



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

REUNIÃO

04/07/2023 - 26ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO. Fala da Presidência.) - Havendo número regimental, declaro aberta a 26ª Reunião da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura.

1ª PARTE

ITEM 1

MENSAGEM (SF) Nº 39, DE 2023

- Não terminativo -

Submete à apreciação do Senado Federal, de conformidade com o art. 52, inciso III, alínea "f", da Constituição, e com o art. 88-A, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, o nome do Senhor JOSÉ EDUARDO GUIDI, para exercer o cargo de Diretor de Infraestrutura Ferroviária do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT.

Autoria: Presidência da República

Relatoria: Senador Marcelo Castro

Relatório: Pronto para deliberação

Observações:

1. Em 28/06/2023 foi lido o relatório e concedida vista coletiva
2. Reunião destinada à arguição pública do indicado

1ª PARTE

ITEM 2

MENSAGEM (SF) Nº 40, DE 2023

- Não terminativo -

Submete à apreciação do Senado Federal, de conformidade com o art. 52, inciso III, alínea "f", da Constituição, e com o art. 88-A, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, o nome do Senhor FABIO PESSOA DA SILVA NUNES, para exercer o cargo de Diretor de Infraestrutura Rodoviária do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT.

Autoria: Presidência da República

Relatoria: Senador Wellington Fagundes

Relatório: Pronto para deliberação

Observações:

1. Em 28/06/2023 foi lido o relatório e concedida vista coletiva
2. Reunião destinada à arguição pública do indicado

1ª PARTE**ITEM 3****MENSAGEM (SF) Nº 41, DE 2023****- Não terminativo -**

Submete à apreciação do Senado Federal, de conformidade com o art. 52, inciso III, alínea "f", da Constituição, e com o art. 88-A, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, o nome do Senhor FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO, para exercer o cargo de Diretor-Geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT.

Autoria: Presidência da República**Relatoria:** Senador Marcelo Castro**Relatório:** Pronto para deliberação**Observações:**

1. Em 28/06/2023 foi lido o relatório e concedida vista coletiva
2. Reunião destinada à arguição pública do indicado

1ª PARTE**ITEM 4****MENSAGEM (SF) Nº 42, DE 2023****- Não terminativo -**

Submete à apreciação do Senado Federal, de conformidade com o art. 52, inciso III, alínea "f", da Constituição, e com o art. 88-A, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, o nome do Senhor CARLOS ANTONIO ROCHA DE BARROS, para exercer o cargo de Diretor-Executivo do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT.

Autoria: Presidência da República**Relatoria:** Senador Veneziano Vital do Rêgo**Relatório:** Pronto para deliberação**Observações:**

1. Em 28/06/2023 foi lido o relatório e concedida vista coletiva
2. Reunião destinada à arguição pública do indicado

Eu quero avisar a todos os Senadores que estão ainda tramitando na Casa ou chegando que hoje é um dia muito especial, um dia de sabatina com quatro técnicos do Ministério dos Transportes, especialmente do Dnit, que foram indicados pelo Senhor Presidente da República e que devem ser sabatinados pelos Senadores, ainda hoje, com a presença de quórum qualificado de 12 Parlamentares presentes à nossa reunião.

Então, nós vamos iniciando, mesmo com a baixa... Só tem duas presenças, mas já vão chegando, porque está ainda cedo, e nós vamos seguindo.

Deixe-me ver o que nós temos... Dr. Fabio... O Fabricio fica para depois, porque ele não chegou ainda...

Bem, então vamos começando.

Então, vamos passar a palavra, pelo tempo de dez minutos, ao Dr. Fabio Pessoa da Silva Nunes, que é indicado para o cargo de Diretor de Infraestrutura Rodoviária do Departamento Nacional de Infraestrutura.

Com a palavra, Dr. Fabio Pessoa da Silva Nunes.

O SR. FABIO PESSOA DA SILVA NUNES (Para expor.) - Bom dia a todos.

Primeiro, quero agradecer o convite ao nosso Ministro dos Transportes, Dr. Renan Filho, e também a confiança aos nossos Diretores aqui, Dr. Fabricio, e a todos os colegas da Casa.

Para mim, é uma grande honra ser sabatinado hoje e indicado para essa diretoria, que é tão importante para o departamento.

O modal rodoviário... Apesar de todo o esforço que vem sendo feito nos últimos anos para a gente poder mudar e melhorar a nossa matriz de transportes, o Brasil ainda continua sendo um país predominantemente rodoviário, e, como servidor da casa, desde 2009, passei por praticamente todas as áreas e Coordenações-Gerais da Diretoria de Infraestrutura Rodoviária... Já tive o prazer de ser Coordenador-Geral de Construção Rodoviária por duas vezes, Coordenador-Geral de Manutenção e Restauração Rodoviária, que eu acho que foi, dentro da autarquia, o maior desafio... Na Coordenação-Geral de Manutenção, eu sempre brinco que o seu telefone toca a qualquer momento. Se der um problema, uma ponte

cai, qualquer coisa, o seu telefone toca, mas foi um prazer enorme ser Coordenador-Geral de Manutenção. Eu acho que é onde realmente o Dnit acontece.

Às vezes, nós não temos obras de construção em alguns estados - isso acontece por alguns momentos - ou poucas obras, mas manutenção sempre nós temos. Se a gente tem malha rodoviária naquele estado, a Coordenação-Geral de Manutenção está ativa. E foi um desafio realmente muito grande.

Também tive o prazer de trabalhar na Diretoria de Planejamento e Pesquisa com o nosso Diretor Dr. Luiz Guilherme de Mello, trabalhei na Coordenação de Planejamento, que me proporcionou uma visão muito ampla do que é o Dnit, olhando não só apenas o modal rodoviário, mas também os outros modais.

Por fim, ali ano passado, nos últimos dois anos, eu tive o prazer também de trabalhar na Coordenação-Geral de Modernização e Gestão Estratégica, trabalhando na área realmente do planejamento estratégico da autarquia, ajudando a implementar diversos programas muito voltados mais para a parte institucional. Então, eu consegui, tive essa oportunidade.

Gratidão também a todos os diretores e coordenadores que confiaram no meu trabalho. Eu pude participar, transversalmente, praticamente de todas as áreas do Dnit. Não tive a oportunidade de trabalhar nem no aquaviário, nem no ferroviário. Espero um dia ter a oportunidade, mais à frente, de trabalhar nos dois modais, para realmente completar o ciclo.

Além disso, é importante destacar aqui o trabalho das nossas superintendências regionais. A diretoria, o departamento, a sede aqui, em Brasília, trabalha muito fazendo o planejamento, proporcionando ferramentas para que os nossos fiscais, superintendentes, chefes de setor possam executar o trabalho deles. Eu sempre brinco que o Dnit acontece realmente nas pontas. E, das nossas 121 unidades locais, fora as nossas 26 sedes que nós temos espalhadas pelo Brasil, eu já tive a oportunidade de visitar 115 das nossas 121 ULs e ter a oportunidade de conhecer os nossos colegas que realmente fazem, fiscalizam o nosso trabalho. Então, foi um prazer também enorme conseguir trabalhar com eles e proporcionar a execução desses contratos em diversos estados.

E, falando um pouco do nosso desafio à frente da Diretoria de Infraestrutura Rodoviária, o primeiro desafio básico é proporcionar conforto, segurança e qualidade da nossa malha rodoviária. Então, nós tivemos alguns problemas nos outros anos com baixa de recursos. E é importante destacar que, devido à PEC da transição, a gente conseguiu aportar recursos este ano e voltar para o nosso patamar de investimento, proporcionando que a gente consiga dar manutenção adequada à malha rodoviária. Então, essa é a nossa principal obrigação. A gente teve uma queda na qualidade das nossas malhas. E o nosso objetivo é melhorar o patamar, além do que já foi nesses quatro anos. Então, é um trabalho, realmente, hercúleo, mas eu conto com todos os nossos colegas de superintendência que estão nos escutando agora, sabendo que tem um parceiro, uma pessoa que vai ajudar vocês a desempenhar esse trabalho.

Além disso, a diretoria precisa retomar o investimento nas obras de construção. Nós temos diversas obras de construção rodoviária, importantíssimas, sendo tocadas pelo país em diversos estados. Recentemente, o Governo Federal anunciou o Plano Safra, o maior Plano Safra que o Governo Federal já teve. Então, no escoamento da produção, apesar de - e o nosso futuro Diretor de Infraestrutura Ferroviária está aqui também com a gente - o ideal ser que se transportasse pelos modais ferroviário e aquaviário, hoje, predominantemente, a gente tem o modal rodoviário como forma de transporte da safra. Então, o desafio nosso, da diretoria, é imediato.

Tanto o escoamento da safra de grãos, na região do Mato Grosso, na região de Rondônia, no Pará, ali no oeste baiano, como o escoamento da produção de congelados, que a gente tem muito em Santa Catarina, de frutas ali na região do norte da Bahia, escoando pela BR-235, da produção bovina, de algodão... Tudo isso passa pelos portos, porque foram investimentos muito grandes feitos nos últimos anos, principalmente naquela região que a gente chama de Arco Norte.

E é um desafio hercúleo para a gente também fazer as obras na Amazônia devido ao regime de chuvas que a gente tem na região.

A retomada dessas obras de infraestrutura, como as muitas obras de duplicação que nós temos no Sul e no Sudeste do país e também as obras de implantação e pavimentação na Região Norte do país, que é uma região onde, predominantemente, a gente ainda tem muita rodovia não pavimentada... Então, é importante fazer esse esforço, esse trabalho que nós temos feito para retomar obras para as quais a gente não estava conseguindo aportar os recursos necessários.

Esse é o desafio, além também de que não podemos descuidar da parte de segurança viária. Então, nós temos todo um trabalho junto à Coordenação de Operações para poder trabalhar com um programa de sinalização que revolucionou, que realmente melhorou muito a qualidade da sinalização rodoviária no país, que é o Programa BR-Legal. Há os programas de pesagem também que nós temos de rodovia, o PNP. Há um programa de controle de velocidade. A ideia é substituímos essas lombadas físicas, que no final acabam só prejudicando a segurança viária, por equipamentos de controle de velocidade - isso é importante também. Então, o desafio da diretoria é muito grande.

E, além disso, além de todos esses programas, falando da manutenção, falando da operação e da construção, temos que fazer a gestão correta e adequada do orçamento, para que a gente possa redirecionar os recursos ao longo do ano orçamentário para investir e proporcionar que os nossos superintendentes, fiscais e chefes de UL tenham as condições adequadas, os contratos de forma correta e capazes de poder atender às necessidades da infraestrutura rodoviária.

Senador Confúcio, são essas as minhas palavras.

Agradeço muito a oportunidade.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Obrigado, Fabio Pessoa da Silva Nunes, que acabou de apresentar.

Eu quero avisar aos Senadores presentes e aos que forem chegando que nós já vamos abrir o processo de votação.

(Procede-se à votação.)

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Aqueles que concordam ou não com os nomes já podem votar, porque muitas vezes já têm compromisso em outras Comissões, fiquem bem à vontade, mas nada impede o questionamento, a sabatina, a participação efetiva dos Srs. Senadores e Senadoras com os indicados. Acabou de falar o Dr. Fabio.

Eu vou passar a palavra agora ao Dr. Carlos Antônio Rocha de Barros, para exercer o cargo de Diretor Executivo do Departamento Nacional de Infraestrutura (Dnit). No caso do Dr. Carlos, a indicação é da Presidência da República, e o relatório a respeito dele está pronto para a deliberação.

Com a palavra, o Dr. Carlos Antônio Rocha de Barros.

O SR. CARLOS ANTÔNIO ROCHA DE BARROS (Para expor.) - Bom dia aos presentes nesta ilustre Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal.

Exmo. Sr. Presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal, Senador Confúcio Moura, a quem cumprimento pelo trabalho desenvolvido à frente deste Colegiado; Exmo. Sr. Relator, Senador Veneziano Vital do Rêgo, a quem presto meu agradecimento pelas sinceras palavras em defesa do meu nome em sua relatoria; Exmas. Sras. Senadoras e Exmos. Srs. Senadores, aos quais agradeço a presença aqui nesta Comissão e a disponibilidade de, em seus gabinetes, me receberem previamente para apresentação e diálogo acerca das questões da infraestrutura nacional; cumprimento as demais autoridades e convidados, os quais também saúdo pela presença nesta sessão extraordinária.

Queria agradecer também a presença da Sra. Eliene, como representante da nossa Associação dos Servidores do Dnit, que conclama também os servidores do antigo DNER na associação. Na pessoa dela saúdo todos os nossos servidores e servidoras no Brasil inteiro.

Registro o meu agradecimento ao Excelentíssimo Senhor Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, e ao Exmo. Sr. Ministro de Estado dos Transportes, Sr. José Renan Vasconcelos Calheiros Filho, com gratidão pela indicação do meu nome para a Diretoria Executiva do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes.

Cabe inicialmente registrar meu agradecimento aos meus maiores e melhores exemplos de vida: meus pais, Carlos Jorge Bezerra de Barros e Marlise Rocha de Barros; minha amada esposa, Paula Regal; e minhas filhas, muito amadas, Bruna Regal de Barros, Sofia Regal de Barros e Giulia Regal de Barros. Com todos aprendi e ainda aprendo o valor do conhecimento, da retidão e da perseverança nos bons propósitos. Através de seus ensinamentos, vivência e presença, pude experimentar o amor e o respeito aos filhos, entre irmãos, aos pais e ao próximo. A eles dedico cada conquista e soerguimento nas adversidades.

Assento aqui também, perante os Exmos. Senadores e Senadoras desta Comissão e a sociedade brasileira, meu profundo respeito e admiração aos servidores e servidoras do nosso Dnit, que, com responsabilidade, conhecimento e profissionalismo, às vezes com custo elevado para sua vida funcional e pessoal, enfrentam o desafio da busca das soluções das questões da infraestrutura de transportes. A todos e todas o meu reconhecimento acerca dos seus méritos e competência.

Em face de minha honrosa indicação pelo Excelentíssimo Senhor Presidente da República, a fim de efetuar a nomeação para exercer o cargo de Diretor Executivo do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, passo a transcorrer sobre minha formação técnica e experiência profissional para o exercício da atividade.

No que concerne à formação profissional, participo que me graduei como bacharel em Engenharia Civil pela Universidade Federal de Alagoas (Ufal), em 1988, com registro no Conselho Regional de Engenharia de Alagoas e também do Distrito Federal. Além disso, concluí três pós-graduações que aperfeiçoaram conhecimentos técnicos e gerenciais para exercer minhas competências no serviço público: iniciei com Especialização em Administração Pública, com ênfase

em Planejamento e Orçamento, pela Fundação Getúlio Vargas, prosseguindo com Especialização em Contabilidade e Orçamento Público e Especialização em Gestão Pública, ambas pela Faculdade Metropolitana do Estado de São Paulo.

É importante mencionar a participação em cursos de curta duração, como forma de obtenção rápida de conhecimento aplicado às atividades funcionais. São alguns exemplos: o Pacto pela Infraestrutura Nacional e Eficiência Logística, pelo Instituto Besc; o diploma internacional em Estratégia e Competitividade em Operações Portuárias, pela Fundação Valenciaport, em Valência, na Espanha; Boas Práticas de Governança e Gestão, curso ministrado no âmbito do Ministério dos Transportes; participação no Programa Sest de Capacitação para Conselheiros de Administração da União, pela Fundação Dom Cabral. Além disso, participei de cursos de Gestão Orçamentária e Financeira e Gestão do Orçamento Público, ministrados pela Escola Nacional de Administração Pública (Enap), que, na posição de escola de governo, cumpre a relevante missão de capacitar servidores públicos.

Isso permitiu que, além da consolidada formação técnica abordando temas correlatos à engenharia rodoviária, planejamento e acompanhamento de obras e serviços de engenharia, fossem adquiridos conhecimentos em diversas disciplinas afetas ao serviço público.

Ingressei no serviço público federal em maio de 2010, mediante concurso público na carreira de Analista em Infraestrutura e Transporte, no Dnit, sendo servidor em efetivo exercício até o presente momento, por 13 anos. Atualmente exerço a função de Coordenador-Geral de Modernização e Gestão Estratégica substituto, mas já exerci diversas funções no órgão e entidades da administração pública, as quais passo a expor de forma resumida. No Departamento de Infraestrutura de Transportes, já ocupei os cargos de Chefe de Divisão de Infraestrutura Predial, Chefe de Setor de Infraestrutura Predial, Diretor de Planejamento e Pesquisa interino e Assistente da Diretoria de Infraestrutura Rodoviária. Também atuei no Conselho de Administração da Companhia Docas do Espírito Santo como membro do Conselho de Administração. No Ministério dos Transportes, ocupei os cargos de Secretário de Política e Integração, Chefe de Gabinete da Secretaria Executiva e Secretário-Executivo substituto. Também atuei no Conselho de Administração da Companhia Docas do Rio de Janeiro, como membro do Conselho de Administração, presidindo aquele conselho. E engenheiro civil em diversos contratos de gerenciamento no Dnit.

Atuei inicialmente, desde a minha formatura, na iniciativa privada, em obras de edificações, tendo ocupado cargos de engenheiro residente, gerente de projetos, coordenador de obras em empresas nacionalmente conhecidas como Encol, Paulo Octavio, Construtora Estrela, entre outras.

Conforme descrito acima, no transcurso da minha carreira pública, colecionaram-se experiências de gestor público, sempre pautado pelo compromisso com a ética e as boas práticas da administração pública, nas áreas de gestão orçamentária e financeira e de recursos humanos, além de atuar na formulação e avaliação da Política Nacional de Transportes.

A Diretoria Executiva, para a qual foi indicado, para a qual tive honrosa indicação, tem atuado para atingir os objetivos organizacionais promovendo boas práticas de governança, estratégia e gestão de risco, tendo implementado ações de monitoramento de empreendimento, criação de painéis de planejamento estratégico, orçamentário, acompanhamento de medição, entre outras atuações, para acesso sistematizado a relatórios consolidados que otimizam a busca e o fornecimento de informações.

Quanto à governança institucional, a Diretoria Executiva (Direx) atuou para atingir os objetivos organizacionais propostos para a área, promovendo boas práticas de governança, estratégia e gestão de risco. Exemplo disso é o processo de aprimoramento do planejamento estratégico institucional para o período de 2023 a 2026, com abrangência em todas as áreas do Dnit, visando à produção de um resultado articulado e um crescimento direcionado a longo prazo, com estabelecimento de alinhamento integrado institucionalizado, através das atividades e entregas dessa autarquia.

Aqui ressalto a melhoria expressiva do Índice Integrado de Governança e Gestão Públicas, monitorado pelo Tribunal de Contas da União. Isso foi possível por meio de ações diversas, tais como: publicação do Plano de Dados Abertos da autarquia, estruturação de ações relativas à Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais, criação do Comitê de Governança, Estratégia e Riscos, padronização dos procedimentos internos, uso de soluções e gerenciamento de informações e visualização de dados ligados a funções essenciais do Dnit, permitindo aos gestores se anteciparem aos mais diversos cenários, painéis de medições e etc.

Essas iniciativas constituem parte essencial de um modelo de governança respaldado por um planejamento que demonstra o compromisso do Dnit em alavancar seus objetivos estratégicos em prol de entregas à sociedade. Seguindo, assim, essa autarquia com a sua missão de implementar a política de infraestrutura de transportes, contribuindo para o desenvolvimento sustentável do país.

Em face da presente argumentação exposta, apresento minha satisfação pela relevante e honrosa indicação do meu nome para o cargo de Diretor-Executivo do Dnit e agradeço humildemente pela oportunidade...

(Soa a campainha.)

O SR. CARLOS ANTÔNIO ROCHA DE BARROS - ... de demonstrar a minha capacitação para novos desafios, na confiança de que teremos uma nova etapa de retomada dos investimentos e melhora e consolidação da nossa infraestrutura de transportes, razão pela qual me submeto a esta ilustre Comissão para sabatina e decisão posterior de V. Exas.

A engenharia também me ensinou a importância da resiliência. Nesse campo, nem tudo ocorre como o planejado - enfrentamos obstáculos, fracassos e adversidades -, mas é a nossa capacidade de persistir e encontrar soluções que nos impulsiona para frente. Além disso, eu aprendi que a curiosidade é a base do progresso. A engenharia exige uma mente aberta, ávida por conhecimento e disposta a explorar novas possibilidades. É a busca constante por inovação que nos permite avançar e superar limites.

