exa. é se há condições de nos tranquilizar, todos os brasileiros, de poder, tendo esse orçamento, vê-lo executado?

Obrigado e parabéns, Ministro!

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Sr. Ministro Renan Filho, o senhor tem dez minutos para responder aos três Senadores.

O SR. RENAN FILHO (Para expor.) - Acho, Presidente, que eu talvez precise de um pouquinho menos. Mas é um grande prazer interagir aqui, nesta Comissão, com o Senador Eduardo Braga, com o Senador Kajuru e com o Senador Veneziano Vital do Rêgo.

O Eduardo colocou as situações das BRs do Amazonas com muita propriedade. Eduardo, além de um Senador muito experimentado - foi Governador do Amazonas duas vezes e conhece isso detalhadamente. Eu queria dizer corroboro integralmente, e vou me esforçar ao máximo, Líder Eduardo Braga, para dar de volta ao povo de Manaus o direito de se integrar ao Brasil - por um lado; e dar também ao Estado do Amazonas o direito de se integrar com o mais extremo norte do país. Nós estamos trabalhando nisso diariamente. Eu tenho cobrado pessoalmente o Dnit acerca disso tudo.

O Senador fez uma solicitação que eu queria aproveitar para determinar aqui ao Dnit: não havendo qualquer óbice legal, que a gente retorne a gestão da BR-319 para a Superintendência do Amazonas, até porque não há sentido, e porque a Superintendência de Rondônia tem muito a fazer. E o Senador Confúcio certamente vai cobrá-los acerca das rodovias de Rondônia.

Então, acho que isso é uma coisa importante, vamos acompanhar isso, Presidente Fabrício. É muito bom que o Diretor Executivo, em substituição ao Diretor-Geral do Dnit, esteja aqui para que a gente observe de perto essas demandas e a gente possa conversar sobre todas elas. Então eu acho, concordo, Líder Eduardo, que as BRs do Norte do país estão em situação deplorável, estão muito ruins, porque as rodovias no país estão em 66% como regulares, ruins ou péssimas. Mas, se esse índice for olhado apenas na Região Norte, certamente estará pior, porque o nível do investimento foi menor e os desafios são maiores: desafios climáticos, desafios de distâncias gigantescas.

Se a gente pegar uma rodovia como essa BR-319, Senador Confúcio, e colocá-la na Europa, provavelmente ela vai de Portugal até a Alemanha. Por quê? Porque o Brasil é um país de dimensão continental. E esse desafio precisa ser enfrentado com esses parâmetros que nós colocamos aqui, com competência técnica e com recursos.

Eu queria passar agora ao Senador Kajuru. Na Ferrovia Norte-Sul, Senador, nós estamos na fase final das obras exatamente no Estado de Goiás. Nós vamos finalizá-las em breve. Essas obras são privadas, e as concessionárias têm extremo interesse em fazer essa conexão ampla do norte ao sul do país, cortando o Estado de Goiás. Isso é uma obra muito importante.

A BR-060 e a BR-153, a construção do novo traçado se mistura com a sua terceira pergunta, com a segunda e a terceira, que trata da fiscalização das rodovias administradas pela Concebra. A Concebra é uma das rodovias que está com pedido de relicitação, que eu coloquei aqui. Então, como ela está com pedido de relicitação, nem temos como discutir o pedágio, se vai ser mais caro ou mais barato no futuro. A gente tem que discutir quais são as obras que serão eleitas para essa nova concessão e finalizar a relicitação. Por que o senhor disse que a rodovia está toda esburacada? Lá no Nordeste tem uma expressão muito utilizada para rodovia esburacada, que as pessoas lá falam, falavam sobretudo no passado: que estava parecendo uma tábua de pirulito, porque lá, antigamente, se vendiam aqueles pirulitos naquela tábua e, quando se tiravam os pirulitos, ficavam só os buracos.

A relicitação implica no não investimento da concessionária. O que a concessionária diz ao país quando pede uma relicitação? Que ela quer sair do trecho porque há algum problema, como problema de contrato... E é por isso que eu defendi aqui que esse trecho especificamente... Veja o senhor, a ligação de Brasília com Goiânia é uma das menores distâncias entre as capitais do país, só é maior do que uma outra, que é de Recife a João Pessoa, ou seja, essa é uma distância relativamente pequena, com alto fluxo, com indústrias importantes no meio, como, por exemplo, a indústria de fármacos de Anápolis e outras tantas, com o agro muito forte, com renda *per capita* média elevada na região, e mesmo nesse trecho a gente está com dificuldade. Foi exatamente essa ressalva que eu fiz aqui para elevar a capacidade de investimento do país. A gente precisa resolver essa relicitação, porque ali há como, na minha visão, fazer investimento com pedágio mais barato. Agora, a gente tem que aproveitar a experiência adquirida nos últimos anos e cuidar disso, ou com um novo marco legal ou com um entendimento com o TCU, a exemplo do que foi feito em outros caminhos. Para dar mais segurança, talvez um marco legal seja a maneira mais tradicional de avançarmos.

E o contorno de Goiânia, a Infra S.A., que é a junção da Valec com a EPL, está estudando para incluir numa nova concessão ou fazer uma PPP. Por que PPP? Porque tem obras importantes, como o contorno de Goiânia... E, se o senhor se recordar, eu falei aqui de outros contornos: oanel metropolitano de Maceió; o contorno de Jataí, que está pronto; as obras de Juazeiro e de Petrolina; o contorno do Recife, porque todas essas obras são fundamentais. As cidades cresceram e engoliram as BRs, e a infraestrutura não foi adequada.

Na saída de Belo Horizonte, Senador Cleitinho, certamente, quando o senhor chega por lá, as pessoas falam: "Rapaz, para sair de Belo Horizonte em direção ao nordeste do Brasil, por exemplo, há um estreitamento".

Então, esse contorno é uma obra relativamente cara para ser financiada 100% com pedágio. Talvez seja importante o país discutir uma parceria público-privada para essa e para outras tantas obras. Por isso, aqui na apresentação, eu coloquei como fundamental a gente colocar um outro modelo entre o investimento eminentemente público, financiado pelo Orçamento Geral da União; e um investimento eminentemente privado, financiado por tarifas de pedágio, por exemplo. No meio tem que ter alguma coisa que combina um pouco do recurso público para garantir um pedágio mais adequado à população, mas o Brasil nunca fez isso no âmbito federal. Os estados têm bons modelos, e nós vamos caminhar direção, Senador Kajuru. Passo agora ao que disse o Senador Veneziano que, além das observações que fez, com as quais eu concordo, fez uma pergunta: se havia corpo técnico suficiente e se a gente tem condição de colocar o Orçamento em execução.

Queria dividir em duas partes. Primeiro, Senador, no que concerne à iniciativa privada, houve um amplo sucateamento no Brasil. As empresas de engenharia quebraram no país ao longo dos últimos anos pelos motivos que esta Comissão e este Senado Federal conhecem. Agora, nós temos, sim, condição de gastar os recursos, de aplicar os recursos do investimento. No eslaide, a gente colocou aqui como meta investir 1,7 bilhão nos cem primeiros dias do governo. Já ultrapassamos essa medida - chegamos a 1,8 bilhão no dia de hoje - e a expectativa é chegar a superar 3 bilhões nos primeiros cem dias. Ou seja, a meta era 1,7 que já era a meta mais arrojada dos últimos cinco anos, e nós vamos passar de 3 bilhões.

Queria tranquilizar o Senador Veneziano e o Senado Federal ao dizer que o Dnit é a principal casa de engenharia rodoviária do país e tem capacidade técnica avançada para tocar adiante os projetos. Nós precisamos percorrer esse caminho - e eu tenho dito isso muito ao Presidente - com uma agenda de integridade conectada às melhores experiências internacionais, em proximidade com os órgãos de controle interno do Governo, com os órgãos de controle externo também, como, principalmente, o Tribunal de Contas da União, e com responsabilidade ambiental. Eu acho que essa é a agenda que o Dnit precisa percorrer para conciliar com a sua capacidade técnica. E digo isso sem deixar de colocar que é importante que nós façamos outros concursos públicos, renovemos a casa, porque o último concurso foi realizado no Dnit em 2012. O Fabrício, que eu acho que entrou nesse...

(Soa a campanha.)

O SR. RENAN FILHO - Terminou aqui meu tempo.

O Fabrício, que eu acho que entrou nesse, já está de cabelos brancos.

O SR. VENEZIANO VITAL DO RÊGO (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB. Pela ordem.) - Presidente, foi completa a resposta. Apenas, me dirigindo ao Dr. Fabrício, peço para ter esse olhar em relação à situação, que é delicada e que tem gerado repercussões públicas no trecho de duplicação de Cabedelo até a área de Oitizeiro. Cabedelo a João Pessoa é altamente delicado, porque precisará de uma relicitação em face do perímetro concluído, que foi feito pelo Exército Brasileiro.

Obrigado, Ministro.

Obrigado, Fabrício.

E vou pedir licença, Presidente, para ir relatar dois projetos aqui na CE.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Muito bem.

Dando continuidade, nós temos aqui uma inversão. O Senador Jaime Bagattoli teve que ir para outra comissão e pediu para remanejá-lo para uma lista mais abaixo.

Então, eu chamo agora o Senador Esperidião Amin.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar União Cristã/UNIÃO - MT. Pela ordem.) - Coloca o Senador Jayme Campos, que é o xará dele. Presidente, o Senador Jayme Campos, que é o xará dele. Tendo em vista que ele não está presente na Comissão, eu me habilito a representar também aqui o meu xará, que somos da mesma região.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Está bem. *(Risos.)*

Está bem, Senador.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar PP/REPUBLICANOS/PP - SC. Para interpelar.) - Olha, o Senador Jayme Campos tem esse direito, primeiro porque é xará; segundo, porque acaba de se catarinizar, porque o Jaime Bagattoli é nascido em José Boiteux, Santa Catarina. Então, o senhor é muito bem-vindo ao nosso estado.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar União Cristã/UNIÃO - MT. *Fora do microfone.*) - Obrigado.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar PP/REPUBLICANOS/PP - SC) - Como ele tem mais cabelo branco do que eu, ele tem precedência até para falar, não é? Eu serei muito...

(Interrupção do som.)

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar PP/REPUBLICANOS/PP - SC) - Estou apenas informando ao Senador Eduardo Braga, porque um dos seus filhos legisladores foi lido há pouco na Comissão de Assuntos Econômicos - é o PLP 245 -, e pilotos, pessoal do serviço aéreo embarcado, mineiros de subsolo e vigilantes armados ou não... Há uma grande comitiva esperando-o ali.

Eu quero saudar o Ministro, o Diretor-Geral do DNIT, encontrei aqui o nosso diplomata, Presidente da Infra, o Dr. Jorge Bastos e outros colaboradores do Ministro, e quero saudar a todos e dizer que é uma reunião muito importante. Tenho notícias aí da presença dos argumentos e informações do Ministro, muito competidamente exarados.

Quero registrar também que é um momento de alegria ver que os pais não estão atrapalhando. Refiro-me ao Senador Renan, que saiu, porque soube que eu iria falar, e, numa inversão de posição, o Senador Marcelo, que não está atrapalhando o meu Deputado preferido. Então, comportem-se - referindo-me aos pais.

Tenho três observações a lhe fazer.

Primeiro, eu tenho grande preocupação com a bolha deste ano. O que existe é isso, é uma bolha. O Senador Marcelo Castro teve uma ação decisiva; eu também acho que ajudei. Foi triplicado o valor de recurso, mas, num ano só, isso é um perigo. Por quê? Porque nós vínhamos com um teto de gastos que eu, tomando a expressão de Leonel Brizola... O limite de teto de gastos funcionava como rato em guampa, ou seja... O Brizola usava essa expressão campesina, e o único que aqui conhece o que é rato em guampa, o que pode conhecer é o Jayme Campos. Ou seja, o rato entra numa guampa, num chifre, e vai apertando. À medida que ele prossegue, que vai em frente, ele vai se apertando. Nós chegamos a ter um superávit de R\$300 bilhões em 2021 - deve ter passado de R\$200 bilhões em 2022 -, e não tínhamos dinheiro para pagar médico residente. Quer dizer, é o suplício de Tântalo misturado com rato em guampa. E, quando você recebe um - como se chama isso, Senador Marcelo? - um hausto de ar, não tem nem pulmão para suportar aquilo. Daquilo que foi perguntado aqui sobre projetos, eu acho muito importante que nós tenhamos um arcabouço fiscal, um marco fiscal - como se queira -, que promova uma exceção razoável em matéria de gastos sociais e investimentos, sob pena de nós não podermos ter um projeto nacional. Isso vale para o Ministério dos Transportes e para outros. Esse bom senso é que vai confirmar que o marco fiscal - Senador Marcelo Castro, que eu lhe dizia que ia ser parido em março ou abril, e V. Exa. dizia para mim que isso era para o segundo semestre, para depois da LDO, está lembrado? - é a pedra angular deste Governo e do que vai acontecer com o Brasil. É a pedra angular, é o que vai segurar a estrutura.

Eu quero aqui manifestar minha preocupação e, ao mesmo tempo, dizer que farei o possível para que nós cheguemos a esse ponto de equilíbrio.

(Soa a campanha.)

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar PP/REPUBLICANOS/PP - SC) - Segundo, quero lhe pedir informações a respeito do que o ministério vai fazer para tornar o *free flow*, que foi relatado pelo Senador Jayme Campos - estou falando sobre o *free flow* -, relatório do Senador Jayme Campos, num projeto de lei bem mais modesto de minha autoria, e que tem que ser transformado num jogo tecnológico brasileiro. Não tem cabimento nós ficarmos importando essa tecnologia, que é importante para a segurança, para democratizar a cobrança de pedágio. Ou seja, onde todos pagam, todos pagam menos.

A primeira experiência, pelo que eu sei, está ocorrendo na Rio-Santos, só que a Rio-Santos sofreu, a Rio-Santos, como um todo, hoje é sinônimo de uma catástrofe ambiental. Mas, seja onde for, que o ministério - além da ANTT, além de outros elementos, como o Dnit - possa otimizar a sua utilização e estimular a fabricação, o desenvolvimento desse produto no nosso país. Até vou mencionar o nome de uma empresa que nos orgulha em Santa Catarina, que desenvolve esse tipo de tecnologia de observação, que é a Intelbras, empresa catarinense, produtos catarinenses. Com muito orgulho eu menciono esse nome não para fazer *lobby*, mas para dizer que outras empresas desse padrão devem se habilitar; universidades, para desenvolver isso.

E, finalmente, quero reiterar a V. Exa. as preocupações que Santa Catarina lhe expôs, aduzindo que nós não temos projeto - projetos executivos, relatório de impacto ambiental -, ou seja, temos poucos projetos para as necessidades do Brasil. E acho que o papel da Infra vai ser muito relevante.

E eu sugiro que, em parceria com governos estaduais, projetos que são prioridade do ponto de vista dos estados sejam viabilizados o mais rapidamente possível, com os respectivos estudos ambientais, para que da bolha nós saíamos para uma fase de continuidade, que é inerente a quem lida com infraestrutura.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Muito bem.

Dando continuidade, eu passo a palavra para a Senadora Zenaide Maia.

A SRA. ZENAIDE MAIA (Bloco Parlamentar PSD/Republicanos/PSD - RN. Para interpelar.) - Bom dia a todos e a todas.

Eu quero aqui já parabenizar o Senador Confúcio Moura, Presidente da CI, o nosso Senador Marcelo Castro, da Comissão de Desenvolvimento Regional, que tem tudo a ver com o que a gente está discutindo, também já agradecer a presença do Ministro Renan Filho e dizer o seguinte: é um diagnóstico - quem é médico aqui entende... O Ministro chegou aqui com menos de cem dias e está mostrando um retrato das rodovias brasileira, a importância que elas têm e o que a gente deve fazer, como ele usou aí, para a infraestrutura não continuar piorando, e sim melhorando.

Quero parabenizar, porque essa vinda dos ministérios aqui ao Congresso é importante, porque ele fica ouvindo... É essa história de a gente convidar, e não vir.

O que tem sido feito aqui no Senado Federal? A gente está convidando os ministros. Eles vêm e apresentam. A gente sabe que esse período de transição foi riquíssimo para o Brasil. Esse período de transição foi maravilhoso, porque todos tiveram oportunidade de falar e chegar a um consenso.

Eu diria, Ministro Renan Filho, que o senhor, como médico, daria quase 100% do diagnóstico em menos de nada. Foi cirúrgico isso aqui. Deu visibilidade à população brasileira, deu visibilidade à gente que, no ministério, existe o diagnóstico de como se encontra o Brasil e que temos como tratá-lo - isso aqui foi deixado claro - com investimento público.

A gente sabe, e eu costumo dizer aqui: não tem história, Jayme, de nenhum país do mundo que saiu de uma crise econômica sem investimento estatal - e justamente em infraestrutura. Eu acho que o que atrai empresas... Eu diria que o setor privado também não investiu, porque... Eu pensaria assim: se o próprio Estado brasileiro não está acreditando que precisa investir em sua infraestrutura para atrair investimentos outros do privado, por que eu vou acreditar nisso? Então, a gente tem que dar credibilidade para as empresas também.

E a pergunta que eu faria é a seguinte: o senhor mostrou aí que do orçamento de 2022 para 2023, que a gente vai executar, a média, no mínimo, dobrou três vezes para todas as regiões. Eu já falo aqui, pedindo licença, que lá tem a duplicação da Reta Tabajara. E eu disse ao Ministro, Esperidião, que já tem muita venda assim de castanha, de tudo, e aí lá um cara botou assim: "Fiado só quando terminar a duplicação da Reta Tabajara" - eu disse para o ministro. *(Risos.)*

Então, essa garantia dos serviços... Adorei o que Esperidião disse. Os estados têm que se debruçar por seus projetos porque, se a gente chega... E aqueles estados que ainda não tiveram condições, vamos cobrar também. Vamos atrair a iniciativa privada, mas é o seguinte: se o estado não mostra confiança, o privado também, que é para ter lucro, não vai ter.

O que a gente precisa... O senhor acha que, se a gente conseguir - mesmo com a fala de Esperidião, que a gente respeita, sobre esse perigo do superinvestimento, do superendividamento -, se a gente continuasse dobrando três vezes mais para todas as regiões, em quanto tempo a gente já estaria em uma escala bem melhor no investimento de infraestrutura? A minha pergunta seria essa.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Continuando, com a palavra, o Senador Dr. Hiran.

