



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

REUNIÃO

31/05/2023 - 20ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

A SRA. PRESIDENTE (Augusta Brito. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - CE. Fala da Presidência.) - Bom dia, bom dia a todos e a todas, bom dia ao Senador Fernando, a toda a assessoria aqui presente e à imprensa.

Havendo número regimental, declaro aberta a 20ª Reunião da Comissão de Serviços e Infraestrutura da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura, que se realiza nesta data, no dia 31 de maio de 2023.

A presente reunião tem o objetivo de realização de audiência pública para a apresentação do plano de atuação do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) referente ao planejamento de obras e perspectivas de melhorias de infraestrutura de transportes do Brasil, em atenção ao Requerimento nº 12, de 2023, desta Comissão, de autoria do Senador Presidente da mesma, Senador Confúcio Moura.

Agora eu gostaria de convidar para tomar assento aqui à mesa o Sr. Fabricio de Oliveira Galvão, Diretor-Geral Substituto do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), já agradecendo pela gentileza de estar aqui presente. Ele já está se sentando aqui. Seja bem-vindo!

Antes de passar a palavra para o senhor, eu comunico aqui que essa reunião será interativa, transmitida ao vivo e aberta à participação dos interessados por meio do Portal e-Cidadania, na internet, no endereço senado.leg.br/ecidadania, ou pelo telefone 0800 0612211.

Eu gostaria agora de passar a palavra para o Sr. Fabricio, que disporá do tempo que achar necessário para fazer a sua explanação.

Seja bem-vindo e fique à vontade.

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO (Para expor.) - Bom dia! Bom dia a todos; bom dia, Senadora; bom dia ao Senador Fernando, também colega nosso que está por aqui; bom dia aos amigos lá do Dnit, aos que nos escutam e nos acompanham pelas redes.

Enfim, acho que a infraestrutura é sempre um assunto muito recorrente nos nossos temas. No nosso dia a dia a gente é sempre demandado lá no Dnit e no ministério, e essas pautas são pautas que terminam unindo a todos porque todos buscam sempre a melhoria da infraestrutura no nosso país. E me coloco à disposição hoje aqui, pelo tempo que for preciso, para a gente responder, esclarecer dúvidas e tentar avançar. Isso é importante, esse diálogo é bacana. A gente tem que sempre estar à disposição do Congresso e, juntando os esforços, a gente consegue avançar na nossa infraestrutura, e o Dnit vem avançando.

A gente brinca que vem colocando o elefante para correr, a gente pegou o elefante bem parado e fazê-lo correr é bem complicado. Mas antes de começar com a minha explanação, eu queria até deixar um dado para vocês: a gente está fechando o mês de maio, e o Dnit está chegando à execução de R\$1,2 bilhão só no mês de maio, então essa é uma das maiores execuções da nossa série histórica de execução no Dnit. Esse é um dado muito importante para a gente.

A SRA. PRESIDENTE (Augusta Brito. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - CE. *Fora do microfone.*) - Até o mês de maio ou só no mês de maio?

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO - Só no mês de maio. Até o mês de maio já vai acumulando R\$4 bilhões em execução, mas o mês de maio foi um mês muito importante para a gente porque os primeiros meses foram aquela virada de Governo, aquela virada de orçamento, a gente começando a rever os contratos, a retomar as obras, mas agora a gente começa realmente a tentar avançar, e o mês de maio marcou isso para a gente. A gente ainda tem muita chuva pelo Brasil, principalmente na Região Norte, o que ainda atrapalha muito a execução, mas de qualquer forma já é um grande avanço, é uma grande conquista para o Dnit, para o ministério, para o Governo como um todo e eu acho que para a sociedade, porque no fundo é quem ganha com essas obras e com esses empreendimentos. Enfim, dentro desse apanhado inicial eu acho que a gente pode começar com a nossa apresentação, só para a gente dar um panorama geral do que a gente vem fazendo.

A nossa ideia é mostrar um pouco do planejamento das obras e perspectivas de melhorias da infraestrutura do Brasil, na nossa visão do Dnit e do ministério, de como a gente vem trabalhando lá dentro do órgão.

Aí é só um pouco da nossa missão, que é implementar a política de infraestrutura de transportes, terrestres e aquaviários, contribuindo para o desenvolvimento sustentável do nosso país.

Aí a gente entra um pouco no que a gente vem trabalhando hoje, que é o nosso orçamento. Na nossa série histórica, a gente vê que o nosso orçamento vem sendo achatado, ano a ano, ano a ano, e ali no final de 2022, a gente teve um suspiro de orçamento, que foram os R\$2,7 bilhões da PEC da transição, mas basicamente o orçamento era uns R\$7 bilhões, que vinham girando. Se a gente passar agora para a infraestrutura, ali para o Dnit, para as rodovias, a gente tem hoje um salto para R\$20 bilhões, a gente tem basicamente três vezes o orçamento que a gente tinha no ano passado.

E aí nós temos esse desafio de uma rede pavimentada e não pavimentada. Tem mais de 52 mil quilômetros de rodovias e de uma rede não pavimentada, que a gente tem que vencer, de mais de 8 mil quilômetros pelo país, além das 40 mil hidrovias.

Aí a gente entra um pouco no que a gente pensa para um investimento público de agora em diante, algumas obras que a gente vem mapeando, o Governo vem montando um plano de investimentos, e lá no Dnit, também algumas obras que a gente vem planejando.

Aí a gente separou um pouco por regiões. Na Região Norte, a 364, o grande eixo Rondônia e Acre, em que a gente precisa tanto fazer manutenção, restaurar essa rodovia. A gente ontem teve um evento muito importante com a bancada do Acre, assinando as ordens de serviço que faltavam para a gente conseguir cobrir a 364 no Acre e tentar retomar pelo menos um pouco da trafegabilidade naquela rodovia.

Vocês vão entender mais na frente, mas a 364, no Acre, é uma rodovia que ficou praticamente abandonada nesses quatro anos, e nas oportunidades em que o Governo teve de verão no norte, praticamente não tinha recursos. Então, com essa falta de investimento com chuva no norte, a 364, Rondônia-Acre, praticamente quase deixou de existir em alguns lugares.

Aí temos os investimentos que a gente tem no Nordeste, os principais eixos, como as duplicações, pavimentações. Algumas dessas são obras que a gente está conseguindo retomar, como a 101, Sergipe a Alagoas. Eram trechos que a gente recebeu praticamente com obras paralisadas e conseguiu retomar. Na 135 e na 030, na Bahia, há trechos em que a gente retomou e começou as obras. E por aí segue: duplicação da 116...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO - Exatamente. São obras que a gente... A 304, no Rio Grande do Norte. Então, são várias obras que a gente está tentando retomar e vem lutando para isso.

Região Nordeste, Centro-Oeste. Por exemplo, duplicação da 080-DF, é uma obra que já está contratada, licitada, a gente já mandou o pedido de ação orçamentária, para se ter uma ideia. É uma obra que a gente vai iniciar tão logo tenha abertura de ação orçamentária. E por aí a gente segue pelo Centro-Oeste, com várias obras.

Algumas são, por exemplo, como a pavimentação da 242 ali no Mato Grosso, uma obra que já está pronta para começar. A gente ontem teve reuniões com o Ibama - questão de licenciamento - para a gente avançar e começar também a 242 no Mato Grosso. A gente entende que são eixos importantes que a gente tem a vencer e a gente precisa dessa integração, desses corredores.

Passando pela Região Sudeste, algumas pavimentações, adequações. A gente nem conta com as obras de concessão, porque a Região Sudeste a gente sabe que tem predominância de concessões, mas nas que estão com o Dnit, a gente está aí.

A gente pode destacar, por exemplo, esse derrocamento de Nova Avanhandava, uma hidrovias importante para o Estado de São Paulo. Só neste ano a gente já quase passou de R\$100 milhões para que essa obra avance, e ela está avançando. A gente entende que as hidrovias também são eixos importantes, principalmente essa de São Paulo.

A Região Sul é uma das que vem avançando bastante nas obras. Para vocês terem uma ideia, por exemplo, a duplicação da BR-116, no Rio Grande do Sul, vem avançando em todos os lotes. Ali o lote norte, na saída de Porto Alegre - está aí o Hideraldo, a turma que pode confirmar. Nesse mês, por exemplo, de maio, as obras já mediram quase R\$20 milhões nesse empreendimento. Então é um volume de obras significativo, e de obras que vinham praticamente paralisadas. Então, a gente está muito feliz com essa retomada e com esse volume de investimentos que a gente vem alcançando.

Aí outro dado importante para a gente. Eu acho que a nossa manutenção... Eu acho que o nosso carro-chefe hoje no Dnit tem que ser a nossa manutenção. A gente tem que pensar primeiro em cuidar da nossa malha, cuidar do que a gente tem, dar boas condições de circulação para os usuários, para pensar em avançar com novas obras e novos empreendimentos.

Veja aqui os nossos índices de conservação de malha. Aí a gente nem fala de CNT, esse é o nosso índice no Dnit, que vem caindo ano a ano, até chegar em 2022 com 48% da nossa malha federal como regular, ruim ou péssima. Então isso é bem significativo, porque vem ano a ano se degradando a nossa malha por falta de investimento.

A gente hoje também chega com a qualidade dos nossos contratos muito baixa. O Governo cobria a malha com contratos de manutenção, mas contratos ali do tipo Pato, que era a manutenção básica e tapa-buraco, praticamente sem quantidades suficientes para garantir uma manutenção adequada para as rodovias. Então, hoje a gente recebe rodovias para as quais a gente teve que relicitatar praticamente vários dos nossos contratos de manutenção, como o que a gente fez no Acre, por exemplo, para a gente conseguir restabelecer essas rodovias.

A gente brinca que hoje, lá no Dnit... Eu brinco que é como se a nossa infraestrutura tivesse um acidente de moto, e ali ele cai, o cara está todo ali na beira da estrada, e é preciso primeiro fazer uns primeiros socorros ali, uns curativos, para tentar levá-lo para o hospital para tentar salvar. Eu acho que é meio isso que a gente tentando fazer com as nossas rodovias, entendeu? A situação está tão crítica em alguns lugares...

O Acre é um exemplo, porque foi ontem. Então a gente precisa pelo menos dar uma trafegabilidade para a rodovia para que, no próximo verão, no norte, a gente tenha condições de realmente restaurar essa rodovia e aí entregar uma rodovia nova à população. É esse o plano que a gente vem trabalhando: primeiro salvar as rodovias para impedir essa curva de degradação, para que depois a gente consiga avançar com essas rodovias e aí realmente melhorar significativamente essa qualidade.

Aí nós temos um diagnóstico - que a gente já vem falando - da curva acentuada de degradação, de condição da nossa malha nos últimos anos. É um patrimônio público ali danificado com a falta de investimento. Há a necessidade, que a gente vê, de ampliar a carteira de restaurações em projetos tipo Crema, para que a gente possa realmente dar uma nova cara e uma nova qualidade à nossa rodovia.

Então, a nossa estratégia de otimização de investimentos para por ali, porque a gente quer virar esse jogo: em vez de ter predominância de contratos de conserva, a gente ter realmente só metade, um pouco mais da metade de contratos de conserva, porque a gente entende que a malha que ainda está boa a gente consegue garantir com uma boa conserva, mas, para a malha que não está boa, a gente precisa, no mínimo, de um contrato de Crema e de restauração para restabelecer a qualidade dessa rodovia e reduzir esse percentual de malha regular, ruim ou péssima, que é o grande impacto direto para o usuário. Acho que é o que o usuário percebe, o que o usuário sente no seu dia a dia, é aquele buraco, é aquela falta de sinalização, é a falta de acostamento. É esse tipo de item que a gente precisa atacar. Eu digo hoje que a nossa infraestrutura tem que ser como uma acupuntura. A gente não vai conseguir salvar tudo de uma vez, mas a gente consegue ir distensionando alguns pontos, a gente consegue ir melhorando, a gente consegue ir evoluindo, e a gente vai andando. A gente já sente esse retorno um pouco da sociedade, dos Parlamentares que chegam conversando com a gente lá no Dnit, e a gente entende que esse diálogo é importante, que o pessoal traz o retrato lá da ponta, de estar ouvindo as pessoas, de trazer esse retorno para a gente que está aqui em Brasília, e a gente já vem sentindo que essa melhoria vem acontecendo e que pelo menos o otimismo vem sendo retomado. E a confiança: eu sempre digo que essa questão de confiança, não adianta você falar, você tem que começar a agir e conquistar isso. Então, a gente vem nesse processo de conquistar a confiança, e é um processo árduo, mas é um processo em que a gente está empenhado em lutar e a gente vai conseguir.