Por fim, deixo o meu agradecimento a Deus, em suas mais diversas formas de expressão, crença e fé. Em suas manifestações, encontro o apoio, a força e a certeza de que todos temos nossos caminhos cuidados e abençoados pela força divina, para que sigamos no caminho da evolução, respeito e amor ao próximo.

Obrigado, Presidente Confúcio.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Muito obrigado, Dr. Carlos Antônio Rocha de Barros, pela sua apresentação.

Eu quero também convidar todos os membros da nossa Comissão de Infraestrutura para comparecerem, porque hoje é data de sabatina de quatro competentes técnicos que estão trabalhando, até o momento, na interinidade e que precisam deste dia - são seis meses como interinos, não é? Nada melhor do que realmente a definição, através da submissão dos seus nomes à apreciação desta Comissão.

Eu quero avisar a todos os Senadores que por acaso têm outros compromissos que podem ir votando, movimentando as vidas e retornando.

Eu passo a palavra neste momento ao Dr. Fabricio de Oliveira Galvão, para exercer o cargo de Diretor-Geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit). A autoria da indicação é do Senhor Presidente da República, foi relatado o seu processo pelo Senador Marcelo Castro, pela aprovação do seu nome, e o relatório está pronto para deliberação.

Com a palavra o Dr. Fabricio pelo tempo de dez minutos.

Com a palavra, o Dr. Fabricio pelo tempo de dez minutos.

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO (Para expor.) - Bom dia a todos.

Eu queria, primeiro, cumprimentar o Senador Confúcio pelo trabalho, cumprimentar meus colegas do Dnit que estão aqui na mesa para serem sabatinados e os ilustres Senadores aqui na nossa Comissão. Queria cumprimentar meus colegas do Dnit que se fazem presentes aqui de alguma forma, para dar uma força - eu, que venho do time de vocês, sei da importância -, cumprimentar os colegas da gente que assistem pela internet e que acompanham, principalmente lá na Superintendência de Alagoas, de onde eu vim e onde eu exerci a maior parte do meu trabalho; e fica um agradecimento para eles, porque acho que, se não fosse o trabalho da minha equipe e tudo o que eu consegui fazer, eu não estaria aqui até hoje.

Eu não vou fazer leitura, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO. *Fora do microfone.*) - Fique à vontade.

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO - Eu acho que meu currículo já foi lido pelo Senador Marcelo Castro, acho que os Senadores já tiveram conhecimento, então acho que eu vou pular um pouco esse momento.

Todos sabem que eu sou um servidor de carreira do Dnit e que fui indicado pelo meu amigo, Ministro, parceiro, Renan Filho, que confiou no meu trabalho, e aqui estou.

Queria também fazer uma consideração especial. Mais ou menos 18 anos atrás, eu comecei os meus primeiros serviços no Dnit, e o Diretor-Geral era o Dr. Mauro Barbosa. E, para mim, é uma honra estar aqui hoje na minha sabatina e ter o Mauro Barbosa na plateia. Para mim, era uma figura inatingível naquele momento, nos primeiros trabalhos, o Diretor-Geral do Dnit; e, por voltas da vida e trabalhos realizados, hoje estou aqui, e o Mauro Barbosa está aqui na minha frente. Isso é uma honra para mim. Sinta-se agradecido por isso, porque, de alguma forma, você contribuiu com a minha carreira até hoje. E o Dr. Miguel também, ex-Diretor, ajudou a gente lá nas tarefas do Dnit.

E basicamente a minha fala era essa, de agradecimento pela oportunidade, por estar aqui, por ter feito o meu trabalho. E o trabalho me trouxe até aqui. O Dnit me trouxe até aqui. Meus colegas, os servidores que lutaram junto comigo no Dnit até hoje, me trouxeram até aqui. E, para mim, é uma grande honra, como servidor do Dnit, estar aqui neste lugar.

E me coloco à disposição dos senhores para a sabatina, para deliberarmos, para conversarmos o que for preciso.

E, sem muito me alongar, só quero deixar o meu abraço e o meu agradecimento. É isso aí, pessoal. Bom dia.

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

Eu quero, mais uma vez, convidar todos os Senadores da nossa Comissão, porque nós temos quórum qualificado de 12 Senadores com votação presencial. Então, todos os Senadores estão convidados a comparecer.

Eu passo a palavra agora, como última apresentação, ao Dr. José Eduardo Guidi, indicado para exercer o cargo de Diretor de Infraestrutura Ferroviária do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit). A indicação dele é da Presidência da República e foi relatada pela Senadora Augusta Brito.

Com a palavra, Dr. José Eduardo Guidi.

O SR. JOSÉ EDUARDO GUIDI (Para expor.) - Muito obrigado, Senador. Eu queria cumprimentar todos, bom dia a todos; cumprimentar especialmente o Dr. Renan Filho, Ministro dos Transportes, pela indicação do nome para assumir um cargo de enorme gratidão para todos aqueles que nos apoiaram ao longo de mais de 20 anos de carreira junto da engenharia civil, desde o Paraná, passando por Rondônia, atuando em vários estados do Brasil. Então, fica aqui, desde logo, o meu cumprimento ao Ministro dos Transportes, o Dr. Renan Filho.

Eu queria cumprimentar, claro, o Senador Confúcio Moura, Presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura, pela brilhante condução que tem feito ao longo desses últimos meses e que culminou agora com a sabatina aqui de todos os nossos colegas, a quem eu, desde logo, cumprimento também, que são o Dr. Fabio Pessoa, profundo conhecedor do Brasil, pelo que eu entendi aqui da sua exposição - existe algum canto que o doutor ainda não conheça? -; quero cumprimentar também o Dr. Carlos Antônio e o Dr. Fabricio Galvão, um time, sem dúvida, de elite, classe A, que tem toda a condição de conduzir o importante Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes cada vez mais adiante.

Quería cumprimentar também a Senadora Augusta Brito, Relatora da minha indicação. Infelizmente, não consegui sentar com ela por um grande conflito de agendas, tanto meu quanto dela, ela na Europa, eu também em viagem internacional. E me pegou até um pouco desprevenido, Senadora, a agilidade que se colocou tão logo as indicações saíram - praticamente em tempo recorde, o Senado colocou a sabatina aqui dos ora presentes.

Claro, também quero cumprimentar toda a equipe do Dnit, de todo o território nacional - tenho vários amigos ao redor de todo o país -, e, enfim, quero cumprimentar o público em geral que, neste momento, nos acompanha.

Rapidamente - eu também quero ser bastante sucinto -. vou fazer uma breve qualificação geral, muito dinâmica mesmo.

O cargo da Diretoria de Infraestrutura Ferroviária, a que fui indicado, tem basicamente dois grandes objetivos: a segurança ferroviária em áreas urbanas, que é a solução de conflitos com os demais modais, e a própria solução de conflitos com pedestres e o dia a dia de uma determinada cidade; e, claro, a gestão do patrimônio ferroviário da antiga, extinta Rede Ferroviária Federal.

Nessa linha, nós temos, então, destacadas aqui três competências gerenciais que são muito importantes para que esse cargo possa ser exercido da melhor maneira, e eu destaco, obviamente, a competência em transportes, nas próprias obras civis, em face dos conflitos urbanos, e em administração de patrimônio.

Se nós iniciarmos aqui pela órbita da gestão e da governança, para além da experiência que eu adquiri ao longo desses 20 anos no próprio setor público - e, desde que eu me conheço por gente, eu atuo no setor público, seja primeiramente como empresário contratado, depois, num segundo momento, já como fiscal, coordenador, projetista, orçamentista, culminando com a Diretoria Operacional de Estradas de Rodagem no Estado de Rondônia. Mas eu sempre procuro destacar a atividade como perito judicial desde 2008; foi a partir desse momento que eu consegui ter, para além da dimensão técnica, a dimensão emocional que está envolvida entre as partes contratantes, sempre com disputas muito pesadas, na falta de outro adjetivo, no sentido de que o órgão mais sensível do corpo humano é sempre o bolso.

Alguém que contrata com a administração pública parte sempre do princípio de que está ali para desenvolver o seu melhor, mas a dinâmica das contratações públicas segue ritos específicos que, às vezes, frustram os contratos, e eu acho que não seria errado dizer que hoje nós temos 38% de obras públicas inacabadas, boa parte exatamente por esses conflitos que precisam de soluções mais modernas.

Esse destaque na área de perícia que me conduziu a ser, em momentos seguintes, a partir de algumas premiações que recebi na área da engenharia legal, de meus pares, durante os congressos brasileiros de avaliações e perícias de engenharia, a me tornar um doutrinador exatamente nas áreas de contratos e agora, recentemente, na parte de equilíbrio econômico-financeiro, algo que tomou, principalmente nos anos de pandemia, e ainda toma, muitas agendas, os desequilíbrios de contratos para os quais, no momento de pandemia... Se o desequilíbrio de contrato não era algo da pauta do dia a dia, ele praticamente entrou de supetão, uma vez que, eu não erraria em dizer novamente, praticamente todos os contratos do mundo acabaram se desequilibrando durante a pandemia. E as soluções para contratos desequilibrados não são simples. Via de regra, exigem análise dos casos concretos, ainda que nós possamos ter metodologias específicas.

Notadamente, esse seria o maior destaque do meu trabalho para além, é claro, de quando a gente fala da administração de patrimônio, também de atividades periciais e atuando com agentes financeiros, como a Caixa Econômica, o Banco do Brasil. A gente já adquiriu mais de 5 mil avaliações patrimoniais ao longo desses anos.

Destaque também para o meu livro, Senador, *Engenharia Legal Aplicada - ao Labirinto das Obras Públicas*, que percorreu o Brasil em debates junto à Câmara Brasileira da Indústria da Construção (Cbic), até mesmo a convite do Tribunal de Contas da União, junto ao Ministro Benjamin Zymler, painéis junto ao Ministro Vital do Rêgo, e por aí afora.

É esse o arcabouço técnico que eu apresento aos senhores, às senhoras, e submeto ao escrutínio de todos.

É claro que, para fechar, a ideia nossa é sempre atuar a partir dos documentos mestres - Política Nacional de Transportes, do Plano Nacional de Logística - e, claro, dar a maior ênfase possível, agora com certa urgência, para a finalização dos planos setoriais, que precisam ser finalizados o quanto antes para que a gente possa estabelecer, em definitivo, o norte que o Dnit e também a Diretoria de Infraestrutura Ferroviária seguirão a partir de então, sempre em harmonia com as políticas estabelecidas.

Ademais, os meus agradecimentos. Novamente, quero me colocar à disposição para a sabatina que se seguirá e devolver aqui a palavra para o Exmo. Senador Confúcio Moura.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Muito bem. Acabamos de ouvir o Dr. José Eduardo Guidi, que está sendo indicado para a Diretoria Ferroviária do Dnit. Muito bem.

Eu comunico a todos os presentes e àqueles que ainda estão ausentes que nós precisamos de quórum qualificado, de 12 votos. São 12 ou 13 votos?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - São 12 votos. Temos sete votos.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - E agora iniciaremos os debates.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT. Pela ordem.) - Presidente, gostaria de ver com V. Exa, de saber se ainda dá para votar. Chegou meio atrasado o meu voo.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Está aberto para a votação. Você pode ficar bem à vontade. E podem fazer as inscrições.

Lucas Barreto.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Presidente, eu tinha me inscrito já.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Já está escrito, desde a semana passada.

Lucas Barreto, Senador Lucas Barreto, do Amapá; Senador Veneziano.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - Senador Jayme Campos, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Senador Jayme Campos, do Mato Grosso.

Muito bem, à medida que formos andando com as nossas perguntas e com as respostas... Eu os deixo bem à vontade. O primeiro inscrito, semana passada, que inclusive fez a pergunta, foi o Senador Esperidião Amin. Ele fez uma pergunta a todos os presentes. Então, o senhor pode repetir a pergunta, Senador Esperidião?

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. Para interpelar.) - O senhor vai fixar um prazo, Presidente, porque eu tenho certeza de que o Senador Lucas Barreto vai fazer uma pergunta mais extensa do que a minha. *(Risos.)*

Então eu queria pelo menos fazer a metade do tempo dele.

Quatro minutos está bom. Você pode fazer oito, então.

Depois que ele foi ao Piauí sem pedir licença para o Senador Marcelo Castro, ele merece até uma multa.

Eu quero cumprimentar a todos. Eu fui Secretário de Transportes e Obras no século passado, entre 1979 e 1982, e aprendi a conviver com o antigo DNER. Em matéria de ferrovias, nós temos em Santa Catarina uma pequena ferrovia, Dona Tereza Cristina - nada a ver com a nossa Senadora -, que deve ser uma das menores do Brasil, Senador Marcelo Castro, e sempre deu lucro. Teve uma época que só Sorocabana e a Tereza Cristina davam lucro no Brasil. A nossa favorecida pelo transporte do carvão e, agora, com razoável diversificação.

A minha pergunta se baseia numa pequena fotografia que os senhores conhecem, que é a situação, as condições de serviço da malha rodoviária do Brasil. Os nossos pontos críticos são dramáticos, especialmente na confluência da 470 com a 101. É uma coisa de doido, porque é por ali que sai, eu creio, o maior volume de carga com valor agregado do Brasil. Uma coisa é carga com valor agregado, outra coisa é carga a granel, *commodity*. E na semana passada, o Ministro Renan Filho, na segunda e terça-feira, acompanhou boa parte desse drama. Então, eu só queria reiterar a pergunta que fiz.

Quando nós votamos no ano passado a PEC da transição, e aqui eu quero louvar o esforço do Senador Marcelo Castro, que aqui na Comissão e lá como Relator, nos ajudou a aliviar essa situação de rato em guampa que estava o Brasil. Rato em guampa, quanto mais anda, mais se aperta; quanto mais arrecada, mais se paga juros - isso nós estamos vendo lá na outra Comissão, para onde eu irei.

Então, creio que nós conseguimos, com a folga - obter a folga não -, o desenforcamento feito, tanto na Comissão por uma emenda do Senador Marcelo Castro, quanto na PEC da transição, nós conseguimos aliviar a canga que estava sobre os ombros do Dnit, que tinha pouco mais de 6 bilhões, 6 bilhões e meio de recurso e passou para mais de 20. A nossa preocupação é que isso viesse a se transformar numa bolha. E acho que o arcabouço fiscal que nós aprovamos, permite que esses valores sejam, na pior das hipóteses, o piso de uma curva que nós queremos que seja ascendente. Eu quero apenas testemunhar essa situação em nome do Brasil, mas em nome, principalmente, da unidade federada que eu represento e que chegou a ponto a nossa aflição... E aí eu concluo.

E o pior é que essa aflição se transformou, Senador Confúcio, na causa de *bullying* que o Senador Lucas Barreto nos faz. O Estado de Santa Catarina chegou a disponibilizar, por lei estadual, R\$465 milhões para que o Dnit não parasse as obras no nosso estado. Nenhum outro estado do Brasil conseguiu fazer isso - a Assembleia do Rio Grande do Sul, por exemplo, não aprovou. O Governador chegou a encaminhar para a Assembleia também dentro do sufoco.

Então eu queria fazer um apelo a todos os senhores para que considerassem que historicamente Santa Catarina tem, de alguma forma, executado essas obras federais ou, como foi o caso, patrocinado, no momento de dificuldade, algo. Não que esteja sobrando dinheiro; é porque é a nossa vida: se nós não tivermos o mínimo de capacidade de exportação de produtos com valor agregado principalmente, a nossa economia e a economia do Brasil, ambas vão sofrer muito. Então, em nome desta pergunta coletiva que eu fiz - não quero que respondam agora. Quero que respondam ao longo da sua... Em síntese: nós podemos confiar que isso não será uma bolha?

E finalmente, como complemento, quero fazer um apelo para que os projetos que estão priorizados pela Superintendência de Santa Catarina, aqui representada pelo Dr. Alysson, esses projetos - que eu não vou enumerar, que são os projetos para que essas obras não parem por falta de projeto - sejam priorizados.

Eu vou cobrar dos senhores mensalmente isso, não por pirraça, mas porque acho que é uma questão de justiça. E sei que, dentre todos, o Sr. Fabio Nunes sabe bem do que estou falando, porque o senhor conhece esse assunto a fundo. Apesar de não ser catarinense, conhece particularmente essas dificuldades.

Então, com esse apelo, eu quero lhes dizer publicamente que vou dar o voto de confiança, mas vou cobrar - de maneira aflitiva, se não cumprirem; e de maneira muito justa, se puderem honrar esse compromisso.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Eu gostaria que todos os indicados aqui anotassem bem as perguntas.

(Intervenção fora do microfone.)

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

Eu vou fazer um bloco de três e depois os senhores respondem, tá?

Com a palavra o Senador Lucas Barreto.

O SR. LUCAS BARRETO (Bloco Parlamentar PSD/Republicanos/PSD - AP. Para interpelar.) - Eu só queria pedir ao Senador Esperidião Amin que votasse, para que nós tenhamos o número, já que ele externou o voto aqui.

Sr. Presidente, quero cumprimentar aqui os nobres Diretores do Dnit, cumprimentando-os na pessoa do Dr. Fabrício, com quem já estivemos reunidos. Como falou o Senador Esperidião Amin, não vou cobrar mensalmente, mas quinzenalmente o que nós conversamos da BR-156 e agora da BR-210.

Nós temos aqui o Senador do Piauí, Marcelo Castro, que no ano passado, como Relator do Orçamento, garantiu 37 milhões mais 11 de bancada para a BR-156 e também para a BR-210, que é a antiga perimetral norte, que não tinha nem projeto, Presidente. E tem esse valor.

Nós temos, no Amapá, uma janela muito curta de trabalho, e essa janela é agora, agosto, setembro e outubro. Então, para se ter ideia, no Município de Calçoene, que é até aonde chegou já o asfalto, até Carnot, já teve ano de chover 9 mil milímetros. Então, é uma janela muito curta.

Tem R\$161 milhões no Dnit, no ministério, para asfalto e para a BR-210. Tem quatro obras de arte que estão inacabadas. Nós temos muitos problemas à frente, mas tem 90 milhões, que eu acho que é para os dois anos, para manutenção dos trechos sem pavimentação.

Então, a bancada... O maior volume de recursos que tem para a BR-156, apesar de ser uma estrada de competência do Governo Federal, é da bancada federal. A nossa bancada não deixa de aportar recursos lá. E nesses últimos anos, não foram investidos... Contrataram uma empresa, a JM, e era uma empresa que estava em recuperação judicial, com os bens bloqueados, e para não ter que fazer nova licitação, conseguiram fazer o aporte de uma outra empresa, ou seja, um consórcio, mas não avançou nada.

A gente espera que o senhor, com a sua competência, se tiver que fazer nova licitação, que seja breve ou que o Dnit assuma isso e faça, porque nós não podemos perder essa janela. Então, o que se puder fazer... E a bancada está disposta a aportar mais recursos, no final do ano, para que a gente avance realmente com esses 110 quilômetros, lembrando que é preciso urgentemente.

Eu estive no Oiapoque agora e o trecho pavimentado de 50km do Oiapoque em direção a Macapá está totalmente esburacado - é um absurdo. E para que nós não percamos aquele asfalto, eu penso que o Dnit teria que fazer uma força-tarefa naquele trecho. E no trecho que não tem pavimentação não existe mais estrada, é um caminho dentro da mata.

Eu até fiz algumas imagens, para mostrar para o Ministro Renan, de como se encontra a rodovia federal mais antiga, ou seja, é a obra inacabada mais antiga do planeta Terra, que é a BR-156. Então, é preciso que haja uma força-tarefa urgente, porque só aquele negócio de jogar as pedras no meio da estrada... Vocês precisam ver o tanto de carro quebrado, o tanto de pessoas que têm prejuízo realmente em trafegar naqueles 110km. São seis, sete, oito horas para andar esses 110km de estrada não pavimentada.

Então, aqui eu queria pedir humildemente ao senhor, aos senhores, para que o senhor possa dar prioridade a esse trecho, que é ali onde começa a nação brasileira, não é? Para se ter ideia, entraram mais de 20 mil franceses para o Oiapoque - daqui para lá só foram seis -, mas eles não vêm até Macapá, só vêm até o Oiapoque.