O SR. DR. HIRAN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - RR. Para interpelar.) - Bom dia a todos.

Bom dia, Senador Confúcio; bom dia, Senador Marcelo. Parabéns pela pertinência desta audiência tão esclarecedora para todos nós.

E parabéns, Ministro Renan, que demonstrou um profundo conhecimento da realidade da malha viária do nosso país. Também quero fazer uma referência aqui à presteza com que V. Exa. nos atende, aos Parlamentares, com muito boa vontade, muito esclarecedor. Inclusive, logo no início da nossa legislatura, procurei V. Exa., que me atendeu com tanta rapidez que eu chamei a bancada, mas a bancada não conseguiu chegar. Só fui eu e Zé Haroldo, o Deputado Zé Haroldo Cathedral, porque lhe telefonei às 10h e, ao meio-dia, eu estava em uma audiência com V. Exa. Muito obrigado.

Quero aqui fazer uma referência à nossa BR-174. O Senador Braga já falou. Naquela audiência o senhor anunciou os 315 milhões de investimentos para a recuperação da 174 em todo o seu trajeto; para a recuperação da nossa 210, que vai do km 500 da 174 até quase a fronteira com o Pará; e também da conclusão da 432, que vai do Município do Cantá também até o km 500. E lá nós estamos fazendo, como o senhor nos informou e eu informei ao Estado de Roraima, aquela obra emergencial que está acontecendo na reserva Waimiri Atroari, de cerca de 110km, mas essa obra emergencial está sendo feita no Estado do Amazonas. O nosso Estado de Roraima está numa situação um pouco melhor.

Mas quero chamar a atenção de V. Exa. para o trecho Norte, que vai de Boa Vista, Dr. Fabrício, até Pacaraima. Agora mesmo eu estava no telefone falando com o Secretário de Infraestrutura, que é o nosso Vice-Governador, levantando o número exato de carretas que passam em média pela 174 com destino a Boa Vista...

(*Soa a campanha.*)

O SR. DR. HIRAN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - RR) - ... que levam diesel, que levam gás liquefeito para a nossa planta de Jaguatirica, que é uma planta a gás, e também para a exportação que nós fazemos para a Venezuela, que vive uma crise humanitária sem precedentes.

Nós passamos ali naquela estrada, Presidente Marcelo Castro, 150 carretas em média diariamente. A nossa estrada de Pacaraima, de Boa Vista até Pacaraima, está voltando a ser como a BR-319. Eu e o Senador Braga somos do mesmo colégio, do Colégio Dom Bosco, e nós passeávamos em Porto Velho, atravessávamos a balsa lá em Humaitá e íamos de estrada asfaltada até Porto Velho. A BR-174 de Boa Vista até Pacaraima está voltando a ser igual à BR-319.

Então, eu pediria a V. Exa. que, além daquele contrato que já existe, a gente pudesse fazer uma obra emergencial lá, porque, daqui um mês, um mês e meio nós vamos começar com um período mais chuvoso lá, que é um período um pouco diferente do Amazonas, Ministro, e lá nós vamos ter um problema grave de desabastecimento tanto de Pacaraima, que já sofre com a imigração venezuelana, e também nós vamos fazer sofrer aquelas pessoas, os venezuelanos que precisam de gêneros alimentícios que passam pela nossa estrada e que entram na Venezuela através de Pacaraima e de Santa Elena de Uairén. Então, eu quero fazer aqui um pleito a V. Exa., pela presteza com que tem nos atendido. É um pedido do nosso Governador Antonio Denarium, que tem feito um trabalho muito importante na questão do agronegócio. Nós estamos produzindo quase 150 toneladas de soja, nós estamos exportando isso pelo Porto de Itacoatiara, e a estrada 174 é a nossa única via de acesso a esse porto. Então, a estrada é fundamental para o nosso desenvolvimento e para nossos suprimentos que chegam ao nosso estado diariamente.

Então, eu quero pedir, em nome do povo de Roraima, que eu represento aqui, que o senhor, o mais rápido possível, através do nosso Dnit, faça uma obra emergencial, principalmente naquele trecho de Boa Vista, que você conhece muito bem, Fabrício, até Pacaraima, porque a estrada praticamente desapareceu.

Muito obrigado, Ministro.

O senhor colocou finalmente - só para concluir -, o senhor apresentou aí um prédio de concessão do Corredor Centro-Norte, que envolve, entre outras rodovias, a 364 e a 174. Eu acho que a gente só pode falar em concessão dessas vias se a gente tiver realmente uma recuperação adequada e uma manutenção adequada, para que elas despertem interesse da iniciativa privada para tomar conta dessas rodovias.

Muito obrigado, Ministro. Parabéns pela sua exposição. Vou incomodá-lo várias vezes lá para defender os interesses do nosso Estado de Roraima e conte comigo para defender os interesses do nosso país. Um grande abraço e parabéns.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Bem, com a palavra o nosso Ministro Renan Filho, para responder aos três Senadores que, por último, fizeram perguntas.

O SR. RENAN FILHO (Para expor.) - Eu queria agradecer as perguntas dos Senadores e passar a responder ao Senador Esperidião Amin, à Senadora Zenaide Maia e ao Senador Dr. Hiran. É um prazer.

Primeiro, quero agradecer ao Senador Esperidião pela maneira sempre carinhosa. Essa também é uma preocupação minha, Senador. O senhor colocou aí com muita ênfase na sua fala a importância do novo arcabouço fiscal do Brasil. E é óbvio que administrar os transportes de um país com um incremento de recurso, se ele for mesmo uma bolha e depois ocorrer a diminuição, para além dos problemas que o senhor colocou, tem alguns adicionais, por exemplo, nós vamos iniciar uma série de obras neste ano acreditando, Senador Marcelo, que o orçamento dos anos vindouros nos dará condição de levá-las adiante. Tem várias obras que foram citadas aqui. Então, se for mesmo uma bolha que estoura ao longo deste ano e que, no ano que vem, nós voltaremos a ter recursos próximos ao que impunha ao Brasil o teto de gastos, essa bolha vai gerar o seguinte problema: além da queda, nós vamos levar um coice, que é depois piorar mais. Então, sinceramente, eu não acredito que esse será o caminho do Brasil, porque eu sinto que o Governo está estimulando que façamos novos investimentos, que enfrentemos as dificuldades.

Para observar a necessidade de recursos que tem o Brasil, é só nós ouvirmos as falas dos Senadores. Eu não ouvi todos ainda, mas eu presumo que nenhum Senador vai se colocar aqui na direção de dizer o seguinte: "Olha, Ministro, muito obrigado, os transportes avançaram muito lá no meu estado, e eu acho que é hora de priorizarmos a saúde, a educação, a segurança". Não. Todo mundo quer que se priorizem a saúde, a educação e a segurança, mas quer também investimentos em transporte e infraestrutura. Isso demonstra a importância e a atualidade do tema.

Com relação ao *free flow*, Senador Espiridião, o *free flow* é uma grande inovação. O Brasil pode dar um grande exemplo ao mundo, porque o mundo ainda não avançou como deve no *free flow*. O *free flow* precisa garantir isto que o senhor colocou: já que se vai pagar por percurso, por quilômetros percorridos, isso precisa cobrar de todos exatamente o que cada

um roda, para baratear para o conjunto da população, não é verdade? Essa tese, Senador Jayme, é supercorreta, atual e justa. Uma grande dificuldade de pedágio é a justiça. Às vezes, o sujeito mora próximo de uma praça, por exemplo, e, ao ir trabalhar, tem que passar todo dia nela, mas só roda 6km quilômetros da casa dele para o trabalho, Senador Cleitinho. Então, é diferente do sujeito que roda naquela mesma rodovia 80km.

Essa é uma questão muito debatida e que, agora, com o avanço tecnológico do *free flow*, nós vamos ter condição de, ao passar por um radar, observar exatamente quantos quilômetros cada pessoa naquele trecho percorreu. Isso vai permitir uma cobrança mais justa e precisa garantir também uma redução de preço para o conjunto das pessoas. Nós estamos em teste na Rio-Santos, que sofreu bastante com esse problema agora no norte do Estado de São Paulo, especialmente na cidade de São Sebastião. Mas aquele trecho da Rio-Santos é um trecho estadual, do Estado de São Paulo. Na concessão federal, inclusive, com os investimentos que a concessionária fez, houve muito menos problemas. Vale dizer também que o volume de chuvas na área concessionada não foi o mesmo, só para ser justo. Mas esse projeto do *free flow* é um grande avanço para o país e nós vamos enveredar esforços nessa direção, Senador.

Queria convidar o Senado Federal, que trabalhou duramente para levar esse projeto adiante, para que acompanhe esse projeto, sugira. A Infra S.A. está trabalhando duro nisso, a Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário também. Esperamos avançar nessa direção.

Quanto aos projetos de Santa Catarina, realmente precisamos avançar. Eu dei, naquela nossa audiência muito profunda, uma audiência longa - queria parabenizar o Senador Espiridião, o Governo do Estado de Santa Catarina, o Governador e toda bancada pela reunião profunda e profícua que fizemos, e fizemos também com outros estados -, eu pude dar a minha opinião sobre a necessidade de investimento no país. E, na hora de responder, agora, à Senadora Zenaide, Senador Esperidião, nós vamos ver o tamanho do desafio, porque a Senadora Zenaide fez uma pergunta muito interessante, que é mais ou menos assim: "O que precisa o Brasil de recursos para a gente levar a infraestrutura ao que recomenda a comunidade internacional e ao que fazem os países mais desenvolvidos?". E aí, Senadora, a senhora falou um pouco da Reta Tabajara, que me chamou muita a atenção aquele quadro que colocaram lá. Eu não sei se os outros Senadores ouviram bem, mas teve um comerciante, lá na Reta Tabajara, que colocou na porta da loja dele a seguinte mensagem a todos os passantes: "Fiado só quando terminar a duplicação da Reta Tabajara".

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar PP/REPUBLICANOS/PP - SC. *Fora do microfone.*) - Assinado São Tomé. (*Risos.*)

O SR. RENAN FILHO - É, assinado São Tomé.

Então, assim, imagine que é uma obra que já entrou no anedotário popular que não termina nunca, mas agora vai terminar, não é, Senadora Zenaide? Então, eu estou muito feliz com isso, e vamos dar continuidade às obras.

A Senadora me perguntou, Presidente Confúcio e Presidente Marcelo, quanto o Brasil deveria investir para estarmos num nível de investimento razoável *vis a vis* ao que imaginam a comunidade especialista internacional e o Banco Mundial, que é talvez o organismo multilateral que mais estuda essas necessidades de infraestrutura planeta afora.

Aí eles chegam à conclusão - que eu vou fazer uma conta aqui para a senhora, Senadora - de que o Brasil deveria investir, até 2030, US\$778 bilhões, o que daria algo superior a R\$3,5 trilhões, neste período de 2023 a 2030, aproximadamente em oito anos.

Como a gente investiu, e eu mostrei à senhora menos de R\$200 bilhões por ano. Isso vezes oito - são os oito anos - daria 1,6 trilhão, 2 bilhões abaixo da necessidade que o Banco Mundial coloca. Isso baseado no volume investido no ano passado, ou seja, a gente ainda vai ficar com um *gap* de R\$2 trilhões com relação àquilo que o Banco Mundial estabelece, se a gente mantiver a média de investimento do ano passado. Este ano cresceu, mas obviamente o desafio é ainda maior. O desafio é muito grande.

Uma coisa que eu vou - adicionalmente à sua pergunta, Senador - colocar aos Senadores e que é importante colocarmos, porque eu não sei bem como se comportava o Governo Federal antes, Senador Confúcio, mas o bom - sabe, Dr. Hiran? - é o Dnit dizer ao Senador, ao Deputado, ao Governador, quando lá estiver, por exemplo - passando a responder o senhor -, para resolvermos o desafio de Boa Vista a Pacaraima, na BR-174, quanto custa? Quanto temos? E vamos entregar a contento.

Eu acho que é importante fazermos esse debate, Senador Marcelo, para observarmos qual é o nível de solução que nós vamos dar, porque muitas vezes a manutenção fica aquém da necessidade da região, mas fica aquém da necessidade da região justamente porque os recursos estão aquém dos recursos necessários para entregar uma rodovia no patamar que a população merece. E, como essa discussão num país democrático e republicano, como no Brasil, é coletiva, ela é do Executivo obviamente, mas é do Legislativo também, porque é o Legislativo que estará colocando a sua opinião acerca das possibilidades de investimento que o país tem. Acho que esse é o desenho razoável, racional para que, com uma equipe competente, com os recursos minimamente necessários, possamos levar adiante.

Eu acredito, Senador, que, com relação ao passado próximo, nós vamos ter condição de melhorar muito. Nós vamos melhorar a BR-174, por quê? Porque nós tivemos para este ano recursos em transportes superiores aos últimos quatro anos, no Brasil. Agora, obviamente, o nosso desafio não é só este ano. O Senador Esperidião chamou de bolha, o Senador Marcelo concordou, e eu alertei que não podemos ter aqui um voo de galinha, que é, depois deste ano, voltarmos aos recursos dos anos anteriores, sob pena de não conseguirmos dar vazão às necessidades que a população tem, por um lado, e sob uma pena maior ainda de não conseguirmos terminar obras, como, por exemplo, a daquela duplicação lá no Rio Grande do Norte, essa que corta o estado todo - qual é o número da BR?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. RENAN FILHO - Da BR-304, no Rio Grande do Norte. É um anseio do estado promover aquela duplicação. Nós combinamos ali - não é, Senadora Zenaide? - de enfrentar o desafio de iniciá-la; fazer um projeto, iniciar um trecho. Mas, já que vamos iniciar, obviamente o cidadão sonha em concluí-la, e, para concluí-la, é importante os investimentos futuros chegarem a contento.

Então, eu acho que com isso respondo a esse trio de Senadores.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Eu quero agradecer muito a participação dos Senadores. A audiência está cumprindo os objetivos dela, com uma mobilização... A gente só vê normalmente casa cheia assim, na Comissão de Constituição e Justiça, naqueles temas bem polemizados, e hoje aqui o interesse pelas rodovias, pelas ferrovias, pelas hidrovias despertou os Senadores, os visitantes, os Deputados, como o Deputado Marcelo e o Deputado Castro Neto, que está aqui sentado com a gente.

Eu vou continuar, passando a palavra para o Senador Cleitinho.

O SR. CLEITINHO (Bloco Parlamentar PP/REPUBLICANOS/REPUBLICANOS - MG. Para interpelar.) - Bom dia a todos os Senadores e Senadoras; bom dia ao Presidente, ao Ministro, ao Fabrício também, do Dnit, e a todos os servidores presentes aqui também. Meu carinho a todos os servidores da infraestrutura - estive lá com o Ministro.

Eu queria aqui dar algumas sugestões.

Vendo a situação *in loco*, Sr. Presidente - até acho que a nossa Comissão poderia fazer isso junto -, tenho toda a humildade com esses projetos que eu protocolei. Eu abro mão deles se o próprio Governo tiver a iniciativa de fazer, porque acho que o importante é resolver. E tem coisas pequenas que acabam ficando grandes e que são fáceis de resolver; basta ter a iniciativa de resolver.

Estou vendo toda a situação das estradas. Aconteceu uma situação na 265 com o Dnit: estava intransitável; os próprios empresários se juntaram e fizeram vaquinha para poder fazer um tapa-buraco, um recapeamento de uma via; e o Dnit pegou e não deixou. Vendo essa situação e vendo também que tem a Lei de Incentivo à Cultura, eu fiz o projeto de lei de incentivo às estradas, que é simples: tem muitos empresários que querem ajudar, com muito prazer de ajudar; então, nesse projeto, a iniciativa público-privada faz junto; e, na hora em que acabam as obras, pode-se abater no crédito tributário do empresário, inclusive com multas. Tem muitos empresários que têm multas, assim como empresas, indústrias, a própria mineradora, cheia de multas ambientais aí. E eu tenho certeza de que, como são elas mesmas que exploram as estradas, podendo ter esse desconto nas multas, elas mesmas vão poder investir nessas estradas. Então, eu acho esse projeto extremamente importante, porque tem vias que são de 30km, que se precisam resolver, e acaba que não se resolvem. Há vários trechos interditados lá em Minas Gerais, que ficam três, quatro, cinco, seis meses parados, com as pessoas sem poderem transitar. E eu tenho certeza de que, se tivesse projeto já apto, o empresário faria isso.

Tem outras situações aqui que eu queria mostrar também. Então, eu queria muito... Eu já protocolei esse projeto, mas eu tenho toda a humildade, se o Ministério de Infraestrutura junto com o Governo Federal quiser... Eu acho que o importante é fazer rápido, porque eu tenho certeza de que eu consigo. Há vários empresários em Minas Gerais que, quanto às situações de estradas de lá, eles resolvem o problema junto com o poder público.

Lá na minha cidade, Divinópolis, a gente fez isto, sem incentivo nenhum: uma gestão compartilhada. As ruas estavam todas estavam intransitáveis também. Empresários, por amor à cidade, resolveram recapear as ruas de lá.

(Soa a campanha.)

O SR. CLEITINHO (Bloco Parlamentar PP/REPUBLICANOS/REPUBLICANOS - MG) - Quase 50 milhões só da iniciativa privada para poder ajudar a cidade.

Então eu acho que se esse projeto for aprovado, eu consigo, dentro de Minas Gerais, junto com o Governador, junto com Deputados Estaduais, Federais e Prefeitos, resolver vários problemas que estão parados lá em Minas Gerais.

Eu queria também mostrar uma situação aqui, que é uma coisa corriqueira, coisa que eu acho que deveria já estar no Brasil inteiro. Quanto mais o dinheiro diminui, mais se usa cartão, Pix. E eu recebi isto aqui, deixe-me ver se vou conseguir mostrar para vocês.

(Procede-se à reprodução de áudio.)