Aí um pouco da nossa perspectiva. A gente hoje já tem 31 mil quilômetros de estudos de viabilidade contratados, grande parte deles já em execução. O estudo de viabilidade é um requisito básico para que a gente faça adequações, melhorias, duplicações nas rodovias. Então nós espalhamos nos principais eixos para que a gente consiga, a partir dos estudos de viabilidade, contratar projetos e avançar com as adequações de capacidade, com as duplicações. Isso é importante. Se a gente não tiver isso, a gente não sai do canto. Então, esse é um paralelo que a gente vem traçando. Enquanto a gente vem trabalhando com a manutenção para recuperar nossa malha, a gente vem já construindo os estudos de viabilidade.

Nós já contratamos mais de 4,3 mil quilômetros de projetos. Esses projetos a gente considera basicamente projetos de duplicação e adequação de capacidade para que as nossas novas rodovias... Hoje o nosso primeiro passo é tirar do papel

as obras que já estão contratadas, mas que não estão andando, seja por falta de recursos, seja por deficiência de projetos, seja por ajustes com órgãos de controle, por questões ambientais. O nosso primeiro passo é destravar tudo que já está contratado no Dnit, para, em seguida, esses projetos que estão aí virarem obras e virarem novos empreendimentos.

E aí nós temos mais de R\$30 bilhões em novos empreendimentos para os próximos anos. Se a gente conseguir, além de tudo que a gente tem em casa, fazer isso rodar e contratar esses novos projetos que estão em andamento, nós já temos uma boa projeção de empreendimentos para os próximos anos.

O que é necessário hoje para a gente? Garantir o investimento público em infraestrutura e transporte. Este ano a gente teve a nossa PEC da transição, que garantiu o que a gente tem hoje. Hoje no Dnit, pela execução que a gente alcançou no mês de maio e pelos contratos que a gente vem girando, a gente já projeta que a gente já deve pelo menos passar de R\$15 bilhões na execução desse ano, o que já é um salto significativo. Se você for considerar o que aconteceu com o Dnit no ano passado e nos últimos quatro anos, isso é mais do que o dobro da execução média do que vinha se fazendo da infraestrutura.

E os investimentos devem ser compatíveis com a produção do nosso país, com o PIB, que é aquele comparativo que a gente faz com outros países menores que investem muito mais do que o Brasil em infraestrutura. É desenvolver geração de empregos, é reduzir o custo dessa logística e fazer essa nossa integração regional.

É isso aí, pessoal. Acho que basicamente esse é o nosso planejamento macro para nossa infraestrutura, é o que a gente pretende. Eu me coloco à disposição de todos para que a gente possa conversar e responder o que tiver mais de dúvidas.

A SRA. PRESIDENTE (Augusta Brito. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - CE) - Já agradeço aqui ao Sr. Fabrício pela apresentação sucinta. Com certeza, já tem Senador aqui querendo fazer perguntas. A gente também está abrindo e vai trazer aqui algumas perguntas das pessoas que estão acompanhando pela internet, mas, já iniciando, antes de passar para nosso querido Senador, eu já queria especificar aqui uma questão lá do Ceará, em relação a uma duplicação da 222, que liga o Porto do Pecém ao Porto do Mucuripe, um trecho muito importante no que trata do desenvolvimento para o nosso estado.

Eu queria saber se tem alguma previsão de conclusão para essa obra, como é que está esse andamento? E também já parabenizar pela apresentação bem clara. Eu tinha uma dúvida, exatamente, sobre esse percentual de rodovias, especialmente rodovias que estão avaliadas como irregulares, que são as que a gente tem que dar manutenção... Existe um planejamento específico para que a gente possa, realmente, otimizar e diminuir esse percentual e conseguirmos, realmente e efetivamente, dar boas condições às rodovias já existentes? Porque eu vi que também existe um planejamento de novas duplicações, de novas rodovias, mas gostaria de saber como está também essa questão de manutenção, se tem alguma previsão e o que está faltando, se é dinheiro, se é o recurso? Eu sei que é sempre... O que já se tem planejado nesse sentido de manutenção?

Eu queria pedir, para passar aqui a palavra para o Senador Fernando, para deixar para responder no final, porque eu acredito que o outro Fernando, nosso Senador também, que acabou de chegar, depois vá querer fazer alguma pergunta. Aí responde, no caso, os três. Pode ser?

Então, já passo aqui para o Senador Fernando.

O SR. FERNANDO DUEIRE (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - PE. Para interpellar.) - Querida Senadora Augusta, nossa Presidente da Comissão; Senador Fernando Farias.

Dr. Fabrício, primeiro, para me associar às palavras da Presidente, da nossa Senadora Augusta. Muito boa, sucinta e didática a sua apresentação. E falo do otimismo dos números que foram apresentados.

Nós tivemos, há poucas semanas, a presença do Ministro Renan, que fez também uma exposição detalhada dos projetos para o país. Os números que V. Sa. apresentou, em termos de investimentos realizados, já este ano, mostram o nível de disposição do Governo Federal, sobretudo, do Ministro e de sua equipe.

Quero também fazer o registro de que o Ministro esteve em Pernambuco, fez uma reunião em Pernambuco, detalhando os investimentos e ouvindo, sobretudo, porque é muito importante, não só a percepção de Brasília, mas também escutar do que a sociedade, a classe política e os empresários estão precisando. Foi uma iniciativa que eu espero que outros Ministros também possam fazer.

E, Dr. Fabrício, só dois registros de duas perguntas. A questão da 104, que é uma rodovia agrestina, muito importante, com um polo de confecções, associada também à recuperação da BR-232, e uma pergunta que não quer calar, sobretudo aos pernambucanos, que é a questão da Transnordestina.

Então, são, na verdade, três itens e que se o senhor puder noticiá-los, nós ficaríamos confortáveis para voltar a Pernambuco e colocar para Pernambuco o *status* desses três projetos.

Muito obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Augusta Brito. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - CE) - Agora já passo também para o Fernando Farias, nosso Senador, que também poderá fazer sua pergunta ou manifestação, como desejar.

O SR. FERNANDO FARIAS (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - AL. Para interpelar.) - Não, eu vou parabenizar o Fabrício, velho conhecido lá das Alagoas, não é, Fabrício?

Eu tenho dois pontos que sempre converso, que é sobre a BR-101, o trecho do Varrela, que está interditado. Eu queria saber como você vai atuar ali. E com relação à ferrovia, tem o compromisso da Rumo para fazer o trecho Bauru-Panorama. É São Paulo, não tem mais, é um trecho de que eu tenho conhecimento. Não sei se você está puxando aí, mas é só para colocar na sua agenda que ele tem que entregar esse trecho até 2026, e não começou ainda. E o pessoal lá fica com muito receio de que ele queira colocar isso para vários anos mais. Certo? E é um trecho importante para a região, mas sempre fica aquela polêmica: não tem a rodovia porque não tem produto, não tem produto porque não tem a rodovia. E lá existe produto que dá para escoar. Queria que você colocasse isso, lembrando lá no ministério sempre esse trecho Bauru-Panorama, pela Rumo, viu?

A SRA. PRESIDENTE (Augusta Brito. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - CE) - Agora já vou passar para o Sr. Fabrício, que poderá responder as três perguntas, fazer algum comentário, assim como desejar. E a gente volta com outras perguntas que já temos dos internautas e com certeza do Senador Marcelo. Tenho certeza de que ele vem aí com algumas perguntas.

Fique à vontade, Dr. Fabrício.

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO (Para expor.) - Vamos lá. Primeiro, sobre o nosso Ceará, não é? A BR-222 está em obras, duplicação. A gente só precisa agora que a chuva pare, dê uma trégua lá no Ceará. A gente até brinca, eu tenho familiares no Ceará, não sei nem se estão me ouvindo na internet, mas eu tenho tios lá que disseram que iriam estar me acompanhando, enfim. O Ceará é um estado pelo qual tenho muito carinho. A gente está tratando dessa 222. A gente até brinca que nunca se viu chover tanto no Ceará e o inverno se alongar tanto. Mas a gente vai conseguir este ano terminar, sim, a duplicação da BR-222, vai entregá-la toda. A gente, inclusive, já fez o empenho todo do valor do contrato, para esse ano, do que a empresa precisa para terminar a obra. Então, a gente espera que esse ano ainda a BR-222 seja concluída, e espera ainda, no mês de junho, licitar a duplicação da BR-116, naquele trecho da saída de Fortaleza, que a gente já conversou, aquele primeiro lote, que deve chegar em Chorozinho. A gente espera que a duplicação se inicie também esse ano.

A SRA. PRESIDENTE (Augusta Brito. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - CE) - Um abraço para a cidade.

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO - Pois é. Isso aí para o Ceará.

Sobre a manutenção de uma forma geral, como a Senadora perguntou, o nosso planejamento é analisar contrato a contrato, porque entendemos que às vezes não adianta ter um contrato de manutenção, mas ter um contrato que não seja adequado para aquela rodovia. Por exemplo, a gente até brinca, não adianta ter que fazer a manutenção de uma casa, que está toda destruída, e só fazer uma pintura nela. Então, eu não vou resolver praticamente nada do que eu tenho. Então, nossos contratos de manutenção, hoje, no Dnit, estavam assim.

Eu digo isso por experiência em Alagoas, em que a gente tinha que escolher os buracos que a gente tinha que tapar, porque o nosso valor de contrato não dava para nada, praticamente.

Hoje não, a gente tem o recurso, então a gente precisa recontratar as nossas manutenções, refazer os nossos contratos, e o nosso planejamento a curto prazo é esse. A gente vem refazendo os nossos contratos.

Por exemplo, a BR-242, na Bahia, que é um eixo importantíssimo de ligação em toda a Bahia, a gente relicitou agora. Para se ter uma ideia, os dois contratos de manutenção da BR-242, somados, dão R\$150 milhões. Então, assim, são contratos que têm quantitativos significativos, para que a gente recupere toda a BR-242, desde Feira de Santana até chegar perto de Barreiras, Luís Eduardo Magalhães e todo o oeste baiano. É um contrato cujo anterior era menos de um terço desse contrato. Então, assim, não dava para nada.

Às vezes, tinha-se a ilusão de que tinha contrato de manutenção na rodovia, mas não tinha quantitativo e a gente também não tinha recursos.

Então, esse cenário a gente está fazendo estado por estado, para recuperar a nossa manutenção e a gente melhorar o quadro, ali, daquela malha.

Agora, passando para Pernambuco, primeiro sobre a BR-104. Eu acho que o trecho a que mais Pernambuco é recorrente é o trecho de Toritama, não é? Ali eu conheço bastante, ali a gente tem um convênio com o Governo do estado. Nessa reunião com a Governadora, nós conseguimos chegar a um denominador comum de fazer um ajuste no convênio, ela disse que vai terminar aquelas obras pelo Governo; de fazer um encontro de contas no convênio; de fazer os aportes que forem necessários para a gente conseguir concluir - pelo menos retomar - aquela parte ali do Toritama e a gente conseguir chegar ali a Caruaru e toda aquela região da BR-104. A gente vai trabalhar nela.