E essa estrada é interessante. Esses dias eu vi uma reportagem dizendo que a BR-156 estava sendo devastada lá... Nada. É área indígena, é área de proteção e tem que trabalhar no manejo dessas aldeias que vão ter que ser remanejadas para que o asfalto possa avançar.

Então, conte conosco, já dei o meu voto de confiança ali aos senhores, mas, como disse o Senador Esperidião Amin, eu vou cobrar. E ele diz que vai cobrar, mas não é tanto, porque Santa Catarina é um estado muito rico. Só para o senhor ter ideia, eles têm recurso estadual que estão querendo usar para asfaltar as rodovias federais lá.

Então, façam essa permuta: asfalem a BR-156 com recurso federal, que eles têm dinheiro lá, é o estado mais rico do Brasil, porque devastou tudo. Nós que fomos proteger tudo, somos lá escravos ambientais e no Governo Federal ninguém olha para a gente.

Então, sucesso aos senhores. Contem conosco.

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

A sua pergunta, do Senador Lucas, é diretamente ao Dr. Fabricio. Portanto, Dr. Fabricio, o senhor responde para ele. É bem direcionada.

Vamos em frente.

Próximo inscrito, o Senador Veneziano Vital do Rêgo.

O SR. VENEZIANO VITAL DO RÊGO (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB. Para interpelar.) - Sr. Presidente Confúcio, meus cumprimentos mais uma vez a V. Exa., a todos os nossos companheiros que fazem parte deste Colegiado. Quero saudar os senhores indicados às ocupações nas diretorias do Dnit.

Também quero lhe agradecer mais uma vez. Tive a oportunidade de fazer, na semana próxima passada, a leitura do relatório aludindo à indicação do Dr. Carlos Rocha de Barros, um dos indicados.

Quero saudá-lo, saudar o Dr. Fabricio Galvão, o Dr. José Eduardo Guidi, o Sr. Fabio Pessoa da Silva Nunes.

Presidente, a minha abordagem começa necessariamente pela nova realidade com a qual o Dnit, os que o integram e nós próprios vamos ter. É fato muito diferente do que nós vimos nos quatro anos passados, quando não havia minimamente recursos que pudessem dar encaminhamento às diversas atribuições, não poucas, por parte do Dnit.

Aqui esteve, logo após a sua acessão à condição de Ministro da República, o nosso companheiro Senador Renan Filho, e traduziu detalhadamente essa situação de penúria.

A partir do momento em que o Congresso Nacional se dispôs e determinou-se a votar a PEC da transição, o Dnit passaria a ter, e passou a ter, em 2023, uma situação completamente diferente. São quase 22 bilhões, Dr. Fabricio, se eu não estiver enganado, que os senhores disporão para tocar adiante.

Eu faço a primeira abordagem: sob essas perspectivas, quais são os percentuais estabelecidos para que nós concluamos obras, para que nós sigamos aquelas... Foi o Dr. José Eduardo Guidi que falou que nós temos cerca de 38% de obras inacabadas. O que é suficiente esse ano para concluir algumas destas? Qual é a projeção - até para que nós trabalhemos nisso; e V. Exa., Senador Confúcio, terá um papel fundamental junto à relatoria-geral da União - para que nós mantenhamos um percentual, se não maior, mas pelo menos que esteja igualmente ao que nós temos, a esses R\$22 bilhões? Porque o atraso, o déficit que nós assumidamente sabemos e com o qual nos deparamos é muito alto, é considerável, e não seria em um exercício apenas, ou dois, ou três... Eu não sei com quantos anos nós teremos condições de poder aplacar essa deficiência de 38% de obras inacabadas. Eu gostaria de ouvir - não sei se do Dr. Fabricio ou se do Dr. José Eduardo, enfim, é uma pergunta geral - exatamente quanto os senhores projetam para que nós concluamos e, assim, partamos para outros projetos importantes que devem estar no acervo de iniciativas em que os senhores já devem ter se debruçado.

Uma outra situação mais particularizada diz respeito à Transnordestina. E aí nós temos uma malha na Paraíba, como os senhores bem sabem, sem qualquer destinação, completamente entregue. E nós já postulamos, há alguns anos, para que essa malha pudesse ser aproveitada. Não foi incluída nesse pacote relativo à Transnordestina, que é uma obra de fundamental importância. E nós observamos alguns consistentes aportes, inclusive com previsão para funcionamento até o ano de 2025, 2026. Mas eu queria dirigir a V. Sas. exatamente esta pergunta: vocês têm algum compromisso, algum projeto para uso daquela extensão que vai de ponta a ponta do nosso território paraibano? Porque está completamente abandonada. Até para que nós saibamos ou tomemos outras iniciativas a fim de que nós a aproveitemos. O Estado da Paraíba passa a ter algumas melhores perspectivas de melhor e maior uso do seu porto, perspectivas reais para exploração mineral na região do nosso Sertão. São novas também as perspectivas por força da chegada da transposição em seus dois arcos, nos seus dois eixos, norte e leste. Isso nos permitirá ter outras mais benéficas perspectivas, Senador Confúcio Moura. Mas ela está lá abandonada.

E aí, para finalizar, eu me reporto a essa situação. Inclusive, o Senador Esperidião não está aqui, já foi cumprir as suas obrigações junto à Comissão de Assuntos Econômicos, na qual estarão sendo sabatinados os dois próximos possivelmente diretores do Banco Central, mas existe um PLP que é muito importante - e que eu não sei se estará sendo discutido, em que pese já estar em pauta há cerca de três semanas -, que trata sobre o compromisso das agências no acompanhamento das concessões que são feitas. E esses compromissos a estas empresas que assumem essas responsabilidades e que, em grande parte - não apenas me refiro a uma, mas a todas as agências -, não há um rígido acompanhamento, Senador Confúcio. Às vezes, dá-nos sem a perda da acertada importância que foi a criação das agências, mas uma necessidade para que nós acompanhemos, para que nós façamos cumprir as obrigações que as concessionárias passam a ter a partir do momento em que recebem essas obrigações; não esquecendo que grande parte dos investimentos que as mesmas assumem fazer são

investimentos públicos. Quando você pega aqui a relação dos recursos que a CSN terá, lá estarão recursos do Banco do Nordeste, Banco do Brasil, do BNDES. Enfim, são recursos públicos que nós concedemos para que a iniciativa privada faça os investimentos e, mesmo assim, não há entrega e, quando a entrega se dá, se dá com um tempo muito além do comprometido contratualmente.

A gente precisa fazer com que as nossas agências... e todos os senhores e senhoras que passam pelas nossas Comissões precisam entender exatamente esse dever de acompanhar e, caso necessário, de também exercer o poder sancionatório. O caso da Transnordestina é um exemplo que se arrasta há muitos e muitos anos. Menos mal que a perspectiva é de que nós possamos utilizá-la brevemente. Então são essas as abordagens.

O propósito nosso é exatamente o de poder colaborar. Esta Comissão foi muito importante porque injetou... E aí novamente trazendo um pouco, porque é necessário que nós façamos em gestos e em palavras o agradecimento. A Comissão de Infraestrutura permitiu que nós pudéssemos garantir ao Dnit algo em torno de R\$180 milhões lá para o Estado da Paraíba, em dois trechos de suma importância, e eu peço encarecidamente a V. Sas. que nós possamos... Os recursos existem, e o ministro mesmo dizia: "Olha, Senador Veneziano, aquilo que for medido será pago", porque os recursos foram viabilizados por esta Comissão numa sugestão do Relator-Geral Marcelo Castro, que fez seu trabalho, e teve a sensibilidade em reconhecer a importância da duplicação da BR-230, o trecho Campina Grande até o Sertão, 35km, são R\$500 milhões, cerca de 170 já consignados.

Um outro trecho delicado e o olhar necessário, Dr. Fabricio, V. Sa. já balança a cabeça entendendo a delicada realidade da triplicação de Cabedelo até o trecho da saída de João Pessoa. É um gargalo, um imbróglio que nós encontramos - o processo licitatório, uma nova etapa está em curso. Esse é o pedido particular que eu faço.

A pergunta que direciono sobre a Transnordestina, toda a nossa malha ferroviária: o que V. Sas. têm, se têm? Se não tiverem, nos digam para que nós possamos trabalhar outras alternativas. E também a pergunta: como vocês disporão, nesse cronograma, de investimentos, a parte que caberá a novos projetos, a parte que, a meu ver, é a precípua: de conclusão dos projetos infintos, dos 38 % de obras inacabadas?

Obrigado, mais uma vez, a V. Exa., Senador Confúcio Moura, por designar-me a relatoria do Sr. Carlos Barros, enfim, e poder estar participando. Tenho por absoluta certeza que os senhores haverão de fazer um trabalho diferenciado, no Dnit, até porque desta feita com recursos, com condições efetivas. Quando nós os temos, competência não nos falta e nós observamos isso dos quatro indicados.

Obrigado.

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

Então, vamos agora às respostas. Depois temos um bloco, o segundo bloco, com o Senador Jayme Campos, Senador Luis Carlos Heinze e o Senador Wellington Fagundes.

Bem, vamos conceder ao Dr. Fabricio um tempo de cinco minutos para responder.

O senhor foi mais demandado que os outros. Depois eu passo para os demais.

Então, fique bem à vontade.

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO (Para expor.) - Vamos lá! Vamos começar pela primeira pergunta, que foi do Senador Esperidião Amin.

Ele fala sobre a nossa situação da malha. Ele toca em especial no Estado de Santa Catarina. Mas antes eu queria falar um pouco sobre o que ele falou dos projetos, das obras inacabadas, das prioridades, que se confunde um pouco com o que o Senador Veneziano falou, do que a gente pegou de obras inacabadas, desse passivo que o Dnit herdou. E realmente isso é verdade. O Dnit veio de uma maré aí de poucos recursos e de inúmeras obras paralisadas ou inacabadas e que precisavam ser retomadas.

Eu acho que Santa Catarina foi um grande exemplo do que a gente viu na semana passada. A gente tinha praticamente inúmeras obras paralisadas, obras que ainda andavam por algum esforço do próprio Estado de Santa Catarina. A gente viu obras como a 470 e a 280, a gente pôde visitar e ver as obras em pleno andamento, as obras sendo retomadas, investimentos voltando. Eu acho que esse tem que ser o nosso parâmetro.

Eu acho que o Dnit, na nossa Diretoria, vem trabalhando com uma primeira vertente, que é buscar todas as obras que estão paralisadas por falta de recurso, mas que têm contrato e têm condições de serem retomadas. Algumas obras têm a situação paralisada, mas não têm mais contrato; então essas obras precisam ser relicitadas. Aí entramos em casos parecidos com a 230, trecho de Cabedelo, que eu conheço bastante. Então, a gente teve que reliciar, o processo está em curso. A gente espera que logo, logo a gente consiga concluir aquela obra.

Santa Catarina é um pouco diferente. A gente tinha contratos, mas não tinha recursos; então conseguimos aportar os recursos, destravar alguns processos internos e as obras voltaram a andar. Eu acho que esse tem que ser o primeiro passo do Dnit.

Um passo paralelo que a gente precisa hoje é retomar com grande força a nossa manutenção, e o Fabio vem trabalhando nisso. A gente pretende gastar pelo menos metade do nosso orçamento com manutenção, porque a gente entende que a nossa malha está numa situação crítica. Recebemos a malha numa situação crítica. Eu até brincava lá dentro que é como um acidente de moto: a gente vai tentar fazer ali o que for possível naquele primeiro instante, tentar transferir aquele cidadão para um hospital para fazer um trabalho um pouco melhor e tentar recuperar aquela situação. É esse o nosso cenário. Eu acho que hoje nós já saímos do estado mais crítico, as nossas curvas de depreciação de pavimento, da nossa malha, no mínimo, já estancaram, já estabilizaram. Em alguns momentos, alguns estados já mostram até uma subida nessa curva de melhoria. Acho que a Paraíba é um dos estados em que a gente pode perceber isso. A gente vem recebendo elogios já pelo trabalho, pelo empenho. Minas Gerais é outro exemplo disso. A gente pegou a malha de Minas Gerais muito destruída e já conseguimos cobrir praticamente toda a malha e retomar essa manutenção.

Eu acho que este tem que ser o nosso foco hoje: manutenção e obras paralisadas. Quando a gente estabelecer esse ritmo, voltar a funcionar, aí os novos projetos vão vir naturalmente. A gente vai trabalhando num paralelo disso aí.

Então, eu acho que é recuperar essa confiança, recuperar essa esperança no Dnit, e a gente pode investir em novos projetos. Eu acho que esse vai ser o nosso patamar daqui para frente, pelo volume de recursos que a gente tem, pela necessidade de investimentos que o Brasil precisa.

Agora, voltando ao Amapá, o Senador Lucas colocou para a gente a situação da 156. É uma rodovia extremamente importante não só para o Estado do Amapá, mas para toda a Região Norte, para o Brasil. E a gente vem tratando-a hoje de forma prioritária. A gente tem equipes praticamente dedicadas à BR-156, tanto que já estamos com a licitação do lote 1 ali do trecho sul dela praticamente pronta. Se Deus quiser, este mês ainda a gente a bota em licitação. O lote 4 do trecho sul, nós já liberamos mais frentes...

(Soa a campanha.)

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO - ... vão praticamente 9km, 10km para o Exército; e o lote 2 do trecho norte, a gente espera que até agosto a gente consiga também licitar essa obra. E a gente tira a BR-156 do esquecimento e passa a ter obras nela. Eu acho que esse é o plano prioritário para o Estado do Amapá.

E aí eu acho que faltou falar sobre Transnordestina - não é isso? - para fechar aqui, pelas minhas anotações.

Sobre a Transnordestina, o que é que Dnit vem fazendo hoje? Vem buscando cuidar daquele patrimônio ferroviário que foi deixado lá. E essa política de o que fazer com a malha é uma política que está mais no nível ministerial, por questões regimentais, mas o Dnit aguarda direcionamentos com relação a isso. Quanto ao patrimônio, o Dnit vai zelar por ele lá para que, pelo menos, se mantenha a linha preservada, a faixa de domínio, e a gente consiga manter ainda o trecho lá da Paraíba preservado, como é o caso de outros estados do Nordeste que não têm operação ferroviária.

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

Então, eu passo a palavra ao Dr. Carlos Antônio, pelo tempo - como ele foi menos demandado - de três minutos.

O SR. CARLOS ANTÔNIO ROCHA DE BARROS (Para expor.) - O.k., tranquilo. Obrigado, Senador Confúcio.

Em primeiro lugar, em relação à pergunta do Senador Esperidião Amin acerca da manutenção desse nível de investimento, a gente sabe - isso é de conhecimento de todos - que houve uma mudança em relação a investimento e às questões orçamentárias do Dnit no ano de 2023. Para os senhores terem uma ideia, o Dnit em 2023 recebeu um aporte de recursos de cerca de 66%, um pouco mais, do que foi colocado no orçamento do Dnit ao longo de quatro anos da gestão passada. Isso mostra o quanto nós tivemos de defasagem, ao longo desse tempo, do nível de investimento para fazer frente a todos os desafios da nossa infraestrutura - isso, graças a este Congresso e ao esforço do Presidente Lula desde a transição para que fossem alocados os recursos.

O Ministro Renan é um defensor ferrenho do aumento desse nível de investimento e tem cobrado do Dnit que ele se programe para fazer essa execução para que possa retomar o nível de qualidade da malha - o Dr. Fabricio falou muito bem -, neste primeiro momento, na questão da manutenção, mas não só disso, como também do incremento da finalização das obras de construção, adequação, implantação, duplicação.

Nós temos aqui presente o Dr. Luiz Guilherme, nosso Diretor de Planejamento e Pesquisa, que está recebendo agora, com essas novas condições de aporte de recursos orçamentários também, um avanço significativo, porque, como eu sempre defendo e sempre defendi, nós temos que nos concentrar também no desenvolvimento dos novos projetos, fazer aporte

de recursos para que possamos desenvolver, fazer uma prateleira de projetos para que se possa fazer o enfrentamento dos desafios da infraestrutura nacional.

Hoje o Dnit já tem trabalhado em todas as estruturas. Hoje a diretoria executiva, como...

(Soa a campanha.)

O SR. CARLOS ANTÔNIO ROCHA DE BARROS - ... diretoria transversal, que faz essa comunicação entre as superintendências e a diretoria, a sede, conversa também com as diretorias finalísticas - aquaviária, ferroviária, rodoviária - e as questões de projeto, já está atuando no sentido de fazer essas identificações e fazer uma distribuição dessas alocações dos recursos orçamentários, de modo a contemplar.

O Dr. Fabio até, inicialmente, na fala dele, meio que atuou contra a Diretoria de Infraestrutura Rodoviária, mas não é contra a infraestrutura, é a favor da infraestrutura nacional, quando ele fala da questão da multimodalidade, de fazermos a integração dos diversos modelos, fazermos um incremento nas questões ferroviárias, Senador Veneziano Vital do Rêgo, com a retomada, a exemplo da questão da Transnordestina. Como bem falou o Dr. Fabricio, isso é uma questão do Ministério, mas que a gente também acompanha como implicação que tem nas questões de infraestrutura nacional.

Mas a gente pretende... Há uma determinação do Ministro Renan para que nós façamos o trabalho de identificação, de alocação desse recurso, para que possa ser levado à frente o pleito e possamos ser contemplados na nossa LOA. Estamos prestes a apresentar ao Congresso Nacional a Ploa 2024, em que a gente continua mantendo esse nível de investimento. Então, isso é primordial.

Espero ter respondido à pergunta do Senador Esperidião Amin.

Quanto às questões levantadas pelo Senador Veneziano, ele também vai no sentido de perguntar se esse nível de investimento se mantém e como é que isso está sendo pensado e alocado na distribuição.

A Direx tem essa missão institucional de fazer essa conversa entre as diversas diretorias finalísticas, e suas superintendências apontam onde realmente acontecem as nossas obras. E ela já tem hoje uma governança em relação a isso, de identificação junto com as outras diretorias finalísticas também que já fazem um trabalho. A DIR (Diretoria de Infraestrutura Rodoviária) tem um trabalho muito bom de identificação dessas necessidades, onde está faltando recurso, e a gente quer retomar, na Direx, essa interlocução com as pontas e com as diretorias finalísticas, onde está ocorrendo o problema, onde estão as soluções, fazer essas interlocuções entre as pontas dos estados, o Dnit Sede e os diversos atores externos, seja ele de questões ambientais, seja ele relativo a outras situações de projeto, etc.

Então, eu acho que a gente já tem um mapeamento bom e a gente quer manter este nível de investimento neste patamar, com o incremento das novas obras, dos novos projetos.

É um desafio grande para a Diretoria de Planejamento e Pesquisa, que está saltando do nível de investimento, e aí, grosso modo, de cerca de quase 95 milhões, 100 milhões... Hoje, a perspectiva é que nós temos aporte de recurso na Diretoria de Planejamento e Pesquisa de cerca de 500 milhões. Então, é um salto significativo dessa visão de planejamento de médio e longo prazo.

Espero ter respondido ao senhor, Senador Veneziano.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Veneziano, eu tenho que ir à Comissão de Educação. Fique aqui, por gentileza? *(Pausa.)*

O SR. PRESIDENTE (Veneziano Vital do Rêgo. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - Obrigado, Senador Confúcio.

Por gentileza, nós passamos a palavra ao Sr. José Eduardo Guidi, para comentar e responder às indagações que foram feitas pelos Srs. Senadores anteriormente listados.

O SR. JOSÉ EDUARDO GUIDI (Para expor.) - Obrigado, Senador Veneziano Vital do Rêgo.

Eu creio que nós podemos fazer um apanhado geral, porque o Senador Esperidião Amin, o Senador Lucas Barreto e o próprio Senador Veneziano tocaram num ponto comum, que são as obras inacabadas. O Senador fez questão até de pontuar por duas ou três vezes o número que eu forneci, 38% de obras inacabadas, esse número do próprio Tribunal de Contas da União, que revelou, na verdade, em 2019, através do Acórdão 1.079, um emblemático acórdão que nos mostrou 37% de obras inacabadas naquele momento e culminou com o painel de obras inacabadas, a cargo do próprio TCU, e ele atualizou agora para 38%, em que pese o número de obras inacabadas ter diminuído - mas o percentual se manteve estável.