O SR. CLEITINHO (Bloco Parlamentar PP/REPUBLICANOS/REPUBLICANOS - MG) - Resumindo, gente, muitas vezes o cidadão, o caminhoneiro chega na hora de pagar e está sem o dinheiro. Às vezes pede para uma pessoa que está atrás ou fica parado. Vamos mudar isso! Lá em Minas Gerais eu consegui fazer esse projeto que tem que ser Pix ou cartão. "Agora vai demorar". Não demora nada; o uso do cartão hoje é por aproximação. Às vezes anda mais rápido do que um cara que vai dar um dinheiro lá e eles não têm nem troco para voltar. Então é coisa pequena - coisa pequena.

Outra situação também em que eu acho que a gente pode combater uma injustiça, ministro, que acontece muito com essas empresas que acabam ganhando as praças de pedágio... Eu próprio vi o Kajuru criticando essa situação. Lá em Minas Gerais tem essa empresa aqui - eu fiz esse projeto também lá e eu queria torná-lo nacional -, que é a - deixe-me só pegar aqui - Eco135. A Eco é a empresa. A Eco135 agora está aumentando o pedágio lá para R\$9,20. Lá é o norte de Minas, que é uma das áreas mais carentes que tem em Minas Gerais, e está indo agora para R\$9,20. Quer dizer, uma ida e volta vai dar mais de R\$18. A população lá não aguenta mais. E o que mais chama atenção é que essas obras que precisam ser duplicadas estão paradas.

Então fiz um projeto lá, estadual, que é um projeto que congela o pagamento de pedágio em obras que estiverem paradas até que as obras sejam concluídas. E acho que é mais do que justo.

Então que a gente possa fazer isto aqui dentro da Comissão, junto com o Ministério da Infraestrutura: um projeto de lei que não permita o aumento de pedágio em obras que estão paradas, porque para eles é simples demais. Não terminam as obras, Ministro. Nunca terminam as obras e todo ano, automaticamente, aumentam o valor do pedágio. Dá para a gente combater essa injustiça que acontece com a população brasileira e que eu vejo sempre lá em Minas Gerais.

Então essas sugestões que eu estou dando aqui... Eu não tenho vaidade nenhuma. Esses projetos eu fiz como Deputado Estadual; estou fazendo agora como Senador. Mas se vierem do Governo Federal, eu apoio. Eu estou aqui para ajudar. Eu estou aqui para nunca atrapalhar. Eu quero ver meu país andando, tendo suas estradas melhoradas. Então não tenho vaidade nenhuma e quero ser parceiro nessas situações, como eu já lhe falei, Ministro.

E agora, com todo o respeito, Fabricio, eu queria lhe falar que eu não estou fazendo aqui uma cobrança para você, para sua pessoa; eu faço para o Dnit: que vocês tenham mais comprometimento com a situação de tapa-buraco. Esse final de semana na BR-265... Eu estive lá há 20 dias, quando eu conversei com o Luiz Guerra - não sei se você o conhece -, e ele se comprometeu a tampar os buracos lá da 265. E esse final de semana, um cidadão, trabalhador, passou por ela e morreu por causa buracos. Então foi uma situação... O pessoal começou a me mandar áudio aqui me xingando, me ofendendo. Eu não vejo problema nenhum nisso, porque eu sou Senador, sou empregado do povo, eu não acho ruim isso, não, mas, na minha responsabilidade de ir lá fiscalizar, de cobrar do Dnit, de ligar para o Dnit, de pedir, pelo amor de Deus, para tapar esses buracos, eu não fui omissos. O Dnit foi omissos, totalmente omissos, porque, há 20 dias, o próprio Luiz Guerra disse para mim: "Cleitinho, na semana que vem, a gente já tampa todos os buracos da BR-265". A BR-265 continua intransitável, e, nesse final de semana, uma pessoa morreu por causa dos buracos.

Então, que se tenha zelo e comprometimento com essa situação, porque tapa-buracos é o mínimo que o Governo Federal tem que dar para a população - o mínimo é o tapa-buracos. O recapeamento, melhorar a estrada, a gente até entende, mas, quanto ao tapa-buracos, começa a fazer uma programação, porque o que acontece? Na hora em que chegar setembro, outubro deste ano, vão começar as chuvas, vão acontecer as mesmas situações em janeiro e fevereiro, e pessoas estão perdendo a vida por causa de buracos. Que vocês tenham a programação na situação, que divulguem isso com transparência, que possa haver uma maneira só.

Hoje, o tapa-buracos é na BR-265; hoje o tapa-buracos é na BR-367; amanhã, daqui a um mês... Para ter um pouco de transparência, essa cobrança, que vai para o Dnit, é o mínimo que eu peço para vocês aqui, porque o meu nome, agora... No final de semana, domingo, eu estava respondendo um monte de pessoas sobre a BR-265, me xingando, me ofendendo, porque uma pessoa morreu. Eu não acho ruim, não, mas eu não fui omissos, e vocês foram omissos.

Eu queria finalizar, Ministro, pedindo o carinho e a atenção aqui para algumas estradas que estão interditadas em Minas Gerais - eu até passei para o senhor -, e que depois o senhor pudesse passar para mim como está a situação destas BRs aqui. A BR-367 precisa muito dos tapa-buracos, pois está intransitável. Vai de Itinga ali, vai até o sentido Bahia; precisa dessa atenção. A BR-354 também está interditada e a BR-459 também. São a BR-459 e a BR-354.

Então, se houver alguma programação, o mais rápido possível, para eu poder passar para a população, porque eles cobram isso todos os dias. Nas minhas redes sociais, eu sou marcado quase cem vezes por dia com essa situação. É para eu poder dar transparência, poder responder para eles, está bom?

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Muito bem, Senador Cleitinho. Justamente, Minas Gerais é a maior malha viária do país.

O SR. CLEITINHO (Bloco Parlamentar PP/REPUBLICANOS/REPUBLICANOS - MG) - A maior e hoje a pior. Então, é uma das pautas que eu ganhei como Senador para trabalhar, e eu queria, em parceria com o Ministro, poder trabalhar em cima disso.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - É a maior e a pior.

O SR. ALAN RICK (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - AC) - Não é pior que a do Acre, não, Cleitinho. *(Risos.)*

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Muito bem! Vamos continuar, gente!

O Petecão não está presente; eu vou passar o Petecão lá para baixo, e vamos chamar o Senador Jayme Campos. Depois, Izalci.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar União Cristã/UNIÃO - MT. Para interpelar.) - Obrigado, Sr. Presidente. Bom dia a todos. Sr. Presidente, meu caro amigo Confúcio, meu caro amigo Marcelo, ilustre Ministro Renan Filho, Sr. Diretor do Dnit. Saúde aqui, de forma toda especial, também o meu colega conterrâneo Wellington Fagundes, também um dos grandes batalhadores no trabalho a favor das melhorias das nossas rodovias federais.

Mas, Sr. Presidente, eu quero, antes de mais nada, cumprimentar o Ministro Renan Filho por ter a humildade, sobretudo num breve, curto espaço de tempo, para vir aqui debater o nosso plano de atuação do Governo para a estruturação do sistema nacional do transporte do Brasil. Isso é muito importante e o senhor, o que me chama muito a atenção, não está com muita pressa, até porque outros ministros que vieram aqui, sobretudo de transportes e diretores do Dnit, chegavam aqui, não paravam de olhar para o relógio, e, me parece, saíram da resposta devida que nós, Senadores, merecíamos por parte deles.

Entretanto, ouvi a fala do senhor e estou fazendo uma reflexão. Ser Ministro dos Transportes no Brasil, Diretor do Dnit, é quase briga para compadre Lampião, não é? Um país de dimensão continental, com inúmeros problemas, sobretudo as nossas rodovias, não só as estaduais, mas também as rodovias federais, diante da própria escassez de recursos. Nos últimos anos, lamentavelmente, o Dnit quase ou nada investiu, haja vista que, pelo cenário que o senhor apontou aqui, houve, de 2014 para cá, uma diminuição sobremaneira: 5 bilhões, 6 bilhões, e nem sei se foram executados. E, para minha alegria e meu contentamento, vejo aqui esta possibilidade de se investir neste ano, se Deus quiser, de R\$20 bilhões a R\$21 bilhões.

Eu conversava com o Senador Wellington Fagundes, dizendo que, graças a Deus, hoje há uma perspectiva de investimento, sobretudo nas estradas importantes para o escoamento da nossa produção, particularmente do Estado do Mato Grosso. Para Mato Grosso, pelo que vi ali, estão alocados, tanto para restauração como para a construção, quase R\$900 bilhões. É um dinheiro razoável.

Eu perguntava comigo, entretanto o Senador Veneziano já fez a indagação: será que nós temos um corpo técnico preparado, os projetos, as licenças ambientais? O maior problema no Brasil hoje é a questão das licenças ambientais e dos projetos.

O Senador Eduardo Braga falava da 319, Ministro Renan. Essa obra já está há algum tempo... No meu primeiro mandato, Ministra Tereza, como Senador da República, a 319 já estava projetada, programada. Inclusive, eu fui Relator lá na CMO, na Comissão Mista de Orçamentos, de um valor de R\$72 milhões, e está paralisada há dois, três, quatro anos; a obra não se iniciava por falta de licença ambiental. Essa rodovia já existia há algumas décadas. Uma obra antropizada era essa BR-319 e, lamentavelmente - fui uma vez Senador, voltei a ser Senador -, até hoje essa obra não saiu do papel. Acho que o Brasil, primeiro, tem que destravar a questão das licenças ambientais.

E, graças a Deus, tive uma notícia bastante alvissareira: para o Projeto 2.159, que vai flexibilizar as licenças ambientais para as rodovias, temos uma nova Senadora designada; até então era a Senadora Kátia Abreu e, agora, se não me falha a memória e a informação, é a Ministra Tereza Cristina. Nós temos que destravar o Brasil, nós temos que fazer com que este país traga de volta os investimentos. Falar em estrada é falar em progresso e desenvolvimento.

Ontem mesmo estive em uma região do meu estado chamada Lucas do Rio Verde, uma das cidades mais prósperas do Brasil. Para os senhores terem uma noção, foi no Show Safra lá. Vai ser vendido algo em torno de R\$10 bilhões em equipamentos, de máquinas, equipamentos agrícolas.

Vou falar de Mato Grosso. É um estado que está crescendo, prosperando, e nós não temos como escoar a nossa produção. Agora estamos conseguindo, graças a Deus, resolver o problema da BR-163, que hoje se chama "estrada da morte". O Governador já esteve com V. Exa. poucos dias atrás, estamos fazendo uma engenharia financeira para permitir que a concessionária que ganhou, infelizmente, essa concessão saia do pedágio, e o Governo do Estado, através da MTpar, assumia. Você imagina até que ponto chegou, Tereza - vergonha! -, o Estado de Mato Grosso assumindo obras de atribuição do Governo Federal, que foram concessionados e em que, lamentavelmente, só se instalaram as praças de pedágio, um verdadeiro caça-níquel - ali é um verdadeiro caça-níquel! E essa obra, infelizmente, não foi para frente. Hoje estamos numa situação de escoar produção de Mato Grosso, que vai ter uma superprodução. Os Estados Unidos são o maior produtor de soja - o senhor sabe disso -, vem o Brasil e o terceiro é o Mato Grosso, passamos a Argentina. E não sei se o senhor viu o estrangulamento nas estradas nossas, nas federais principalmente, que são eixo, porque a BR-163 corta praticamente o Brasil, ela não é só no território mato-grossense.

E aqui eu estou muito feliz e apostando em V. Exa. Confesso de público aqui, nos meus 72 anos de idade - tenho seis mandatos: já fui Governador também do estado e sei das dificuldades, Senador por dois mandatos, Prefeito por três mandatos, enfim -, que estou apostando em V. Exa. Espero que o Dnit e o Ministério andem para frente. Nós temos que ver o Brasil para frente, porque hoje, lamentavelmente, o que se percebe é que o país parou nos seus investimentos, seja rodoviário, seja aquaviário, seja ferroviário.

Mato Grosso conseguiu um fato quase inusitado, surreal: conseguimos aqui numa negociação quase beligerante com o Ministro Tarcísio que transferisse atribuição para que o estado lançasse a primeira ferrovia concessionada pelo estado, através de uma emenda constitucional na PEC do Estado do Mato Grosso. Fizemos com que essa rodovia saísse do papel, o prosseguimento da Ferronorte, demandando Rondonópolis, indo até a cidade de Lucas do Rio Verde, numa quilometragem de 700 quilômetros.

E nós precisamos destravar agora, Ministro, a questão da Ferrogrão. Lamentavelmente, por uma decisão do Supremo Tribunal Federal, de forma monocrática, pelo Ministro Alexandre de Moraes... E nós temos que trabalhar nesse sentido, não é isso? Porque, lamentavelmente, não é porque tem 800ha de terra, que, eventualmente, pode ter reservas indígenas margeando-a, que se inviabiliza uma obra tão importante para o desenvolvimento da região não só do Mato Grosso, mas do Pará, regiões prósperas, que estão produzindo, contribuindo com a balança comercial, etc., etc.

Por isso, venho aqui, desta feita, uma vez mais. Confesso que eu sou pouco frequentador do Dnit, porque eu não aguentava ver tanta mentira assim, tapeação, e passa a sensação para o seu eleitor, para o cidadão mato-grossense de que, muitas das vezes, você leva uma mensagem a um órgão federal, nas suas bases, nos seus municípios, na sua região, e de concreto nada acontece. Eu espero...

O senhor acabou de dizer: "Olha, nós tínhamos uma previsibilidade de investir algo, nesses primeiros cem dias, como R\$1 bilhão, já chegamos a R\$1,7 bilhão e pretendemos chegar a R\$3 bilhões, de forma que nós estamos fazendo nossa parte aqui.

O Projeto 261 lutamos aqui para modernizar, para permitir, trabalhei incessantemente, junto com o Senador Jean Paul Prates e com outros colegas Senadores aqui, para nós fazermos um novo marco regulatório em relação às nossas rodovias, às nossas ferrovias, para que o Brasil desentrupe e possa, com certeza, baratear o nosso custo de produção.

De forma que eu quero apenas cumprimentá-lo, para não ser longo, na certeza absoluta, pela sua experiência e, sobretudo, pela orientação do seu velho pai, que é meu amigo da década de 80, um homem de visão moderna, um grande Parlamentar, por quem tenho maior admiração. O senhor faça o trabalho, que certamente é a esperança do povo brasileiro, apostando no novo Governo, esquecendo as questões de picuinhas políticas, partidárias e vendo o Brasil pela frente, o Brasil com mais desenvolvimento, com mais emprego, com mais saúde, com mais educação e, acima de tudo, com mais justiça social para o povo brasileiro.

Desejo ao senhor boa sorte, sucesso e conta com o Senador Jayme Campos, como membro titular desta Comissão e de mais três Comissões aqui: Comissão do Meio Ambiente, CAS e também Comissão de Agricultura aqui, liderada pela nossa querida Senadora Soraya Thronicke, que é a nossa Presidente.

Fique certo de que o Senado Federal vai apoiá-lo, e que façamos aquilo que certamente é a esperança para o povo brasileiro: mais desenvolvimento, geração de emprego e renda para o nosso povo.

Parabéns, sucesso e boa sorte a V. Exa.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Muito bem.

Agora, o Senador Izalci, mas, antes, eu queria explicar que nós temos ainda 13 Senadores inscritos.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar União Cristã/UNIÃO - MT. *Fora do microfone.*) - Meu Deus!

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Se cada um falar cinco, seis, sete minutos, já temos três horas de audiência. Muito concorrida, não é? Começou às nove e pouquinho...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - É muito importante... Eu acho que podia levantar o ibope aí da TV Senado, que deve estar bem alto porque... *(Risos.)*

... há uma participação muito ativa dos Senadores, dos técnicos, dos ministérios, das assessorias. Está indo muito bem! A gente vai só economizar aí, na medida do possível, com a objetividade das perguntas, para a gente conseguir fechar e não sacrificar tanto aqui o Ministro e o Diretor-Geral do Dnit.

Com a palavra, o Senador Izalci Lucas.

O SR. IZALCI LUCAS (Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF. Para interpelar.) - Presidente, primeiro, eu quero parabenizar V. Exa., Senador Marcelo Castro, também pela iniciativa. Eu acho muito importante fazermos isso em todas as áreas. Acho que a gente precisa conhecer o que está sendo feito de fato.

Quero parabenizar o Renanzinho, que era nosso amigo lá, como Deputado, e meio de campo no nosso time de futebol.

Bem, primeiro, Presidente e Senador Renan, a questão do Dnit do DF. Eu tenho várias coisas aqui para perguntar, mas, como muitos já comentaram e V. Exa. também, o Dnit do DF a gente nunca teve porque a matriz é aqui, mas a matriz cuida do Brasil e se esquece um pouquinho do DF. Então, a gente tem que ir a Goiás para conversar com Goiás para resolver as questões do DF. Essa é uma reivindicação que faço já há algum tempo, desde Deputado, para a gente ter uma atenção especial aqui também.

Eu conheci, há 20 anos, o projeto do anel viário aqui do DF, que foi apresentado quando eu entrei como Secretário em 2004, e já existia o projeto. Hoje a ligação do Sudeste tanto para o Norte quanto para o Nordeste passa por aqui, e passam exatamente no centro de Brasília caminhões e mais caminhões. E tem esse projeto do anel viário já há anos e anos, e talvez, em função de o Dnit não estar aqui, a gente tenha essa dificuldade, mas vamos olhar com carinho esse negócio do anel viário. E o que precisarem da bancada aqui do DF, com certeza, a gente pode ajudar.

Nós temos também alguns problemas aqui tanto na BR-060 quanto na BR-040: toda vez que você fala em algum benefício, alguma coisa no sentido de beneficiá-las, o pessoal fala: "Não, eu estou entregando, não quero mais". Na BR-040 mesmo, nós conseguimos, ainda no Governo passado... Há uma erosão imensa ali em Valparaíso, e a BR-040 está sujeita a, em qualquer momento, ser interditada, porque a erosão é muito grande e já está chegando lá, mas a gente não conseguiu implementar exatamente porque é uma concessão, e o cara da concessão...

(Soa a campanha.)

O SR. IZALCI LUCAS (Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF) - É aquele negócio: "Vou entregar, não quero mais".

Na BR-060, agora recentemente, em um retorno aqui no Recanto das Emas, eu fui lá para pedir porque tiraram o retorno. "Ah! O cara não tem interesse". Então, a gente precisava dar uma olhada. Não sei como está essa questão - é uma pergunta que eu ia fazer - das concessões. O projeto de concessão está sendo revisto? Como está a renovação disso? Em especial para a BR-060 e para a BR-040.