Sobre o restante da BR-104, a gente já tem um EVTEA para ela inteira. A nossa ideia é fazer a BR-104 como um todo, saindo desde Maceió até chegar a Macau, no Rio Grande do Norte. A gente entende que essa é uma ligação importante, passando por Caruaru, Campina Grande, ligando o Rio Grande do Norte. A gente entende que, ali, pode-se gerar um eixo de escoamento tanto nessa questão têxtil de Caruaru quanto na questão do sal que a gente vê muito, aquele escoamento lá em Macau, no Rio Grande do Norte.

Hoje eles têm que sair, pegar a BR-101 e descer. Então, eles poderiam usar o corredor da BR-104, fazer esse escoamento ou descer até a Bahia.

Outra obra importante - que a gente interliga com a BR-104 - e que se vale ressaltar é a BR-423, em Pernambuco - aí já é um *spoiler* do Ministro, ele que não fique com raiva de mim, mas a gente quer ir ao Festival de Inverno de Garanhuns para dar a ordem de serviço da duplicação da BR-423, o trecho de Garanhuns até o entroncamento com a BR-232, em Pernambuco. Essa é uma obra já muito esperada pelo pessoal de Pernambuco.

O SR. FERNANDO DUEIRE (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - PE) - Doutor Fabrício, são três lotes?

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO - São três lotes.

O SR. FERNANDO DUEIRE (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - PE) - Um já está com RDC...

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO - Um já está contratado, já está com o pessoal do licenciamento ambiental do Governo de Pernambuco. A Governadora disse que vai liberar a licença ainda este mês, para que a gente inicie.

O segundo trecho a gente já está em contratação.

O SR. FERNANDO DUEIRE (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - PE) - Lajedo-Garanhuns.

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO - Exatamente.

E o terceiro trecho, na verdade, é o contorno ali de Garanhuns, de que a gente está finalizando o projeto.

Então a nossa ideia é: inicia-se o primeiro trecho de obras, saindo da inércia; inicia-se o segundo trecho, e, depois, inicia-se o terceiro trecho. Assim, a gente liga Garanhuns à BR-232, de uma forma duplicada. Esse é o ponto.

Sobre a Transnordestina, eu acompanhei a reunião com a Governadora. A ideia do Ministro, realmente, com a Governadora, é que o ramal Pernambuco volte a ser incluído na Transnordestina e à ligação a Suape. Eu acho que essa é uma tratativa do Ministério, mas eu acredito que é uma tratativa que está avançando, e eu acredito que Pernambuco não vai ficar de fora, não, da Transnordestina, pelo que eu venho acompanhando.

Agora, chegando à nossa... às Alagoas.

Vamos lá, o trecho do Varrela. (*Pausa.*)

O Senador fala muito, falou do trecho do Varrela. Para quem não conhece o Varrela, é o km 121, mais ou menos, da BR-101, em Alagoas, onde a gente teve um afundamento, a gente teve um acidente geológico na região, e eu digo que, em anos de infraestrutura, a gente nunca viu nada daquele tipo, porque os acidentes geológicos, os escorregamentos normalmente deslizam em cima ou escorregam embaixo, nos taludes, e lá simplesmente ele afundou a rodovia. Para quem não conhece - não é, Fernando? -, nunca viu a foto, ele afundou algo em torno de 600m. A pista afundou inteira, as duas pistas.

Então, a gente fez um decreto de emergência. A gente está fazendo o projeto. O que a gente fez lá? Algo semelhante ao que foi feito nas pontes que caíram no Amazonas, na BR-319. A gente fez um decreto de emergência e a empresa sendo contratada para fazer o projeto, a solução e fazer a obra na emergência, e ela já entrega aquilo ali pronto. A gente entende que isso é mais rápido. É assim que vem sendo tratado lá. A empresa já está lá trabalhando, o pessoal já tem o projeto praticamente pronto. Só que qual é a nossa ideia? A gente não quer entrar em execução agora porque a nossa chuva vai chegar. Então, se a gente arrasas esses aterros de 600m com muita profundidade, a água vai levar o resto. Então, a gente vai tentar suportar a chuva, deixar tudo o.k.. Passou a chuva, a gente vai entrar arrasando os aterros, aproveitar o verão e entregar a rodovia.

O SR. FERNANDO FARIAS (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - AL) - Só chamando a atenção porque há dois anos teve, na mesma região, aquele afundamento mais na frente. E, vamos dizer, na BR-101, o tráfego foi todo desviado para as estradas estaduais, dentro da cidade, e estragou muito as estradas do estado.

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO - Exatamente.

Aquele outro acidente, aquele outro escorregamento teve outra característica, na subida de São Miguel. A gente entende que ali foi um problema da drenagem. Ali a gente teve o problema da drenagem da cidade de São Miguel dos Campos com a drenagem da rodovia, que terminou levando o corpo do aterro. Então, ali foi mais fácil de arrumar uma solução, porque não era um acidente geológico, mas apenas uma correção de drenagem, e a gente fez.

Realmente, a gente viu que o tráfego desviou todo por dentro da cidade, e a gente está falando de 2021, e a gente danificou bastante a cidade, a gente fez o que foi possível na época. Mas, conversando com a prefeitura, eu acho que o Dnit pode realmente indenizar as prefeituras por esse dano quando a gente desvia por dentro das cidades. A gente já achou isso... Por exemplo, em Palmares, Pernambuco, foi feito isso quando a ponte caiu. A gente indenizou a cidade de Palmares. A gente está indenizando o Governo do Estado porque está usando as rodovias estaduais como um desvio da BR-101, e eu acho que uma das preocupações de São Miguel dos Campos é isso. Eu já conversei com o Prefeito, e a nossa ideia é construir a quatro mãos alguma forma de o Dnit fazer uma medida compensatória para o Município de São Miguel dos Campos.

E sobre o ponto da ferrovia lá da Rumo, realmente, quem acompanha as concessões e as ferrovias é o Ministério, da Rumo. O Dnit não tem gestão sobre isso, mas eu posso levar o pleito facilmente à turma do Ministério, e eu garanto que a gente manda uma resposta.

Pronto, Senadora.

A SRA. PRESIDENTE (Augusta Brito. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - CE) - Eu agradeço e já...

Com certeza. Eu já ia passando diretamente porque eu tenho certeza de que ele vai não só defender o seu Piauí, mas o nosso Nordeste, com certeza, e o nosso país como um todo, o nosso querido Senador Marcelo Castro, que poderá também fazer sua pergunta ou explanação da forma que desejar.

O SR. MARCELO CASTRO (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PI. Para interpelar.) - Bom, eu quero dar bom dia a todos, cumprimentar a nossa Presidente Augusta Brito e parabenizar o nosso convidado, o Fabrício, que está fazendo um excelente trabalho à frente do Dnit, esse órgão tão importante para a infraestrutura brasileira. E a gente, lá no Piauí, tem levado demandas dia sim, dia não. Evidentemente, são muitos os problemas que precisam ser resolvidos.

Nós tivemos - é um assunto que venho acompanhando mais de perto -, no Governo do Fernando Henrique, uma contenção de recursos muito grande, e nossas BRs se deterioraram muito. Felizmente, depois, quando veio o Governo do Presidente Lula - não é um elogio que estou fazendo a ele, é uma constatação histórica -, houve uma capacidade de investimento do Dnit muito maior do que havia antes. Então, no Governo do Lula e no Governo da Presidenta Dilma, o Dnit teve um orçamento robusto, muito maior do que tinha sido praticado antes e muito maior do que estava sendo praticado depois, ao ponto de que, para este ano de 2023, eu fui o Relator do Orçamento, e o Dnit, se não me falha a memória, tem o orçamento de apenas R\$6,7 bilhões, o que todos os técnicos reconhecem unanimemente que é absolutamente insuficiente para a conservação da malha que nós temos no Brasil e muito menos ainda se fosse para a construção de novas rodovias, ferrovias e tudo mais.

Veio a PEC da transição e, graças a Deus, nós conseguimos triplicar o orçamento do Dnit. Então o Dnit hoje tem um orçamento, acredito, de uns R\$22 bilhões aproximadamente, incluindo o Ministério dos Transportes, o que é um valor, digamos assim, não do tanto que era nos momentos mais áureos, mas não tão pouco quanto nos momentos mais críticos, digamos que é um orçamento razoável. E a previsão para o próximo ano, com o novo arcabouço fiscal, é que a gente vá ter novamente recursos importantes para manutenção, conservação e também para obras essenciais.

Então, o nosso Ministro Renan esteve aqui, e a minha intervenção foi exatamente neste sentido. Vamos, em primeiro lugar, conservar o que nós temos, porque é um grande patrimônio público que foi construído ao longo de décadas e décadas, vamos dar início só àquelas obras que são efetivamente importantes e dar continuidade principalmente àquelas obras que precisam ser concluídas. Por exemplo, uma ponte que está sendo construída: não se justifica não concluir; uma estrada que já está 80% pronta, estão faltando 20%: se você não fizer os 20%, não cumpre a sua finalidade, então tem que concluir.

E lá no Piauí, Fabrício - você está a par da nossa situação -, nós nos queixávamos de que éramos a única capital do Nordeste que não tinha duplicados os seus acessos, que são duas BRs, a 343 e a 316. Isso daí deixava, Augusta, de certa forma, a representação política do Piauí um pouco envergonhada: é a única capital que não tem... Felizmente nós conseguimos

já duplicar a BR-316, que é a saída sul de Teresina, e agora, para a saída norte, a BR-343, nós colocamos recursos no Orçamento, com o que, naturalmente, dá para fazer uma parte expressiva.

Então nós queremos dar continuidade a isso daí, quer dizer, da saída sul nós já fizemos o primeiro trecho, fazer o primeiro trecho agora da saída norte na BR-343. Naturalmente isso é um processo. À medida que for fazendo, nós já vamos fazendo o projeto mais para frente porque o fluxo está sempre aumentando e a necessidade sempre aumenta.

Outro aspecto que eu gostaria de tratar aqui com V. Sa. é a questão da BR-330. Essa é uma BR de integração nacional muito importante, com que a gente sonha há muitos anos, desde quando foi Ministro dos Transportes o Deputado João Henrique de Almeida Sousa, um piauiense, e ele mandou fazer esse projeto da BR-330. Foi no final do Governo Fernando Henrique. Já passamos por dois mandatos do Lula, dois da Dilma, do Michel, do Bolsonaro, e até hoje não foi construída. Então nós estamos muito confiantes de que agora, com V. Sa. à frente do Dnit, sabendo da importância dessa estrada, porque ela vai cortar, Augusta, transversalmente todo o Cerrado do Piauí, que é a região que mais cresce no estado, que mais desenvolve, em que todo ano nós estamos batendo recorde por cima de recorde de produção de soja, de milho, de grãos. O Piauí, neste ano, passou a ser o nono estado maior produtor de grãos do país. E essa BR faz a interligação com o Maranhão, o sul do Maranhão, outra região que faz parte do Matopiba, que é uma das regiões que mais crescem no Brasil na produção de grãos. Nós já estamos fazendo, com recursos que o Senador Elmano Férrer havia alocado inicialmente e agora eu, como Relator, coloquei o recurso necessário, uma ponte sobre o Rio Parnaíba, ligando o Piauí ao Maranhão, exatamente na BR-330. Então, a ponte, digamos assim, já está construída, faltando só fazer a BR para poder chegar lá. Então eu quero que V. Sa. fique com essa atenção, porque é uma estrada importantíssima, indispensável ao desenvolvimento do nosso estado, dessa região mais dinâmica na produção de grãos no Piauí.

E, no mais, parabenizar...