O fato, Senador, é que, na realidade, a partir de 2019, nós ainda não tínhamos, no nosso país, um estudo mais profundo acerca dos principais motivos que culminavam nessas paralisações. Eu fui um da comunidade científica que mergulhou

nesses estudos, e na verdade a comunidade científica, de fato, partiu desse Acórdão 1.079, de 2019, do Tribunal de Contas da União, a bem de investigar quais são os principais motivos.

Então, em que pese a questão de recursos ter sido bastante pontuada - e ela também é sensível -, eu confesso para os senhores que o meu maior receio não é exatamente com a aplicação de recursos, mas é com o problema da paralisação em face de ajustes contratuais que nós precisamos fazer, e os ajustes contratuais em obras de escopo - e ainda mais em obras de escopo que duram, de execução diferida, o que é exatamente o caso das obras de infraestrutura - são necessários.

Na comunidade científica, ainda está embrionário um estudo mais profundo, mas nós já temos números...

(*Soa a campanha.*)

O SR. JOSÉ EDUARDO GUIDI - ... em nível mais localizado, por exemplo, de que o número de obras particulares que estão inacabadas, que são paralisadas no Município de Porto Alegre - eu tive acesso a esse estudo -, seria de 25%, em face de ajustes de projetos básicos. O número de obras inacabadas que param, paralisam no Município de Porto Alegre, em face de ajustes de projetos básicos, é de 29%. Ou seja, a questão não é de engenharia propriamente dita, mesmo porque - repito - obras, contratos por escopo, execução diferida, necessitam de ajustes ao longo do seu percurso. A diferença é que, na iniciativa privada, os mecanismos que existem para você fazer esse ajuste - não é nem retomar - e não paralisar as obras são muito distintos dos mecanismos de que nós dispomos na esfera pública.

Vou dar um exemplo aqui. A Fiol, que está sendo feita na Região Nordeste e vai conectar, até agora, a Ferrovia Norte-Sul, foi licitada no ano de 2010, e ainda não foi finalizada, exatamente porque foi licitada a partir da 8.666 - era o diploma normativo que nós tínhamos na época, mas se mostrou uma legislação que não estava à altura daquele determinado empreendimento -, e hoje nós temos agora a 14.133, de 2021, que vai passar a vigor de forma plena a partir do ano que vem, mas que já traz ferramentas mais modernas. Cito aqui duas: governança pública, cuja bandeira foi dada lá em 2012 ainda pelo próprio Tribunal de Contas da União... Aliás, quero fazer aqui um aparte acerca da atuação do Tribunal de Contas da União nos últimos anos, que eu tenho considerado muito pertinente, muito alinhada com a necessidade que o interesse público tem de boa aplicação dos seus recursos, buscando cada vez mais ferramentas modernas.

Aqui eu chego ao segundo ponto, que são os métodos alternativos de solução de conflitos, que foram trazidos agora também no seio da 14.133. Dentre eles, por exemplo, agora cito aqui - estava até consultando o meu colega, o Dr. Fabio - a BR-381, em Minas Gerais, que agora o TCU liberou.

Em conversa, há poucos dias, com o Ministro Anastasia, ele já me passou que o Tribunal de Contas recomendou a aplicação da cláusula contratual do *dispute boards*. O *dispute boards* é uma cláusula contratual prevista agora na 14.133, em que você pode resolver as disputas com um contrato em andamento, ou seja, você não precisa parar um contrato para resolver disputas, e, às vezes, nós temos paralisações de contratos por disputas em que, em via de regra, a solução já está ali, mas, por, de repente, um receio do gestor... Todos nós aqui, de algum modo, já ouvimos falar do jargão brasileiro "o apagão das canetas". Num determinado receio do gestor, ele posterga essa decisão, ou seja, ele não faz a alteração contratual, e, em alguns momentos, a obra acaba sendo, de fato, paralisada.

E aí depois nós temos os problemas com licitações de remanescentes, os problemas com os custos de manutenção de retomada dessa obra; se isso desaguar numa disputa judicial, aí, quicá, isso pode ficar para 10, 15 anos.

Enfim, eu entendo que, para a questão das obras inacabadas, dentro das soluções possíveis, as ferramentas mais modernas de que nós dispomos hoje, especialmente a partir da Lei 14.133 e da própria evolução da jurisprudência do controle externo, isso pode agasalhar bastante esse problema. Então, para além da aplicação dos recursos - sobre a pergunta, agora, que foi deflagrada inicialmente pelo Senador Esperidião -, para a gente poder ter um horizonte de dez anos, nós precisamos ter contratos modernos, a obra não pode parar. Então, como bem disse o Dr. Fabricio Galvão, é a retomada daquelas que já estão paralisadas, mas aquelas que vão iniciar ou que já estão em andamento não podem parar. E nisso eu creio que o controle externo, especialmente, é parceiro atualmente da administração pública.

Creio que é isso. Assim, só para fechar - acho que eu já excedi até o meu tempo -, teve a questão específica da Transnordestina, em que pese ela não estar, como o Senador disse, no programa de investimentos, mas nós temos agora, por exemplo, a vinda, o advento do novo marco legal ferroviário, em que nós também podemos encontrar soluções mais modernas: *short lines*, as autorizações... Agora, na sequência, o Senador Confúcio estava me dizendo que está agora com a questão das debêntures de infraestrutura... Enfim, a questão da Transnordestina, como tantas outras, vai alcançar exatamente a questão das obras inacabadas, ou seja, soluções mais modernas para a necessidade que o país tem hoje.

O SR. PRESIDENTE (Veneziano Vital do Rêgo. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - Grato, Dr. José Eduardo. Nós passamos o microfone para o Sr. Fabio Pessoa, para as suas considerações.

O SR. FABIO PESSOA DA SILVA NUNES (Para expor.) - Bem, respondendo à pergunta dos Senadores aqui, começando aqui pelo Senador Veneziano, com relação às ações da Diretoria de Infraestrutura Rodoviária no Estado da Paraíba, com relação à manutenção, nós temos duas situações, duas rodovias principais, a BR-230 e a BR-101.

Na BR-101, Senador Veneziano, que é uma rodovia em que nós fizemos implantação e a duplicação em pavimento rígido, estamos passando por alguns problemas lá com algumas placas quebradas. Isso está gerando uma certa dificuldade no transporte, na locomoção, tanto do transporte de carga como do de passageiros. Nós acabamos de contratar agora dois contratos de manutenção nos 147km que nós temos na Paraíba e na BR-101, para substituição, para recuperação dessas placas e para devolver o conforto e a segurança para o usuário. É um contrato que a gente vai ter pelos próximos dois anos, além da manutenção da BR-101.

Com relação à BR-230, nós temos algumas ações. Especificamente naquele trecho ali próximo ao quilômetro 35, conhecido como Café do Vento, nós tínhamos um problema ali, que vinha se arrastando ao longo desses últimos anos, de restauração. Nós entramos agora e conseguimos recuperar, já liberamos uma parte, e vamos fazer também os projetos de recuperação da BR-230, do final do segmento do quilômetro 28, que é onde acaba a duplicação, a obra que nós estamos fazendo. Vamos contratar ainda dois remanescentes, publicamos um junto com o viaduto no Bessa, vamos fazer outro também, um outro remanescente, e também, além da restauração até Campina Grande, há a obra também que nós estamos fazendo dentro da área urbana de Campina Grande, segmento que conhecemos como Campina-Farinha.

A obra está andando, a gente está passando por algumas intempéries ali com relação ao remanejamento de rede elétrica, área ambiental...

(Soa a campainha.)

O SR. FABIO PESSOA DA SILVA NUNES - ... desapropriação... Isso é bastante... Dificulta um pouco, mas a obra está andando.

Bem, com relação a Santa Catarina - as perguntas do Senador Esperidião -, nós estamos com um forte investimento na área de manutenção, retomamos o investimento na área de manutenção. É prioridade, como eu já falei, do departamento continuar o investimento na parte de manutenção rodoviária.

Falando sobre as obras e o investimento que o Senador Esperidião colocou: o que é que o Dnit, o departamento, pode fazer com relação a garantir recursos? Eu acho que o que nós vamos fazer é preparar os contratos, fazer projetos... O nosso Diretor de Planejamento e Pesquisa, o Dr. Luiz Guilherme, está aqui, e trabalhou fortemente nessa parte de ampliação da nossa carteira de projetos.

Então, temos de nos preparar para poder, com esse recurso na expectativa desses próximos quatro anos sendo aportado, termos como gastar, termos como investir, fazer alguns investimentos importantes ali no Estado de Santa Catarina, BR-470, BR-280, e também a gente não pode esquecer da BR-163, de Santa Catarina, que foi um investimento muito forte - nós estamos fazendo um segmento de restauração com pavimento rígido naquele segmento ali de São Miguel até a divisa com o Paraná.

É importante também destacar alguns projetos, principalmente alguns contornos e travessias urbanas que nós temos ali na BR-282, além das terceiras faixas que nós vamos contratar. Destaco aqui algumas cidades, como Pinhalzinho e Maravilha, que são investimentos, alguns como tantos que a população já espera há muito tempo, e que o Dnit vai fazer.

Falando com relação à pergunta do Senador Lucas Barreto, com relação à BR-156, realmente é um trabalho que, além de toda a dificuldade que nós temos, as condições climáticas não ajudam, o segmento... Porque a logística é um pouco complicada, e o período que a gente tem de seca para poder trabalhar também é curto. Mas quero deixar o Senador tranquilo: a gente está em processo de aprovação do nosso remanescente nesse segmento que ele falou, entre Calçoene e Oiapoque. Vamos restaurar também esses últimos 50km chegando lá no Oiapoque - eu conheço bastante a região da BR-156, no trecho norte.

Também, destacando aqui alguns investimentos novos que nós vamos fazer nos estados, com relação ao Amapá, temos a 156-sul. Nós temos um termo de execução com o Exército ali na saída de Macapá, em direção a Laranjal do Jari, e já temos os projetos, um já aprovado, do lote 1, na divisa, na saída de Laranjal do Jari retornando a Macapá, e os outros dois lotes também, estão em fase de aprovação dos projetos, para que possamos ter a possível contratação e a execução deles.

Então, está no nosso radar a pavimentação da BR-156, do Amapá, e quero avisar que estamos de portas abertas. Quanto a esse monitoramento mensal, quinzenal ou até semanal, a diretoria vai estar sempre de portas abertas.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Dando continuidade, os próximos inscritos são o Senador Jayme Campos, Luis Carlos Heinze e Wellington Fagundes.

Com a palavra o Senador Jayme Campos.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT. Para interpelar.) - Obrigado, amigo e Presidente Confúcio.

Senhores indicados para Diretoria do Dnit - aqui estão presentes o Carlos Antônio, o Fabricio, o José e o Fabio -, Presidente, eu serei rápido, até porque já foram feitas várias indagações aqui.

Fabricio, já estivemos juntos lá no ministério. Lá, no dia em que tivemos aquela audiência, o Ministro Renan nos disse que tinha alocado para Mato Grosso quase R\$1 bilhão: quatrocentos e poucos bilhões para a manutenção das nossas rodovias federais e quatrocentos e cinquenta bilhões para novas obras no nosso estado. Entretanto, até agora, com todo o respeito, nós não vimos a cor desse dinheiro lá.

Nós temos - conhece bem - a situação da BR-158 e da BR-242. A BR-242, lamentavelmente, também está paralisada por falta de licença ambiental do Ibama. E também temos o caso da BR-158 que, no seu traçado original, lamentavelmente - V. Sa. tem conhecimento -, não é possível pelos impedimentos, que são os componentes indígenas, etc., etc., mas está prevista a questão de se fazer pelo contorno, passando pelo Município de Alto da Boa Vista, de Bom Jesus e assim por diante.

Eu queria só indagar ao senhor e aos demais Diretores: vai sair ou não vai sair? Aí o senhor me pergunta: "Por quê, Senador Jayme Campos"? Olhe, eu já estou aqui, Carlos Antônio, no segundo mandato como Senador da República, já fui Governador... O trem vem se arrastando desde 1990 e "tatareco", e não conseguimos materializar nada! É uma rodovia tão importante para aquela região nossa da integração, ligando o Mato Grosso com o Estado do Pará! E há também a BR-242 que, depois, vai integrar a BR-158. O que podemos falar para o povo? Foram audiências e mais audiências... Imaginem o estado de... Saco cheio! Os Prefeitos, os Vereadores, a sociedade civil de uma maneira geral... É o sonho deles lá.

Não é possível, Senador Presidente, Confúcio, que nós não consigamos resolver, até porque está na mão do próprio Governo Federal, do Ibama, que é um órgão do Governo Federal. É uma população que está ali já há anos e anos aguardando essa tão sonhada obra. É uma área extremamente produtiva, uma região produtiva. Tornou-se o eldorado do Mato Grosso e do Brasil: a região do Médio e do Baixo Araguaia é o novo eldorado deste país. Ela está produzindo, contribuindo com o Brasil, mas nós não conseguimos dar um desfecho. Já passaram vários ministros - não foi só um, foram vários, não vou declinar o nome de ninguém - que vão lá, prometem, falam que vai sair amanhã, depois de manhã... Resumo da ópera: isso tem 20 anos, Confúcio! Até hoje não conseguimos realizar a conclusão da obra da BR-158. Da mesma forma, a BR-242 está nesse imbróglio lá.

E falam em R\$1 bilhão. Eu não vi, até agora, nada lá, Fabricio, com todo o respeito ao Ministro Renan, que é meu amigo pessoal, ele sabe disso. Sou amigo do querido Renan, pai dele, velho amigo. Eu não vi nada acontecer lá. Até agora, nada! No último sábado, estivemos ao longo da BR-163, na cidade de Nova Mutum. O Estado de Mato Grosso está assumindo aquela concessão draconiana que foi feita, V. Exa. sabe, pela Rota do Oeste, que não fez nada, que montou só as praças de caça-níqueis, que praticamente assaltou o povo do Mato Grosso por dez anos, nos roubando, e não fez nenhuma melhoria. Lá se transformou em um corredor, ou seja, na estrada da morte. Morreram, no ano passado, 286 brasileiros lá transportando a produção, pessoas que trafegavam ao longo daquela BR, que hoje tem mais 600 mil habitantes, subindo o Autoposto Gil atravessando para Mutum, Lucas, Sorriso, Sinop, que é uma cidade com 200 mil habitantes, e daí para frente, no trevo de Santa Helena, enfim, que liga até Santarém... Esse trecho o estado foi obrigado a assumir num esforço... Talvez ninguém conheça o esforço que foi feito para nós assumirmos, para o Estado do Mato Grosso assumir. Já fizemos os primeiros 90km da duplicação e, ano que vem, vamos fazer mais 100km e assim por diante, dentro do planejamento que foi feito pelo Governo do Mato Grosso.

Eu pergunto a V. Exa... Eu já fui Governador, o senhor já foi também, e nunca ouvi falar que governo de estado assume BRs, estradas federais. É quase surreal, inusitado. Eu nunca ouvi uma história... Estou com 72 anos e nunca ouvi falar disso. E o Mato Grosso está assumindo a BR-163 e a BR-174, que foi federalizada no primeiro mandato meu aqui. O Presidente da Comissão era Marconi Perillo, e o Relator da matéria do novo plano nacional era o saudoso e querido amigo Eliseu Resende. O estado foi obrigado a assumir a BR-174 que foi transformada em MT-170. Ele citou que já tem quatro companhias de bom porte trabalhando lá.

Eu ia fazer várias perguntas, mas não vou nem fazer. Eu ia perguntar sobre a questão de ferrovias, a questão da Ferrogrão que está lá travada - também sabe disso, não é? Quem demanda ali de Sinop até o Porto Miritituba... Ali está travado. Graças a Deus, está andando agora a Ferronorte, que demanda Rondonópolis até Lucas do Rio Verde, como também a Fico, que está saindo em Mara Rosa, em Goiás, demandando até a cidade de Água Boa.

Enfim, Fabricio, nós temos que dar... Essa esperança está morrendo lá. A esperança é aquela velha história, como já dizia o velho Ruy Barbosa: a esperança é a última que morre etc., etc. Lá já está morrendo a esperança! Não tem mais nada! Não tem mais nada o que fazer.

Nós precisamos de um interesse maior. Eu ouvi falar aqui de Minas Gerais, resolvido lá com o TCU, etc., etc.; do Amapá; de não sei mais de onde... E nós nada até agora - zero! O maior produtor de soja, de grãos deste país está lá, em Mato Grosso. É um estado que só tem dado alegria! Lá é outro Brasil, um Brasil diferenciado, um Brasil que muitas vezes... Lá não tem nem gente para trabalhar em algumas cidades, Confúcio, como em Lucas, Mutum, Sorriso. Ali é complicado arrumar até mão de obra qualificada para trabalhar, porque o maior problema nosso hoje é a capacitação da mão de obra, e o Governo Federal... Passam governos, vão governos, e nada!

Eu queria fazer um apelo a V. Exas. que estão hoje... Já votei "sim" apostando nos senhores, pois de *fake news* eu estou cheio, já estou velho para aguentar. É aquela enrolação, mentirada: "É hoje, é amanhã..." Não dá, não é? O negócio tem que ser mais sério. Estou apostando no nosso Ministro. Eu disse assim para ele: "Ministro, não vá fazer como seu antecessor, que foi lá ao Mato Grosso - com todo o respeito - e falou 350 vezes que ia fazer a BR-158 e até hoje nenhum sinal da BR-158". Na BR-163, demandando de Rondonópolis a Cuiabá, por incrível que pareça também, um trecho da competência e atribuição do Dnit para concluir também ficou muito mal acabado. Ficou ruim a obra, de péssima qualidade, em frente ao Distrito Industrial de Cuiabá, demandando para a cidade de Rondonópolis. Está inacabada, não foi concluída aquela obra. Ela foi inaugurada, mas também é puro B.O. o que tem lá. Se você for lá, é só B.O. Não sou eu que estou falando, é o povo que vai lá. Eu moro na Grande Cuiabá e ando quase todos os dias ali. De forma que estou apostando nos senhores.

Espero que vamos dar solução à BR-158 e à BR-242. Não vou falar da BR-163, que demanda, que foi privatizada. Ali é uma tragédia também, não está indo bem, é bom que vocês saibam, que é a demanda do trevo de Santa Helena até o Miritituba - são aqueles 900km. Foi muito mal feita a concessão, muito mal feita! Não estão previstas as travessias urbanas de Matupá, de Guarantã, de Terra Nova. E como é que fica? Não tem um dia que não tenha acidente lá, não tem um dia! E isso não está previsto dentro daquela pactuação que foi feita na concessão. Isso é muito ruim para o país. A sociedade passa a desacreditar.

De forma que eu quero apenas cumprimentar e desejar boa sorte. Espero que possamos dar solução, porque até agora... Diga para o Ministro Renan, Fabricio: de R\$1 bilhão, zero! Não viu passar esse dinheiro ninguém! É como cabelo de freira: sabe que tem, mas você não vê, porque é tampado, não é? Mato Grosso não recebeu até agora nada! De forma que eu desejo sucesso. Parabéns! Eu não vou fazer mais indagação, porque já falaram muitos outros oradores aí. Sucesso! Parabéns!

E contem conosco aqui. Eu sou do bem; agora, saiam da minha linha de tiro, porque, se eu tiver que baixar o pau também aqui, não tenho nenhum constrangimento! Eu sou também independente aqui: não estou na bolsa de ninguém e não sou da bolsa do Governo Federal. Quero que o Estado dê algum retorno. Caso contrário, só nos resta subir na tribuna todo dia aqui e criticar naturalmente aquilo que é atribuição do Governo Federal em relação às políticas ferroviária, aquaviária e, sobretudo, do transporte rodoviário.

Obrigado.

E parabéns aos senhores.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - As perguntas do Senador Jayme Campos foram dirigidas ao Diretor Fabricio.

Luis Carlos Heinze, com a palavra.

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - RS. Para interpelar.) - Senador Confúcio, bom dia!

Eu não entendi se o Jayme falou do seu cabelo, se não tem cabelo... Eu não entendi qual era...