Sobre o marco ferroviário, praticamente foi dada uma concessão de uma ferrovia que vem de Unai, passando aqui em Santa Maria, no DF, e indo para Anápolis. Para mim, isso estava mais ou menos bem encaminhado, com o projeto pronto, etc. Também gostaria de saber como estão esses projetos de concessão das ferrovias.

E no mais, quero parabenizar V. Exa. pela condução dos trabalhos, e foi muito boa a audiência. É importante a gente acompanhar. Então, se puder dar uma atenção especial e dizer um pouquinho para a gente como é que está essa situação, agradeço a V. Exa.

Era isso, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Ministro Renan Filho, com a palavra.

O SR. RENAN FILHO (Para expor.) - Muito obrigado, Senador Izalci, Senador Jayme Campos e Senador Cleitinho.

Vou começar pelo Senador Cleitinho. Queria agradecer pelas palavras, Senador. Tenha certeza de que, assim como a população de Minas e o senhor, eu também estou indignado com a situação a que Minas Gerais chegou; a Bahia; o Norte do país, ao ouvir as palavras do Senador Eduardo Braga, a posição do Senador Petecão, que diz que o Acre está isolado por conta da BR-364 no estado. Nós estamos enveredando esforços, mas o grande problema é que o Brasil passou anos a fio piorando a sua malha, e agora o nosso grande desafio é voltar a melhorar primeiro, e depois, em dois anos, tentar não ter nenhuma rodovia como ruim ou péssima. É um desafio grande, mas vai depender do arcabouço fiscal, do volume do investimento, não é?

Eu achei muito interessante a ideia que o senhor teve de, tal qual a lei de incentivo à cultura e ao esporte, ter uma lei de incentivo à infraestrutura porque, por vezes, o empresário deseja investir ou trocar tributos, mas não consegue. Eu acho que essa pode ser uma discussão boa para o Senado Federal, por ser uma vertente inteligente, pode ser a própria obra ou pode ser o projeto.

Queria só justificar por que o Dnit impede que a obra seja feita diretamente por terceiros sem aprovar um projeto: porque uma rodovia é um ativo público, da mesma maneira que ninguém pode consertar uma escola sem a Secretaria de Educação anuir com relação àquela reforma, se há segurança, se está dentro das normas, e o mesmo ocorre com uma rodovia. Então, como ali é um patrimônio, mesmo que haja o interesse em recuperá-lo, precisa-se aprovar um projeto. Há modelos bem-sucedidos nessa direção, em que o próprio Dnit permite, mas tem que ser seguido o rito técnico necessário de engenharia, de responsabilidade com a rodovia.

É óbvio que muitas vezes a condição precária da rodovia mata pessoas, ceifa vidas. Isso aconteceu na Rodovia 265, que o senhor citou há pouco; isso aconteceu nesses dias na Paraíba, em Cabedelo, o Senador Veneziano falou há pouco; isso aconteceu recentemente em Alagoas. Aliás, tem um trecho em Alagoas, na duplicação da BR-101, do qual eu falei para o Presidente Lula, Senador Marcelo, que, por conta de um estreitamento de uma reserva indígena - e não se conseguiu no passado chegar a um acordo, conseguimos chegar a um acordo agora, mas ainda estamos finalizando para poder assinar o termo, está na Funai nacional, a Funai local já assinou -, já morreram cem pessoas - num trecho da BR-101 de 10km. Então o senhor imagine que isso acontece no Brasil, e a gente precisa resolver esses problemas. Eu me associo ao que o senhor colocou.

Eu queria dizer que, sobre a questão do Pix, do cartão, devemos caminhar nessa direção, Viviane. Eu acho que isso pode inclusive ser uma obrigação legal: estabelecer meios alternativos de pagamento para o cidadão que não está com dinheiro em moeda, em papel-moeda ou em moeda de metal mesmo. Isso é até uma obviedade, porque você imagine numa praça de pedágio em que tem só uma passagem ou duas e fica lá um caminhão, porque o sujeito só tem dinheiro em cartão e não tem dinheiro em espécie. Isso é só uma coisa que precisa ser feito. Eu acho que o Congresso Nacional pode fazer uma lei e o Governo Federal também pode conversar com as concessionárias, e a própria Senatran está discutindo pagamentos de multas e outras questões em Pix e em cartão, coisas em que, retrogradamente, o Brasil não evoluiu.

Queria colocar que o senhor fez uma fala aí também muito contundente com relação à Eco135, uma concessão que aumentou e que é ali no Norte de Minas, na região mais pobre do estado, mas essa concessão é estadual. E me associo...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. RENAN FILHO - É, deu exemplo.

Essa concessão é estadual, não é uma concessão federal, mas há esse tipo de problema também em outras concessões.

Preço de pedágio é formado por necessidade de investimentos, por um lado, e fluxo da rodovia, por isso é que eu tenho defendido que o Brasil não pode ter somente o modelo de investimento eminentemente público ou concessão para 100% de recurso privado. É bom, nas áreas mais pobres, Senador Marcelo, a gente fazer algum aporte de recurso público que viabilize as pessoas daquela região pagarem. Porque, no Mato Grosso - falou aqui o Senador Jayme -, as pessoas não estão tão preocupadas com o pedágio; elas estão mais preocupadas com a necessidade da infraestrutura que não têm, mas, em outras regiões mais pobres do país, no Nordeste, no Norte, no norte da Bahia ou no Norte de Minas, é razoável que tenha um pedágio palatável. E essa é uma preocupação do Governo também.

Eu acho que o Senador Cleitinho, Fabricio, deu uma sugestão na mesma direção do que eu tenho falado com vocês. Por exemplo, manutenção: nós apresentamos aos Governadores, aos Senadores... É muito importante que o Dnit tenha um mecanismo de transparência dos seus contratos para apresentar à população de maneira geral e ao Parlamento em especial onde vai fazer a manutenção, onde está fazendo e quais são os trechos que estão em obra. E que aquilo seja alimentado para que todo mundo tenha acesso, Eduardo. Eu acho que essa é uma coisa que a gente pode fazer. A gente já tem isso internamente, mas essa informação não é pública, o que atrapalha muito as pessoas.

Queria passar ao Senador Jayme Campos, saudando-o pelas palavras, e dizer que assino embaixo, talvez por já ter sido também Prefeito, Governador, Deputado Federal e agora Senador, como o senhor é há tanto tempo, eu corroboro integralmente. Acho que os projetos que o senhor elegeu são fundamentais aí, Ferrogrão; também queria incluir a BR-158, que é uma rodovia muito importante, o contorno daquela reserva que nós estamos trabalhando, e a BR-242...

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar União Cristã/UNIÃO - MT) - Deixei para o senhor falar aí, porque só assim agora está consagrado, Wellington: a tão sonhada e esperada BR-158, se Deus quiser, agora vai sair e a BR-242 também. Isso é muito bom. Essa falinha eu vou mandar para o pessoal da minha imprensa gravar agora aqui para eu botar: "Agora sai". *(Risos.)*

O SR. RENAN FILHO - Acho que o Senado já está gravando, não é?

A BR-242... São desafios ambientais - e a Ferrogrão. São três desafios ambientais muito grandes, que o Estado de Mato Grosso precisa ver resolvidos. São rodovias com trechos relativamente pequenos para o Brasil e fundamentais para o desenvolvimento agrícola do estado, facilitação do escoamento da produção.

Quero dizer que a BR-163, Senador, que o senhor colocou aí, é muito importante para o Estado de Mato Grosso e para o Brasil, para o escoamento da produção para o Arco Norte, para o uso dos portos do Norte do país.

O Governo Federal está fazendo um grande esforço para garantir que os esforços empreendidos pela MTpar, que é a empresa estadual do Mato Grosso, sejam bem-sucedidos.

Nós abrimos mão de multas da empresa, nós abrimos isso em um valor muito representativo de quase R\$1 bilhão. O Estado de Mato Grosso assumiu a responsabilidade de colocar, de aplicar R\$1,2 bilhão para equilibrar a nova concessão. Isso está sendo feito por Mato Grosso porque o Governo Federal ainda não tem instrumentos de parceria público-privada efetivos, e os estados já têm. Mato Grosso tem, Bahia tem, Alagoas tem, outros estados têm também, como o Paraná. E a gente precisa fazer isso no Governo Federal. Vamos concretizar esse entendimento. Eu tive recentemente uma reunião com o Governador, com a Casa Civil para a gente finalizar o entendimento dos bancos. Falta um banco ainda aceitar o entendimento e falta a Caixa Econômica Federal, que é um dos principais credores, aceitar todo o entendimento, para a gente repassar a rodovia, autorizar a administração, e o estado evoluir.

Eu queria dizer que a fala do senhor, de maneira geral, conta integralmente com o meu apoio e vou me esforçar para estar à altura da sua expectativa, Senador. Eu acho que esse é o desafio.

E eu queria dizer ao senhor que eu não tenho pressa porque eu sei da importância do Senado Federal. O sujeito que vem aqui com pressa vem com *mix* de duas coisas, a meu ver. Primeiro, ele desvaloriza a política, acha que a política não é importante...

(Soa a campanha.)

O SR. RENAN FILHO - ... não entende direito as dificuldades do país, e isso é um ledor engano. Tem pouca gente mais capaz que as pessoas que estão aqui. Eu digo isso porque já estive dos dois lados, trabalho com equipe técnica e com equipe política e tenho certeza absoluta de que respeitar a política é o caminho para encontrar as saídas.

Eu queria finalizar com o Senador Izalci, rapidamente, dizendo que a BR-040 e a BR-060 são duas concessões...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. RENAN FILHO - É.

A BR-060 e a BR-040 são duas concessões que estão em relicitação. Eu falei, há pouco, aqui, dos desafios da relicitação. O Senador Eduardo, que foi o primeiro Senador a se pronunciar, se colocou à disposição para, junto com Senado e TCU, a gente estudar um caminho, Senador Izalci, para finalizarmos as relicitações. Por quê? O sujeito diz ao senhor: "Não, não posso fazer esse investimento porque está em relicitação, estou querendo devolver o trecho". De maneira angustiante, essa relicitação nunca termina, ou seja, no Brasil, nunca foi consolidada uma relicitação, finalizada e passada a outro privado, o que significa dizer que o modelo está errado, está travando as possibilidades de repassar aquela rodovia para outro concessionário para fazer esse retorno que o senhor propõe, para melhorar a própria qualidade do pavimento da rodovia. Então, é muito importante que nós discutamos isso juntos, porque se precisa de revisões no marco legal. É muito complexo o caminho da relicitação. Isso é uma coisa.

Com relação ao anel viário do DF, tenho boas notícias. O Dnit já licitou a obra. A obra está lá, custa R\$300 milhões, não tem ação orçamentária. O Governo Federal vinha investindo muito poucos recursos, eu apresentei na exposição inicial, agora a gente tem mais recursos e tem essa obra. No modelo anterior, essa obra do anel viário do Distrito Federal estava estruturada para ser feita em concessão pura ou em parceria público-privada, ou pode ser feita com recursos públicos, isso é uma escolha do país. Vamos conversar, discutir. Sugiro, depois, batermos um papo com o Governo do Distrito Federal,

com a secretaria especializada da área e com as bancadas, para a gente verificar o caminho, mas o que é boa nova? Tem projeto feito e está licitado. Custa R\$300 milhões a obra.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Bem, Senador Cleitinho, aqui, na Comissão, tem um projeto de lei, o 4.643, de 2020, de autoria do Senador Girão, que já permite o pagamento dos pedágios com cartões, podendo... Como ele está na mão do Weverton, ele pode emendar e colocar o Pix também no substitutivo que ele fizer.

O SR. IZALCILUCAS (Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF) - Presidente, só faltou uma resposta do Renan. Ministro Renan, a questão da ferrovia que vem do Espírito Santo, passa por Unaí, vem aqui... Nessas concessões que foram feitas aí...

O SR. RENAN FILHO (*Fora do microfone.*) - Izalci, eu vou ver exatamente essa informação, Senador, e me comprometo a passar para o senhor ainda hoje à tarde.

O SR. IZALCI LUCAS (Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF) - Estava tudo pronto, tinha, inclusive, gasoduto, tinha fibra ótica...

O SR. RENAN FILHO - Eu vou dar uma olhada nessa informação e me comprometo a passar isso hoje à tarde, está certo? Desculpe-me pelo lapso.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Vamos fazer o seguinte - estava em bloco de três, e o tempo avança, não é? -: vamos colocar bloco de quatro.

Como alguns inscritos estão retornando, a gente vai fazer o seguinte: eu passo a palavra para o Senador... Já vou anunciar os próximos quatro: o Petecão; o Alan Rick; a Margareth Buzetti não está, eu não a estou vendo aqui, ela saiu; vem o Chico Rodrigues; Efraim também não está; não estando, é o Jaime Bagattoli; Soraya, e assim vai.

Então, vamos lá.

Com a palavra, o Senador Sérgio Petecão e, depois, Alan.

O SR. SÉRGIO PETECÃO (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - AC. Para interpelar.) - Obrigado, Presidente Confúcio.

Ministro Renan Filho, inclusive no começo da nossa conversa, eu tive a oportunidade de fazer um registro e agora eu quero fazer um apelo sobre a situação da nossa BR-364. Nós já discutimos - e já quero agradecer a sua gentileza de nos receber lá no ministério - a situação da BR-364, o trecho que liga Rio Branco a Cruzeiro do Sul, que está praticamente intrafegável, intrafegável! E foi criada a expectativa... Eu estive lá com V. Exa., e foi dito, na época em que estava lá, que nós tínhamos em torno de R\$293 milhões, e depois se criou a expectativa, foi divulgada pela imprensa, de que o Governo ia fazer um aporte de R\$600 milhões - R\$600 milhões! E, aqui na sua exposição, V. Exa. falou que o que está lá para manutenção e investimento é R\$293 milhões. Esse é um ponto.

E você pode ter certeza de que toda a bancada do Acre está mobilizada para fazer o que puder para ajudá-lo, Ministro, para que nós possamos resolver de uma vez por toda aquela situação da BR para Rio Branco e Cruzeiro do Sul.

Estou indo hoje à noite para Cruzeiro do Sul e, com certeza, vou ser cobrado e cobrado muito, por conta dos Vereadores, dos empresários, que o povo da região está praticamente isolado.

Agora, o assunto que mais nos preocupa, o assunto sobre o qual hoje recebi várias ligações de alguns empresários, amigos da imprensa pedindo que faça alguma coisa, é sobre a situação ali de Extrema, do Distrito de Extrema, onde a estrada se apartou - a estrada se apartou!

(Soa a campanha.)

O SR. SÉRGIO PETECÃO (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - AC) - E, quando a BR-364 se aparta, o Acre fica isolado, isolado de tudo: combustível, ônibus... E, quando se isola o Acre, isolam-se dois países, que são o Peru e a Bolívia. A BR-364 é que dá acesso à BR-317, que liga lá com o Peru e a Bolívia.

Então, Ministro eu sei... Ouvi atentamente a sua fala. São muitas as demandas que nós temos neste país, um país continental. Adorei a sua apresentação, mostrou muito conhecimento e muita segurança, mas nós não queremos nenhum tipo de privilégio - não é privilégio -; nós queremos um tratamento diferenciado, porque o Acre está isolado. Se tiver alguém que precise sair do Acre hoje, vai morrer lá.

Aqui a Polícia Federal fez uma nota dizendo que não há previsão para a liberação. Se não há previsão, vai passar um mês, uma semana... Eu não acredito que uma obra que apartou a estrada - não chegou a apartar 100%, vi pelas fotos, não estive

lá *in loco*, mas as fotos mostram que a estrada não se apartou... Eu lhe faço este apelo aqui em meu nome e em nome de toda população do Acre: que nós possamos tomar uma providência e dar pelo menos uma esperança: "Ó, em um dia, dois dias, três dias...". Porque pela nota que foi divulgada pela Polícia Rodoviária Federal... Eu não queria que tivesse sido apartada antes de Rondônia, não, porque, quando se aparta antes de Rondônia, imobiliza todo mundo. Hoje, só o Acre que está pagando o preço, só o Acre que está isolado do restante do Brasil. E estamos isolados porque nós não temos outra saída - nós não temos -, como o Paraná ou São Paulo. Se se interditou uma estrada, têm mais duas, três estradas que dão acesso. Lá no Acre, não! Se se apartou a BR-364, o Acre fica totalmente isolado.

Com certeza, V. Exa. conhece a nossa realidade, é um amigo e vai nos ajudar nesse nosso apelo. Eu sei que tem muitos problemas o Brasil, mas eu tenho certeza de que o Acre hoje é prioridade.

É isso, Presidente.

Obrigado, Confúcio.

O SR. RENAN FILHO (Para expor.) - Rapidinho desta vez, só para responder o Senador Petecão pela ênfase do apelo, realmente é uma situação humanitária: houve um acidente que afundou a rodovia na madrugada de sábado para domingo.

O SR. SÉRGIO PETECÃO (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - AC. *Fora do microfone.*) - Dia 19.

O SR. RENAN FILHO - Foi de sábado para domingo?

O SR. SÉRGIO PETECÃO (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - AC) - Foi. Dia 19.

O SR. RENAN FILHO - De sábado para domingo.

Na apresentação, mostrei que houve mais de 120 ocorrências como essa no Brasil ao longo dos últimos tempos. Por sorte, nós estamos britando pedra lá, estamos extraindo pedra. O próprio Dnit já cuidou disso. E vamos iniciar a recuperação amanhã, fazendo um desvio e, no máximo - no máximo -, até sexta-feira desta semana, o tráfego estará liberado em desvio, enquanto vamos reconstruir a pista. Então, não vai demorar um mês. Agora, qual o problema? Em algumas regiões do Norte do país, nem o insumo necessário para fazer uma obra dessa natureza tem. Nós mesmos estamos sendo obrigados a minerar o insumo, o Dnit está fazendo isso. A obra começa amanhã e a gente, no máximo, até sexta-feira, vai entregar esse desvio pronto para retirar a região de Cruzeiro do Sul do isolamento.

O SR. SÉRGIO PETECÃO (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - AC) - Não. Rio Branco.

O SR. RENAN FILHO - De Rio Branco... É o Acre todo. De Rio Branco a Cruzeiro Sul, vamos tirar do isolamento.