Sim, e também a Transnordestina. Essa daí é que é a nossa grande via, que vai dar acesso ao Porto de Pecém, e aí precisamos fazer um terminal graneleiro em Pecém, porque nós ficamos muito mais próximos da Europa, da China, da Ásia, através do Canal do Panamá, estando em Fortaleza, do que estando aqui nos portos de Santos - não estou falando mal deles não, mas é a questão logística. Um produto produzido no sul do Piauí, no sul do Maranhão, pegando a Transnordestina, que já fica lá, a Transnordestina tem um ramal que vai até o início do Cerrado, no município de Eliseu Martins, tendo um terminal ferroviário lá para colocar os grãos e levar direto para o Porto de Pecém, que naturalmente vai precisar ser adaptado com um terminal graneleiro, que não tem ainda, aí nós ficamos a um passo da Europa e diminui muito para ir para a China, através do Canal do Panamá.

Então, se eu pudesse resumir aqui, seriam as prioridades do Piauí: a duplicação da BR-343, a Transnordestina e a construção da BR-330. Se nós conseguíssemos fazer isso aí eu acho que o Piauí estaria razoavelmente bem atendido.

Obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Augusta Brito. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - CE) - Eu não tinha dúvida nenhuma de que o Senador viria aqui representando bem não só o Piauí, o Nordeste.

Transnordestina é uma... Já estivemos várias vezes em reuniões defendendo realmente, eu diria, uma grande conquista para a economia. E eu ontem estava comentando esse desenvolvimento, que está sendo enorme no Piauí, especialmente na questão de exportação de grãos. A gente fica muito feliz em ver nosso vizinho ali crescendo e com grandes expectativas reais de um crescimento ainda maior. Fico muito feliz.

Antes de responder, eu já quero passar aqui para o nobre Senador Jaime Bagattoli. Olha aí. Agora também não esqueço mais não, meu vizinho até. Pode também fazer sua pergunta à vontade, sua explanação, da forma que desejar.

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. Para interpelar.) - Cumprimento aqui a Senadora Augusta Brito, Vice-Presidente da Comissão de Infraestrutura, e o Diretor do Dnit, Fabricio de Oliveira Galvão.

Quero dizer o seguinte. O nosso problema lá no Norte, saindo do Mato Grosso, Rondônia, o Acre, o Amazonas, já falei aqui diversas vezes nesta Comissão. Inclusive, o Presidente aqui de Infraestrutura, o Confúcio, já foi governador lá do estado. E nós só temos, é a única rodovia que nós temos.

Primeiramente, eu quero agradecer ao Dnit aí, que se empenhou lá com o engenheiro André, que é o responsável do Dnit lá no Estado de Rondônia. Nós temos o dinheiro. Tem R\$450 milhões orçados para aquela rodovia, R\$450, R\$480 milhões. Infelizmente, tem trechos lá que não foram licitados.

Aquele trecho entre Vilhena, que é a minha cidade, no sul, na divisa com Mato Grosso, nós perdemos, Senador, foram oito vítimas em menos de 15 dias. E aí, com essa tarefa do Dnit nós conseguimos, junto com o André lá, que pelo menos o Dnit...

Porque a licitação desse trecho, que dá em torno de 180km, só ia ser licitada a partir de agosto. Como é que ia fazer a partir de agosto? Uma rodovia em que só caminhão de soja ali está passando em torno, todo dia passam carregados em torno de 1,4 mil caminhões só da soja, esses caminhões grandes de nove eixos.

Então, eu acho assim... Nós temos que dar uma prioridade na BR-364. Nessa BR já foi feita consulta pública para fazer licitação, para ser feita a duplicação dessa rodovia, mas nós sabemos que o custo quem vai pagar é o setor produtivo. E, dentro das modalidades em que estão esses custos da duplicação, vai onerar muito.

E como a BR-364 é uma única rodovia interligando quarto estados lá. Uma rodovia que foi construída ainda no regime militar, entre 1981-1984 foi inaugurada essa rodovia. Praticamente não foi feito mais nada nela, praticamente não foi feito nada.

Nós precisaríamos fazer, urgentemente, com que o Dnit colocasse um orçamento maior, se não der para este ano, para o próximo ano. Nós teríamos que fazer, pelo menos, uns 150km, 120km de terceira faixa e teríamos que fazer, pelo menos, uns 100km de duplicação. Isso é o que nós precisaríamos fazer urgentemente na BR-364.

Quanto à BR-319, é de suma importância aquela rodovia ali, interligando Porto Velho e Manaus. Aquilo, para quem não sabe, em 1978 já era asfaltado. Em 1978 era asfalto, eu andei nela em 1979, fui a Manaus com a caminhonete. Então, você vê que aquela BR também foi abandonada.

Eu ouvi agora o Ministério do Meio Ambiente falando que não pretende fazer a recuperação da rodovia. Como vai fazer com aquela situação? E outra coisa: ela é de suma importância não para o transporte de carga pesada, mas, sim, para hortifrutigranjeiros, para produtos industrializados, para a própria Zona Franca de Manaus. Entendeu? Seria de suma importância que fosse novamente feita a recuperação dela.

E aí eu deixo aqui a minha pergunta dizendo o seguinte: o que o Dnit pensa, o que o Ministério de Infraestrutura pensa, o que o Ministério do Transporte pensa, agora nesse novo Governo, sobre o que nós podemos fazer de verdade para a BR-364, porque ela atende... Não só... É igual ao que falei no início: ela é de suma importância para o noroeste do Mato Grosso, porque toda a exportação de grão é feita por essa região, pelo Porto de Porto Velho. Nós precisamos que a essa BR seja dada uma atenção de prioridade, porque é a única rodovia que nós temos. Se cair uma ponte, Senador, da BR-364, interditam-se Rondônia, o Acre e o Amazonas. Com uma ponte que cair, não existe outra rodovia. Por isso, a prioridade da BR-364.

Obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Augusta Brito. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - CE) - Já passo agora ao Sr. Fabrício, para que pode responder aqui às perguntas dos nobres Senadores.

Enquanto isso, a gente abre a inscrição ainda. Pronto, já está inscrito.

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO (Para expor.) - Vamos lá. Primeiro, vamos ao Piauí, ao nosso Piauí.

Antes de começar, acho que o Senador Marcelo Castro falou sobre a questão do orçamento. Realmente, a gente tinha uma expectativa de orçamento de R\$6,7 bilhões para este ano e a gente chega aí num patamar de R\$20 bilhões. Se a gente tivesse ficado com R\$6,7 bilhões, seria basicamente o que vinha nos últimos anos. E aí a gente ia continuar vendo ali o que... Acho que o senhor chegou um pouco depois, mas a gente apresentou a curva de degradação das nossas vias, a nossa malha, que vem caindo muito por falta de investimento. Então, a gente hoje tem que interromper essa curva e melhorar a nossa qualidade.

A gente já executou no Dnit, já vamos passando de R\$4 bilhões este ano, só de execução. Então, só de manutenção, a gente, este ano, já projeta chegar aos R\$9 bilhões de execução, só para manutenção rodoviária, para tentar restabelecer a qualidade da nossa malha. Então, R\$6,7 bilhões, realmente, não iam dar para nada e a gente ia continuar sofrendo com as nossas rodovias.

Mas, estamos aí.

O senhor não pegou um dado inicial de que a gente, no mês de maio, neste ano já, conseguiu executar R\$1,2 bilhão. Esse foi o melhor maio da nossa série histórica, nessa nossa retomada. Então, a nossa ideia agora é acelerar essa execução. E, em alguns estados, como o Ceará, está parando de chover e a gente vai conseguir trabalhar mais forte. O Norte é uma região em que a gente espera a abertura da janela para começar. Por exemplo, o Pará tem algumas obras importantes que precisam dessa janela para que a gente comece a trabalhar. Por exemplo, naquele corredor da 158, 155, no Pará, a gente tem contratos, tem empenho, mas está chovendo e a gente não consegue fazer muita coisa.

Enfim, chegando lá no Piauí agora. Sobre a questão da BR-330, a gente já tem um projeto - acho que o senhor conhece que a gente já tem um projeto - já pronto para iniciar aquela obra, e a gente está nesse processo do licenciamento ambiental.

A gente, ontem, teve uma reunião com o Presidente do Ibama, e uma das ideias dele é delegar esse licenciamento para os estados. Eu acho que seria uma grande alternativa para a gente conseguir destravar. E lá não é área indígena, lá não tem áreas que... Tem uma área de fronteira muito significativa, porque a área de fronteira está na ponte, a fronteira de estado, divisa de estado. Então, assim, a gente consegue delegar. A gente está tentando mapear esses empreendimentos que deleguem para os órgãos estaduais, para a gente acelerar o licenciamento e começar a trabalhar.

Esse mesmo processo, já adiantando, a gente tem na 319, no Amazonas. A gente tem projeto, a gente tem estudos e a gente não tem licença para conseguir sequer começar qualquer empreendimento na 319. Então, a gente tem várias propostas com o Ibama, estudos extremamente longos e complicados que eles pedem; então, a gente tenta delegar lá para o Ipaam, no Amazonas, para que a gente consiga fazer alguma tratativa e a gente consiga avançar no licenciamento ambiental.

Só para os senhores terem uma ideia, a gente já mapeou todos os empreendimentos do Dnit que têm algum gargalo do licenciamento ambiental para fazer uma tratativa direta com o Ministério e com o Presidente do Ibama, para que a gente encontre alternativas, porque a gente tem recursos, tem contratos e precisa executar esses empreendimentos. A gente não pode ficar travado em licença ambiental. O Dnit não quer fugir do licenciamento ou das condicionantes, ou do que tiver que ser feito nessa área ambiental, só que a gente precisa encontrar um meio termo. A gente não pode ficar parado sem o licenciamento. Eu acho que a gente precisa encontrar um caminho, a gente precisa desenvolver e a gente precisa avançar no licenciamento.

Enfim, para a BR-330 o que temos é isso aí. A ponte, o senhor já conhece, está em obra, está lá em contrato. A nossa ideia é entrar com a ponte em obras. Ali, nas saídas de Teresina, a gente tem as obras em que a gente já vem trabalhando; tem o nosso Mercado do Peixe, o viaduto, que a gente vai entregar este ano; tem aquele trecho de Teresina a Altos, que a gente quer licitar, a gente vai licitar. Se tudo der certo, a gente licita ainda este ano também. A gente vai trabalhando. Acho que o Piauí está avançando bem e a gente vai conseguir dar bons resultados para o estado.

Voltando agora ao nosso Estado de Rondônia. A gente entende, realmente, a situação da 364. A gente entende que é o principal eixo Rondônia-Acre ali. São estados que dependem muito da 364. E, ontem, a gente fez uma ação bacana com o pessoal do Acre. A gente conseguiu retomar toda a manutenção da 364 do Acre. Na 364 de Rondônia, a gente teve um trecho em que foi feita uma auditoria da CGU. A gente licitou aquele trecho de Vilhena até Pimenta Bueno, colocou na rua, a CGU fez diversos apontamentos. A gente retomou o edital, ajustou e, aí, chega o momento em que a gente tem que pensar: vale a pena a gente ficar brigando ou fazer alguns ajustes e reliciar? Então, a gente resolveu fazer alguns ajustes e reliciar, porque, quanto mais tempo brigando, a gente vai terminar perdendo a janela climática no Estado de Rondônia, e a gente não pode perder nenhuma janela climática no Norte do país, porque a chuva vai castigar se a gente não fizer nada, e, no próximo, vai estar pior ainda.

Então a gente, ainda este mês, está relicitando esse contrato. Acho que daqui mais uns dez dias ele deve estar na rua. E a gente fez todos os ajustes que a CGU pediu.

A gente chegou a um consenso, na verdade, e vamos reliciar o trecho da 364, e aí a 364 de Rondônia fica totalmente coberta com o contrato de manutenção. Abrindo essa janela, a gente vai conseguir fazer bons trabalhos lá. Para se ter uma ideia, o contrato de manutenção no Acre está chegando a R\$900 mil por quilômetro. É um contrato de manutenção. É uma boa restauração que a gente vai conseguir fazer na 364 Acre-Rondônia nesse sentido.