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - É de freira, porque você não vê, não é? É porque é tampado. (*Risos.*)

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - RS) - Não é com o Confúcio!

Senadores e Srs. Fabricio, Carlos Antônio e também José Eduardo e Fabio, bom dia. O Esperidião falou que ia cobrar mensalmente; o nosso Lucas Barreto, quinzenalmente; e eu falo todo dia. Eu tenho que conversar com você, quase que diariamente, sobre as demandas.

Vou fazer algumas colocações.

A Alessandra Terra, uma Vereadora nossa de Santiago, e Caroline Toledo, lá de Campos Borges, têm interesse em estradas.

E aí vou começar a falar.

Primeiro, nós temos lá, Senador Confúcio, a quarta maior rodovia do Brasil, que começa em Aceguá, na divisa com o Uruguai, e termina em Marabá, no Pará. E restam, Fabricio, apenas 68km sem asfalto entre Passo Fundo e Erechim. Felizmente, o projeto já está sendo concluído. E nós esperamos que, a partir do ano que vem, o senhor me dê uma resposta sobre esse trecho e que nós possamos ter essa estrada, incluindo o... Pode levar dois, três, quatro anos, não interessa! São só 68km em 4,2 mil quilômetros, numa região muito próspera do nosso Estado do Rio Grande do Sul.

Segundo, Fabricio e demais Diretores, é com relação às PPPs. Eu entendo que o orçamento do Dnit ou do ministério, Confúcio, é exíguo. E onde é possível fazer a PPP... Eu trabalhei quatro anos, no mandato passado, para fazer uma montagem lá no estado. Consegui ser lançada, pelo menos, a audiência pública na ANTT da BR-290, da BR-116 sul, da conclusão da Ponte do Guaíba, da BR-290, da BR-158 e da BR-392. O que eu peço ali, Fabricio, é... Se tirar uma ou duas dessas estradas, não inviabiliza as outras. Está parado... A Dra. Viviane Esse, que é Secretária do Ministério dos Transportes, já esteve na região; o pessoal de vocês, do Dnit, já esteve na região, tratando disso. Para nós, isso é fundamental. São cinco estradas que só saem... Só com dinheiro público, talvez termine uma ou terminem duas das cinco; se fizerem PPP, conseguem viabilizar as cinco estradas. Então, para nós, é importante. São cinco importantes obras, que são: a BR-116 sul; a conclusão da duplicação da ponte do Rio Guaíba, que tem um acesso, inclusive, Confúcio, que o Prefeito Melo entende, dentro da cidade de Porto Alegre, que faz parte desse acesso, perto do estádio do Grêmio, com uma obra que é importante, que tem que concluir; depois a BR-290; depois a BR-392; e a BR-158. São cinco estradas para nós importantes.

Da mesma forma, Fabricio, nós temos ali um aeroporto. O Dnit está ajudando, e o nosso Ministro Márcio França, ex-Deputado, colega nosso aqui... Também aí seria uma PPP. Nesse sentido, é importante que tenhamos essa obra... Tem R \$204 milhões destinados à Prefeitura de Caxias. Agora, estamos concluindo o projeto. E o pessoal da ex-EPL, hoje Infra, já esteve lá há duas semanas apresentando ao Prefeito de Gramado e ao Prefeito de Caxias o andamento do processo. Aqui a Secretaria de Aviação Civil está tratando disso. E nós precisamos... Com a minha proposta, em que eu trabalho há algum tempo, parece que alguém tem uma contrariedade. É uma PPP. Tem que fazer o aeroporto, e hoje os R\$200 milhões, que é o orçamento de 2017, não são mais suficientes. Nós estamos em 2023. É só fazer a correção que vocês vão ver... Não funciona. Além da correção do valor, que daqui a pouco é... Tem que ver se tem dinheiro. Agora, o mais importante é uma estrada, tem que ter a estrada que liga Caxias a Vila Oliva e Vila Oliva a Gramado. Para vocês terem uma ideia, o maior destino turístico do Brasil hoje é Gramado, já ganhou do Rio de Janeiro. Então, isto é importante: precisa-se dessa estrada, que viabiliza... E a estrada seria construída... E o Estado vai colocar muito pouco dinheiro nessa estrada. São 58km em uma ponte e um terminal...

O que eu digo? Precisamos estimular as PPPs onde elas se viabilizem. Não é qualquer lugar que dá. Por exemplo, essa Transbrasiliana, que é a BR-153, não tem viabilidade de cobrar pedágio. Já tem uma estrada paralela a essa, que é do estado, que tem pedágio. Colocar um segundo pedágio? Não tem condição de fazer. Então, ali tem que ser público. Só 68km, que podem levar três, quatro... Não é problema, mas tem que começar.

O terceiro e o quarto assuntos, Fabricio, é com relação a eclusas. Eu iniciei um processo com o General, três anos atrás... Existem treze eclusas lá no Rio Jacuí e uma no Rio Taquari. A do Rio Taquari viabilizou, uma empresa vai fazer uma hidrelétrica e explorar como hidrelétrica a energia, geração de energia, que é importante para o estado e o país; paga-se um pedagiozinho para a eclusa, não atrapalha a eclusa. Assim, eu estou com um processo lá, com o diretor aquaviário que aqui já esteve, que foi sabatinado e que já assumiu; eu passei a ele esse assunto. São treze eclusas. Uma empresa do Paraná deveria fazer um estudo, só um estudo, não era um negócio. Eu não consegui autorização do Dnit. Espero que, com você agora, a gente consiga autorização para estudar. Como é que vai fazer o negócio é outra história. O patrimônio é do Dnit, entendeu? O que serve para lá serve para qualquer parte do Brasil. Ali tem uma eclusa que se pode arrumar... Ajuda a consertar a eclusa, fazem a hidrelétrica, exploram a eclusa... É porque elas estão desativadas, praticamente. São aí de 60, 70 anos e têm um valor de mais de R\$1 bilhão, em que parte do dinheiro já foi para o Dnit do Rio Grande do Sul, de Taquari e de General Câmara. Está bom, começa o projeto, mas não deixem de fazer... Autorizem a fazer um estudo!

O negócio a Aneel já autorizou, o Ministério dos Transportes já estava o.k., e eu não consegui essa autorização no ano passado do Dnit. O que que é? Deixa estudar. Se vai fazer um negócio, é outra história, entendeu? E se viabiliza... A empresa nem sabe se viabiliza a construção da hidroelétrica, mas não proíbe fazer o estudo. Então, esse é o caso que nós temos ali no Rio Jacuí, Cachoeira do Sul, Rio Pardo e General Câmara. São três reclusas que... Estudem... Se der certo a hidroelétrica, faz...

Então, esses temas, Fabricio, nós vamos trabalhar cotidianamente, porque afinal são interesses do Rio Grande do Sul. Assim como cada Senador defende o seu estado, eu tenho essas demandas do meu Rio Grande do Sul, o que é importante. Então, eu vejo essa solução com as PPPs. Precisamos acertar as parcerias onde der.

Eu comecei em 2019 essas cinco BRs, quatro BRs e mais a conclusão da ponte do Guaíba. Conseguimos lançar um edital, uma consulta pública na ANTT, no final do ano passado. Que isso não morra. Se vocês colocarem dinheiro, de certeza, você pode concluir a BR-116, que falta pouco para terminar; colocaram mais de R\$1 bilhão no ano passado, falta pouco. Pode deixar pela metade a BR-290, mas aí a BR-158 não entra nada. São obras que vão ficar inacabadas para um outro governo, então, vai se levar.

Por isso que eu quero dizer: tem que ter a PPP e aqui viabiliza uma PPP com essas quatro BRs e uma ponte. Está bom?

Já votei favoravelmente a vocês, espero que a gente consiga trabalhar junto, e vamos trabalhar. O Senado vai sempre ser parceiro para ajudar nos processos necessários. Esse é o Brasil, cada Senador para o seu Estado. São demandas que são importantes para o desenvolvimento do nosso país.

Obrigado. Um abraço e conto com vocês.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Concluindo mais três Senadores, fizeram perguntas Jayme Campos e Luis Carlos Heinze; falta Wellington Fagundes.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - Presidente, me permita um pela ordem?

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

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT. Pela ordem.) - Será que é possível o Dr. Fabricio só responder a essa indagação, tendo em vista que eu tenho duas Comissões?

O Wellington com certeza...

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Perfeito. Então, o Wellington abre...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Sr. Presidente, eu costumo... Meu pai sempre me aconselhou: "Você ouça bem os coronéis". Então, aqui... *(Risos.)*

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - O Dr. Fabricio vai responder a V. Exa.

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO (Para expor.) - Bom dia, Senador. Tudo bom?

Vamos lá.

Eu acho que o Estado do Mato Grosso, a gente... A primeira etapa no Mato Grosso foi retomar a manutenção. A gente teve muito problema de manutenção no Estado do Mato Grosso. Nós já medimos, eu até tinha anotado aqui, basicamente 225 milhões já liquidamos esse ano no Estado do Mato Grosso em restauração e manutenção de rodovias, para você ver a situação em que a gente recebeu algumas rodovias no Mato Grosso.

Mas eu acho que a BR-242 e a BR-158 são os nossos grandes desafios. E eu acho que, mais do que fazer promessa, é a gente arregaçar as mangas e tentar restabelecer diálogo, conversar e tentar solucionar esse problema.

Um dos exemplos é a BR-242. Na próxima semana - a gente conseguiu, finalmente, abrir diálogo com os indígenas - o Dnit vai com sua turma lá para dentro da Terra do Xingu tentar essa negociação, conseguir alguma solução para que a gente consiga andar com a BR-242. Um exemplo disso é que o nosso Diretor Luiz Guilherme, que está aqui, vai para dentro do Xingu também. Então, o Dnit vai tentar um acordo, a gente vai aberto à negociação.

Os povos indígenas e quilombolas já entenderam que o Governo tem outra forma de negociar agora, que a gente está aberto ao diálogo e que a gente entende a necessidade deles, mas também existe a necessidade da rodovia. E a gente vai para tentar achar uma solução.

Então, a gente espera que, logo em seguida, a gente consiga alguma licença prévia na BR-242 e que a gente tenha sucesso em pelo menos um lote de licença de instalação, para que a gente consiga iniciar - pelo menos iniciar - essas obras da BR-242.

Então, a gente não costuma trabalhar muito com prazo ou vender algum sonho - eu sou um cara muito realista quando eu converso com as pessoas -, mas a gente tem que ir vencendo etapa por etapa. Eu acho que a primeira etapa é os indígenas, então a gente vai trabalhar nela.

Na BR-158, a gente tem o problema da Reserva Marãiwatsédé, um contorno. Então, essas licenças ficaram a cargo da EPL, mas a gente vem trabalhando junto com eles. A gente já tem uma LP e a gente está bem próximo de conseguir uma LI. A gente vê isso pelas negociações. A gente se aproximou do Ibama. Eu estive com o Presidente do Ibama. E a gente percebe - não é, Luís? - que, num próximo tempo, eu acho que a gente vai conseguir. A gente sente que o Ibama já está

predisposto a essa negociação. Os indígenas daquela região já não são mais tanto o problema; eles já concordam com o traçado, com o contorno da reserva. Então, a gente entende que agora o Ibama vai conseguir liberar a licença.

(Soa a campainha.)

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO - A obra já está contratada. E a gente espera iniciar algum trecho também da BR-158 ainda.

Então, esse é o panorama da BR-242 e da BR-158. É arregaçar a manga, é ir para cima e tentar liberar essas rodovias.

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

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT. Para interpelar.) - Bom dia a todos.

Quero saudar aqui o Fabricio, o Carlos Antônio Rocha de Barros, também o José Eduardo e o Fabio. Todos são pessoas extremamente conhecidas, Sr. Presidente Confúcio, por todos nós. Então, nós acreditamos que, pela experiência que eles têm - e aqui também pela juventude estampada na cara de todos -, têm um desafio muito grande para a Diretoria do Dnit. Todos nós sabemos que o Dnit é o órgão operacional do Ministério dos Transportes, portanto a execução de tudo, o planejamento também, tudo está ali - a não ser a área política, que é do ministério, mas a execução é do Dnit. E é claro que nos causa angústia quando a gente vê uma diretoria incompleta - só tem um dos diretores -, porque o Dnit funciona em colegiado. Então, é importante o que nós estamos fazendo aqui, dando celeridade.

Eu quero parabenizar o Senador Confúcio e agradecer ao Senador por ter me dado a responsabilidade de relatar uma das diretorias, que é o caso do Dr. Fabio Pessoa, que eu também conheço muito. Inclusive, ele teve a oportunidade de ser coordenador quando tínhamos lá um diretor da área que ele vai assumir que era do Mato Grosso, o Luiz Antônio Garcia, jovem também. Acho que foi um dos mais jovens diretores do Dnit.

Mas isso eu estou falando exatamente para mostrar a importância desse trabalho que vai ser feito pelo Brasil inteiro. Não dá para a gente seccionar regiões. Só que, claro, como o Senador Jayme aqui falou, temos realidades diferentes no Brasil. E Mato Grosso é um estado fronteiro com Rondônia, então nós temos que ter aqui uma atenção especial, porque toda carga produzida, principalmente no Mato Grosso, se não fossem os portos do Arco Norte, não tinha como a gente falar em produzir mais. Já tivemos anos - e esse ano será um deles - em que grande parte do milho produzido será armazenado a céu aberto, porque também temos problema de armazéns.

E aí é que eu vou fazer uma pergunta, Senador Confúcio, que é um grande problema - eu falo como Presidente da Frente Parlamentar de Logística, Infraestrutura e Armazenagem. Um dos grandes problemas nossos hoje, na hora da competitividade, é porque tem que tirar o produto da safra da roça e fica nos caminhões, nas estradas e, às vezes, estragando. E não temos, às vezes, a estratégia ideal de armazenar a nossa safra, para poder vender na hora que pode, que quer, em melhor hora. Não, a gente é obrigado a vender no momento que produziu. Então, é um desafio para o Dnit também. E aí eu quero fazer exatamente essa pergunta que fica livre aqui para todos.

Agora, por exemplo, nesse momento de Arranca Safra, nós já tivemos exemplos, principalmente na BR-163, em que atoleiros ficavam lá quilômetros e quilômetros, e havia a ausência do Estado.

Nós agora acabamos de lançar o Plano Safra. Qual é o planejamento que essa diretoria já conseguiu fazer para o Plano Safra? O que vocês já estão organizando? E eu não iria cobrar para o ano que vem; eu cobraria mais agora, de imediato, e claro, para o ano que vem, vocês terão tempo melhor para fazer isso.

Também, nós estamos... O Senador Confúcio e todos nós aqui, Senadores, trabalhamos muito - e registro aqui o Marcelo Castro também, que foi um grande líder nesse trabalho no Orçamento - para colocar um recurso extraordinário para o Ministério dos Transportes, principalmente para o Dnit. Pela previsão aqui, R\$17 bilhões vão ser aplicados diretamente pelo Dnit de um total de R\$22 bilhões.

E aí já foi falado aqui, principalmente, da manutenção das nossas estradas, que é uma carência realmente muito grande. Mas, até agora, o volume de recurso aplicado... Eu gostaria que vocês abordassem isto, quanto foi aplicado até agora, e o planejamento para poder conseguir aplicar esse recurso até o final do ano, porque, daqui a pouco, nós já vamos trabalhar o Orçamento - mês de setembro, outubro - e vão nos cobrar na Comissão de Orçamentos, dada a demanda tão grande que é o Brasil, de outras áreas também: mas por que vocês querem recurso para infraestrutura se não conseguem aplicar?

E, inclusive, aqui eu me lembro de que sou o autor também de uma emenda à Constituição, a qual eu quero aqui aproveitar e pedir o apoio de vocês, do Executivo também, porque, quando o Governo quer, as coisas ficam fáceis também de tramitar aqui no Congresso, que é exatamente a PEC da infraestrutura. A nossa proposta é que 70% dos recursos arrecadados nos leilões, nas outorgas fiquem para a infraestrutura e que não vão para a caixa do Governo.

Outra proposição nossa que está em tramitação é exatamente a PEC da segurança jurídica, porque hoje, Sr. Presidente Confúcio, muitas concessões - e as concessões rodoviárias foram fruto disso - foram feitas. Muda o Governo, aí mudam-se os contratos; querem mudar o contrato, e aí cai tudo por terra. Então, a nossa proposta é exatamente que um contrato de longo prazo seja uma política de Estado e não uma política de Governo. Então, eu gostaria também, se vocês quiserem fazer um comentário sobre isso, sobre as dificuldades que vocês veem hoje no mercado exatamente por, às vezes, a gente não ter a segurança jurídica. Isso fica bem aberto a todos.

E, claro, gostaria também de pedir o apoio nessa aprovação, na articulação política, tanto dos Senadores como de todos vocês na diretoria junto ao Ministério.

Quero aqui agradecer a todos vocês, na pessoa do Ministro Renan Filho, que esteve conosco lá na Confederação Nacional do Transporte, no relançamento da Frenlogi.

E a gente tem expectativa, sim! Com essa aprovação aqui, vamos fazê-la logo depois também no Plenário. Acho que já está... Se não foi pedido, já fica pedido aqui também, para a gente tentar remeter ainda hoje, até porque eu vou pedir licença também para um tratamento e eu gostaria de votar, Sr. Presidente Confúcio, se fosse possível, hoje ainda também no Plenário.

Mas foi falado aqui, em todas as áreas... Ferrovia eu acho que é o grande desafio, porque nós diminuimos a nossa malha ferroviária. E aí, José Eduardo, aquaviário e ferroviário sempre foram tidos como patinho feio lá no Dnit. E nós entendemos que são duas áreas também extremamente importantes. Claro que o Brasil é um país rodoviário, mas essas duas áreas são extremamente importantes também para a gente poder conectar, diminuir o custo Brasil, aproveitar riquezas que Deus nos deu, que são as nossas possibilidades de hidrovias e até também a BR do Mar, porque temos 8 mil quilômetros de costa marítima pouco utilizadas.

Como temos aqui muitos ainda a falar e tenho muitas perguntas a serem feitas, eu quero me limitar aqui, Presidente, até obedecendo à tradicional paciência do Senador Confúcio. E eu não vou fazê-lo perder a paciência, de forma alguma, porque eu nunca o vi perder a paciência.

A minha pergunta é, primeiro, em relação a essa questão da área ambiental, porque a gente vê que muitas coisas não vão não por falta de vontade do Dnit, mas pela dificuldade colocada nas licenças ambientais. Se V. Sas. têm aí algum planejamento em nível de Dnit ou já discutido com o ministério sobre de que forma nós podemos, digamos, enfrentar de forma mais ágil... Porque aqui se falou da BR-158 e da BR-242. Olha, nós temos recursos orçamentários. Já coloquei emendas, outros Parlamentares colocaram e perderam as emendas. Por quê? Porque não se consegue ter a licença. Já estão licitadas as obras, mas não têm a licença ambiental para concluir, principalmente no caso da BR-158, esse desvio, esse contorno da Reserva Marãiwatsédé. E aqui fica o nosso posicionamento a todos vocês: não adianta mais discutir, em Mato Grosso, a questão do traçado original. Isso é uma posição de todos nós. Vamos fazer o contorno? Quem sabe, lá no futuro, a gente consiga até fazer o traçado original.

Em relação à BR-242, da mesma forma. Já foi feito o trecho da BR-158 até Querência, e agora fica esse pedaço no meio ali para concluir, que também está só ligado à questão da licença ambiental.

Há mais um pedido que pode ser encarado como paroquial, mas são pontos críticos. Toda travessia urbana é um ponto crítico. E, na minha cidade natal, nós temos um problema sério, porque exatamente ali foi feita uma duplicação na saída da BR-364, rumo a Goiás, e uma ponte, Sr. Presidente, que é um estrangulamento. É uma pequena ponte - deve ter uns 40m -, onde acontecem acidentes porque não foi feita a duplicação. Então, vem duplicado e imbrica ali. Além do que foi feita também uma nova obra pelo Governo do estado, que é a W-11.

Eu quero aqui pedir, em nome das pessoas que já faleceram, das famílias lá, mas também em nome da cidade, porque aquilo ali realmente é muito preocupante para todos nós, essa atenção especial, porque o recurso tem. Então, é concluir essa licitação para podermos, então, resolver esse ponto, que é extremamente crítico.