O SR. SÉRGIO PETECÃO (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - AC) - Está o.k.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Obrigado, Senador Petecão. Passo a palavra ao Senador Alan Rick.

O SR. ALAN RICK (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - AC. Para interpelar.) - Sr. Presidente, Senador Confúcio; Sr. Presidente, Senador Marcelo Castro; Senador Wellington Fagundes, demais Senadores, Sr. Ministro, mais uma vez, quero agradecer a disponibilidade, a importância que o senhor dá em ouvir os Parlamentares da mesma maneira como o senhor compreende a política por também ser Senador, ser nosso colega. Agradeço aqui ao querido Fabricio Galvão, Diretor-Geral do Dnit substituto.

Ministro, em primeiro lugar, agradeço a V. Exa. pelo acolhimento à bancada do Acre quando estivemos em seu gabinete, levando essa preocupação aqui relatada ainda há pouco também pelo Senador Petecão da precária, eu diria até absurda situação, Fabricio, da nossa BR-364. Como foi explanado e demonstrado com vídeos que nós preparamos, com toda a documentação enviada, são 200km pelo menos que precisam ser recuperados neste ano de forma consistente. A gente usa o termo "reconstrução" da BR.

Essa é uma luta que nós travamos, Senador Wellington, há mais de oito anos, desde que nós chegamos aqui. O Senador Petecão é testemunha disso. Em todas as bancadas de que nós participamos, nós lutamos pela reconstrução da nossa BR. Sabemos que é uma obra cara, difícil, mas não temos mais tempo. É preciso resolver, Ministro, e o senhor demonstrou, com extrema felicidade, o conhecimento da situação da BR.

Já foi relatado aqui o caso do km 1.033 em Vila Extrema, no Distrito de Extrema, em Rondônia, onde parte da estrada desmoronou, e é preciso que seja feita uma reconstrução imediata para a retomada do trânsito ali - o senhor acaba de nos dar essa informação.

No domingo mesmo, ao saber da informação, eu entrei em contato com o Carlos Moraes, que é o Superintendente do Dnit do Acre, e ele me disse que as informações do Dnit de Rondônia eram no sentido de que estavam em busca dos insumos,

Fabricio, o que exatamente se coadunou com a informação que você me deu e que o Ministro confirmou ainda há pouco sobre a aquisição dos insumos para levar ao trecho desbarrancado, para fazer exatamente a recuperação e abrir um desvio o mais rápido possível. Então, nós e o povo do Acre esperamos por isso. São insumos hospitalares, alimentação, tudo isso que foi dito - tudo...

(Soa a campanha.)

O SR. ALAN RICK (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - AC) - ... para o estado, se não tivermos a recuperação desse trecho o mais rápido possível.

A nossa pergunta é muito simples, Ministro. Sabemos que o ministério tem suas prioridades, e o Brasil inteiro... Como foi dito aqui, os Senadores que nos precederam demonstraram as suas preocupações. Mas o Acre sonha - sonha - com essa estrada, e nós viemos reiterar esse pedido a V. Exa., à sua equipe e ao Dnit, para que nós consigamos iniciar a reconstrução da estrada.

O senhor, na reunião, foi muito feliz quando disse: "Olha, vocês vieram aqui apresentar um relatório de cerca de R\$300 milhões, mas nós anunciamos aqui que vamos colocar mais". O senhor fez o anúncio de que, se tudo correr bem e os processos licitatórios andarem corretamente, nós teremos um investimento de R\$600 milhões - dito por V. Exa.

Então, Ministro, eu quero lhe agradecer por isso, agradecer ao Fabricio e ao Dnit, que sempre nos atendeu com toda a presteza, sabendo da dificuldade que o povo do Acre enfrenta. Conte conosco, conte com a bancada do Acre. Eu tenho certeza de que aqui se irmanam conosco também o Senador Marcio Bittar e todos os oito Deputados Federais, que clamam pela resolução desse problema.

É mais uma última consideração, Ministro: nós temos ali um sonho na região do Juruá, que é a construção da estrada até Pucallpa, a definitiva integração Brasil com os portos peruanos, o que vai reduzir em até 23 dias de navio o transporte de cargas para os portos asiáticos. Esse é um sonho de todos aqueles que querem transformar o Acre numa verdadeira rota de integração Brasil-China, Brasil-Ásia, através dos portos peruanos.

No Governo passado, nós conseguimos avançar, mas, devido à situação política do Peru, nós não conseguimos chegar a um denominador comum com o país vizinho. A minha pergunta é: o senhor vai lutar por isso também? Podemos contar com o seu apoio nesta que é uma das maiores propostas de integração do Brasil, que começou lá na década de 90 ainda, com o Presidente Fernando Henrique Cardoso, com o Iirsa (Integração da Infraestrutura Regional da América do Sul)? Enfim, esse é um outro ponto que eu coloco para V. Exa.

Realmente o investimento de R\$600 milhões, a recuperação da nossa BR, a reconstrução dos trechos e a estrada para Pucallpa.

Muito obrigado, Ministro.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Vamos em frente. Eu passo a palavra para o Senador Jaime Bagattoli; a seguir, Senadora Soraya Thronicke.

Jaime.

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. Para interpelar.) - Bom dia ao Presidente Confúcio desta Comissão, ao nosso Ministro de Infraestrutura, Renan Filho.

Quero reforçar aqui o que o Senador Petecão falou. Essa BR-364 tem dois trechos: a BR-364 saindo de Vilhena até o Rio Branco, do Acre, praticamente são 1,2 mil quilômetros. Eu vejo que aumentou, inclusive, o valor para a manutenção dessa rodovia, mas vocês vejam o caos que está naquela rodovia, o trânsito que ela tem, o trânsito pesado que é o escoamento de exportação hoje, no noroeste inteiro do Mato Grosso, nos Municípios de Comodoro, Sapezal, Campos de Júlio, Brasnorte, Campo Novo. É muito pesado e todo o escoamento dessa produção sai via Porto de Porto Velho.

Lá em Porto Velho, Ministro Renan, nós temos 30km saindo da BR-364, que é um contorno que vai para os portos... Nós precisávamos muito da ajuda também de vocês, do Ministério de Infraestrutura, para fazer esses 30km, já que estão causando problemas nos hospitais. Tem dois hospitais: o Hospital de Amor e o Hospital Santa Marcelina, que estão sofrendo demais com a poeira. Então nós precisamos ver com o Presidente desta Comissão, Presidente Confúcio, também para nos ajudar nessa situação.

Quero dizer para vocês sobre a manutenção. Nós temos a BR-364, a BR-429, nós temos essa situação do contorno do porto, que eu já comentei aqui, que é em torno de 30km, igual o Senador Petecão falou sobre essa interrupção que está hoje entre Rondônia, lá em Extrema, e o Acre - viu, Senador Petecão? Todos perdem com isso. Claro, o Acre está perdendo muito mais neste momento do que o nosso Estado de Rondônia, mas, nesse caso, principalmente com esse isolamento do Acre lá, nós precisamos resolver urgentemente essa situação.

E a pergunta que fica aqui para o senhor é a seguinte: a BR-364 talvez seja a rodovia... Todas são importantes no Brasil, mas eu quero que vocês entendam, ela é uma espinha dorsal. Igual falou o nosso Senador Petecão, é a única rodovia que interliga Rondônia e o Acre - e vem inclusive do Mato Grosso. Quando ela foi construída... Para os senhores entenderem, fui motorista de caminhão na década de 80, e essa rodovia de Comodoro a Cuiabá só está tão boa igual o dia em que ela foi inaugurada, em 1984.

Agora, quando você parte de Vilhena indo para Porto Velho, como o nosso Senador Confúcio sabe muito bem, há aquela situação lá do Itapuã: para fazer 3km, um caminhão desses nove eixos está gastando quase uma hora. Qual é a providência que nós vamos tomar realmente nessa rodovia, na BR-364?

Meu muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Muito bem, Senador Jaime Bagattoli.

O Senador Beto Faro está com uma audiência no MEC em cima da hora. Eu vou passar para a Soraya e passo para o senhor de imediato, a não ser que vocês consigam fazer a permuta. É possível? *(Pausa.)*

Então, Senador Beto Faro.

O SR. BETO FARO (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PA. Para interpelar.) - Primeiro, quero agradecer a Senadora Soraya.

Quero cumprimentar aqui o Presidente Confúcio, o Presidente Marcelo e o nosso Senador e Ministro Renan.

Nós estamos indo a uma audiência com vários reitores lá do Pará, com os institutos federais e com o Ministro da Educação, que já iniciou. Eu estou me deslocando para lá e queria agradecer a concessão.

Quero dizer, claro, que não tem aqui nenhuma responsabilidade do Ministro Renan e do nosso Diretor do Dnit, até porque vocês estão há dois meses e alguns dias no Governo. Mas a situação do Pará não é diferente: nós estamos com várias obras paradas, rodovias hoje intrafegáveis, muita dificuldade. O Pará é um estado que cresce no agronegócio, na agricultura familiar; é um estado que tem que transportar minério, então é uma dificuldade imensa.

E tem algumas questões como, por exemplo, nós dialogamos no passado com o Governo, que exigiu da bancada inclusive um aporte de dinheiro para algumas rodovias, nas emendas de bancada, inclusive impositivas, para que a gente pudesse trabalhar as estradas. A BR-422, por exemplo: naquela época, foi pedido para que a gente fizesse um trecho de R\$40 milhões, e a União pudesse ter feito. Foi dialogado isso no ano passado, e nada foi realizado.

A BR-308, que liga Capanema a Viseu, tinha recursos, inclusive da bancada, também aportados ali. Iniciou-se a obra no período do Governo Dilma, e está paralisada a obra. Nada mais andou.

A BR-316 é a de maior tráfego, entre Belém e Salinas, toda aquela região ali. Tínhamos feito um diálogo com o Governo Federal para que a gente pudesse trabalhar o trecho Castanhal-Santa Maria, que está totalmente paralisado.

A ponte que liga o Estado do Pará e o Tocantins, ali entre São Geraldo e Xambioá...

(Soa a campanha.)

O SR. BETO FARO (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PA) - Há uns quatro, cinco anos, foram iniciadas as obras, e nada mais foi para frente. A ponte está lá, parte foi feita, e a gente não andou.

Então, tem uma série de obras paradas, com recursos, inclusive, acertados com a bancada, que disponibilizou emenda impositiva para o Dnit, para que a gente pudesse trabalhar, e infelizmente essas obras estão paradas.

Da BR-155 até a parte do asfalto que existia foi tirada. A gente imaginava: tira-se ali, e a empresa vai daqui a pouco fazer. Não tem nada hoje.

Então, tem um esforço do Governo do estado no sentido de fazer a nossa malha viária estadual funcionar. E a gente passa hoje - porque era diferente no passado - vendo as estradas estaduais sendo recuperadas, sendo construídas, e as federais todas paradas.

Mas eu sei que... Não estou aqui responsabilizando... Pelo contrário, acho que hoje estamos dialogando. Esse ato aqui na nossa Comissão, sendo inclusive a primeira audiência, convite, e você estar aqui, toda a sua equipe estar aqui, isso é uma demonstração do ministério, do nosso Governo, de quem quer dialogar, de quem quer conversar e acertar esses pontos.

Conte com a nossa bancada. Eu sou o coordenador da bancada do estado. Os três Senadores e os dezessete Deputados Federais estão à disposição para contribuir com o ministério na resolução desses problemas.

Era isso. Obrigado, mais uma vez, pela concessão.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Muito obrigado, Beto. Com a palavra, a Senadora Soraya Thronicke.

A SRA. SORAYA THRONICKE (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MS. Para interpelar.) - Sr. Presidente...

Senhores convidados, Ministro Renan Filho e Fabricio Galvão, obrigada pela presença. Realmente é importante para nós, e eu acho que este momento ajuda muito na vida de V. Exas. porque nós conseguimos ao menos apresentar de forma concisa o pleito dos Senadores. Vocês vão ter uma ideia geral disso. Logicamente jamais podem ser responsabilizados. Eu imagino o que é assumir uma cadeira num ministério desse com tantos problemas no Brasil.

Como vocês viram, as reclamações em relação às BRs são enormes, e eu vou levar esse pleito pessoalmente para V. Exas., mas eu gostaria aqui apenas de destacar já de antemão que eu pedi para o Governo anterior um estudo novo do Dnit em relação à BR-158, lá no Mato Grosso do Sul, na região de Paranaíba, mas eles disseram... Não entregaram, na verdade, e nos disseram que a BR-158 não tinha tráfego suficiente para uma duplicação e que eles trabalhariam apenas na engenharia. Muito recurso público já se colocou lá, e nós não resolvemos o problema, porque ela continua sendo a "rodovia da morte". É triste demais você, entra ano, sai ano, não ter uma resposta para a população.

Eu gostaria de saber de V. Exas. o que é um tráfego suficiente para uma duplicação, porque nós enviamos para o ex-Ministro Tarcísio, hoje Governador de São Paulo, vídeos e mais vídeos com o tráfego, que é algo, assim, impressionante. Não tem como ser pior do que aquilo...

(*Soa a campainha.*)

A SRA. SORAYA THRONICKE (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MS) - ... para justificar a duplicação.

Enfim, as reclamações do Mato Grosso do Sul são também em relação à BR-262. Há muitos acidentes. A BR-262 liga Três Lagoas a Campo Grande.

E há algo que o Ministro tocou aqui, que é a relicitação da BR-163, na região sul do Mato Grosso do Sul, que liga Campo Grande a Dourados. Nós estamos até hoje pagando pedágio, e nada caminha ali. Não temos resposta. Pagamos pedágio desde 2015. E esse sistema de relicitação é realmente muito moroso. Pode ser que quatro anos de governo não sejam suficientes para resolver. Nós precisamos tomar alguma atitude. E eu fiquei muito feliz quando V. Exa. disse que nós precisamos rever essas modalidades contratuais, porque nós não conseguimos avançar nas tratativas e relicitar.

Diante de tudo isso, eu gostaria de saber a opinião de V. Exa., Ministro, acerca da cláusula de *performance bond*, porque nós andamos nas rodovias no exterior e deparamos verdadeiros tapetes, rodovias maravilhosas, seguras. E, aqui no Brasil, a pergunta fica: por que não temos essas rodovias, sendo que investimos tanto?

A cláusula de *performance bond* é uma cláusula que traz uma espécie de seguro. Dentro dessa licitação, um outro segurador suporta o custo quando a concessionária, quando o licitante, quando o contratado não entrega essa obra no prazo e na qualidade que foram avençados. Portanto, é um cuidado muito maior de quem está prestando esse tipo de serviço, justamente porque vai ter uma cobrança.

Já me disseram o seguinte: "Bom, mas a cláusula de *performance bond* aqui no Brasil vai encarecer os contratos, no mínimo, em 10%". O.k., mas nós temos aditivos e aditivos que acabam por encarecer realmente esses contratos, porque, no Brasil, você não tem uma previsibilidade de gastos. Foi o próprio caso da CCR, que pediu amigavelmente para desfazer o contrato de concessão no Mato Grosso do Sul.

Enfim, gostaria de saber a opinião de V. Exa. para que consigamos construir juntos a obrigatoriedade, nessa espécie de licitação, de que tenhamos, sim, um seguro *performance bond*.

E, para terminar, para não me delongar mais, Sr. Presidente, eu tenho várias perguntas aqui, mas gostaria apenas de questionar algo no seguinte sentido: depois da nova Lei das Ferrovias, a gente ficou sabendo pela imprensa de que há inúmeros pedidos, solicitações de empresas privadas acerca de ferrovias de cargas e apenas uma ferrovia de passageiros, que liga São Paulo ao Rio de Janeiro. Eu gostaria de saber por que a ferrovia de passageiros é tão preterida no meio privado e se há intenção do Poder Executivo em trabalhar mais essa questão das ferrovias no transporte de passageiros.

Muito obrigada. As demais perguntas eu vou fazer numa agenda com o Ministro.

Muito obrigada, Ministro.

Muito obrigada ao Diretor do Dnit, Sr. Fabricio.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Muito obrigado.

Com a palavra o Sr. Ministro para responder os últimos Senadores e Senadoras.

O SR. RENAN FILHO (Para expor.) - Eu queria agradecer a todos os Senadores.

Senador Petecão, eu respondi às questões do Estado do Acre. Eu acho que elas ficaram claras. O que eu disse com relação à diferença entre os 300 milhões e os 600 milhões é que essa é uma rodovia vital para o Estado do Acre e, como há uma possibilidade de não ocorrer a execução completa em outros contratos, se essa rodovia precisar de recursos adicionais, nós vamos fazer. Nós estamos com a obra 100% licitada, especialmente no trecho mais danificado, que é da cidade de Sena Madureira até Rio Liberdade. É o trecho que está em pior situação no Acre e que será 100% recuperado. Se houver necessidade de recursos adicionais, nós vamos aportá-los. Eu não sinto essa dificuldade para este ano, mas nós temos agora que aguardar - resolver a emergência e aguardar um pouco - o final do período de chuvas para a gente entrar com mais força no Acre.

Com relação a Juruá/Pucallpa, eu queria dizer que este é um investimento importante; retirar carga das nossas rodovias é uma estratégia nacional do Ministério dos Transportes. Então, nós precisamos conversar com o Peru a respeito desse projeto, porque nós já contratamos o projeto no passado, ele atravessa um parque nacional e é um projeto complexo, por conta disso. Mas não havia ainda o compromisso do Peru de fazer a ligação da sua parte. Então, isso precisa ser rediscutido. Eu sugiro que nós façamos uma interlocução. Fizemos isso recentemente com o Uruguai. Esteve aqui o chanceler uruguaio. Eu falei, na minha apresentação inicial. Acho que devemos fazer a mesma coisa com o Peru. Acho que o país agora vive uma relação bilateral com os países da América do Sul muito mais distensionada, o que vai facilitar talvez esse entendimento. Mas obviamente nós temos que ver o que significa para o Peru exportar nossa produção, se o porto dele tem capacidade, se ele tem esse desejo e como nós vamos integrar esses esforços. Mas eu estou à disposição para levar isso adiante.