A gente também licitou o projeto de duplicação de toda a 364. Ele foi licitado, a gente já tem propostas vencedoras. A gente está em processo de assinatura de contrato. Qual é a nossa ideia? Existem também estudos para concessão do trecho da 364 pela questão da carga em Rondônia, e a nossa ideia é avançar com o projeto no Dnit e, se esse estudo de concessão for para frente, a concessão ficar de pé e a rodovia for concedida, o Dnit vai doar todos os projetos que tiverem duplicação para que a concessionária já entre fazendo as obras de duplicação. Então, a gente não precisa esperar que a concessionária entre e faça novos projetos, o Dnit vai fazer, e, se isso demorar, o Dnit vai fazer as obras. E aí, depois, a concessionária já entra com a rodovia nos trechos que tiverem já duplicados.

Na verdade, o nosso projeto é de adequação de capacidade. Então, tem trechos que vão ter terceira faixa, alguns vão ter duplicação, vão ter viadutos nesses trechos - em alguns entroncamentos, a gente vai ter viaduto. Então, o projeto está todo contratado. A gente está contratando esse projeto, é um projeto importante. Até o Miguel, que esteve lá com a gente, está acompanhando esse processo lá, o pessoal de Rondônia. Então, a gente está trabalhando na 364. A gente entende a importância da 364 para, principalmente entre Rondônia e Acre. São estados realmente que são sensíveis a essa rodovia. E a gente não vai abandoná-la, não. A gente está trabalhando forte na 364.

E sobre a 319, é isso, basicamente essa ligação Porto Velho-Manaus, a gente entende, a gente tem alguns contratos, a gente tem muita coisa a fazer lá, mas a gente tem muita trava nas questões ambientais. A gente já esteve com o Governador, esteve com a representação do Amazonas no Senado. Então, a gente está tentando construir uma saída em conjunto para o licenciamento ambiental e para que a gente consiga executar realmente essas obras. É uma das rodovias que a gente

entende que a falta de investimento fez o pavimento sumir. Então, a gente precisa pavimentá-la. A gente nem considera mais uma manutenção, a 319 passa a ser uma rodovia que tem que ser reimplantada, refeita. É isso aí.

A SRA. PRESIDENTE (Augusta Brito. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - CE) - Já passo agora aqui. Já agradeço.

Pronto esse primeiro? (*Risos.*)

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO - Basicamente é isso aí.

A SRA. PRESIDENTE (Augusta Brito. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - CE) - Já passo agora aqui para o próximo Senador, que também poderá fazer sua explanação e suas perguntas, se assim quiser.

O Senador Zequinha Marinho poderá usar o tempo que achar necessário.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - PA. Para interpelar.) - Obrigado, Presidente.

Bom dia, Diretor Fabricio. Satisfação poder encontrá-lo aqui.

Com certeza V. Sa. esperava a choradeira e a reclamação de todo mundo, não é? Porque as coisas não têm sido fáceis.

Eu sou do Estado do Pará, inclusive estou pedindo uma audiência lá contigo, porque eu vou colocar aqui um monte de coisa. Não sei se você vai dar conta de anotar para mim.

A BR-158, divisa do Mato Grosso até a cidade de Redenção, deve ser a pior das piores estradas do Brasil hoje. Tinha um contrato com a Ápia, não sei se continua. A Ápia é muito mole, muito enrolada. A coisa não sai. Eu andei lá de carro esses dias e quase perdi o fígado e os pulmões na buraqueira. É um negócio maluco.

Na BR-155, trecho Eldorado dos Carajás a Marabá, 100km, para trás, rumo à Redenção, voltando, eu vejo obras em andamento. Tem uma empresa até boa ali, atuando, fazendo um serviço legal. Então, está andando, mas de Eldorado para Marabá está crítico, difícil, difícil.

Na BR-230, que é a nossa famosa Transamazônica, entre Itupiranga e Novo Repartimento, faltam asfaltar 35km nesse pedaço aí.

Perguntas: Tem alguma previsão? Tem algum contrato? Tem como a gente tocar isso?

Na BR-422, as obras foram começadas no trecho Repartimento-Tucuruí. Nós botamos uma emenda de bancada e tal. Queria saber como é que anda isso?

Na BR-308, Bragança-Viseu, o orçamento destina um bom recurso para lá. Eu acho que dá para trabalhar este ano. Gostaria de saber se tem contrato? Como é que está indo isso também?

Na BR-163, trecho Km 30 da Transamazônica, onde ela sobrepõe a Transamazônica até Rurópolis, são 120km mais ou menos ali. Ali tem pontes, tem asfalto, enfim, tem um bocado de coisa. Eu queria ver como é que está a situação da questão de contratos e como é que está o andamento.

Na BR-316, aquela que sai de Belém para o Nordeste, no trecho Castanhal, na entrada de Salinas. Há previsão de duplicação?

Eu vi uma empresa que começou, mas depois... Animou todo mundo, mas depois entristeceu todo mundo.

Por enquanto, são essas...

Deixa eu ver quantas são aqui... Sete, dentro do Pará. Depois a gente vê o restante. (*Risos.*)

Muito obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Augusta Brito. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - CE) - Só isso, não é, Senador?

Eu fiquei até encabulada em pedir o meu do Ceará agora.

Já está inscrito, agora o Senador Petecão também. Eu vou deixar juntar aqui os dois para o Dr. Fabricio responder.

Pode falar agora, fazer a sua explanação, a sua pergunta, o tempo que você achar necessário, Senador Petecão.

O SR. SÉRGIO PETECÃO (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - AC. Para interpelar.) - Fabricio, seja bem-vindo à nossa Comissão, é um prazer revê-lo.

Eu acho que você está até enjoado de mim, todo dia eu estou no Dnit, mas as minhas palavras são de gratidão, Fabricio. O Dnit tem dado uma atenção muito especial ao nosso estado, o Estado do Acre. Não só ao Estado do Acre, mas à Região Norte como um todo.

Quero agradecer também ao Ministro Renan Filho, que tem ajudado e ajudado muito.

Hoje, eu vi aqui o colega falando das condições das BRs do Pará. Eu tenho certeza de que ele não conhece a nossa BR-364, no sentido Rio Branco-Cruzeiro do Sul, para ele ver o que é estrada ruim.

Mas cria-se uma nova expectativa, ontem tivemos aquela notícia de que nós já iríamos trabalhar dois trechos da BR. O Ministro Renan assumiu o compromisso de liberar o recurso.

Só para vocês terem uma ideia, ano passado... Porque agora nós estamos começando o verão lá no Acre. O engenheiro e o verão quando chegam é quando a gente começa a tentar fazer alguma coisa. E, exatamente, no Governo passado, quando chegou o verão, foi quando o Governo anunciou que não tinha recursos para investir nas BRs, então para nós aquilo ali foi um desastre. Passamos o inverno todo numa situação quase intrafegável, que isola toda uma região, que é a região do Juruá, uma das regiões mais importantes de nosso estado, onde tem o segundo município mais importante, que é Cruzeiro do Sul, uma BR de seiscentos e poucos quilômetros que hoje está numa situação praticamente intrafegável.

Então, as minhas palavras são de agradecimento a você, Fabricio, e a toda a sua equipe do Dnit, ao Ministro Renan, porque aquela esperança que nos foi dada ontem de começar de imediato, o Ministro assinou uma ordem de serviço e, se Deus quiser, nós não ficaremos isolados neste próximo inverno. Eu já estou tentando inclusive uma audiência com o Presidente Lula, para que a gente possa agradecer ao Presidente Lula pela atenção dispensada ao nosso estado. Eu acho que esse é o mínimo que a gente pode fazer porque, no Governo passado, infelizmente, não foi investido nada nas BRs do nosso estado, a BR-317, que liga o Brasil ao Peru e à Bolívia, e a nossa BR-364, que cruza todo o estado. Então as nossas palavras são de agradecimento, viu, Fabricio?

Muito obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Augusta Brito. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - CE) - Obrigada, Senador. Agora já passo a palavra para o nosso querido Fabricio, que tem algumas indagações e respostas para os nossos Senadores.

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO (Para expor.) - Vamos começar pelo Pará, porque a pauta ficou longa para o Pará.

Primeiro, sobre a 158. Acho que a 158 é uma das rodovias mais destruídas que a gente recebeu do Governo passado. É por aí, é por aí.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - PA) - E acaba no Mato Grosso.

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO - É.

A gente tem dois lotes, que vão da divisa do Mato Grosso até chegar a Redenção, dois lotes em contrato, e lá era para fazer realmente quase uma reconstrução da rodovia, alargamento, inclusive as pontes no segundo trecho. Então se criou - aí eu começo a ouvir todos, eu sou um cara que conversa com todo mundo, a gente tem que conversar com os Parlamentares, tem que conversar com a sociedade, mas também tem que conversar com as empresas que estão ali com o contrato, porque às vezes eles têm alguma coisa a falar -, então houve uma cobrança, por exemplo, no caso da Ápia, tem a Ápia num lote e a Ethos num outro lote, eram dois lotes de obra. A Ápia disse que passou por empresa ruim, só que ela não tinha nenhum recurso para fazer a obra, e aí, não tinha recurso, mas queriam que ela fizesse a obra. Aí disseram que a empresa era ruim. Eu quero saber qual empresa é boa sem recurso para fazer obra. Isso aconteceu.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - PA. *Fora do microfone.*) - Mas isso é a medição, mede e manda, não é isso?

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO - Mas precisa ter o empenho. A gente precisa ter orçamento e precisa empenhar. O que a gente fez este ano no Dnit? Com o nosso orçamento, a gente já empenhou todos os contratos até o final do ano. Então todas as empresas agora que executarem serviços vão receber, porque o contrato está empenhado. Simplesmente os caras não tinham empenho para fazer medição, então ficou nessa empurrada com o pessoal lá no Norte e aí se perdeu a janela do sol, veio a chuva e não se fez nada.

Hoje, por coincidência, o nosso Coordenador Geral de Manutenção de Brasília está no Pará, na 158, para reorganizar o contrato, porque o contrato vai para o saco, desequilibra totalmente, os insumos aumentam, muda tudo, e aí a gente está reorganizando esses contratos para que a gente reinicie todos esses lotes agora na abertura da janela de sol. A nossa ideia é que a 158...

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - PA) - Já começou lá.

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO - Então, por isso que o nosso pessoal está lá, para a gente recomeçar. Não começou mais ou menos não, a informação que a gente recebeu, umas fotos ontem, ainda estava uma chuva danada

por lá, ontem. Por coincidência, ainda estava uma chuva danada, o pessoal "estamos aqui debaixo de chuva", mas estão levantando o trecho. A nossa ideia é nos preparar para a janela de sol. A gente já fez um empenho, agora ele tem o recurso. Ajustando o contrato não tem mais desculpa, ele tem que fazer as pontes e arrumar aqueles trechos lá.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - PA) - Já empenhou, agora está ajustando o contrato?

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO - O pessoal está lá ajustando o contrato no trecho para a gente fazer essa revisão do contrato e aí o pessoal vai entrar trabalhando. Esse é o trecho 158 até Redenção.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - PA. *Fora do microfone.*) - A Ápia vai começar a trabalhar? (*Risos.*)

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO - Vai, vai. Tem que começar a trabalhar porque agora não tem mais nenhum motivo para não trabalhar.

E aí a gente sobe para o trecho norte, até chegar em Marabá, de Redenção até Marabá. Lá acho que são três contratos que a gente tem de manutenção nas rodovias.

O último lote, que saía de Marabá até Eldorado - eu até anotei aqui -, estava descoberto, sem contrato. A gente licitou ele agora no dia 26. A gente abriu as propostas, fez a licitação e está contratando. Se quiser anotar aí...