No mais, eu quero aqui me colocar à disposição, como todos nós aqui da Comissão. Como eu conheço todos, eu tenho certeza de que todos os Parlamentares que foram lá - vocês sabem -, a gente vai exatamente na busca de soluções porque a população nos elegeu exatamente para isso. Então, eu tenho certeza de que serei bem atendido, como todos os Parlamentares que estão aqui sabatinando-os, porque V. Sas. já mostraram aqui, inclusive nessa interinidade, que estão lá para atender. E a gente espera que atendam sempre bem e, é claro, com resultados, porque todos nós vamos estar apoiando.

E queremos ajudar agora, na Comissão de Orçamento, para que o Dnit continue tendo iguais ou mais recursos para o ano que vem, porque a necessidade seria de no mínimo dez anos com esse nível de investimento de 20 bilhões.

Era isso, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Antes de passar a palavra para as respostas, Senador Wellington, hoje nós vamos votar aqui ainda a Lei das Debêntures de Infraestrutura - debêntures de infra.

Já liguei para o Vanderlan. V. Exa. será nomeado Relator lá na CAE, não é? Com isso, é provável que nossa lei retorne à Câmara, porque nós fizemos... Depois eu te explico direitinho. Aí V. Exa. toma conta lá - claro, é terminativo, não é? Aprovado ali, já vai para a sanção presidencial.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Mas é importante - não é, Sr. Presidente? - esclarecer todos, porque também é uma nova possibilidade de investimento na nossa infraestrutura...

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

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - ... as debêntures da infraestrutura.

O Senador Confúcio com certeza está concluindo esse relatório. E aí - sempre naquela, não é? - o bom relatório é aquele que seja possível de aprovar. Então, nós queremos trabalhar em conjunto. Eu agradeço muito sempre a deferência de V. Exa. E, claro, o importante é que a gente aprove para ter mais recursos de investimento e a gente possa deslanchar nessa área da infraestrutura no Brasil.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Como o Senador Jayme Campos já foi respondido, eu passo, então, a palavra para o Senador Jaime Bagattoli.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - Presidente, pela ordem.

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

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT. Pela ordem.) - É só para dizer que vou pedir regime de urgência para essas indicações hoje para irem para o Plenário, se possível, até homenageando o Wellington...

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

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - ... porque ele quer votar essa indicação.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Proposta de V. Exa. aceita: regime de urgência.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - Ótimo.

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

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - Segundo, quero só fazer um pequeno comentário.

O suplente do Wellington Fagundes, quero apresentar a V. Exa. e aos demais membros desta Comissão, é o querido amigo Mauro Carvalho, que, a partir de amanhã, será o novo Senador pelo Mato Grosso, na vacância pelo licenciamento do cargo do Senador Wellington Fagundes. É um moço extremamente preparado, competente e que será nosso colega a partir das 16h. Eu espero que ele seja, naturalmente, já lido no Plenário da Casa, com certeza, assumindo o cargo do Wellington.

Mas vamos homenagear o Wellington hoje encaminhando, em regime de urgência, que eu quero pedir a V. Exa...

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Seja bem-vindo, meu Senador...

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - Mauro Carvalho.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - ... ao nosso meio, viu?

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - E não é fácil...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Sr. Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Não é fácil substituir o Wellington Fagundes, hein! (*Risos.*)

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - O Jayme está me provocando para saber se eu vou me arrepender de hoje para amanhã. (*Risos.*)

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Vá cuidar de sua saúde primeiro, ouviu, Wellington?

Muito bem. Senador Jaime Bagattoli.

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. Para interpelar.) - Quero cumprimentar aqui o nosso Presidente Senador Confúcio Moura, Presidente da Infraestrutura, e os novos diretores que vão assumir a pasta: José Eduardo, o Fabio Pessoa, o Fabricio de Oliveira, o Carlos Antônio, membros que vão fazer parte da nova diretoria do Dnit. Quero dizer, primeiramente, para vocês do gargalo que nós estamos tendo hoje no Brasil. Essa conta sobrou, está totalmente no colo da produção. Hoje, no escoamento de soja no Brasil, nós estamos aí com um prêmio negativo: a produção está perdendo hoje em torno de R\$20 por saca de soja devido ao gargalo que nós estamos tendo nas rodovias, ferrovias, nos portos, e esse é o grande problema que nós temos de infraestrutura no nosso Brasil.

Como é de conhecimento, já foi discutido diversas vezes, eu depois eu quero deixar no final...

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Silêncio aí. Tem um Senador falando. Por favor, silêncio. Silêncio aí, ao lado direito.

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Eu queria deixar uma pergunta depois, no final, para o Fabricio de Oliveira, que vai ser o Diretor-Geral do Dnit.

Inclusive, quero dizer que, lá em Rondônia, o André está muito bem servido. Ele é um rapaz muito atencioso naquela questão da rodovia da BR-364.

Mas eu queria dizer, Sr. Fabricio, que é preciso dar uma atenção especial àquela rodovia BR-364, porque vai morrer gente demais lá. Nós precisamos acelerar o processo ou dessa privatização ou com PPP, de alguma forma nós precisamos resolver a situação da BR-364. E nós precisamos de uma ajuda do Dnit para fazer aquela situação do anel viário leste, que sai da BR-364 e liga lá na 319, tirando aquele movimento de dentro da Jorge Teixeira. Sem considerar que esse anel viário já foi construído, foi feita a estrada há oito anos e até hoje esse anel não foi pavimentado, é em torno de 22km. Só de caminhão de soja, milho, vão para os portos em torno de mil caminhões por dia. Aquilo está prejudicando dois hospitais, por causa da não pavimentação, o Hospital de Amor, o hospital das Irmãs Marcelinas, Hospital Santa Marcelina. Então nós precisamos de uma ajuda do Dnit. Já foi conversado aqui com o nosso Ministro Renan Filho sobre essa situação.

E quero dizer para vocês que nós precisamos também, ao José Eduardo, acelerar também essa situação da infraestrutura de ferrovias no Brasil. Se o Brasil não fizer em torno aí de 6 mil quilômetros de trilhos nos próximos dez anos, nós vamos entrar num colapso total. Nós já não temos mais condição de transportar essa produção. A produção vem crescendo ano a ano, e nós precisamos que se construa mais ferrovia, vai para a iniciativa privada, não sei se o Governo vai participar com a PPP, participação público-privada, mas nós precisamos avançar - nós precisamos avançar.

E quero dizer para vocês sobre a situação da manutenção das três rodovias: da 364, da 429 e da 435. É de conhecimento aqui do nosso Presidente Confúcio, Presidente de Infraestrutura, que nós temos o valor, e onde não foi licitado ainda, nós precisamos que o Dnit licite. Precisamos da conservação urgentemente das três rodovias. É preciso dar manutenção, mas não é só a questão de dar manutenção, a questão é que nós temos que evoluir ou através da privatização, para nós chegarmos... Se nós não duplicarmos aquela rodovia ou pelo menos construirmos boa parte de terceira faixa, os acidentes ali vão ser cada vez maiores. É impossível trafegar naquela rodovia. E ela é de suma importância, porque ela atende o noroeste do Mato Grosso, Rondônia, Acre e Amazonas. Essa BR-364 é uma espinha dorsal. Ali essa BR nem poderia ser privatizada, até porque quem vai sofrer mais com esse custo é Rondônia, Acre e Amazonas. Da forma que está para ser pedagiada, ela está custando em torno de R\$0,08 por quilômetro por eixo - por quilômetro. Então, é uma rodovia em que os pedágios vão ficar caros e a distância é muito longa.

Então, eu queria deixar uma pergunta aqui para o Fabricio de Oliveira e também para o José Eduardo sobre essa questão de rodovias e de ferrovias, porque nós não temos mais condição, o Brasil não pode mais esperar, o setor produtivo não pode mais esperar. A cada ano, está crescendo mais a produção; a cada ano, nós estamos aumentando a quantidade de caminhões transitando na rodovia e aumentando também o escoamento pelas ferrovias.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Como nós só temos dois Senadores inscritos, vamos aproveitar e concluir. Depois a mesa responde.

Então, eu passo a palavra para a Senadora Soraya Thronicke.

A SRA. SORAYA THRONICKE (Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - MS. Para interpelar.) - Bom dia, Sr. Presidente, todos os colegas, quem nos assiste neste momento e todos os indicados ao Dnit.

Gostaria de começar pelo meu Estado do Mato Grosso do Sul. Em fevereiro deste ano, a bancada federal, junto com o Governador Eduardo Riedel, estivemos com o Ministro dos Transportes, Ministro Renan Filho. O planejamento era que, no prazo de cem dias, o Governo Federal investisse R\$1,7 bilhão nas rodovias do Mato Grosso do Sul e, até abril de 2023 - ou seja, essa reunião foi em fevereiro, mas até em abril de 2023 -, entregasse 861km pavimentados, revitalizados e sinalizados. Muitas dessas obras já foram iniciadas, mas eu gostaria de saber dos senhores o quanto já foi investido e por que razão ainda não foram entregues esses 861km que foram avençados com o nosso estado.

Gostaria de saber também acerca dos investimentos, porque a BR-158, no Mato Grosso do Sul, já está em obras, mas eu gostaria de saber qual é a espécie de obra. Por quê? Porque eu me recordo, quando era o Ministro Tarcísio, de que eu provoquei o ministério e o Dnit para a duplicação de boa parte da BR-158, justamente porque ela é considerada a BR da morte lá no Mato Grosso do Sul, e o estudo do Dnit que me apresentaram era um estudo de que não havia viabilidade, porque o tráfego era pouco e não era condizente com este investimento. Bom, eu recebi de usuários da BR vários vídeos e encaminhei para o Ministro Tarcísio, e disse para ele o seguinte: "Se isso aqui não é um tráfego intenso na BR-158, eu não sei o que é um tráfego intenso", porque é algo, assim, assustador.

E aí nós pedimos um novo estudo do Dnit, mas nunca mais eu fui chamada para nenhuma reunião. E confesso que eu até fiquei bastante desestimulada em relação a isso, porque eu tanto pleiteei e nós mandamos recursos para lá, a bancada mandou recurso, foram investidos, nesses últimos anos, nos dois anos, mais de R\$43 milhões na BR-158, mas a gente não vê mudanças e esse cenário de "BR da morte" não muda. E aí o Ministro Tarcísio me disse o seguinte, que ali, em relação a isso, iam fazer algumas mudanças na engenharia, nesses pontos cruciais de acidentes. Mas nada mudou.

Os senhores, muitos de vocês aí, já são funcionários efetivos do Dnit, e com certeza devem ter participado de uma forma ou de outra dessa situação. Então, gostaria de saber de V. Sas.: por que esse estudo não andou, por que eu nunca tive retorno dessas mudanças estratégicas na engenharia da BR-158 e o que pode ser feito doravante? Por quê? Porque esse planejamento... A gente vê investimento nas rodovias, mas parece que os funcionários dessas concessionárias ou dessas empreiteiras, parece que eles varrem ali, e quando fazem um recapeamento ou algo parecido... Eu não sei exatamente os termos, mas parece que é tudo tão frágil que na próxima chuva aquilo já some. Então, a gente vê muito dinheiro sendo escoado pelas rodovias, mas infelizmente resultado prático quase nada.

Outra questão, que eu não sei se tem a ver exatamente, porque nós tocamos nesse assunto com a ANTT, mas eu gostaria de saber sobre essa questão das concessionárias. No caso da CCR, que é uma concessionária lá da BR-163 no Mato Grosso do Sul, essa recontração, essas relitações não caminham, e eu já obtive resposta de que "olha, no começo de 2023 já estará resolvido". Eu gostaria de saber se isso é da alçada de V. Sas. ou se é só da ANTT mesmo. Mas o que os senhores podem me dizer sobre essas relitações de contratos que não deram certo ou de empresas que desistiram por conta da inviabilidade contratual?

Então... Outra coisa, lá no Mato Grosso do Sul também não ficou definido, porque há 14km ainda que precisam da... Espera aí, só um pouquinho, deixe-me encontrar aqui. Há 14km da bioceânica que ainda carecem de asfalto. Então, assim, o Paraguai já terminou toda a sua parte desse acordo bilateral, mas o acesso à terceira ponte, que liga o Brasil ao Paraguai na Rota Bioceânica, ainda carece de 14km de asfalto. É muito pouco. Eu gostaria de saber se há previsão de início.

Muito obrigada.

Desejo a V. Sas. sorte, porque o trabalho é árduo. Sei que os currículos são muito bons, porque eu li todos os currículos, e desejo ter sempre as portas abertas, mas com certeza ter um retorno desses pleitos, desses ofícios enviados ao Dnit - que sejam respondidos num prazo razoável.

Muito obrigada.

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

Nós só temos agora o último Senador inscrito, que é o Senador Alan Rick.

O SR. ALAN RICK (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - AC) - Muito obrigado, Presidente Confúcio.

Quero cumprimentar aqui o Fabricio, o José Eduardo, o Fabio, o Carlos Antônio.

Serei muito sucinto.

O grande drama, Fabricio, que você já acompanha, do povo acriano, é a resolução definitiva da nossa BR-364.

Nós temos esse grave problema de solo, o Acre é um estado que não tem pedra... As soluções de engenharia implementadas na nossa BR-364 não resolveram o problema ao longo de todos esses anos, desde a sua inauguração.

É uma BR, Senador Confúcio - já foi muito bem relatado aqui pelo Senador Bagattoli -, que representa a nossa ligação, do Acre com o restante do Brasil, principalmente com a nossa vizinha Rondônia.

Como muito bem frisou o Senador Bagattoli, a situação dessa estrada, dessa rodovia federal, é grave: muitos acidentes, acidentes com morte... Há perda de vidas, mas também há perda de recursos. Há prejuízos causados aos municípios da região do Juruá, devido ao encarecimento do frete, à quebra de caminhões, à quebra de ônibus, enfim...

Para que um estado como o Acre se desenvolva, é preciso ter uma logística adequada, e a nossa Constituição estabelece, em seu art. 170 e em seu art. 3º, que é cláusula pétrea a redução das desigualdades regionais, e não há redução de desigualdade regional sem logística adequada.

A BR-364 é a nossa única rodovia que liga o Acre até São Paulo. Ela nasce lá em Cordeirópolis, em São Paulo: são 4.203km.

O que eu peço ao Dnit - e eu vejo o esforço do Ministro Renan, que nos recebeu no dia 1º de março, com a presença do Fabricio, com a presença de algumas diretorias do próprio Dnit - é que a gente possa reconstruir, Fabricio, essa estrada. Reconstruir. E foi disso que nós tratamos naquela reunião.

Depois disso, houve uma série de medidas adotadas pelo ministério, pelo próprio Dnit, revisão de tabela de custos de insumos e fretes, porque, como nós temos dificuldade de insumos como pedra, betume, entre outros - Senador Confúcio -, isso encarece para as empresas, e muitas licitações estavam ficando desertas, em virtude do desinteresse das empresas de pegar essas obras da BR-364, fazer as obras.

Então, Fabricio, o que nós pedimos ao Dnit - reiteramos - é esse compromisso com a reconstrução da BR-364.

De minha parte, conte com todo o apoio para o fortalecimento do orçamento do Dnit, conte conosco em todas as Comissões temáticas do Senado e do próprio Plenário, para votarmos tudo que for necessário para que o Dnit tenha os recursos necessários para as obras de infraestrutura que trazem a libertação deste país dos graves problemas estruturais que nós enfrentamos. E a logística da Região Norte é fundamental.

Senador Confúcio, o senhor é um amazônida, o senhor é do Estado de Rondônia e sabe o quanto nós sofremos, exatamente igual ao nosso irmão Bagattoli. Precisamos de uma BR que... Eu não sou engenheiro, mas nós visitamos algumas estradas no Brasil, vemos algumas soluções de engenharia. É claro que isso passa por estudos e por adequações, mas são soluções que permitam que essa estrada tenha um uso durante vários anos. Que se façam as correções necessárias, as manutenções periódicas, de forma adequada para manter o fluxo permanente da estrada. Hoje, o que acontece? Nessa estrada, quando vem o verão amazônico, é possível fazer alguma manutenção, mas, quando vem o inverno, ela se dissolve.

Então, Fabrício, é o nosso clamor. Venho falar com você e solicitar todo o esforço do Dnit para que a gente continue trabalhando com foco na BR-364, para solucionar de vez esse problema, ligando o Acre ao restante do Brasil, e também na nossa BR-317, que precisa de manutenção. Ali na região do Alto Acre, seguindo até o Peru, na fronteira com Pucallpa, nós temos um solo um pouco melhor, mas a estrada precisa de manutenção.

E eu quero solicitar a você, Fabrício, cuidados também com a questão das cabeceiras das pontes. Nós temos, em Tarauacá, um grave problema de solo nas barrancas do rio, e a ponte já tem um grave problema. Houve ali uma cessão, um problema na cabeceira da ponte com o barranco do rio. Isso precisa ser equacionado. E também sobre o Rio Caeté, no Município de Sena Madureira, há um problema também já identificado pelo Dnit do Acre.

Outra questão: a BR-319, o asfaltamento dessa BR. Nós sabemos que existe esse problema, aqui relatado por outros Senadores, dos licenciamentos ambientais e entra a questão da nossa BR-364, da ligação até Pucallpa, no Peru. Essa será a redenção econômica do Acre.

Por que eu falo isso, Fabrício? A nossa BR-364 pode ser o corredor de exportação do Brasil, utilizando os portos peruanos, tanto os portos de Ilo, de Matarani, quanto o novo porto de Chancay, que será o maior porto do Peru. Conversando, em visita à Embaixada do Peru, em reunião com o Embaixador Rômulo Acúrio, ele nos disse o seguinte: "Senador, o porto de Chancay vai reduzir o tempo de transporte das cargas brasileiras para os portos da Ásia em 29 dias". Vinte e nove dias! O diferencial competitivo do Brasil para exportar as nossas *commodities* será extraordinário.

E aí entra também outro aspecto, a Ferrogrão, que vai ligar o Mato Grosso até o porto de Miritituba, no Pará, que é um extraordinário porto. A gente pode também trazer para a nossa região, para o transporte de grãos.

São decisões de governo, decisões de Estado, Senador Confúcio, que trarão um progresso à nossa região, transformando o nosso estado num verdadeiro corredor de exportação. E isso gera investimentos, investimentos na própria estrada,

que precisará ser duplicada, investimentos na criação de distribuidores, de polos logísticos ali. Isso vai trazer redenção econômica para a nossa região.

Então, Fabricio, esse é o nosso clamor. Quero parabenizar todos os indicados, que devem ser eleitos, devem ser referendados. Contem com o nosso voto, com o nosso apoio, porque eu entendo que o trabalho bem feito tem que ser mantido, e vamos olhar com carinho para a BR-364.

Esse é o nosso clamor e, mais uma vez, Fabricio, te peço soluções definitivas de engenharia.

Eu não sou engenheiro, mas nós vemos algumas decisões, como o pavimento rígido, implementado em alguns estados e em vários países, que soluciona definitivamente o problema de áreas de solo em situação irregular, como é o da nossa região, com muita tabatinga, com falta de pedra. Então, vamos buscar essa solução definitiva para a nossa BR-364. É o nosso clamor e o nosso pedido.

Muito obrigado. Um abraço ao Ministro Renan e parabéns!

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Muito obrigado, Senador Alan Rick, pelas suas palavras.

Assim, encerro...

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Pela ordem, Presidente.

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

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. Pela ordem.) - Eu só queria cumprimentar aqui o Miguel de Souza e dizer a todos os diretores do Dnit que Miguel de Souza é engenheiro, trabalha com o nosso Senador Confúcio Moura e é um grande conhecedor da BR-364. Ouçam-no, pois ele vai ajudar muito vocês para nós encontrarmos juntos uma solução para aquela rodovia BR-364, rodovia que eu vi e conheci. Fui motorista de caminhão na época da estrada de chão, final dos anos 70, então eu tenho conhecimento. Vi quando ela foi asfaltada em quatro anos, de 1981 ao final de 1984.

Então, aquela BR é de suma importância para o Estado de Rondônia, para o Acre, para o Mato Grosso e para o Amazonas. Um abraço.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - O Senador Cleitinho chegou agora, mas como ele é do estado que tem mais rodovias do Brasil...