Com relação à BR-364, que foi também muito falada. O Senador Jaime Bagattoli falou ali, há pouco, a respeito dela, da sua importância. Concordo. Eu gostei quando o senhor falou, Senador, da... O senhor quis dizer, mas terminou não dizendo. Disse assim, que essa BR-364 talvez seja a rodovia mais importante do Brasil. Cada Senador que for falar aqui, certamente, entende a sua principal rodovia como a rodovia mais importante para o Brasil, não é? Depois o senhor pensou em falar, mas não colocou com essa clareza. Mas essa realmente é uma rodovia fundamental para a integração do Norte do país com o Centro-Oeste, e, por consequência, da integração do Norte com todas as outras regiões do Brasil. Essa rodovia está com estruturação de uma concessão. Nós estamos finalizando a concessão. Ela está no *pipeline* de novas concessões. A gente deve sair com Paraná primeiro, depois com a BR-381, depois a BR-040 e essa BR-364 deve ser uma das próximas. E a concessão garantirá, a nosso ver, melhores condições.

Com relação ao contorno que dá acesso ao porto do Arco Norte, para acessar hidrovias e depois pegar o Oceano Atlântico, é muito importante que a gente faça essa rodovia, que é em barro e cria um transtorno muito grande. Eu queria dizer que toda a bancada de Rondônia, ao estar comigo, tratou disso, especialmente o Senador Confúcio. Fizemos uma audiência muito longa e essa reivindicação foi colocada. Não é um trecho tão grande e acho que a gente deve enfrentar o desafio de fazê-lo. Eu estou à disposição para a gente encontrar um caminho conjunto para isso.

Queria saudar o Senador Beto Faro, que fez uma fala também demonstrando as dificuldades do Estado do Pará. Ele teve que sair, mas uma das obras que ele colocou aqui como muito importante é a BR-422, que nós já iniciamos. O Pará está em período de chuva agora, mas em dois meses nós vamos ter condição de já iniciar a pavimentação desse trecho, que está, desde a época da Presidente Dilma, aguardando recursos para que essa obra possa andar. Então, no fundo...

Aí queria caminhar para a Senadora Soraya. No fundo, Senadora, o grande problema do Brasil é um problema de recursos. Mas ele não era tratado com essa franqueza anteriormente por quê? Porque o teto de gastos impunha que não teria o recurso. Ora, se não teria o recurso e não havia perspectiva para tê-lo, como explicar que a BR-158 não tem fluxo para garantir uma duplicação? Ora, isso não é verdade. A verdade é que não havia recursos. E, se não havia recursos, ficava muito difícil enfrentar os desafios de que o Brasil precisa.

Nos últimos anos, eu apresentei aqui na apresentação, a nossa malha piorou, nós não tivemos investimentos novos. Se a Sra. Senadora for observar, no ano passado o Brasil como um todo investiu só R\$1 bilhão em obras novas. Isso é muito pouco. Eu disse aqui, na abertura da minha explanação, que o Presidente Lula esteve recentemente no Uruguai, e o Presidente do Uruguai pediu ao Presidente Lula que fosse feita lá uma ponte de integração; assim como o estado da senhora pede, por exemplo, a rota bioceânica, que é fundamental. O Presidente paraguaio pediu, essa a gente vai terminar, como o Presidente vai fazer a ponte no Uruguai. Mas, quando o Presidente do Uruguai e o Presidente do Paraguai pedem essas obras ao Brasil, eles olham para o Brasil como a gente olha para os países mais ricos do mundo. Eles pensam, Senador Wellington, que o Brasil tem capacidade de investimento para ajudá-los nessa integração. E é papel mesmo do país, porque o Brasil é o país carro-condutor da América do Sul, conduz na economia, conduz inclusive nos costumes respeitando as peculiaridades de cada país. Mas a gente estava, nos últimos anos, com uma capacidade de investimento

igual à do Uruguai, ou seja, quando o Uruguai vem a nós pedir uma ponte, na verdade, relativamente ele está com mais condição de fazer a ponte do que a gente. O Paraguai fez todo o trecho do acesso dele da rota bioceânica, e o Brasil não fez. Então, assim, sabe que eu até outro dia disse ao Presidente Lula que foi esse abandono que nos trouxe ao Governo. A senhora foi candidata a Presidente, percorreu certamente o Brasil e pôde perceber isso o Brasil afora na última eleição. Foi uma eleição de mudança, por isso, por essas e por outras. Agora, passada a eleição, o momento é de desarmar os palanques e todo mundo trabalhar. Agora o fundamental, Senadora Soraya, é que encontremos um caminho dentro do novo arcabouço fiscal para resguardar investimentos, porque, se a solução for a mesma dada anteriormente, nós vamos ter um reforçamento do investimento no Brasil. Aí a senhora vai chegar ao Ministro, que espero que não seja eu se houver esse reforçamento, em qualquer um que a senhora chegar, vai perguntar: "Por que não duplica a BR-158?". Em vez de dizer, de assumir que é por que não há recurso, vão colocar o problema no projeto, na falta de fluxo, em problema ambiental, em outras barreiras que o Brasil se acostumou a fazer e, infelizmente, as obras não andam.

Eu estou otimista. Eu acho que no novo arcabouço fiscal o Congresso Nacional, com muita lucidez, vai encontrar, Senador Wellington, um caminho para que eu possa voltar em outras oportunidades e possa ser cobrado mesmo, porque eu acho que este é o papel do Parlamento: cobrar as entregas do Governo Federal garantindo as condições num trabalho coletivo, conjunto. Então, eu acho que é um momento - disse e queria repetir - alvissareiro para o país.

Por isso, esta Comissão, Senador, não é por minha causa, muito menos por mim, mas também não é por causa do Senador Confúcio nem do Senador Marcelo... O Senador Marcelo até foi muito importante como Relator da PEC do orçamento e no trabalho que fez na PEC da transição, mas, assim, Senador, não é por causa de nós nem apenas por causa da importância das Comissões, que é grande, é porque neste ano parece que a coisa vai ter mais condição de dar solução a esses problemas.

Então, quando a gente trata de recurso - queria concluir aqui - e das necessidades dos investimentos, nenhum Senador representando o seu estado disse aqui: "Por sorte, o meu estado recebeu os investimentos de que precisava". Absolutamente nenhum, porque essa é a tônica nacional, a tônica nacional é essa. Eu acho que trabalhando conjuntamente nós vamos encontrar a solução.

Acredito que, ao vir aqui, eu sinto que o que colocam os Senadores com uma observação política e um olhar muito peculiar é *grosso modo*, basicamente, o que tecnicamente se apresenta como necessidade. E nós vamos conciliar as duas coisas para levá-las adiante.

A SRA. SORAYA THRONICKE (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MS) - Por favor, Ministro, só a questão da 163, a relicitação, para que a gente possa dar uma resposta para o sul-mato-grossense e para quem trafega nas nossas rodovias. E só sobre a cláusula de *performance bond*, para que a gente possa trabalhar dentro da legislação. É importante nesse aspecto que nós consigamos trabalhar juntos.

O SR. RENAN FILHO - Muito obrigado, Senadora.

Desculpe-me. Eu tinha que colocar essas duas questões a que eu não respondi.

A 163 está em relicitação. Relicitação tem sido um problema no Brasil. Talvez nós precisemos de um novo marco legal ou de um esforço concentrado do Ministério dos Transportes com o TCU para encontrarmos o caminho ou as duas coisas. Eu falei aqui ao longo do dia, e o Senador Eduardo Braga sugeriu que o Senador Confúcio colabore; nós estamos montando um grupo de trabalho que vai ser liderado pela Secretária Nacional de Transporte Rodoviário, com a Sra. Viviane Esse representando o Ministério dos Transportes, e o TCU vai colocar técnicos também para que a gente trabalhe conjuntamente uma solução no âmbito daquela câmara recém-criada de conciliação no TCU, para ver se a gente encontra um caminho mais curto, porque o que é fato no Brasil, Senadora, é que nenhuma relicitação chegou ao final. O que significa dizer que o erro não é de parte a parte; é o erro do próprio processo, que precisa ser revisto, aperfeiçoado, para que a gente retire quem não quer ficar e coloque quem tem capacidade de tocar adiante.

Com relação à cláusula de *performance bond*, eu acho que todo o título que eventualmente puder garantir a execução de um contrato tem a sua importância e tem o seu custo. Isso é uma espécie de seguro adicional. Quando a gente concede, concede porque acha que a eficiência privada vai ser mais capaz de tocar aquele projeto adiante e, se a gente pela curva de experiência verificar outros mecanismos adicionais para garantir segurança, eles podem ser incluídos. O debate no momento, Senadora, tem sido modicidade tarifária *vis-à-vis* investimentos com segurança. Nós estamos fazendo esse debate. Eu acho que o Senado Federal tem um papel importante na discussão do próprio modelo, para que a gente encontre caminhos.

Os problemas que implicam relicitações têm sido corrigidos pela curva de experiência mais recente; a gente não tem observado esse mesmo nível de problemas nas licitações mais recentes, mas vale dizer, para quem está nos assistindo e mesmo para o Plenário do Senado Federal, que o Brasil é um jovem em concessão de rodovias. Quando a gente faz uma comparação internacional com o Brasil, Senador Confúcio, Senador Marcelo, às vezes, a gente é injusto com o próprio

país. Vou dizer por quê: porque a gente tem excelentes rodovias concedidas. Quando a gente vai a Miami, a Portugal ou a Alemanha, a gente não roda nas rodovias deles dos centros produtivos, do interior, das que a senhora está colocando aqui, do Brasil central ou do Norte do país; quem vai a turismo, roda nas rodovias de Miami, de Orlando, de Nova York, não roda na América Central, no centro dos Estados Unidos, onde há problemas. Óbvio que lá os problemas deles são menores do que os nossos, é verdade. Mas, assim, relativamente o Brasil teve avanço. A gente precisa agora avançar mais: fortalecer a capacidade de investimento, melhorar os contratos. É nessa direção que a gente está andando. Mas, quando a gente vai a São Paulo e a outros estados, ao Rio de Janeiro próprio, alguns têm problemas, mas a gente também tem boas soluções.

A gente precisa é dar soluções melhores para essas rodovias que estão em relicitação. Acho que esse é um desafio. Eu falei aqui e queria repetir para a senhora gravar ao finalizar que a gente tem cerca de 15 mil quilômetros licitados em concessões federais e cerca de 5 mil quilômetros em relicitação. A gente precisa resolver esses 5 mil quilômetros, porque eles podem potencializar o investimento e melhorar as rodovias para o povo brasileiro. Acho que esse é o desafio.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Perfeito.

Muito bem. Nós temos aqui a participação dos internautas também. Vou só citar o nome deles: Gustavo Mariano, daqui, de Brasília; Thamires Costa, do Estado do Amazonas; Nathaly da Silva, de Pernambuco; Gabriel de Sousa, do Estado de São Paulo; Jorge Rocha, do Rio de Janeiro; Duda Santos, do Rio de Janeiro; Adriana Marques, do Paraná; Rodrigo Japiassu, do Rio de Janeiro; Júnior da Silva, de Minas Gerais. Eu, observando aqui as perguntas deles - quase todas já foram respondidas -, quero somente agradecer a todos eles por estarem ativos e assistindo à nossa audiência pública.

E estamos chegando já aos últimos Senadores inscritos. Nós temos aqui agora o Senador Marcelo Castro, a Senadora Professora Dorinha, o Wellington Fagundes. E temos uma personalidade importante que está aqui no nosso meio, que foi um dos primeiros a chegar aqui, que foi o Deputado Castro Neto, não é? Logicamente, é uma audiência do Senado, mas, devido à gentileza dele e o tempo que ele ficou, três ou quase quatro horas sentado ali, eu acho que nós vamos concordar que ele faça a última pergunta ao Sr. Ministro, não é? Então, está bom, está concedido já, já, viu?

Com a palavra, o seu querido pai, Marcelo Castro. *(Risos.)*

O SR. MARCELO CASTRO (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PI. Para interpelar.) - Bom, eu fiquei muito feliz de ver aqui a explanação do nosso Renan Filho, porque isso dá um alento à gente. Não é, Wellington? A gente vê que o Brasil está andando, e principalmente na área dos transportes, que é uma área prioritária para o país. E o Renan, que chegou há pouco tempo ao ministério, veio aqui e nos deu uma aula de toda a situação em que estão as nossas rodovias, ferrovias, hidrovias. Sabe o nome das BRs, tudo de cabeça já, onde tem concessão, onde não tem, onde está paralisado, onde tem problema. Então, a gente vê que ele está inteirado, senhor de todos os problemas do ministério. Isso é uma segurança que a gente tem de que o Ministério dos Transportes está em boas mãos. E isso é motivo de muita alegria e de contentamento para nós.

Querida pontuar aqui, Renan, essa questão da falta de planejamento do Brasil, principalmente do nosso Dnit e do nosso Ministério dos Transportes. Os exemplos espalhados pelo Brasil são inúmeros.

Só no Piauí, eu cito aqui uns... No Piauí, tem a BR-222, que sai do Ceará, atravessa o Ceará todo, vai para o Piauí, o Maranhão e o Pará. Essa estrada é toda feita menos em um trecho pequeno no Piauí. E, no Piauí, nós temos um colega Deputado Estadual que acho que foi Presidente da Assembleia por nove vezes - acho que é recordista nacional - e que é dessa região. Ele já teve até audiência com o Michel Temer tendo na camisa "BR-222". Essa BR nunca foi concluída! Não se justifica, é absoluta falta de planejamento. Como que uma BR está toda construída, mas tem um estado que tem um trecho ali talvez de uns 50 quilômetros sem concluir?

(Soa a campanha.)

O SR. MARCELO CASTRO (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PI) - Felizmente, agora, como fui Relator do Orçamento e tudo mais, uma oportunidade, nós vamos concluí-la.

A BR-020 foi idealizada, iniciada por Juscelino Kubitschek. Eu era menino em São Raimundo Nonato quando eu vi o primeiro caminhão a óleo diesel, caminhão Mercedes Benz, e vi trator de esteira; estavam fazendo essa BR-020. Ora, isso tem mais de 60 anos! Tem quantos anos? Uns 70 anos, 60 anos. Ainda hoje, estão fazendo a BR-020. Não se justifica! Se é importante, já devia estar concluída; se não é importante, já devia estar paralisada, mas, ainda hoje, Confúcio... *(Risos.)*

Falta de planejamento! Tem que haver um planejamento para saber onde botar o recurso, o que é prioritário, o que é mais importante para o estado.

No vizinho Estado do Maranhão, a BR-226. Essa BR vem do Pará, atravessa, entra no Maranhão. Ela foi feita, mas ficaram faltando 100 quilômetros para chegar a Timon, para chegar a Teresina, mas isso tem 40 anos! Como é que se justifica uma

coisa dessas?! Como é que, faltando 100 quilômetros para concluir uma BR, passam 40 anos, entrando governo, saindo governo, entrando governo, saindo?! Ninguém... Vai ser concluída agora, porque teve um Relator... *(Risos.)*

Não é o Relator, não; foi uma PEC que propiciou tudo isso. Então, graças a Deus, agora, inclusive, parece que vão dar ordem de serviço no dia 4 de abril..

O SR. RENAN FILHO *(Fora do microfone.)* - Está licitada.

O SR. MARCELO CASTRO (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PI) - Está licitada.

O SR. RENAN FILHO *(Fora do microfone.)* - Inclusive, está na meta dos cem dias do ministério...

O SR. MARCELO CASTRO (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PI) - Seria bom se chamasse o Presidente Lula para ir lá dar a ordem de serviço para começar...

O SR. RENAN FILHO *(Fora do microfone.)* - O Presidente está dizendo que vai andar em todo canto!

O SR. MARCELO CASTRO (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PI) - Pois é. Boa oportunidade!

Outro assunto de que eu gostaria de falar aqui também é essa questão das licenças ambientais. É claro que todos nós somos defensores do meio ambiente. Essa é uma pauta moderna, atual, mundial. Nós não podemos fugir disso, mas uma coisa é ser cuidadoso com o meio ambiente, outra coisa é ser preguiçoso nas decisões. Não é possível!

Nós fizemos lá no Piauí a BR-235. Essa BR incluiu uma ponte sobre o Rio Parnaíba. É uma BR que vai de Gilbués a Santa Filomena, no extrema sul do Estado do Piauí. Em 2006, o Ibama deu a licença para construir a estrada. Foi pedida a licença da BR, incluída a ponte, mas eles disseram que não podia liberar a da ponte, porque precisavam de um estudo maior da ponte. Ora, a ponte não tem impacto ambiental nenhum! Ela é um pilar de um lado do rio e um pilar do outro lado do rio; é uma ponte estaiada. O rio lá é estreito, porque é logo no início, no começo do Rio Parnaíba. Qual o impacto ambiental que tem isso? Nenhum. Mais impacto tem uma barca a óleo diesel, trafegando para um lado e para o outro.

O Ibama passou, Wellington, 13 anos para dar essa licença. Eu não fui ao Ibama menos do que cem vezes pedir para liberarem essa licença. Qual é o benefício que isso traz para o meio ambiente, para o país, para o mundo? Nada, benefício nenhum.

Então, é um órgão que precisa, evidentemente, dar um melhor resultado para o país, porque trava o desenvolvimento. É absolutamente desnecessário, é uma coisa que não tem impacto nenhum.

Então, eu quero me somar aqui aos que falaram que as coisas precisam andar de maneira mais célere.

Renan, nós temos que partir para incentivar mais essas concessões, porque, no mundo moderno em que nós estamos, nós precisamos da iniciativa privada. À medida que a gente passa concessão para a iniciativa privada, faz concessões, libera recurso público para atuar nas outras regiões mais carentes, que não justificam uma concessão. Então, acho que é uma prioridade também que a gente deve encampar.

Então, de uma maneira geral, o que a gente acha? Um ministério bem planejado deve manter o que nós temos, que é um patrimônio imenso, uma riqueza que o país tem, conservar esse patrimônio, dar continuidade às obras que estão em andamento e só iniciar uma obra que seja absolutamente indispensável, imprescindível, porque se obedece uma lógica. Quer dizer: vamos conservar o que nós temos, vamos continuar fazendo o que está em licitação, o que já está andando, e não ficar inventando uma obra e outra, e outra, e mais outra: nem começa uma, nem termina as que estão em andamento.