Então, a gente vai ter os três lotes contratados. Um é de Marabá até Eldorado, o outro vai de Eldorado até Xinguara e de Xinguara chega em Redenção.

Então, todos os trechos estão contratados, estão com empenho já, a gente já empenhou esses contratos, e agora eles estão só esperando essa melhora do tempo para começar a trabalhar. Então, a nossa ideia é que o corredor 158-155, da divisa do Mato Grosso até chegar em Marabá, nessa janela de sol, a gente o deixe transitável ou pelo menos...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO - Em nome de Jesus, a gente vai conseguir.

Aí, a gente vai lá para a 230 e 422, aqueles trechos ali de Novo Repartimento, tanto a ligação da 230 como o trecho que vai para Tucuruí. Em todos os trechos a gente já tem contrato, está tudo o.k. A empresa parou pela questão climática e pela falta de recurso. A gente já empenhou o recurso e está esperando abrir o sol para o pessoal concluir.

A nossa ideia é concluir esses dois trechos.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - PA) - A 422 e...

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO - A 422 e 230. Isso! A 422, do trecho Novo Repartimento a Tucuruí e o trecho do... Eu até recebi o Prefeito de Novo Repartimento. Então, é uma região que a gente até quer ir lá fazer uma visita, porque a gente entende que é uma região muito importante e que vai ter esses dois empreendimentos de pavimentação, e vão acontecer por lá.

Então, 230 e 422, é isso aí.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - PA) - Recurso empenhado?

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO - Recurso empenhado.

BR-316, que é o trecho lá que você falou de Castanhal...

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - PA) - Santa Maria até a entrada de...

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO - Castanhal, Santa Maria.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - PA) - A entrada de...

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO - Isso. Esse aqui eu anotei, deixe-me ver o que eu anotei aqui dele - eu anotei tanta coisa que eu já não sei mais nem...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO - Não, porque o Pará foi...

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - PA) - Você anotou a 308, Bragança a Viseu?

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO - Anotei. Pronto. O da 316 eu anotei aqui, porque sabia que isso ia acontecer.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - PA) - Duplicação.

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO - É o da duplicação, é um problema de remoção dos postes.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - PA) - Da...

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO - Da Equatorial. A gente tem umas linhas da Equatorial, eu já fiz contato com o Governador, ele ficou de ajudar a gente nessa remoção dos postes, nessa tratativa com a empresa, com a Equatorial, e a gente... Você vê que a gente começou a terraplanagem, e aí teve que parar pela remoção dos postes.

Então, é a mesma coisa, a gente já empenhou o contrato todo, o pessoal já está pronto. Removendo os postes nessa janela, a gente conclui esse trecho da duplicação.

Aí esse está tranquilo também.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO - É.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - PA) - Vamos lá. Só duas.

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO - Faltam só duas.

Vamos lá, a 308: o contrato lá foi rescindido. Lá a gente não conseguiu salvar. A empresa, como se diz lá no Dnit, abriu o bico, e aí a gente não teve como salvar e a gente vai licitar o remanescente de obra.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - PA) - Vai licitar, não é?

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO - Vai licitar, essa a gente vai ter que licitar. É a única que a gente tem que reliciar o contrato, a 308.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - PA) - Mas já está encaminhado?

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO - Já está encaminhado.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - PA) - E a 163, do trecho do km 30 até Rurópolis?

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO - Isso, a gente, na verdade, a gente já... É o trecho que é coincidente até com a 230, não é? Então, assim, a gente já até fez uma proposta de remanescente, mas a gente está tendo uma discussão com o TCU por essa questão dessa licitação. Então, a nossa ideia é conseguir equacionar com o TCU e botá-la na rua.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - PA) - Não sei se estão me entendendo. É que a 163 vem lá, digamos, da Região Sul, chega na 230..

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO - Ela fica coincidente.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - PA) - ... aí fica...

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO - Elas são coincidentes.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - PA) - Elas coincidem em 120km.

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO - Exatamente, exatamente.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - PA) - É disso que eu estou falando.

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO - É um trecho coincidente.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - PA) - Quem vem dali encosta para Marituba, os portos, os carros e caminhões vão para lá.

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO - Exatamente.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - PA) - Pouco caminhão vem para...

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO - É, é esse trecho coincidente que a gente precisa reliciar. E a gente está nessa discussão com o TCU.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - PA) - O TCU está botando gosto ruim?

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO - Está, um pouquinho. Mas a gente vai superar. A gente vai superar, já esteve pior. Agora está mais próximo.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - PA) - Diretor, confesso que ganhei o dia. Muito obrigado. Depois eu vou arrumar as anotações aqui.

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO - Acho que sim. Do que eu anotei aqui, acho que foi tudo.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - PA) - Tá. Obrigado mesmo.

Obrigado, Presidente.

A SRA. PRESIDENTE (Augusta Brito. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - CE) - Eu que agradeço aqui ao Dr. Fabricio.

E fico feliz em ver que realmente o Dnit e o ministério, através do Ministro Renan, está tendo um olhar especial não só para o Ceará - obviamente que não é nossa intenção -, mas para o Brasil como um todo. Ele está retomando as obras, com muita responsabilidade e, pelo que a gente percebe aqui, eu diria com agilidade.

É algo que já passou muito tempo esperando. A gente tinha esse trecho da 116 lá no Ceará também, que já estava totalmente intrafegável, na questão da BR. E sabendo que agora já está programado para a gente ter a duplicação, a gente fica muito feliz também, porque os peritos que foram levados até o ministério, até o Dnit, através do Governador, através dos Senadores do estado, estão sendo atendidos e estão tendo um olhar que realmente têm de ter, volto a dizer, não só para o Ceará. A gente está percebendo aqui muito claramente. Eu fico muito feliz porque realmente é a reconstrução do país, é uma reconstrução do país como um todo.

Eu queria só aqui dizer...

O Senador quer falar?

O SR. SÉRGIO PETECÃO (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - AC. Para interpelar.) - Não, eu queria só que o Fabricio pudesse reforçar e reiterar o que foi dito ontem lá na nossa reunião: se realmente está tudo acordado, como foi dito ontem pelo Ministro.

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO (Para expor.) - Sim. Vamos lá.

A reunião ontem basicamente foi sobre a 364, no Acre: a situação em que a gente recebeu a rodovia e como a gente está tentando recuperar a rodovia. Num primeiro momento, a gente teve que refazer os contratos de manutenção para ter quantitativos e orçamento suficiente para dar uma resposta, não é?

O SR. SÉRGIO PETECÃO (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - AC) - As empresas, Fabricio, que ganhavam a licitação ali, na sua maioria, davam deserto, porque não tinham condição de fazer obra, não é isso?

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO - Sim, exatamente. A gente tinha problema de preço, de insumos. A gente conseguiu chegar a um valor mais razoável, tanto que as empresas até ofereceram agora desconto na licitação. Então, a gente conseguiu chegar eu acho a uns contratos razoáveis que podem ser exequíveis para o Estado do Acre.

Então, a gente conseguiu fechar e cobrir toda a rodovia com contrato de manutenção. A nossa ideia é que esses contratos atuem nessa janela de sol e a gente consiga fazer bons serviços lá.

O SR. SÉRGIO PETECÃO (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - AC) - Eu gostei desse termo janela de sol: se você for falar isso no Acre ninguém vai entender.

É verão, viu! (*Risos.*)

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO - Não... É verão, não é?

É porque a nossa janela, a gente brinca que ela abre em alguns lugares, depois ela fecha em outros. E a gente fica brincando que a nossa janela, na verdade, é de oportunidade no Dnit e que a gente não pode perder.

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

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO - Então, é o nosso verão lá no Acre. A gente vai trabalhar agora, concluindo o nosso projeto de reconstrução da 364, nesse meio-tempo, para que, no próximo verão, a gente consiga aí reconstruir a BR-364 no Acre.

Esse é o plano para a 364.

O SR. SÉRGIO PETECÃO (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - AC) - Fabricio, mais uma vez, eu quero agradecer a você e a sua equipe toda; ao Dnit lá no Acre, que tem uma equipe maravilhosa também, e fazer um agradecimento especial ao Ministro Renan Filho.

Hoje eu vou ter a oportunidade de fazer uma visita ao Presidente Lula, a quem vou agradecer pessoalmente e vou fazer um convite para que nós possamos ir e conhecer *in loco* aquela situação da BR-364.

Então, para mim, é muito gratificante. Você não imagina a nossa satisfação, a satisfação do povo lá da região do Juruá com aquela notícia que foi dada por vocês ontem, está bem?

Mais uma vez, muito obrigado, Fabricio.

A SRA. PRESIDENTE (Augusta Brito. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - CE) - Mais uma vez, eu volto aqui a agradecer.

Acho que já estamos até encaminhando aqui para o final. Já estou muito feliz, mas tem algumas perguntas aqui dos internautas do e-Cidadania. Eu acredito que algumas já foram até respondidas, mas eu vou fazer aqui a leitura.

Nós temos aqui o Vítor Martins, que é aqui do Distrito Federal: "Quais os principais desafios enfrentados pelo Dnit em relação ao planejamento de obras?". Acho que já foi dito, mas fique à vontade. Eu vou ler todas.

Tem a Nathaly Santos, lá de Pernambuco: "Quais os planos do Dnit para promover a segurança nas estradas brasileiras e reduzir acidentes de trânsito?".

Ivana Flores, do Rio Grande do Sul: "Quais as principais ações referentes a obras para as estradas brasileiras?".

Taylor Pedro, do Distrito Federal: "Qual o plano traçado pelo Dnit para o planejamento de obras e quais as perspectivas de melhoria na infraestrutura de transporte?".

E a última, Clarissa Saraiva, do Ceará: "Penso que seria muito bom se o Brasil tivesse um sistema de trens tão bom quanto o que existe na Europa".

Eram essas aqui.

Fique à vontade para fazer suas considerações finais e responder aqui aos internautas, eu acredito que aqui...

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO (*Fora do microfone.*) - Posso ver aqui?

A SRA. PRESIDENTE (Augusta Brito. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - CE) - Pode, sim. Essas daí são as...

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO (Para expor.) - Vamos lá.

Primeiro para o Vítor, do Distrito Federal: "Quais seriam os principais desafios do Dnit em relação ao planejamento de obras?".

Eu acho que o nosso principal desafio hoje é a questão de projetos. Acho que o nosso grande gargalo hoje na infraestrutura nacional é projeto. A gente precisa ter projeto para ter novos planejamentos e novas perspectivas de infraestrutura, porque eu vejo que nos anos anteriores, como a gente não tinha orçamento, não tinha perspectiva, ninguém tinha nem projeto, porque não tinha expectativa de ter qualquer investimento ou de qualquer empreendimento novo. E sem perspectivas, o pessoal também não tinha orçamento suficiente sequer para manutenção. Então, acho que o nosso grande desafio é recuperar os nossos projetos, projetar o nosso futuro e restaurar as nossas rodovias. É fazer a nossa manutenção de uma forma mais correta e mais eficiente. Acho que é basicamente essa a nossa diretriz principal.

Sobre a Nathaly, de Pernambuco, que fala sobre a segurança das estradas e redução de acidentes, esse é um tema importante que eu acho que a gente deve falar, porque eu acho que no Governo passado foi abandonado o nosso programa, que era o BR-Legal. A gente tinha um programa de muito sucesso nessa redução de acidentes e na segurança das estradas, que era o BR-Legal, que promovia toda essa parte de sinalização e segurança viária, e ele praticamente foi abandonado. A gente agora está retomando o BR-Legal. Eu até fiz esse anúncio na abertura do Maio Amarelo. A gente já está com esse edital pronto para ir para a licitação, eu acredito que daqui a mais uma ou duas semanas. A gente está separando um orçamento de R\$4 bilhões para investimento em sinalização e segurança viária. Eu acho que é uma nova mudança de perspectiva para que a gente tenha estradas mais seguras, para que a gente tenha estradas sinalizadas com dispositivos de segurança, que a gente possa salvar vidas. Eu acho que a gente tem que buscar isso: não só promover o ir e vir das pessoas, mas esse ir e vir com mais segurança.