O SR. CLEITINHO (Bloco Parlamentar Aliança/REPUBLICANOS - MG) - Você me dá a preferência.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - É claro que dou toda a preferência.

O SR. CLEITINHO (Bloco Parlamentar Aliança/REPUBLICANOS - MG. Pela ordem.) - Mas eu quero falar aqui, é só falar para todos os indicados aqui do Dnit que terão meu voto. E a gente não pede isso só para Minas Gerais não, Presidente. A gente pede para todas as estradas do Brasil, porque não existe desenvolvimento no país sem as estradas.

E uma sugestão que eu dei quando o Fabricio esteve aqui junto com o Ministro - fiz até um projeto de lei, mas eu acho que eles podem também, através de uma portaria... A questão de divulgação.

Vai chegar agora setembro e outubro, até março começa a época de chuva, e fica intransitável algumas estradas que não têm ainda a condição de ter a recuperação completa. Então, vão vir os buracos. O que a gente pede aqui é a transparência do Dnit, que está nessa pasta de competência, para que possam divulgar as programações e que possam também, além de fazer essa divulgação... Porque acalma a população, pois a população vai saber que, daqui a 20 dias, essa estrada que está percorrendo terá a operação tapa-buraco, mas o mais importante é a prevenção agora.

Lá na minha cidade, Divinópolis, onde o meu irmão é Prefeito, a gente tinha 90% do asfalto comprometido. Então, a gente está com uma situação de poder recuperar todo o asfalto, mas, como a gente não conseguiu nesses dois anos, é a prevenção antes. Quando chega setembro, outubro, a gente já começa a fazer; onde a gente sabe que vai abrir esse buraco, já começa a tampar, para que não fique intransitável.

Tem estradas no Brasil que estão intransitáveis. Minas Gerais não preciso nem falar. Então, o que a gente pede é essa atenção que é a da divulgação. Chega lá dezembro, tem aquela região que vai ter... "Ó, essa região agora vai ter o tapa-buraco". Acho que é de suma importância vocês trazerem essa transparência, porque a população fica mais calma.

Então, a minha sugestão é essa e não deixem de olhar para Minas Gerais não.

Muito obrigado.

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

Muito bem. Esta encerrada a participação dos Senadores. Foi uma audiência muito concorrida e importante.

Só falta... Eu acho que está faltando só eu votar lá mesmo, não é?

O SR. ALAN RICK (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - AC. *Fora do microfone.*) - Vote aí, rapaz!

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Eu já vou votar. Já, já, eu voto.

Bem, aqui temos muitas perguntas dos internautas. Eles estão muito ligados aqui na TV Senado e estão participando interativamente. Não vou ler todas, porque muitas das perguntas deles foram formuladas pelos Senadores.

Eu quero só agradecer ao Vagner de Oliveira, de São Paulo. É até uma pergunta que era para o Fabrício, mas ele vai responder no conteúdo geral.

Tem uma pergunta aqui para o Guidi sobre perspectiva de investimento para o modal ferroviário no país, que ele vai responder.

Tem também, Dr. Fabricio, perguntas semelhantes às dos Senadores, de Luiz Cláudio, do Rio de Janeiro; do Pedro, do Distrito Federal; de José Carlos, do Rio Grande do Sul, que também pergunta sobre trânsito e segurança no trânsito, que o senhor responderá no bojo das respostas.

De Vinícius Nogueira, do Paraná; de Daniel Chamoski, de Santa Catarina, de Wilson Roberto Vieira, do Paraná, que também pergunta ao Eduardo sobre o tratamento dado às concessionárias que operam alguns trechos ferroviários, justificando que não são rentáveis; tem de Lucas Groto, de Leandro Cecílio, de Minas Gerais; de William Lucas, do Rio de Janeiro, de Leonardo Matielo, de São Paulo - olha a quantidade de gente -, de Rafael Vinícius, de São Paulo também, de Simone Bissoto, do Rio de Janeiro, de Taylor Pedro, do Distrito Federal; de Lucas Nascimento, do Estado de Pernambuco. Muito obrigado, Lucas! De Eduardo Menócio, de São Paulo também, que fala sobre a Bioceânica, que o Alan Rick falou; de Simone Bissoto, do Rio de Janeiro, de Neila Fernandes, do Rio de Janeiro - é muita gente - e finalmente de Adelino Bissonho, do Estado de Mato Grosso.

Muito bem...

Então, eu...

A SRA. SORAYA THRONICKE (Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - MS) - Sr. Presidente...

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

A SRA. SORAYA THRONICKE (Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - MS) - Não sei se eu utilizei todo o meu tempo, mas eu gostaria de acrescentar uma última pergunta, com a sua permissão.

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

A SRA. SORAYA THRONICKE (Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - MS) - O.k.

No ano passado, durante a campanha, eu recebi várias informações da antiga Secom sobre os investimentos em rodovias no país e eu me recordo de que os primeiros itens em relação ao Mato Grosso do Sul... Quero agradecer ao Diretor Fabio por este manual aqui, este relatório.

Eu recebi várias informações acerca do meu estado e percebi que os recursos disponibilizados não eram recursos do Governo Federal, e sim recursos de emendas individuais dos Parlamentares e recursos de bancada. Ou seja: o governo, o antigo governo, estava se apropriando da indicação de recursos feita pelos Parlamentares - e muitos eram, inclusive, da Oposição - e estava tomando para si, dizendo que as rodovias estavam sendo revitalizadas com dinheiro do Governo Federal, do qual ele tem a possibilidade, a discricionariedade para indicar para esses estados.

Então, eu gostaria de saber dos senhores o que foi realmente investido, se há algum documento fidedigno, porque precisamos de documentos dos órgãos. Eu gostaria realmente de analisar o que foi falado do antigo governo, o que foi publicizado, porque o que eu percebi do material que eu recebi da Secom é que ele começou com mentiras, mentiras e mais mentiras acerca da execução do que foi feito nos últimos quatro anos dentro da pasta de V. Sas.

O que foi realmente investido em cada estado, em todo o país, para sabermos a verdade, acima de tudo a verdade? Então, vocês têm os números em suas mãos, e eu gostaria já de requisitá-los. Não sei se vocês têm essa resposta para me dar agora, mas eu vou também formalizar, para que não sejamos mais vítimas de mentiras.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Vamos então às respostas. O maior tempo eu vou conceder ao Dr. Fabricio, porque tem mais perguntas para ele, mas eu quero passar primeiro a palavra para o Dr. Carlos Antônio Rocha. Naquilo que foi solicitado a V. Sa., que o senhor possa responder e também já fazer as suas considerações finais.

O SR. CARLOS ANTÔNIO ROCHA DE BARROS (Para expor.) - Obrigado, Senador Confúcio, Sras. Senadoras e Srs. Senadores.

Em linhas gerais, eu queria fazer a pontuação aqui de algumas questões que foram em alguns momentos tocadas pelos Srs. Senadores e pelas Sras. Senadoras.

Eu vi que vários mencionaram a questão de solicitação de o Dnit estar com as portas abertas para ouvir as argumentações, os pleitos dos Srs. Senadores e das Sras. Senadoras. Eu digo que o momento vivido pelo Dnit, pela gestão do Ministro Renan Filho à frente do Ministério dos Transportes e pela gestão hoje do Dnit em que está à frente o Dr. Fabricio, é de determinação expressa para que nós possamos ouvir os pleitos com os ouvidos e as mentes abertas à sincera e justa reivindicação de todos os senhores representantes dos estados da Federação. Isso é uma determinação ministerial, uma determinação do nosso Diretor-Geral, para que nós atendamos todos, sem exceção, a todas as unidades da Federação, naquilo em que houver justiça e houver condições de fazer o atendimento dos pleitos, porque nós sabemos que as questões orçamentárias implicam, em alguns momentos, escolhas a serem feitas para alocação dos recursos. Então, podem contar que o Dnit e o Ministério dos Transportes estarão sempre de portas abertas para todos os senhores, seja diariamente, como alguns falaram, seja semanalmente, seja quinzenalmente, assim a depender das escolhas dos senhores e das senhoras.

Em relação a uma questão que foi colocada aqui quanto ao planejamento do escoamento da produção, nós já estamos hoje, como Diretoria Executiva, retomando algumas missões que foram esquecidas e relegadas, ao longo dos últimos anos, nesse diálogo com as pontas, com as superintendências e com as diretorias finalísticas. É papel, é missão da Diretoria Executiva fazer essa interlocução entre as demandas dos estados e as demandas da sociedade, através dos seus setores produtivos, através da indução, como bem falou um Senador aqui, do desenvolvimento regional. É nossa responsabilidade constitucional fazer frente a esse desafio da infraestrutura. E nós já temos várias ferramentas que nos possibilitam isso. Nós temos a Diretoria de Infraestrutura Rodoviária, da qual está à frente o Dr. Fabio Nunes; nós temos a Diretoria de Planejamento e Pesquisa, da qual está à frente o Dr. Luiz Guilherme. E na própria Direx há as ferramentas para que a gente possa fazer esse planejamento. Nós já estamos atuando nesse viés do olhar para frente e de como vamos fazer o escoamento da produção, seja através das questões de manutenção das nossas rodovias, seja através dos processos de construção e implantação ou adequação dos corredores de exportação. Nós temos que fazer disso um mister, uma condição diária de olhar isso e fazer o atendimento a essas questões.

Deixe-me ver aqui, tinha outra situação que a Senadora Soraya tocou por último, que é a questão da discriminação. Eu não tenho agora como fornecer à senhora, mas nós temos isso em nossos sistemas, em nossas ferramentas de controle e governança. Nós vamos levantar o que foi aplicado por alocação do Governo Federal no nosso orçamento e o que foi executado também no nosso orçamento por colocação de emendas, sejam elas individuais, sejam de bancada... *(Falha no áudio.)*...

O SR. JOSÉ EDUARDO GUIDI - *(Falha no áudio.)*... ..as nossas indústrias, baixar o valor de frete e por aí vai.

Na realidade, não existe uma solução milagrosa, não existe uma solução única. Assim como nós temos governança em rede para todas as áreas de políticas públicas, nós temos também o intermodal na infraestrutura de transportes, ou seja, não é uma solução só por rodovias, não é uma solução só por ferrovias, pelo aquaviário, pela cabotagem. Na realidade, é uma solução geral intermodal.

Especificamente nas rodovias, para trazer alguns números aqui... Em especial, pelo... Os internautas nos bombardearam de perguntas. Então, eu estou tentando atender todo mundo da melhor maneira.

Vejam. Hoje, as ferrovias... A unidade, para aqueles que nos acompanham, é o TKU (Tonelada Quilômetro Útil). As ferrovias participam do transporte de cargas no nosso país com 17%. Se você pegar agora o que já está estabelecido a partir da Política Nacional de Transportes, materializada no Plano Nacional de Logística e que depois vai ser sacramentado - já estamos até com algum atraso - nos planos setoriais, a ideia é passar em 2035 de 17% para 34% de TKU. Isso é peso, ou seja, transporte de grandes cargas. E aí, repito, não é só o ferroviário; é o aquaviário, cabotagem, em associação com rodoviário. Agora, especificamente no rodoviário, nós passaríamos em peso de 17% para 34% do nosso modal.

Agora, olhem que interessante. Existe uma outra unidade que se chama VKU (Valor Quilometro Útil). E aqui a ferrovia desce de 17% para 4%, Senador Confúcio - 17% para 4% -, do transporte de valores. E isso o nosso Plano Nacional de

Logística pretende mudar, não no dobro, pretende catapultar isso em cinco vezes, ou seja, as ferrovias participariam com 20% em termos de VKU (Valor Quilometro Útil).

Esses são os dados que hoje já estão colocados. E aqui nós estamos inventando a roda, pois é o que já está no plano, é aquilo que já está em andamento e é aquilo que se pretende deflagrar nos próximos anos, para gente fechar e tentar diminuir exatamente as mortes, que eu considero talvez a principal meta, ou seja, é entregar a produção, entregar frete baixo, ser competitivo, mas isso não pode ser a qualquer custo, a gente não pode estar morrendo. Como o Senador Jayme Campos colocou, foram 286 mortes no eixão do Mato Grosso.

Enfim, é essa ideia que nos faz ter a energia para atuar nesse cargo, em colaboração não só com a Infra, com a ANTT, mas com o Dnit como um todo.

E, com essas ponderações, eu coloco aqui novamente a minha gratidão, os meus agradecimentos e me coloco sempre à disposição de todos vocês, a qualquer momento, de portas abertas para responder todas as dúvidas.

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - RS) - Guidi, sobre as ferrovias, é importante depois, se puderem, fazer um mapa - ouviu, Fabricio? - dessas ferrovias cujos editais foram lançados.

Ontem, casualmente, um funcionário de vocês comentava comigo - nos encontramos no aeroporto, ele estava vindo da Bahia - sobre aquela ferrovia Fiol, que agora está andando. Eu tenho aí um interesse particular, porque começamos esse assunto, em Maracaju, Cascavel e Chapecó. E eu estou tentando conectar Chapecó com Passo Fundo, no Rio Grande do Sul. Então, viria, Senador Confúcio, a Mato Grosso do Sul, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul milho que sobra no Centro-Oeste e falta em Santa Catarina, no Paraná e também no Rio Grande do Sul.

Depois, façam um balanço dessas ferrovias cujos editais foram lançados e que agora devem começar... Já estamos desenrolando isso com a iniciativa privada. Depois façam um resumo, porque para nós é muito importante esse assunto, está bem, Guidi?

Obrigado.

O SR. JOSÉ EDUARDO GUIDI - Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Com a palavra, o Dr. Fabricio, para fazer o fechamento. Ele, que foi mais demandado, terá o tempo suficiente para responder a todos.

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

Começando pela ordem aqui das perguntas, o Senador Heinze foi o primeiro, mas eu acredito que de muitas das rodovias do Rio Grande do Sul já foi falado aqui pelo meu colega Fabio. Nós temos obras aí, como ele falou, na BR-116, na BR-290, em curso. O Rio Grande do Sul hoje é um dos estados que mais tem investimento do Dnit. São obras de grande vulto lá.

E acho que faltou comentar sobre as eclusas. Acho que de tudo que já responderam aqui faltou comentar sobre as eclusas. Nós temos as eclusas de lá. Realmente a nossa ideia é fazer uma conversa com o Ministério de Minas e Energia e autorizar os estudos da hidroelétrica na região das eclusas. As eclusas já têm contratos vigentes de manutenção e operação. E nós estamos agora já planejando novos contratos para requalificar, modernizar, restaurar essas eclusas, para dar ainda uma melhor condição, mas elas estão em operação.

Sobre as nossas rodovias de lá a gente vem conversando com o ministério, e realmente elas têm que seguir para planos de concessão e PPPs. Não tem como... Por exemplo, o corredor da BR-158, que a gente acompanha, que chega ao Porto de Rio Grande, que vai de Santa Maria e vai embora lá... Então, a gente sabe que aquele corredor é extremamente importante, e ali já pede uma concessão aquele trecho, até pela quantidade de acessos e cargas ali ao Porto de Rio Grande. Então, o Dnit vem trabalhando nas suas obras. A nossa ideia é que, enquanto o Estado do Rio Grande do Sul não entre em concessões federais, a gente siga tocando. E aí a concessionária que entrar assume a operação daqueles trechos. É uma forma até de baratear a tarifa e diminuir esse investimento.

Sim, faltou um detalhe sobre Passo Fundo a Erechim BR-153, o projeto. Nosso projeto já vai ser finalizado este ano. A gente deve mandar já para o Congresso a proposta de abertura de ação orçamentária, para poder fazer a licitação, pavimentar e concluir esse trecho. Então, se tudo correr como a gente vem planejando, no próximo ano, a gente deve ter obras aí de pavimentação e concluir finalmente a BR-153 no Estado do Rio Grande do Sul.

Na sequência, a gente segue para o próximo Senador que tinha feito pergunta, o Senador Wellington Fagundes. Acho que, sobre o Plano Safra, o Carlos já respondeu. Ficou sobre a questão ambiental, que já foi falado desde a resposta do Senador Jayme, que é realmente o nosso desafio, mas que a gente está preparado para enfrentar, para cumprir com os licenciamentos, mas para ter uma interlocução com o Ibama e os órgãos ambientais para que a gente consiga avançar. A

questão ambiental não pode ser um empecilho total. O Dnit não quer deixar de cumprir, mas a gente também não pode parar. Acho que a gente tem que seguir.

Ele falou sobre a questão de volume aplicado, sobre recursos, sobre quanto é que foi, sobre como é que não foi, quanto é que a gente pretende aplicar este ano do orçamento que a gente tem. A gente vem subindo e elevando o nosso nível de aplicação de recursos. A gente recebeu o Dnit praticamente parado, a gente não tinha recurso. Como não tinha recurso, a gente também não tinha contratos. Então, a gente não tinha muitas perspectivas. A gente começou a reliciar e a fazer o Dnit andar de novo. A gente, por exemplo, em maio, já liquidou R\$1,2 bilhão e agora em junho já chegamos a R\$1,3 bilhão. A gente espera já chegar na marca de R\$1,5 bilhão nos próximos meses, e a nossa perspectiva é que a gente ultrapasse os R\$15 bilhões de execução este ano. A gente precisa também deixar alguns restos a pagar para alguns estados do Nordeste, pois a gente sabe que o nosso verão lá é na virada do ano. A gente precisa virar janeiro e fevereiro com algum recurso empenhado para conseguir medir e seguir. Então, a gente vem planejando isso aí. Acho que a nossa toada deve ser esta: entrar um novo patamar de investimentos e duplicar no mínimo o que o Dnit vinha fazendo nos anos passados. A gente vai conseguir superar até mais do que o dobro do que o Dnit vinha fazendo e restabelecer a qualidade da nossa malha.

Seguindo para Rondônia...

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - RS) - Deixe-e só, se puder me falar...

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO - Pois não.

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - RS) - Sobre aquela questão da ponte do Ibicuí.

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO - Sim.

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - RS) - Já está assinado contato com a empresa.

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO - Isso.

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - RS) - Finalmente, para a empresa entrar em operação, quando será? Já tem previsão?

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO - Olhe, para Ibicuí, a gente já deu ordem de serviço, a empresa estava nas suas mobilizações para entrar. E a informação que a gente tem da turma lá do Rio Grande do Sul é que o pessoal já está iniciando os trabalhos por lá, de montagem de canteiro, mobilização e início das obras. Se Deus quiser, será o mais breve possível.

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - RS) - E a ponte de Porto Xavier?

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO - Na mesma batida. A ponte de Porto Xavier... Tem a fase de projeto, porque lá é um RDC Integrado, diferente de Ibicuí, e a gente vem trabalhando nessa etapa.

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - RS) - Obrigada.

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO - Seguindo para Rondônia agora, sobre Rondônia eu acho que o pessoal já falou bastante do que tem lá no estado, mas há só um detalhe que a gente vem trabalhando com o pessoal, até da superintendência: é que a nossa ideia nesse novo projeto de duplicação e adequação da BR-364 é que a gente priorize alguns trechos, para que a gente tenha obras o quanto antes. As nossas prioridades seriam aquele entroncamento lá na nossa região de Ariquemes e a região de Jaru, pois são trechos que a gente entende como pontos críticos da BR-364. A nossa ideia é saltar isso aí do projeto, dar prioridade, avançar, ter obra e seguir com o restante do projeto.

Acho que a BR-364 realmente é nossa prioridade em Rondônia. Já seguindo para o Acre, a nossa BR-364 vem recebendo uma atenção especial no Dnit. Nossa primeira ação foi ajustar os contratos de manutenção. A gente já percebe, por exemplo, em Itapuã do Oeste, em algumas situações que a gente vinha se arrastando, que hoje a BR-364 vem com outro patamar. A gente todo dia vem avançando trechos de fresagem, recuperação, revitalização na BR-364. Então, os contratos de manutenção no Acre e Rondônia atingiram outro momento. A nossa ideia é que a gente tenha contratos agora capazes de garantir uma manutenção adequada e que a gente aguente o inverno para que a gente tenha os projetos de reconstrução e que, na próxima janela, se Deus quiser, algum trecho a gente já consiga licitar e reconstruir a BR-364, porque a gente entende o sofrimento, a gente vê, a gente recebe... O Senador Alan Rick, acho, é um dos com quem eu mais conversei desde que estou aqui. A gente entende o drama do Estado do Acre, que é um estado que ficou esquecido lá. E a falta de

investimentos e a falta de contratos de manutenção fizeram com que a BR-364, no Estado do Acre, chegasse ao ponto a que chegou, e a gente precisa recuperar essa rodovia. Pode contar conosco, não vai faltar empenho do Dnit nesse trabalho.