Evidentemente, a nossa grande preocupação - a Ministra Simone vem aqui, nós vamos tratar desse assunto com ela, do planejamento do país - é com a capacidade de investimento futuro que nós vamos ter, porque não vamos ter uma PEC todos os anos. *(Risos.)*

Essa veio para dar um alento, mas é evidente que a gente tem que ter um planejamento para conseguir esses recursos para o país continuar se movimentando. Não tem sentido um país como o Brasil ter uma capacidade de investimento tão pequena, que vem caindo ano a ano, e a gente, evidentemente, tem - a oportunidade agora é esta - de discutir profundamente como a gente vai fazer. Eu sou defensor de que, no caso de infraestrutura, de investimento em infraestrutura, isso não possa ter maiores restrições, porque isso traz o desenvolvimento, melhora a economia, gera empregos, gera renda, melhora a vida das pessoas, faz a roda da economia girar. Mas vamos ver como é que vem esse arcabouço fiscal, e acredito que a Simone vai ter uma palavra aqui.

No mais, desejo todo o sucesso, pois quem ganha com isso é o nosso país.

Um abraço grande.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Muito bem, vamos continuar.

Senadora Professora Dorinha, com a palavra.

A SRA. PROFESSORA DORINHA SEABRA (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - TO. Para interpelar.) - Boa tarde, Sr. Presidente, Ministro Renan, Presidente Fabricio.

Eu quero só me reportar... Acho que vai ser mais apropriado uma audiência da bancada do Tocantins com V. Exa. para tratar da questão da ponte de Xambioá. Ela foi uma iniciativa da bancada, cujos primeiros recursos foram colocados pela bancada federal do Tocantins. E ela tem uma importância estratégica, obviamente, para o Tocantins e para o Pará. Então, nós temos ainda a questão da conclusão. Ela está em andamento, mas tivemos informação de que tem problemas de recursos para a sua conclusão.

Quero falar de duas BRs importantes, a 010 e a 235. A BR-010 teve por muito tempo problema de solução de continuidade. Hoje ela pode continuar, existe interesse da bancada na conclusão da BR-010. Tem um trecho da BR-010 também que foi recentemente federalizado, porque só tinha um pedaço da BR, justamente a que chegava à capital. A gente precisa de uma agilidade em relação a todo esse procedimento.

Quanto à BR-235, ela também é uma rodovia federal importante para nós. Eu sei que o Senador Eduardo Gomes se reportou a ela na sua fala. Para nós da bancada ela é muito importante por estar numa região de produção de soja e de integração entre Tocantins... E, lógico, todo mundo, como o Ministro disse aqui, diz que as suas rodovias são as mais importantes, mas o Tocantins está no coração do Brasil, não é?

E aí tem a BR-153, a BR-235...

(Intervenção fora do microfone.)

A SRA. PROFESSORA DORINHA SEABRA (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - TO) - Sim, por motivos diferentes. E, logicamente, para a sua região, elas são estratégicas e têm um mapeamento e um planejamento. E uma das sugestões era que a gente pudesse ter condição de discutir o planejamento estratégico, porque, no caso da bancada do Tocantins, nós somos só 11 Parlamentares. Usualmente, há discussão pelo Orçamento e pela emenda de bancada e a gente consegue fazer uma construção que pode inclusive trabalhar junto com o Governo Federal por essas obras que são estratégicas para o Tocantins, para o Brasil como um todo.

(Soa a campainha.)

A SRA. PROFESSORA DORINHA SEABRA (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - TO) - E a minha provocação final é teto de gastos. Eu já por várias vezes estive na Comissão de Orçamento e vi o esforço do Senador Marcelo Castro na última. Já fui Relatora Setorial também. E a gente esbarra sempre na limitação. Na minha visão, não foi por acaso que votei, na época, contra o teto de gastos, porque não sou contra o cuidado fiscal, mas acho que o modelo ia se esgotar, como se esgotou. Nós temos prioridades, às vezes tem recurso que está evidenciado no relatório da receita e a gente não tem como colocá-lo pelas limitações que o modelo que nós temos hoje nos impõe.

Então, acho que uma discussão estratégica precisa ser enfrentada junto ao Congresso. Em especial, acho que o Senado tem essa disposição também de travar esse debate.

Coloco-me à disposição e registro também a questão da BR-153. Quanto à duplicação no trecho do Estado do Tocantins - inclusive a bancada fez uma mobilização junto ao TCU -, houve um compromisso de tentar antecipar esse processo da duplicação. Então, eu queria fazer um apelo ao Ministro de que, oportunamente, a gente possa marcar uma reunião técnica da bancada com o ministério para tratar sobre a duplicação da BR-153, só registrando que, sobre o que já está em funcionamento após a concessão, já existe um resultado e o próprio pessoal do estado já menciona a melhoria da qualidade da BR-153 em alguns trechos, mas o nosso anseio é pela duplicação.

É isso.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Com a palavra, o Senador Wellington Fagundes.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT. Para interpelar.) - Sr. Ministro Renan; Fabricio, Diretor-Geral substituto... Ministro, uma pergunta já de cara: quando é que nós vamos ter os nossos diretores definidos? Nós queremos sabatinar logo. Essa é a intenção de V. Exa.? Já fica aí a pergunta.

Sr. Ministro, eu acho que V. Exa. é um homem de sorte, além de ser muito competente, porque, realmente, Marcelo Castro fez um papel exuberante, convencendo todos nós - situação e oposição - de que deveríamos votar a PEC do teto de gastos e, hoje, o Dnit, felizmente - o Ministério dos Transportes, mas é o caso do Dnit, que tinha R\$6 bilhões -, terá R\$20 bilhões para investimento este ano. O Senador Confúcio Moura também foi uma das pessoas que lutou aqui e, na condição de Presidente da CI, muito mais força terá para que a gente faça com que esses recursos realmente sejam aplicados.

Senador Marcelo, eu acho que a maior preocupação nossa - e eu quero falar aqui também como Presidente da Frente Parlamentar de Infraestrutura -, a maior preocupação da Frenlogi, inclusive, com o apoio da CNT, Ministro, que tem uma pesquisa, há mais de 30 anos, que mostra a realidade das nossas rodovias, é com esta realidade, exatamente, que o Senador Marcelo Castro colocou: obras começadas e não concluídas há décadas, então, é com concluir obras não só no Ministério dos Transportes, mas em todas as outras áreas. Eu sempre tenho defendido - inclusive, fiz um projeto de lei nesse sentido - que, numa cidade que tem uma obra começada, não se pode começar outra obra com a mesma característica. Não tem sentido ter duas, três creches, às vezes, numa cidade, e nenhuma concluída.

(Soa a campanha.)

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Nesse raciocínio, Ministro, o que nós queremos é exatamente ir na mesma linha que todos falaram aqui, principalmente que o Senador Marcelo, o nosso Senador Jayme Campos e outros Senadores colocaram. A nossa preocupação é exatamente com o impedimento burocrático, que, às vezes, faz com que as coisas não se realizem no Brasil. Essa questão da licença ambiental é algo que não dá para aceitar. Ontem, por exemplo, eu estive lá em Vila Bela da Santíssima Trindade, uma cidade de 271 anos, foi aniversário da cidade, a nossa primeira capital, a primeira capital brasileira projetada em Portugal para proteger a nossa costa fluvial. Tem lá uma igreja da história da cidade, e o Ipham não deixa reformá-la - não deixa! Está lá, não aprova projeto. Não aprova projeto! Não aprova projeto!

Então, Ministro, esse é um apoio que V. Exa. terá de todos nós, para resolver. Eu acho que nós, infelizmente, demos muito poder a áreas que não compreendem o que é o sofrimento de um Ministro que vê as pessoas morrerem porque têm buraco as estradas e outras coisas; às vezes, tem recurso, e não consegue fazer com que aquilo tenha dinamismo.

E nessa linha, Ministro, eu queria também aqui dizer que eu sou Relator do Projeto 2.646, de autoria do Deputado João Maia, com o substitutivo do Deputado Arnaldo Jardim, que trata das debêntures incentivadas. Eu estou com a relatoria desse projeto, mas é importante V. Exa. conversar com a equipe econômica para que a gente tenha uma discussão no sentido de se este Governo quer realmente a aprovação, porque eu sempre digo que não adianta apresentar um relatório que não se aprova. O bom relatório é aquele que é possível aprovar e ser sancionado ainda o projeto. Então, eu gostaria de deixar essa discussão para que V. Exa. depois pudesse me chamar para esse assunto.

Eu tenho também uma PEC, a PEC 39, que trata da segurança jurídica. É exatamente porque... Como é que pode? O grande problema que nós temos hoje nas concessões rodoviárias - nenhuma deu certo - é porque o governo também não fez a parte dele. Não houve o financiamento de longo prazo, as empresas começaram e não conseguiram concluir porque pegaram recursos de curto prazo. Então, contrato de longo prazo não pode ser uma política de governo, tem que ser uma política de Estado! Então, eu gostaria também que V. Exa. se debruçasse sobre esse assunto para ver a possibilidade de a gente avançar nesse aspecto.

Eu sou autor da PEC nº 1, do mandato passado, que trata também dos recursos das outorgas. Essa PEC foi construída na CNT, inclusive com o Senador Rodrigo Pacheco e outros tantos Senadores presentes, para que 70% dos recursos das outorgas da infraestrutura fiquem para ser aplicados também na infraestrutura e que não venham para o caixa do governo. Nós temos um bom exemplo sendo feito do primeiro investimento cruzado que é exatamente a Fico. Quero, inclusive, convidar V. Exa. para ir lá porque a obra está em ritmo bem acelerado, e o senhor vai sentir. Nós não somos problema no Mato Grosso, nós somos a solução. Como o Senador Blairo Maggi falava aqui, ferrovia para produção tem que ir à roça. Então, foi construída a Ferrovia Norte-Sul, e ela tem que chegar ao Mato Grosso, exatamente onde está a produção para o escoamento. Então, esse trabalho está sendo feito.

Ontem, nós estivemos lá em Lucas do Rio Verde, onde também será o grande entroncamento com o avanço da Fico, depois de Água Boa até Lucas do Rio Verde, e também com o avanço da Ferronorte, da minha cidade, Rondonópolis... Eu já fiz o convite e o refaço a V. Exa. para ir lá conhecer o maior terminal ferroviário da América Latina.

Mas nós queremos que essa ferrovia possa chegar a Rondônia, nós queremos integrar o Brasil. Claro que muitos lá poderiam falar: "Olha, a ferrovia, ficando parada em Rondonópolis, é melhor, porque traz mais imposto". Não, nós queremos integrar o estado. Mato Grosso, felizmente, é um estado desenvolvimentista, e nós sabemos o papel que nós representamos hoje para o Brasil, para o mundo, porque somos produtores de alimento, e segurança alimentar é a palavra de ordem do mundo.

Outro aspecto, Sr. Ministro, é o de que, em todas as reuniões a que a gente vai, a maior reclamação, além da segurança jurídica, é a necessidade do endurecimento penal, por conta do roubo de cargas e principalmente do receptor. Esse é o grande problema hoje e aí é uma política que o Governo tem que querer realmente enfrentar. Eu gostaria também de ser o mediador para que a gente pudesse evoluir nessa questão da legislação.

Outro aspecto também é o de que hoje a tecnologia está muito presente, e nós não temos rodovias com tecnologia no Brasil hoje. Então, eu gostaria também de sugerir aqui, Ministro, um estudo nesse aspecto. As infovias hoje são a realidade para segurança, tanto no trânsito, para segurança contra roubo de cargas...

Ontem nós estivemos lá com o Governador Mauro, onde o Governo do estado fez uma licitação internacional e está colocando em todas as cidades câmeras com alta tecnologia, porque a informação é extremamente rápida, Senador Confúcio, em um minuto, passou o carro, já é cruzada a informação com a Secretaria de Fazenda e sabe se aquele caminhão tem a nota fiscal tirada ou não. Enfim, tudo isso é um trabalho que temos que, conjuntamente, desenvolver, porque eu tenho certeza - e é o que nós queremos - de que V. Exa. seja o melhor Ministro dos Transportes do Brasil, porque o Brasil precisa que o Ministério dos Transportes realmente tenha essa realidade.

E aí, Senador Marcelo, que é o professor de todos nós aqui, o campeão da influência para aprovar todos os projetos, o homem do orçamento, olha, o senhor não terá dificuldades, porque tem aí dois companheiros de partido, pessoas que têm realmente credibilidade e respeito.

Então nesta Comissão, o senhor pode ter certeza, o senhor não terá problema. Esta Comissão será a solução para que a gente encontre esses caminhos de que o Brasil tanto precisa.

Eu quero concluir aqui também. Nós teremos uma audiência lá com V. Exa. amanhã, pedida através do Senador Jayme Campos, e vamos levar as reivindicações de Mato Grosso.

Eu só quero falar que nós estivemos ontem em Vila Bela da Santíssima Trindade, e lá nós temos a estrada da integração binacional, que é exatamente Vila Bela a Santa Cruz de La Sierra, que é uma cidade exemplo daquele país, que realmente tem uma produção também das *commodities* agropecuárias, e muitos brasileiros lá estão. A grande força da produção é de brasileiros. Então, essa estrada, no caso do Mato Grosso, são só 70km. Há a possibilidade de uma grande parceria do Governo do estado em construir, mas não adianta fazer só do lado de Mato Grosso, nós temos que ter realmente a questão do entendimento dos dois países.

Eu penso que V. Exa. também pode contribuir muito para que a gente possa encontrar a melhor forma, porque daí também essa grande produção pode sair através do Chile e do Peru, encurtando distâncias e viabilizando mais, inclusive para trazer os insumos, que isso para o Brasil é muito importante, já que lá tem muita ureia, sal, enfim, outros produtos, mas principalmente ureia, fertilizantes que podem nos ajudar.

É isso, Sr. Ministro. O senhor me desculpe, porque, depois de o senhor esperar com tanta paciência, eu vou ter que falar, como falei, e tenho uma reunião no Bloco Vanguarda, em que todos estão me esperando.

Convido V. Exas., se quiserem passar lá, vai ter um almoço também agora, então a fome que vocês estão passando nós podemos resolver rapidinho ali. *(Risos.)*

Muito obrigado.

O SR. RENAN FILHO *(Fora do microfone.)* - Obrigado, Wellington.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Obrigado.

Com a palavra, o Deputado Castro Neto.

O SR. CASTRO NETO (PSD - PI) - Bom dia a todos.

Gostaria de cumprimentar o Presidente da CDR, Marcelo Castro; o Presidente da CI, nosso amigo Confúcio. Obrigado pelas palavras e pela honra aqui de fazer a última pergunta. Quero dar um abraço ao Ministro Renan Filho, um grande Ministro, Ministro dos Transportes; quero cumprimentar também o Fabricio, Diretor do Dnit.

Primeiramente, Ministro Renan, gostaria de parabenizá-lo pela excelente explanação que você fez nesses cem dias de ministério: com conhecimento da causa, com segurança, com eloquência, falando de todos os problemas abertamente. Você fez um grande diagnóstico da infraestrutura no Brasil. Fico feliz ainda de saber que o investimento que temos para esse ano é em torno de três vezes maior do que o do ano passado.

E quero parabenizar aqui os Senadores, os Deputados Federais, o Congresso pela aprovação da PEC, tão importante para que esses recursos fossem possíveis.

Quando cheguei aqui no Congresso, Ministro, eu devo confessar que eu me assustei um pouco, porque eu chego a um Brasil continental, com orçamento de trilhões, e o investimento previsto para o Brasil era em torno de R\$22 bilhões. Não tem administração em nenhum país do mundo com um orçamento deste. Dá em torno aí de 0,5% de investimento. Disso não tem nem o que falar. Vocês fizeram um grande trabalho, aumentaram o poder de investimento do Brasil, mas eu acho que isso chegou em torno de 5%. O Brasil precisa de mais do que isso.

Então, como toda a fala aqui que tivemos, de que a gente precisa não ter mais o voo de galinha, precisa mais investimento, eu acho que o Brasil precisa concentrar em ter mais renda, diminuir os gastos, para ter mais investimentos para a população. Como representantes do povo, eleitos que fomos, qual é a nossa missão principal? É tratar de melhorar a vida das pessoas: melhorar a renda, melhorar emprego, melhorar a saúde. E para tudo isso não tem segredo...

(Soa a campainha.)

O SR. CASTRO NETO (PSD - PI) - ... precisa-se de investimento.

Então, a gente precisa andar nesse passo para poder fazer essa ação.

Bom, quanto ao Piauí...

Sim, e o teto de gastos, como todo mundo falou, eu acho que hoje pode até mudar o nome para teto de investimentos, porque, se você tem um teto e, todo ano, os gastos aumentam, o investimento fica comprimido e o que nós temos que fazer pela população não temos a capacidade de fazer, porque todo ano o investimento é menor. E isso causa, principalmente nas estradas, esse desgaste, como você mostrou no gráfico, pela diminuição de recursos, com o aumento dos problemas nas estradas. As estradas têm que ter um recurso especial para a manutenção, sem faltar, porque a ação tem que ser rápida e precisa. O gasto inicial que você faz para recuperar uma estrada, se demorar um tempo, aumenta exponencialmente o valor que tem que ser feito para poder resolver o problema.

Bom, então, dados os parabéns, gostaria de fazer algumas perguntas sobre a duplicação da BR-343 e BR-316 lá no Piauí. Já tem um projeto até Altos, mas a necessidade seria ir até Piri-piri, com 160km de distância. E, na BR-316 para o sul, temos até Demerval Lobão, mas o ideal seria ir até Estaca Zero com 80km. Então, o Piauí hoje precisa de em torno de 240km de rodovias duplicadas. Então, queria saber depois aí como é que está a situação até Altos, se tem algum projeto até Piri-piri ou até Estaca Zero, mais para frente.

Fiquei muito feliz quando o Ministro falou algo sobre acidente de motos. Isso é uma questão não só de transporte, mas de saúde pública. Nós perdemos vidas humanas nesse período. Jovens às vezes são também tirados do mercado do trabalho. E eu acho que isso é até uma questão, Renan, um pouco cultural.

Domingo agora, eu viajei pelo Piauí e, por coincidência, no domingo, às 11h da manhã, na minha frente, um rapaz veio de moto, sem capacete. Não notou a presença do carro. Fazia zigue-zague de um lado para o outro. E entrou numa casa assim... Quer dizer, uma direção totalmente sem orientação, sem sentido, o que gera o grande número de acidentes, principalmente no final de semana.