Sobre a Ivana, do Rio Grande do Sul, que cita quais as principais ações referentes às obras para as estradas brasileiras. Eu acho que é um pouco de tudo que a gente já falou. A gente precisa planejar, a gente precisa ter projetos, a gente

precisa principalmente fazer nossa manutenção e restaurar a nossa malha existente e mudar essa curva de deterioração da nossa malha.

O Taylor, aqui do Distrito Federal, pergunta qual é o plano do Dnit para o planejamento de obras e as principais perspectivas na melhoria da infraestrutura.

Eu acho que a nossa principal perspectiva hoje, no Dnit, é a melhoria da qualidade da nossa malha.

Acho que, antes de a gente pensar em avançar em novos projetos, em novas duplicações, a nossa principal perspectiva, o nosso principal foco é melhorar a qualidade da malha existente e garantir uma trafegabilidade, porque a gente vê que muitos, até Senadores e pessoas que nos procuram - por exemplo, o caso de Rondônia, Pará e Acre -, não estão pedindo grandes duplicações ou intervenções, às vezes eles pedem só boas condições nas estradas que já existem. Então, eu acho que essa deve ser a nossa principal perspectiva e o nosso principal foco, melhorar a qualidade da nossa malha existente.

É isso.

A SRA. PRESIDENTE (Augusta Brito. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - CE) - Já agradeço e pergunto aqui...

O nosso Senador Wellington Fagundes também vai querer fazer aqui algumas perguntas, eu peço que o senhor entenda, e a gente continua aqui com a nossa audiência, com o maior prazer.

V. Exa. tem o tempo que achar necessário para indagação, para pergunta. Fique à vontade, Sr. Senador.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT. Para interpelar.) - Sra. Presidente, nossa aniversariante, Augusta Brito... Vamos comemorar a semana, porque depois de amanhã eu faço o meu também.

Senador Marcelo Castro, eu quero cumprimentar aqui o nosso Secretário, o nosso Diretor-Geral em exercício, Fabricio. Eu gostaria - viu, Marcelo? - que já tivesse vindo a mensagem, porque é claro, na interinidade sempre fica faltando alguma coisa.

Mas, Fabricio, eu tenho certeza de que, tão logo seu nome chegue aqui, sob a liderança do Senador Marcelo Castro, nós teremos o maior prazer de fazer essa apreciação o mais rápido possível, até porque sempre defendemos que essa interinidade não é o melhor caminho. Quanto mais demora, às vezes mais instáveis ficam as relações e as ações a serem desenvolvidas.

Eu acompanhei parte da audiência. Estávamos em outras Comissões, mas quero agradecer também a presença aqui do Ministro e também da Diretoria do Dnit, que lá esteve, no relançamento da Frenlogi.

Agradeço aqui ao Senador Marcelo Castro, que também está lá, como Vice-Presidente da área de energia e, com certeza, teremos muitas ações a serem desenvolvidas nesses próximos anos.

Aqui eu tenho inúmeras perguntas a serem feitas, vou tentar não ser tão longo, mas eu vou me ater mais ao Mato Grosso, já que V. Sa. já respondeu muitas perguntas aqui, esta audiência está transcorrendo há muito tempo. Então, vou me voltar aqui mais para o Mato Grosso.

Nós temos lá a ponte sobre o Rio Araguaia, em Luiz Alves. É uma das maiores pontes do Brasil, que vem sendo tocada desde o Governo passado, do Presidente Bolsonaro, e está agora já na fase da conclusão. E a pergunta que a gente faz é exatamente sobre o aterro da ponte, porque a ponte está pronta, praticamente. Sobre a previsão do aterro, já está contratado? Como será feito isso, e também os 200km que ligam ali a ponte até a 158, que é terrosa, e precisa então dar pelo menos a trafegabilidade? Tem já um planejamento do Dnit sobre isso?

Diretor, eu não quero aqui deixar nenhum... Se não tiver, não tem problema, as respostas podem vir depois, até porque também é a nova diretoria, muita coisa depende de planejamento.

Em relação à BR-158 e à BR-242, lá no Mato Grosso, nessa semana mesmo teve um grande movimento lá, de uma frente parlamentar de Vereadores, Prefeitos, e essas duas estradas são as duas estradas que nós temos hoje condições de construir no Mato Grosso, são ainda estradas terrosas. No caso da 158 é a ligação da Reserva Marãiwatsédé, que é o desvio. É claro que todos nós queríamos a estrada, Senador Marcelo, construída no seu leito original, mas foi definida uma demarcação de uma reserva indígena e a decisão possível é fazer o contorno. O que poderia ser feito em 100 quilômetros de planície, vai ser feito praticamente em quase 200 quilômetros de uma... Mas beneficia três cidades.

Então, nós não temos aqui, Diretor, mais nenhuma indagação. Não temos aqui essa questão de que se vai fazer de um lado ou não. Está definido fazer pelo contorno, vamos fazer. Acredito que no futuro poderá tanto até os indígenas... Aliás, os indígenas são favoráveis, mas aí tem o Ministério Público, a área ambiental, que são contrários. Mas, no futuro, quem sabe até possam ter essa decisão de fazer também pelo traçado original, que seria o ideal.

Então, a 158 já foi licitada e gostaria de uma resposta bem definida aqui sobre quando é o início das obras da 158 e da 242. É importante dizer - estamos aqui ao lado do Senador Marcelo Castro - que os recursos foram colocados no Orçamento da União para este ano. E ele, como Relator, teve aqui um trabalho extremamente importante. Todos nós, situação e oposição, entendemos que tínhamos que melhorar o orçamento do Dnit. E aquilo que era uma média de investimento de nove, uns falam nove, oito, seis, vamos botar aí sete milhões, hoje nós temos aí mais de vinte bilhões, e que estão à disposição. Então, tanto para a 158 como para a 242 temos recursos, quase R\$300 milhões para que essas obras aconteçam.

E mais uma vez aqui eu agradeço a toda a bancada federal, ao Congresso Nacional, e liderado pelo Senador Marcelo Castro, que permitiu que esses recursos estivessem no Orçamento. Então, de forma bem objetiva, porque as pessoas perguntam muito: tem recursos no Orçamento? Tem possibilidade de essas duas obras acontecerem, de pelo menos começarem neste ano? É isso que a gente quer saber. Nós temos outra estrada importante, que é a 174, que foi estadualizada e que o governo do estado já está tocando a obra, que era federal, com recursos estaduais, além de assumir, o Governador Mauro, também a 163, Senador Marcelo, que foi uma grande inovação em nível de Brasil, fazer a assunção de uma concessão federal. E está indo muito bem. As obras também estão sendo tocadas de forma muito acelerada.

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO (*Fora do microfone.*) - Uma coisa inédita.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - É inédito, assim como também temos a ferrovia, a Ferronorte, que está avançando de Rondonópolis para Cuiabá, para o Nortão, a primeira ferrovia por autorização do Brasil. Lembro aqui o nosso trabalho, V. Exa. sempre liderando para que se pudesse aprovar o marco legal das ferrovias.

O Senador Jean Paul Prates, que é hoje o Presidente da nossa Petrobras, fez um grande trabalho, um trabalho brilhante, e por isso eu o chamava de PT do bem. Ele era o Senador PT do bem. Ele deixou aqui um bom trabalho nesse marco regulatório das ferrovias.

Bom, eu tenho ainda aqui a PEC 32... Eu já ouvi aqui, antes, V. Sa. falando sobre a questão da segurança jurídica. Todo mundo fala isso. A PEC 32 é exatamente para que a gente tenha esses contratos como política de Estado, não como política de Governo. Eu gostaria de saber de V. Sa. se o Governo, o Dnit, o ministério tem algum posicionamento, porque eu acredito, Senador Marcelo, que precisamos aprovar essa PEC, que está aí tramitando, e ela vai dar segurança nesse contrato de longo prazo. Tanto é que a maioria das concessões de rodovias no Brasil não deu certo, aliás, nenhuma deu certo, as concessões rodoviárias, exatamente porque não tem segurança jurídica. Então, eu queria a opinião de V. Sa. sobre isso.

Em relação aos projetos de restauração, os Cremas, acredito que já está sendo feito aí no Brasil, e nós temos um trecho lá, sobre o qual eu queria fazer um comentário, da 364, de Rondonópolis até a divisa de Goiás, em Alto Araguaia, porque também o Governo, através da ANTT, está fazendo lá os estudos para a concessão da duplicação de Jatá até a divisa e tem aí o trecho da divisa de Goiás com Mato Grosso até Rondonópolis, que também está-se estudando de forma diferente os dois trechos. Se V. Sa. pode fazer algum comentário...

Mas está sendo iniciado o Crema lá, no trecho da Serra da Petrovina, que é um problema seríssimo, até a divisa de Mato Grosso do Sul. Se V. Sa. puder fazer algum comentário, Mato Grosso agradece, porque, realmente, naquela região, o volume de tráfego é muito grande e a produção também tem aumentado muito.

Eu acho que é isso. Eu teria mais alguma coisa, mas não vou me delongar muito, até porque não quero abusar aqui da nossa Senadora na presidência.

Muito obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Augusta Brito. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - CE) - Não. Que é isso, Senador? Fique à vontade.

E eu agradeço de novo - quantas vezes for passar, eu vou agradecer - a paciência, a responsabilidade com que está tratando todo o trabalho, o que a gente vem percebendo aqui na sua explanação, e já também deixo aberto o tempo que você achar necessário para fazer a resposta aqui ao nobre Senador.

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO (Para expor.) - Vamos lá!

Primeiro, vamos cumprimentar o Senador Wellington, que sempre foi atuante nessa nossa infraestrutura. Eu tenho longos anos já no Dnit e sempre acompanhei o trabalho do Senador Wellington, que sempre lutou por essa infraestrutura e pelo Estado do Mato Grosso.

Eu queria, antes de fazer tudo, falar sobre um comentário sobre a questão de oposição e situação. Eu acho que a infraestrutura é um tema que agrega. Independentemente do lado em que você esteja, a infraestrutura é importante para todo mundo. Todo mundo precisa se deslocar, todo mundo precisa dar uma satisfação à população. Então, eu até, lá no Dnit, atendo todo mundo, a gente tem que dialogar com todo mundo. Independentemente de que lado do Governo você

esteja, eu acho que a infraestrutura está aí para isso, para unir o país, para ligar o país. Independentemente da bandeira do partido, a gente tem que estar junto nesse tema e abraçar a infraestrutura, e eu acho que, nessa união de esforços, a gente consegue ter sucesso.

Vamos lá! Vamos começar pela Ponte Luiz Alves, a nossa ponte lá na divisa dos Estados de Goiás e Mato Grosso. Realmente, ela está com as obras avançadas, a gente já empenhou o contrato inteiro, a gente já tem o recurso para terminar a ponte, e os acessos iniciais, os acessos mais próximos, que são os aterros, estão incluídos no contrato já.

Então, a ponte vai ficar, como diz o outro, funcional, ao final da obra. Temos problemas de remanejamento de alguns postes, algumas desapropriações, algumas coisas na... Acho que no lado de Goiás tem também, tem mais ainda, mas a gente já está tratando disso com as duas superintendências, Goiás e Mato Grosso, e nossa ideia é que essa ponte fique pronta ainda este ano - a gente está lutando para isso - e que liberemos os acessos.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO - Os encabeçamentos da ponte. Eles estão incluídos no contrato da ponte. É diferente, por exemplo, da Ponte Xambioá, que é uma ponte cujo contrato foi feito sem os acessos, então a gente está precisando licitar os acessos. Mas a Luiz Alves já foi feita com os acessos, então a ponte vai ficar funcional.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Estou dizendo aqui que o encabeçamento é maior do que a ponte, porque realmente é muito grande...