Aí a gente chega à Senadora Soraya Thronicke, do Mato Grosso do Sul. Eu acho que já foi falado basicamente tudo sobre o que ela perguntou sobre o Mato Grosso do Sul. Eu só queria fazer um detalhe aqui: ela é uma das Senadoras com quem eu ainda não conversei, mas o Dnit está lá de portas abertas. Fica o recado para ela de que, no dia que quiser, nós estaremos lá para conversar, para estabelecer prioridades, para explicar, para falar sobre as rodovias do estado, o planejamento.

Eu acho que esta tem que ser a nossa batida do Dnit: tem que estar aberto ao diálogo. A infraestrutura tem que unir todos os Parlamentares, o Poder Executivo e a população, independentemente de partido, de posição política. A infraestrutura tem que unir a todos, porque ela é interesse de todos. Todos precisam ir e vir, se movimentar, e o Dnit tem como missão promover essa infraestrutura, independentemente de qualquer posição. Então, o Dnit estará aberto a todos, ao diálogo sempre, para que a gente construir.

E aí eu já pulo para Minas. O Senador Cleitinho já esteve lá com a gente, chegou lá no momento quase de caos do Estado de Minas. E hoje eu acho que ele já verifica que o Estado de Minas vem passando por uma transformação na qualidade da sua malha, principalmente na sua manutenção, na sua recuperação. A gente pegou o Estado de Minas com perto de 70% da sua malha coberta; hoje a gente já ultrapassa 94% da sua malha. A gente já vem aplicando vários recursos no Estado de Minas Gerais. E até brinco que para Minas a gente só tinha pedido de tapa-buraco e agora a gente está começando a receber pedido de radar. Isso já mostra que as estradas de Minas estão permitindo que o pessoal consiga andar e agora já estamos recebendo pedidos de radar. Então, essa mudança é importante. Isso mostra outro estágio das rodovias em Minas Gerais, que é um estado importante...

O SR. CLEITINHO (Bloco Parlamentar Aliança/REPUBLICANOS - MG) - Fabricio...

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO - Pois não.

O SR. CLEITINHO (Bloco Parlamentar Aliança/REPUBLICANOS - MG) - Sobre a colocação de radar, bem breve, eu estava com o Ministro, semana passada, para a gente tratar sobre a BR-494, que liga Divinópolis a Cláudio. Ali tem recentes acidentes com mortes mesmo, são quase dez mortes por ano ou até mais.

Então, eu estou fazendo uma parceria com o Ministério da Infraestrutura, que as emendas... Eu vou pedir até para vocês priorizarem a questão do projeto, porque precisa do projeto. A gente vai mandar emenda para esse projeto também. E depois eu vou fazer picado. As minhas emendas não vão ser suficientes para fazer a duplicação dela, que dá quase 40km. Então, eu vou fazer picado: um ano, eu mando tanto e faz tanto; no outro... Nisso, poder colocar... É um mal necessário. Até não gosto desse negócio de radar, mas acaba que lá é um mal necessário. Então, precisa fazer um levantamento lá e depois mandar para vocês um estudo para redução de velocidade, o que puder fazer para lá, para a gente tentar evitar o máximo possível esses acidentes que são fatais, tá?

O SR. FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO - Está certo. A gente está à disposição. Você aponta os locais que a gente vai, faz os estudos e verifica a melhor solução para reduzir velocidade, acidente, como um ponto crítico na região.

Eu acho, Senador, que eu passei por todas as perguntas aqui.

O SR. CLEITINHO (Bloco Parlamentar Aliança/REPUBLICANOS - MG. *Fora do microfone.*) - Está aprovado.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Fico muito satisfeito com a apresentação de todos os indicados para os cargos que estavam faltando ser definitivos no Dnit, ou melhor, no Ministério dos Transportes, especialmente no Dnit.

Foi uma participação que começou timidamente, com poucos Senadores, quase nenhum, na sala, mas foram chegando, foram chegando, e atingimos o quórum de 21 votantes. Bastavam 12, não é? Então, atingimos bem a meta. Foi maravilhoso.

Encerrada essa arguição, eu declaro aberto o processo de votação para as Mensagens nºs 39, 40, 41 e 42, de 2023.

Solicito à Secretaria da Comissão para colocar os resultados.

(Procede-se à apuração.)

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Bem, ali já está o resultado.

José Eduardo Guidi teve 20 votos favoráveis; 1 NÃO.

Total: 21.

Fabio Pessoa...

Houve alguns enganos na hora da votação, viu, gente? Eu acredito que o pessoal votou em bloco, e alguns votaram só em um.

Fabio Pessoa Nunes, 19 votos; 1 voto - estão vendo? Aí foi um exemplo - 1 voto negativo.

E 20 votos favoráveis...

Fabricio de Oliveira teve 20 votos; nenhum voto contrário.

Nenhuma abstenção.

Foi aprovado com 20 votos.

Carlos Antônio Rocha de Barros, Diretor-Executivo, teve 19 votos; 1 voto NÃO.

Por certo houve a mesma situação de equívoco de algum votante.

Mas todos foram suficientemente aprovados, com a maioria esmagadora de votos.

Eu agradeço muito e parabenizo a todos por essa votação.

Agora, vou encaminhar esse resultado ao Plenário para, ainda hoje, se possível, serem apreciados em Plenário, pelo Senado Federal, à tarde.

Dessa forma, essa primeira etapa da nossa reunião está encerrada, mas nós vamos reabrir a sessão para votar dois projetos especiais.

Até gostaria que o Senador Heinze solicitasse a votação que ele deseja que seja incluída.

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - RS) - Sr. Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Eu vou liberar o pessoal aqui. Eles já estão há muito tempo aqui conosco. Eu vou liberar todos os Diretores e agradecer a presença.

Muito obrigado, Doutor.

Muito obrigado. Parabéns a V. Sa. *(Pausa.)*

Vamos ficar em pé para uma foto aqui. Uma foto histórica.

Pronto. *(Pausa.)*

Vamos tirar a foto.

Perfeito.

Obrigado a todos os senhores. *(Pausa.)*

Vamos continuar.

Heinze, você pode fazer a sua proposição?

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - RS. Pela ordem.) - Presidente, eu gostaria que a V. Exa. colocasse em votação, já que não é terminativo nesta Comissão, o Projeto de Lei nº 2.474, de 2020, que já foi lido, inclusive, e já foi discutido em sessão anterior. O.k.?

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Os Senadores que concordam com a inclusão extrapauta, a pedido do Senador Heinze, permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Está aprovada, Senador. Vamos votar já.

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - RS) - Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Então eu queria que você assumisse aqui para mim. Eu faço a leitura e depois nós revezamos para o seu projeto. *(Pausa.)*

O SR. PRESIDENTE (Luis Carlos Heinze. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - RS) - Item nº 1.

2ª PARTE

ITEM 1

PROJETO DE LEI Nº 2646, DE 2020

- Não terminativo -

Dispõe sobre as debêntures de infraestrutura; altera as Leis nºs 9.481, de 13 de agosto de 1997, 11.478, de 29 de maio de 2007, e 12.431, de 24 de junho de 2011; e dá outras providências.

Autoria: Câmara dos Deputados

Relatoria: Senador Confúcio Moura

Relatório: Pela aprovação do projeto e da emenda nº 1-PLEN, com três emendas que apresenta, e rejeição das emendas nº 2-PLEN e nº 3-PLEN

Observações:

1. *Após análise na CI, a matéria vai à CAE*
2. *Em 17/08/2022 o Senador Dário Berger apresentou as emendas nº 1, 2 e 3-PLEN*
3. *Votação simbólica*

Autoria: Deputado João Maia.

Com a palavra, o Senador Confúcio Moura.

O SR. CONFÚCIO MOURA (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO. Como Relator.) - Obrigado, Senador Heinze.

Nós vamos fazer agora a leitura do parecer desta Comissão de Infraestrutura, sobre o Projeto de Lei nº 2.646, de 2020, que dispõe sobre as debêntures de infraestrutura.

Eu vou direto ao mérito, porque o relatório é longo, e o mérito resume a essência do projeto.

O essencial da proposta é a criação das debêntures de infraestrutura, uma fonte adicional de captação para suprir financiamentos para o setor. A alternativa já existente, as debêntures incentivadas, que concedem redução total ou parcial do Imposto de Renda sobre os respectivos rendimentos, apesar de sua inegável importância, não são atrativas para os investidores institucionais, como as instituições de previdência privada e as seguradoras que atuam no segmento de planos de previdência, que já são isentos dessa cobrança do Imposto de Renda.

O projeto tende a atrair recursos de origem privada, hoje não acessíveis, para o financiamento de longo prazo de infraestrutura. As debêntures instituídas nesta proposição serão atrativas para os investidores institucionais, pois poderão ter juros maiores.

Esse aumento de remuneração teria, para os investidores institucionais, efeito financeiro similar ao benefício já concedido nas debêntures incentivadas, que beneficiam as demais pessoas físicas e jurídicas.

O aumento de custo direto de captação para o emissor da dívida será compensado pela possibilidade de reduzir da base de cálculo do Imposto de Renda e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido 30% dos juros pagos aos detentores dos títulos.

Assim, enquanto nas debêntures incentivadas o Tesouro abre mão, total ou parcialmente, do Imposto de Renda sobre os rendimentos dos títulos, nas novas debêntures, as de infraestrutura, o Tesouro deixará de cobrar parte do Imposto de Renda e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido pago pelas emissoras dos títulos, a partir do abatimento, da base de cálculo desses tributos, de 30% dos juros pagos aos titulares adquirentes. Na debênture de infraestrutura, há mudança do polo de incidência do incentivo tributário, do adquirente do título para o emissor.

A Lei 12.431, de 2011, que instituiu as debêntures incentivadas, permitiu notável crescimento das fontes de financiamento privadas para o financiamento de longo prazo de infraestrutura no Brasil, uma conquista importante e um sinal de amadurecimento do nosso mercado de capitais. Hoje, em parte, graças às debêntures incentivadas, é possível o financiamento de infraestrutura sem o suporte de instituições oficiais de crédito, que, antes, era imprescindível.

Segundo os dados da Associação Brasileira das Entidades dos Mercados Financeiro e de Capitais (Anbima) disponíveis em abril deste ano, a emissão de debêntures incentivadas vem apresentando crescimento relevante, o que mostra a eficácia do instrumento. Em 2013, as emissões dessas debêntures foram de R\$1,7 bilhão; em 2021, R\$45,7 bilhões; e, em 2022, R\$39,5 bilhões. Desde 2012, o volume de emissões já atingiu R\$190 bilhões, um sucesso inegável.

Em que pese o excelente desempenho das debêntures incentivadas na captação de recursos privados em operações de longo prazo, as necessidades de desenvolvimento da infraestrutura no Brasil e a crônica incapacidade de o Estado prover recursos para essas iniciativas - exacerbada pelos problemas fiscais gerados pela pandemia da covid - tornam imperativo atrair novas fontes de recursos.

As debêntures de infraestrutura, portanto, terão o papel de ampliar o *funding* privado de longo prazo, ao criar incentivos para a participação de investidores institucionais, especialmente os fundos de pensão, que, até aqui, não têm um canal viável de participação nesse grande esforço.

Entendemos ser essencial a eliminação da nova regra introduzida no art. 10 do PL, de tributação diferenciada dos rendimentos das debêntures incentivadas detidas por instituições financeiras, que elevaria a alíquota do Imposto de Renda, nesses casos, dos atuais 15% para 25%.

A mudança, operada pela alteração do art. 2º da Lei 12.431, de 2011, se justificaria como meio de compensação de eventual custo fiscal provocado pela instituição de debêntures de infraestrutura. Essa modificação, além de ameaçar reduzir drasticamente o volume de recursos captados por meio das debêntures incentivadas, muito provavelmente não levantaria os recursos que, alegadamente, compensariam o custo fiscal das novas debêntures de infraestrutura. A razão é que o aumento da tributação para as instituições financeiras poderia reduzir a demanda pelas debêntures incentivadas, de modo que a redução consequente na base de cálculo do tributo anularia os efeitos da elevação da alíquota, que são os 25%. Na verdade, se a redução da demanda for superior à elevação da alíquota, o efeito seria contraproducente, pois reduziria, em vez de aumentar, os valores arrecadados na sistemática atual, que, entendemos, deve ser preservada.

No substitutivo, a introdução da nova alíquota do Imposto de Renda para as instituições financeiras se daria de forma escalonada. Conforme seu art. 15, II, a vigência da nova alíquota de 25% só se daria a partir do terceiro exercício subsequente à publicação da nova lei; conforme o art. 14, as debêntures emitidas a partir da publicação teriam alíquotas progressivas de 20%, 22,5%, 25%, em progressão anual a partir do exercício seguinte ao da publicação.

A eliminação da elevação da nova alíquota requer também supressão dessas regras de transição.

Esse conjunto de supressões necessárias são o teor da Emenda nº 1, de Plenário, oferecida pelo Senador Dário Berger, que decidimos acatar.

Julgamos também necessário eliminar o art. 9º do PL, que atenua uma série de condições de prazos e de composição de carteiras do Fundo de Investimento em Participações em Infraestrutura e do Fundo de Investimento em Participação na Produção Econômica Intensiva em Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação, constantes da Lei nº 11.478, de 2007. O relaxamento das regras atuais teria por efeito diminuir a proporção dos títulos de infraestrutura nas carteiras dos fundos, ao permitir que outros instrumentos financeiros não voltados para objetivos do benefício fiscal o obtenham. Tais modificações levariam à redução das fontes de financiamento para a infraestrutura, o que seria até contrário ao objetivo essencial do PL. Ademais, o próprio sucesso das debêntures incentivadas comprova que as mudanças em sua disciplina atual são desnecessárias, pois as regras atuais têm atraído investidores e cotistas em números crescentes.

Entendemos também adequado, nessa mesma filosofia, eliminar o relaxamento da regra atual promovido pelo art. 10 do projeto de lei, que modifica o art. 3º da Lei 12.431, de 2011, alterando a base de cálculo para prazos e composições de carteiras de fundos de ativos com ativos de infraestrutura. A atual base, que seria substituída pelo “valor de referência”, é o patrimônio líquido. O valor de referência seria o menor dos valores entre o patrimônio líquido na data de referência e a média desse valor nos últimos 180 dias. A supressão dessa modificação, conforme propomos neste parecer, evita relaxamento nas regras de enquadramento dos fundos de infraestrutura.

Um aspecto que nos parece de grande importância na proposição e que gostaríamos de destacar é a mudança no processo de enquadramento dos projetos sujeitos ao benefício fiscal. Regulamento do Poder Executivo estabelecerá critérios para o enquadramento dos projetos em setores prioritários, que serão dispensados de aprovação ministerial prévia. Essa providência diminuirá os prazos de elaboração e implementação dos projetos de infraestrutura no país, um importante ganho de eficiência sistêmica não apenas para o setor, mas para a economia brasileira como um todo.

Feitas essas observações, acreditamos que a proposição é meritória e contém todos os elementos necessários para garantir mais recursos para o setor de infraestrutura e dar maior eficiência, segurança jurídica e agilidade aos investimentos na área.

Por fim, destacamos que as Emendas nºs 2 e 3, ambas de Plenário, não reúnem atributos para sua acolhida: no primeiro caso, por responder a uma hipótese de reforma da tributação do Imposto de Renda que nem sequer está em pauta no momento; no segundo caso, por tratar de aspectos de hermenêutica tributária, tema complexo e sem pertinência com o objeto do PL em exame.

Observamos, ainda, a necessidade de aperfeiçoamento do inciso II do art. 6º, para torná-lo mais claro e preciso, o que é feito entre as emendas adiante apresentadas.

O voto.

Em face das considerações precedentes, somos pela aprovação do Projeto de Lei nº 2.646, de 2020, com a Emenda nº 1, de Plenário, e rejeição das Emendas nºs 2 e 3, ambas de Plenário, e inclusão das seguintes emendas:

EMENDA Nº 1- CI

Suprima-se, no inciso II do art. 6º do Projeto de Lei nº 2.646, de 2020, a expressão “do lucro” existente após a expressão “excluir”. [É apenas de redação.]

*EMENDA Nº 2 - CI**Suprima-se o art. 9º do Projeto de Lei nº 2.646, de 2020.**EMENDA Nº 3 - CI**Suprima-se a modificação do art. 3º da Lei nº 12.431, de 24 de junho de 2011, promovida pelo art. 10 do Projeto de Lei nº 2.646, de 2020.*

Esse é o relatório, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Luis Carlos Heinze. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - RS) - Em discussão o presente relatório. *(Pausa.)*

Senador Confúcio, é importante, porque nós fizemos, alguns instantes atrás, a sabatina da nova Diretoria do Dnit. O Brasil hoje precisa... Foi demonstrado aqui pelos diferentes colegas de todos os estados do Brasil sobre rodovias, ferrovias, hidrovias, portos e aeroportos. É fundamental para nós o desenvolvimento do nosso país. Portanto, aqui são mais recursos colocados à disposição da infraestrutura brasileira.

Não havendo quem queira discutir, encerro a discussão.

Em votação o relatório.

As Sras. e os Srs. Senadores que o aprovam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovado. *(Pausa.)*

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

2ª PARTE**EXTRAPAUTA****ITEM 2****PROJETO DE LEI Nº 2474, DE 2020**

Dispõe sobre cessão de créditos obtidos em sistema de compensação de energia elétrica durante o período de emergência de saúde pública decorrente da pandemia da covid-19.

Autoria: Câmara dos Deputados

Relatoria: Senador Luis Carlos Heinze

Relatório: Pela aprovação nos termos do substitutivo.

A autoria é do Deputado Franco Cartafina.

Em 6 de junho passado, foi lido o relatório e concedida vista coletiva.

A votação é simbólica.

Eu concedo a palavra ao Senador Luis Carlos Heinze para eventuais observações adicionais, visto que o relatório já foi lido.

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - RS. Como Relator.) - Sr. Presidente, Senador Confúcio, e Senador Cleitinho, quero cumprimentar aqui o Deputado Franco Cartafina.

Esse dinheiro dessa sobra da microgeração foi utilizado, durante a pandemia, para entidades filantrópicas. É o nosso dever, neste instante em que estamos refazendo o relatório, Senador Cleitinho, para que a microgeração, no Brasil, principalmente a energia solar... O Senador Jaime Bagattoli falava que a empresa dele tem muita energia solar. Quando sobra, esse valor se perde. E o que nós queremos com este projeto? E ao Senador Confúcio nós agradecemos por colocar esta matéria em votação. Esse valor será utilizado para entidades filantrópicas. Nós temos mais de 2 mil hospitais filantrópicos no Brasil inteiro. Esses hospitais, as creches, as Apaes poderão se utilizar da sobra dessa energia. Então, agradeço ao Deputado Cartafina, que teve a iniciativa de usar isso durante a pandemia. E nós estamos fazendo este relatório complementar.

Senador, é o nosso relatório, que já foi lido e que coloco, também, à apreciação dos colegas Senadores e Senadoras.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - O Senador Heinze já fez suas observações adicionais, já que foi lido e discutido o relatório.

Em votação.

Os Senadores e as Senadoras que concordam e aprovam o relatório do Senador Luis Carlos Heinze permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Está aprovado o Projeto de Lei 2.474, de 2020.

Parabéns ao Senador Luis Carlos Heinze.

Antes de encerrarmos nossos trabalhos, submeto à deliberação do Plenário a dispensa da leitura e a aprovação da ata da presente reunião.

As Sras. e os Srs. Senadores que a aprovam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Está aprovada a ata desta presente sessão.

Nada mais havendo a tratar, agradeço a presença de todos e declaro encerrada a presente reunião.

Muito obrigado a todos.

(Iniciada às 9 horas e 06 minutos, a reunião é encerrada às 12 horas e 31 minutos.)