Um amigo meu ortopedista uma vez me falou que na pandemia a questão de ortopedia nos hospitais ficou zerada. Diminuiu o fluxo, a questão das motos. E isso aqui é uma questão cultural, bastante complexa; é uma grande ação.

Eu gosto muito de citar a Copa do Mundo de 1994, em que o Brasil foi campeão do mundo, com Romário e Bebeto, nos Estados Unidos, depois de 20 anos sem Copa. Naquele dia, ninguém no Brasil usava cinto de segurança; começamos a usar em 1995. E até hoje - eu contei a história da moto e estou contando isso aqui - nós temos casos de pessoas que andam no banco de trás dos veículos e que não usam o cinto também. Então é uma questão bastante complexa, que tem segurança, tem saúde, tem transporte. Queria parabenizar o Ministro aí pela ação.

Queria também que se falasse um pouquinho sobre a Transnordestina, obra importante para o Piauí, para o Nordeste; a liberação dos recursos para continuação da obra.

E, por último: as estradas são investimentos altos e necessitam de uma fiscalização para que as obras sejam bem-feitas, porque o retorno sai muito caro também. A questão da manutenção eu já falei.

E gostaria que o nosso amigo Fabricio, do Dnit, falasse algo, se possível, sobre as rodovias de pavimento rígido, porque elas são mais caras inicialmente, mas a sua manutenção dura trinta anos, contra dez dos pavimentos flexíveis. Então, com o custo de manutenção menor, talvez no longo prazo seja melhor investir, se tiver os recursos, em pavimento rígido do que em pavimento flexível. Não sei se hoje a diferença está menor, se vale a pena, se tem algum estudo sobre isso, alguma ideia. Porque, assim como a questão do cinto de que falei, essa também é uma questão que acho que é cultural. O Brasil já tem uma questão cultural com pavimento flexível, então isso é algo que economicamente valeria a pena, mas que também tem esse empecilho.

No mais, quero só parabenizar a todos aqui e agradecer mais uma vez a voz que me foi dada.

Um bom dia!

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Eu queria passar a palavra, para os seus comentários finais, à Senadora do Estado do Ceará, Augusta Brito.

A SRA. AUGUSTA BRITO (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - CE. Para interpelar.) - Obrigada. Agradeço e já peço desculpas também, porque tive que sair para outras Comissões, mas eu queria muito estar aqui.

Primeiro, quero parabenizar o Ministro e já agradecer-lhe, desde quando nos recebeu tão bem lá no ministério, junto com o nosso Senador do Piauí, que representa bem. Eu disse assim, nosso Presidente Confúcio: eu não quero fazer nem pergunta, porque eu tenho certeza absoluta de que, em o Piauí estando aqui, ele já fez a principal pergunta, que acabei de ouvir também do nosso Deputado Federal e que para nós é importantíssima, que é a questão da Tansnordestina - se realmente a gente já assegurou esse recurso, quando vai começar -, que é a nossa maior aflição no momento.

Eu quero aqui mesmo só registrar e parabenizar o Ministro por estar aqui a manhã inteira, com paciência, respondendo, mostrando que conhece e que sabe. E eu não tenho dúvida de que, com esse ministério, tendo essa sua vontade, essa sua força, que em pouco tempo eu já percebi que existe, em fazer realmente tudo o que foi dito, construir o que estava sendo destruído; eu não tenho dúvida de que a gente vai ter, sim, o melhor ministro.

Eu quero que V. Exa. conte com o nosso mandato de Senadora aqui junto ao ministério no que for preciso para que a gente fortaleça, para que as ações realmente cheguem à ponta e cheguem a todos os estados, não só ao Ceará - especialmente ao Ceará, no nosso Nordeste, mas que chegue a todos e a todas, fazendo a diferença na vida das pessoas em tudo o que foi dito aqui. Não vou ficar repetindo, para não ser repetitiva.

Fiquei muito feliz em ser recebida pelo senhor lá no ministério e em estar aqui hoje também vendo o trabalho da Comissão, sendo que o nosso Presidente há tão pouco tempo foi eleito e já está aí convocando esta audiência e tão bem administrando aqui, ainda abrindo este tempinho para que eu pudesse falar.

Então, parabéns também ao nosso Presidente, nosso Senador, a todos os que estão aqui participando e à assessoria lá do ministério, que está aqui por inteiro - até o chefe de gabinete, que é cearense, também está aqui. Mas quero agradecer a oportunidade realmente de participar aqui deste momento.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Então eu passo a palavra para o nosso Ministro Renan Filho para responder as últimas perguntas e fazer as suas considerações finais.

O SR. RENAN FILHO (Para expor.) - Muito obrigado, Senador Confúcio.

Esse foi o nosso último bloco de perguntas. Eu queria iniciar aqui fazendo uma consideração inicial sobre o que falou o Senador Marcelo Castro. Eu tenho uma convergência antiga com o Marcelo Castro e começo a perceber que eu tenho também com o Castro Neto. O Marcelo foi Deputado comigo, no mesmo partido, e nós sempre conversamos bastante. Eu acho o Marcelo uma das cabeças mais lúcidas do Brasil. Até anotei aqui que o certo mesmo no planejamento - não é, Marcelo? - é manter o que nós temos, dar continuidade ao que está andando e começar o que for fundamental, para a gente poder terminar o que está andando antes de começar coisas novas. Eu acho que essa é uma premissa que nós estamos utilizando lá, não é, Fabricio?

Aliás, o Brasil, pelo método de governo, também é muito é complexo, porque a democracia, o orçamento feito pelo Congresso, as necessidades das bases, que a gente viu aqui... Um planejamento central muito fechado é muito difícil ser feito. É até fácil tecnicamente identificar o que precisa ser feito, mas é difícil ser feito do ponto de vista político. É importante que a gente tenha um mecanismo de flexibilização do que precisa ser feito no Brasil para dar oportunidades de algumas realizações que nem sempre estão no radar da prioridade nacional.

Entretanto, eu concordo integralmente... Acho que esse trabalho que foi feito pelo Senador Marcelo para levar adiante a BR-222, a BR-020 e a BR-226, em trechos em que faltavam alguns quilômetros - 50km, 40km, 100km -, no caso da 226...

Enquanto o Senador Marcelo falava, me passava na cabeça um filme da BR-316, que foi citada aqui. Às vezes a gente pensa que são muitas BRs, mas quando a gente começa a olhar para elas - sabe, Confúcio? -, elas começam a passar por vários estados. A BR-316 mesmo nasce em Maceió e vai até Belém do Pará; corta o Nordeste todo.

Eu fui Governador; não sabia bem disso. Sabia que ela era muito importante para o meu estado, mas aí depois eu fui ver que ela é muito importante para o Brasil todo. O Beto Faro falou aqui da chegada em Belém, que ela é o principal entroncamento na chegada de Belém e na ligação da capital Belém às cidades ali ao sul da capital. Então é uma BR muito importante. Mas essa BR tinha um trecho, de Carié a Inajá, nunca pavimentado. E eu dizia aqui em Brasília, Senadora Dorinha: "Esse é o único trecho da BR-316 que não tem pavimentação". E aí, alguns anos atrás, nós pavimentamos.

Esta semana até estive lá, estávamos recuperando um trecho. O Fabricio esteve até comigo ali na divisa entre Alagoas e Pernambuco.

Depois eu descobri - porque eu passei a dizer, Confúcio, que agora a BR-316 era toda duplicada; veja como é a vida - que tem mais um trequinho em Pernambuco que não é. Está faltando o trecho. Eu disse: "Rapaz, vamos duplicar esse trecho aqui, porque eu falei tanto nisso". Vamos duplicar, não; vamos pavimentar esse trecho. Então, obras como essas são fundamentais.

Eu queria concordar com a questão das licenças ambientais, do incentivo às concessões e à atração de capital privado. É fundamental que a gente caminhe nessa direção.

Senadora Dorinha, sobre a ponte de Xambioá, uma boa notícia para a senhora. Primeiro, não há falta de recursos, as obras estão bem próximas a 80% e nós vamos concluí-las, certo? A gente tem os recursos necessários para a conclusão graças a tudo isso que nós falamos e nós vamos concluir neste ano a obra, Senadora Dorinha. Nós lançamos o Plano de 100 Dias e até o final dos cem dias nós teremos o Plano 2023, com todas as entregas distribuídas por mês. E eu me comprometo, depois desta sessão, de passar para a senhora qual o mês de entrega, a expectativa do mês de entrega da ponte de Xambioá, para a gente combinar de fazer uma inauguração com as pessoas de lá.

A duplicação da BR-153 foi concedida para a Ecovias. A restauração, Senadora, está concluída, inclusive melhorou bastante. Essa é a informação que nós temos. A restauração, que é a primeira etapa, foi concluída. Como é o novo lote de concessão? A concessão eu presumo que já foi um avanço. Só pode cobrar pedágio agora no Brasil depois de recuperar o pavimento, porque antes o sujeito ganhava uma concessão e já começava a cobrar com a rodovia esburacada. Então, isso era errado, porque as pessoas não entendem. O cara diz: "Poxa, os caras vão cobrar isso aqui com a rodovia desse jeito?". O primeiro passo é a recuperação integral. Ela foi 100% recuperada, já passou... A ANTT atestou e autorizou a cobrança do pedágio depois da recuperação e agora o desafio vai ser duplicar. Tem um cronograma. Na visita que a senhora vai fazer lá ao ministério, eu me comprometo a apresentar o cronograma da duplicação, os trechos, onde será duplicado, onde será feita a terceira faixa e onde não terá duplicação. Isso tudo eu apresento para a senhora.

E há um pedido de lá, há um pleito para antecipar a duplicação no Tocantins, com recursos da outorga. Por quê? Porque a duplicação tem um prazo estabelecido em contrato, e o pleito do Estado do Tocantins é para com os recursos da outorga antecipar a duplicação. Eu acho que, numa reunião específica, a gente pode tratar pormenorizadamente disso e avançar.

Com relação à BR-010, a gente tem o EVtea, que é o estudo de viabilidade técnica. A licitação do projeto da duplicação vai ser publicada até maio deste ano. A gente vai terminar o EVtea e vai licitar o projeto dessa rodovia, até maio. Aí, depois de ter o projeto, pode ser um RDCI, a gente pode tratar de recursos, eu posso apresentar detalhadamente todo o recurso para o Tocantins e para onde ele está indo, e a gente discutir quais são as soluções que poderemos apresentar. Está certo?

Eu queria passar... O Senador Wellington fez uma fala aqui e eu concordo muito com várias coisas. O Senador Wellington é Presidente da Frente Logística e Infraestrutura, que é muito próxima do ministério. Ele falou das debêntures incentivadas, Senador Confúcio. Eu até coloquei aqui na minha apresentação e no final eu corri um pouco, porque eu senti que estava muito longo e não falei das debêntures. Mas é um mecanismo de possibilidade de financiamento muito importante para obras de infraestrutura e precisa ser discutido.

Esta Comissão deve convidar o Ministério da Infraestrutura para debater esse projeto. O Senador Wellington é o Relator. É um caminho importante. E tem outras coisas: recurso de outorga. Eu concordo com o que ele colocou também. Questão de roubo de carga não é muito afeito ao meu ministério, mas a Comissão de Infraestrutura juntamente com outras Comissões, como a Comissão de Constituição de Justiça do Senado, podem trabalhar.

Na integração binacional, o Presidente Lula tem nos estimulado a discutir as rotas bioceânicas, que são muito importantes para possibilitar o escoamento da produção brasileira pelo Pacífico, que aproxima os países da Ásia e do Oriente Médio. Então, essa é uma agenda importante.

Quereria agradecer as palavras do Deputado Castro Neto e dizer que, sobre a duplicação, Castro Neto, lá de Teresina a Altos e a Piripiri, para uma a gente já está em projeto de execução, que é de Teresina a Altos; de Altos a Piripiri nós estamos licitando o projeto. O Piauí tem uma agenda muito arrojada agora para tirar do papel alguns sonhos antigos. Eu queria me colocar inteiramente à disposição para executar o que foi proposto, Senador Marcelo. Já falei isso para o Governador Rafael, falei para o Ministro Wellington, que esteve comigo, falei para o Senador Marcelo, conversamos sobre a superintendência de lá do Dnit, para gente ter a eficiência necessária a fim de cumprir todas essas batalhas. Então, eu vou...

A BR-316, sua duplicação, a BR-243 também... Eu acho que esses são desafios que a gente tem que levar adiante e verificar as condições orçamentárias e financeiras, a exemplo do que colocou o Senador Marcelo, verificar, concluir o que

está em andamento, principalmente aquilo que as pessoas não compreendem porque não saiu do papel até agora, e iniciar coisas novas, sobretudo baseado no novo arcabouço fiscal que está sendo apresentado.

Com relação ao pavimento rígido, está bem próximo o preço hoje, Fabricio - eu vou até responder aqui pelo Fabricio -, do pavimento rígido ao do pavimento flexível. O pavimento rígido, além de ter durabilidade maior, é mais rápida a sua execução em algumas questões. É óbvio que, num país continental como o Brasil, tem que ver a oferta de insumos e as possibilidades, mas nós já estamos avançando muito - está ali o Fábio, do Dnit, a turma aqui - na execução de pavimento rígido em detrimento do pavimento flexível, seguindo um pouco esse caminho que sugeriu o Deputado Castro Neto.

Queria também agradecer à Senadora Augusta Brito pelas palavras, pela visita que me fez lá no ministério, e dizer que o Ceará foi um dos estados mais abandonados pelo Governo Federal em investimentos dos últimos tempos. Eu acho que Ceará, Minas Gerais e Bahia, aliados aos estados do Norte do país, porque esses praticamente não tiveram investimentos novos, foram os estados que tiveram maior dificuldade. E eu acho que o país precisa agora dar uma resposta a essas regiões. Eu tenho conversado sobre isso com o Presidente.

E, tratando da Transnordestina, que é um interesse comum do Piauí, do Ceará, especificamente também do Estado de Pernambuco, teve uma mudança contratual no final do ano passado que fez um aditivo ao contrato original e tirou o braço pernambucano da Transnordestina. O Presidente pediu que nós busquemos uma alternativa, a Governadora de Pernambuco também. Nós estamos discutindo as possibilidades.

Eu tenho defendido que caminhe o "L" invertido que liga Eliseu Martins a Pecém, com integração desses dois trechos em Salgueiro, em Pernambuco, para que a ferrovia possa andar. Ela está em andamento, Senadora. Hoje aplica-se cerca de R \$40 milhões por mês de recursos do concessionário para tocar essa obra. Ele está com a obra aquém das possibilidades, mas ela tem cerca de 2 mil pessoas trabalhando. Então, é uma obra muito grande de infraestrutura no país, mas precisamos garantir o *funding*. O Ministério do Desenvolvimento Regional pode também ir à Comissão de Desenvolvimento Regional aqui do Senado explicar tudo isso, o Fundo Constitucional do Nordeste é lá. Eles estão trabalhando para garantir condições para que essa obra vá adiante.

É uma obra grande, ainda faltam cerca de R\$5 bilhões. Com o volume que está sendo investido, de R\$40 milhões por mês, essa obra nem sequer ficaria pronta neste Governo. O Presidente Lula pediu para que eu intensifique os esforços no sentido de entregar essa obra, que é uma promessa antiga ao Brasil, muito importante e muito estruturante para o Nordeste. Dito isso, Presidente, respondendo a todas as perguntas que foram colocadas, eu queria dizer que não tenho nada mais a acrescentar. Só queria agradecer ao Confúcio e ao Marcelo. Eu digo que sinto nos Srs. Senadores - meus parceiros do Senado, apesar de eu não ter tido oportunidade de exercer o meu mandato de Senador ainda - muito espírito colaborativo e muita confiança na parceria que farei com os senhores para a gente melhorar a infraestrutura nacional.

Sigo à disposição das duas Comissões para a gente discutirmos o que for necessário.

Muito obrigado pela oportunidade.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Muito bem.

Nós estamos aqui há quatro horas e meia, aproximadamente, em uma audiência pública extremamente concorrida. Parece que o Renan Filho é um *pop star* importante... (Risos.)

O SR. RENAN FILHO (Fora do microfone.) - O orçamento é que está pouco.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - E atraiu, sim, realmente uma audiência excelente, inclusive todos os internautas.

Todos perguntaram muito, e eu fiquei calado só escutando, mas nós também temos algumas demandas.

Em certa ocasião, o Presidente Lula, não sei se era no primeiro ou no segundo mandato, esteve na divisa do Brasil com a Bolívia e encontrou com Evo Morales, que era então Presidente da Bolívia; eles combinaram a construção de uma ponte binacional para facilitar a integração latino-americana de comércio, inclusive levando a produção do Estado do Mato Grosso, do Amazonas, da Zona Franca de Manaus, de Rondônia para os portos do Pacífico. E ele deu a palavra, naquela ocasião, ao Presidente Evo Morales, de que construiria essa ponte. E a ponte andou, o projeto básico foi feito, o projeto executivo foi feito, e agora o Presidente Lula retorna. Ficou parado no tempo. O Presidente Lula retorna e, logicamente, deve querer cumprir o que ele prometeu lá atrás. Então, nós queremos, depois de discutir esse assunto, que essa obra, que é de valor elevado, seja incluída nas obras do PAC, no próximo lançamento do projeto, que está anunciado à imprensa.

Quero agradecer muito a participação de todos os técnicos do Dnit, do Ministério dos Transportes, das agências reguladoras que se fizeram presentes e quero agradecer ao nosso querido Ministro Renan Filho pela exposição.

Não ficaram perguntas sem respostas. Todos os Senadores ficaram satisfeitos com as respostas sinceras, verdadeiras dadas neste momento.

Antes de encerrar os nossos trabalhos, eu submeto à deliberação do Plenário a dispensa da leitura da ata da sessão anterior. Os Senadores e as Senadoras que a aprovam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Está aprovada a ata da sessão.

Nada mais havendo a tratar - eu pergunto ao Marcelo se há algum comentário -, agradeço a presença de todos e declaro encerrada, por enquanto... Podem baixar o facho alguns, porque vão continuar aqui mais uns 20 minutos. Mas o Marcelo está dispensado, o pessoal da Comissão dele está dispensado, o Ministro está dispensado.

Muito obrigado. Muito agradecido.

Declaro encerrada a nossa reunião.

(Iniciada às 9 horas e 21 minutos, a reunião é encerrada às 13 horas e 44 minutos.)