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO - Em alguns momentos, sim.

E aí a gente tem aquele trecho da 080, que faria a ligação da ponte no Estado de Mato Grosso, onde a gente sabe que tem aquela área alagada; a gente sabe que aquela é uma área difícil, mas a gente já tem projeto para executar, a gente já começou a iniciar as tratativas para licenciamento ambiental, que é o que é complicado lá. A gente até fez uma tratativa com o Governo do Estado, até com ajuda do Ministro Carlos Fávaro, que é do Mato Grosso, para tentar levar esse licenciamento para o órgão estadual para ver se a gente consegue acelerar o licenciamento desse trecho da 080 e a gente consegue destravar, até porque ele ainda está inicial, e o Ibama consegue delegar.

A gente ontem teve uma reunião com o presidente do Ibama, e um dos estados de que mais se tratou foi o Mato Grosso. E aí a gente já entra nos assuntos de 158 e 242 - 158 é o contorno da Reserva Marãiwatsédé. Então, assim, as suas respostas eu tenho aqui comigo porque o Mato Grosso foi um estado sobre o qual eu debati muito esses dias.

Então, para o contorno da reserva, a BR-158, a gente já tem obra contratada, já tem empenho, e já temos a licença prévia, já temos o o.k. da Funai. O que a gente agora espera é que o Ibama libere a nossa LI para que a gente inicie as obras do contorno da Reserva de Marãiwatsédé e faça essa ligação na 158. A gente teve essa reunião com o presidente do Ibama e a gente acredita que este ano a gente consegue iniciar a obra lá.

A 242... São aqueles três...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Diretor, é só para fazer uma observação sobre essa questão da licença ambiental através da Sema: nós já estivemos também no Ibama, o Governo do Estado já colocou, inclusive, a possibilidade de fazer um grande mutirão lá. Então, se a decisão for delegar para a Sema, com certeza a agilidade seria muito maior.

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO - Com certeza.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - E a Sema está disposta a enfrentar essa situação o mais rapidamente possível.

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO - Isso é ótimo, e a gente está provocando para que o Ibama delegue, porque ali é uma rodovia que... Por exemplo, não tem influência indígena, não teria outras áreas e outros órgãos; como é licença só Ibama, então ele consegue delegar.

As outras - a gente já entra na 158 e 242 -, que têm reservas indígenas, não podem ser delegadas, o Ibama tem que atuar. Mas vamos lá: sobre a 158 é isto, a gente está esperando a Licença de Instalação para começar a obra, acho que o Dnit já entregou tudo o que tinha que entregar, todos os estudos, está o.k..

A 242: são três lotes que a gente tem de pavimentação, que pega perto daquela terra do Xingu, da reserva deles, só que o traçado que está aprovado já sai da reserva, ele vai por fora da reserva, então a gente precisa hoje fazer ainda a reunião com as comunidades... A gente não conseguiu por causa da pandemia, mas a gente está com agendamento para reunião

com os indígenas dia 11 de julho. A gente vai lá nas comunidades do Xingu dia 11 de julho para fazer as audiências com as comunidades. E a gente ontem acertou com o Ibama, a gente entregou o plano de comunicação, e o Ibama vai marcar as audiências públicas nos municípios afetados ali pela obra da 242.

Então, qual é o nosso cronograma? São 30 dias de chamamento. No início de julho a gente faz as audiências públicas nos municípios, em 11 de julho a audiência pública nas comunidades indígenas. Em seguida, a gente já consiga a LP do trecho inteiro e aí depois a gente vai desmembrar a LI, para que o Ibama entregue... A gente faça os estudos e ele entregue a LI do primeiro trecho, o trecho mais a oeste da 242. Aí a nossa ideia é iniciar já o primeiro lote e ter obra lá ainda este ano.

Então, sobre a 242 e a 158, basicamente é isso que a gente tem. Aí a gente entra na questão dos projetos de Crema. Projeto de Crema, a gente já tem contratados para o Brasil 24 mil quilômetros de Crema para a nossa malha, eu acho que isso aí é importante.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT. Pela ordem.) - Por favor, explica o que é Crema, porque a população às vezes não tem bem a noção.

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO - Vamos lá.

O Dnit basicamente trabalha com três tipos de contrato: contrato de Pato, que seria um Plano Anual de Trabalho e Orçamento, a nossa manutenção, que pode ser maior ou menor de acordo com a demanda e a situação da rodovia, esse é o contrato que mais se está usando hoje, porque, quando você tem pouco recurso, ele vai de acordo com o dinheiro e a demanda que você tem; contratos de restauração, que são projetos específicos para aquela rodovia, a gente faz uma restauração ou quase uma reconstrução daquela rodovia; e os contratos de Crema, que são contratos em que a gente tem restauração, reconstrução, adequação da rodovia, e a empresa que ganha esse contrato fica com rodovia por mais cinco anos e faz também a manutenção do trecho, então é um contrato mais estruturado em que a gente garante a restauração e a manutenção por cinco anos. A nossa ideia é mudar esse nível de contrato do Dnit e contratar esses 24 mil quilômetros de Crema ao longo do Brasil, e aí realmente a 364 está contemplada por esses contratos e, ainda que ela entre na concessão, o Dnit vai trabalhar normalmente. A nossa ideia é que as rodovias que têm estudos de concessão, se ela entrar na concessão, aquilo ali vai ser abatido na tarifa ou alguma coisa, mas o Dnit vai entregar aquela obra restaurada para a concessionária, a gente não vai parar porque está em estudo de concessão.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - É importante que a população saiba, nós estamos falando especificamente do trecho da minha cidade natal, Rondonópolis, Pedra Preta, Alto Garças, Alto Araguaia, então é importante que a população saiba que esse serviço já começou e que será dada continuidade.

Mais uma vez eu agradeço ao nosso Senador Marcelo Castro, porque realmente esse volume de recursos que hoje o Dnit tem à disposição foi um trabalho efetivamente feito de convencimento a todos, para que pudéssemos quebrar o teto de gastos e poder ter recursos disponíveis para que esses trechos pudessem, como V. Sa. está dizendo, ter reconstrução, praticamente, a estrada está tendo um trabalho pesado de reconstrução desse trecho.

Muito obrigado.

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO - Se a gente tivesse o orçamento do ano passado para este ano, no ritmo de obra em que a gente vem, em mais um mês e meio a gente não teria mais nenhum recurso para trabalhar, só para ter uma ideia de valores.

Sobre a questão da PEC da segurança jurídica, aí é uma opinião mais pessoal minha de servidor do Dnit, eu acho que é uma PEC interessante para trazer essa segurança, isso é bom para os contratos, isso é bom para essas obras que extrapolam orçamentos de um ano para outro. É uma ideia em que a gente pode trabalhar sim. Isso está sendo tocado em nível ministerial, mas fica mais uma opinião pessoal minha.

Acho que foi tudo.

A SRA. PRESIDENTE (Augusta Brito. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - CE) - Eu quero aqui agradecer aos Senadores, a todas e todos, à assessoria... Pois não.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Presidente, tem mais uma ligeira aqui que eu preciso registrar.

A SRA. PRESIDENTE (Augusta Brito. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - CE) - Registre, Senador.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - É lá na ponta que sustenta o dia a dia da gente.

Mas tem um trecho ali da 242, próximo também da 158, que é Alto Boa Vista. Cidade muito pequena, cujo Prefeito fez com recurso próprio as vias laterais da BR e o Dnit não conseguiu fazer a pista central, que é de responsabilidade do Dnit. Mas já tem também a empresa contratada lá, a V. F. Gomes, e eu falei com o superintendente do Dnit e ele garantiu que já tinha dado a ordem de serviço. Como é um serviço pequeno, normalmente as empresas não querem mobilizar. Então, eu queria pedir aqui, Dr. Fabricio, essa atenção específica porque na cidade é onde acontecem mais os acidentes.

E, olha, a rua lateral asfaltada numa cidade pequena e aquele poeirão na cidade porque o Dnit não fez exatamente a parte dele. Então, queria atenção, que V. Sa. então anotasse aí. Alto Boa Vista, um município de uma região que tem desenvolvido muito, o Prefeito José Pereira Maranhão, de lá do Nordeste também.

Em Mato Grosso hoje nós temos praticamente um apagão de mão de obra qualificada, mas tem cidades lá, principalmente do Maranhão, aonde tem ido muita gente, muita gente. Então, fica aqui até um reconhecimento à mão de obra do Maranhão, que tem feito um grande trabalho nos ajudando no desenvolvimento de Mato Grosso.

Então, fica aí esse pedido específico. Alto Boa Vista. Tem recurso, tem contrato. É determinar que a empresa possa executar o serviço. Fica essa cobrança aqui, Dr. Fabricio. Está o.k.?

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO - Está anotado aqui, Alto Boa Vista.

A SRA. PRESIDENTE (Augusta Brito. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - CE) - Pronto. Agora, vou só passar para o Dr. Fabricio para ele fazer as considerações finais, se assim desejar. Mais uma vez agradecer e dizer da minha imensa felicidade em saber que está sendo tudo bem acompanhado, bem encaminhado.

E que agora, segundo aqui o relato de todos os Senadores, graças ao Senador Marcelo Castro, tem muito orçamento, tem muito dinheiro. E aí, a gente agradece toda a determinação e dedicação do nosso Presidente Lula, do nosso Ministro Renan e também de V. Sa. à frente lá do Dnit. A gente tem total confiança de que a gente realmente possa reconstruir todas essas estradas.

Então, fiquem à vontade para as considerações finais. E agradeço já adiantadamente a todos e todas.

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO (Para expor.) - Eu só queria na verdade agradecer a todos pela oportunidade. Eu acho que é sempre importante a nossa oportunidade de conversar um pouco, de esclarecer.

Quero dizer que o Dnit está à disposição, eu estou à disposição de todos, estamos lá de portas abertas para receber, tirar dúvidas, conversar. E também estou à disposição para vir aqui quantas vezes forem necessárias, quantas vezes me chamarem, precisarem. Estarei à disposição. E não tenho tempo, ficarei o tempo que a gente precisar aqui para conversar.

E é isso. Acho que estou à frente do Dnit para lutar pelo órgão que é a minha casa, pela infraestrutura, que é o que eu mais gosto de fazer. Estou empenhado, estou motivado para o trabalho.

Lá no Dnit, a gente brinca que a gente é uma grande família de servidores. É um órgão muito grande. Eu acho que é a casa da infraestrutura no país, sem dúvidas. Eu acho que é um órgão que executa muito, que tem muita coisa a fazer. E é aquela obra que interfere diretamente na vida das pessoas, que é o direito de ir e vir, é o buraco, é aquela rodovia, é aquela ligação importante.

E eu só queria dizer que o Dnit não vai medir esforços nessa reconstrução do nosso país.

É isso aí, bom dia a todos.

A SRA. PRESIDENTE (Augusta Brito. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - CE) - Obrigada.

Só registrando aqui que, só no mês de maio, mês do meu aniversário...

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO (*Fora do microfone.*) - Mês do meu também.

A SRA. PRESIDENTE (Augusta Brito. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - CE) - Mês do seu também, olha aí.

... o Dnit já fez, já executou mais de R\$1 bilhão, não é isso?

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO (*Fora do microfone.*) - R\$1,2 bilhão.

A SRA. PRESIDENTE (Augusta Brito. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - CE) - R\$1,2 bilhão.

A gente fica feliz em, realmente, ter a retomada das nossas estradas e do nosso país. Obrigada, mais uma vez.

Obrigada a toda a equipe que acompanhou, mande o nosso abraço ao nosso ministro e a você. Obrigada, sempre, pela atenção.

Agora a gente declara encerrada esta audiência pública, agradecendo a todos e a todas.

(Iniciada às 09 horas e 11 minutos, a reunião é encerrada às 10 horas e 52 minutos.)