



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

REUNIÃO

25/03/2025 - 4ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. Fala da Presidência.) - Havendo número regimental, declaro aberta a 4ª Reunião da Comissão de Infraestrutura da 3ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura, que se realiza nesta data, 25 de março de 2025.

Agradeço a presença das Sras. e dos Srs. Senadores, também das Assessorias Parlamentares e dos demais convidados que aqui se encontram e, na sequência, passo a nominar também os convidados que estão conosco.

Comunico que foram apresentados à Comissão os seguintes documentos:

- Ofício 27, de 2025, da Federação das Indústrias do Estado do Pará, que comunica seu apoio à indicação do Sr. José Fernando de Mendonça Gomes Júnior para compor a Diretoria da Agência Nacional de Mineração;
- Aviso 186, de 2025, que encaminha a cópia do Acórdão nº 426, de 2025, proferido pelo Plenário do Tribunal de Contas da União, o qual trata de acompanhamento realizado na modalidade operacional, com o objetivo de fiscalizar a estruturação da Autoridade Nacional de Segurança Nuclear.

Os documentos, nos termos da Instrução Normativa nº 12, de 2019, da Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal, estarão disponíveis para consulta, no *site* desta Comissão, pelo prazo de 15 dias, podendo qualquer membro deste Colegiado solicitar a autuação neste período.

A presente reunião está dividida em duas partes: deliberativa e audiência pública interativa. E aí, diferentemente da reunião anterior, em que nós fizemos a parte deliberativa já no início da sessão, nós vamos inverter, nós já temos aqui a presença dos convidados. Então, nós iniciaremos os nossos trabalhos com a sessão de debates, com a audiência pública, e, na sequência, até em razão do quórum, que já está sendo preenchido com a presença das Sras. e Srs. Senadores, vamos fazer, no final, a parte deliberativa.

Portanto, a presente reunião é destinada também à deliberação de matérias e requerimentos apresentados a esta Comissão.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Presidente!

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Pois não, Senador Esperidião Amin. V. Exa. tem a palavra pela ordem.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. Pela ordem.) - Eu vou fazer a menor interrupção possível, mas eu recomendo que V. Exa., dentro das suas possibilidades, dê atenção à Ata da 29ª Reunião, Extraordinária, da Comissão de Serviços de Infraestrutura, que foi realizada em 15 de outubro do ano passado, Dia do Professor. Participaram várias autoridades convidadas, vários especialistas, para discutir um tema da maior importância: a descarbonização do transporte marítimo.

Deve ser realizada, em Londres, nos próximos dias, a última reunião da Organização Marítima Internacional, que está definindo o futuro combustível marítimo. O *bunker oil* de hoje deverá ser substituído por algo menos poluente. E há uma guerra de interesses, ou de "interesses", como dizia o Brizola: a Europa defende o hidrogênio verde; eu creio que o Brasil, a América do Sul, a África e os Estados Unidos têm que defender um biocombustível a partir do etanol, seja de milho,

seja de... ou seja, algo que talvez não interesse à Europa, porque ela não tem exatamente possibilidade de fazer esse tipo de inversão econômica.

Bom, isso aconteceu, a reunião foi muito importante, longa. E, no final da reunião - eu estava presidindo -, ficou combinado que seria realizada uma nova audiência pública para abril ou maio. E eu queria deixar esse assunto pré-agendado com V. Exa., dizendo, para terminar, o seguinte: cogita-se aplicar uma multa de 100% do frete sobre navios que não estejam adaptados e que não utilizem o combustível novo daqui a quatro, cinco anos. Estou dizendo em linhas gerais porque está posto em linhas gerais.

Então, o senhor imagine: o Brasil, a começar por Santa Catarina e Rio Grande do Sul, tem as mais longas rotas marítimas de comércio internacional, porque o nosso mercado fornecedor e o nosso mercado comprador é o Hemisfério Norte.

(Soa a campanha.)

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Então, nós temos as jornadas mais longas. Por isso, se houver algum gravame, tipo multa, nós seremos os mais prejudicados do mundo. Quanto mais ao sul, maior o prejuízo. Quanto mais ao sul ficar o porto, maior será o prejuízo - veja, Santos, Paranaguá, os portos de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul.

Então, eu queria deixar pré-agendado com V. Exa. que, tão logo a gente tenha notícias da reunião de Londres, uma parte do grupo que esteve aqui - eu não vou desfilar todos os nomes - seja convidada para trazer o resultado, para depois compartilharmos isso com outras Comissões, como a Comissão de Assuntos Econômicos, a Comissão de Relações Exteriores, e, quem sabe, fixarmos uma posição. Então, fica o meu pedido: reservar uma data para uma audiência pública em abril, dia a combinar. Eu vou apresentar o requerimento, minha intenção, ou seja, sem data e repetindo apenas os nomes dos que participaram da audiência de 15 de outubro do ano passado.

Muito obrigado.

Peço desculpas se eu me alonguei. A ata está aqui comigo.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Perfeitamente.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Eu a reproduzi apenas parcialmente. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Perfeitamente, Senador Esperidião Amin. O apelo de V. Exa. é absolutamente pertinente e traz uma advertência preocupante para a cabotagem nacional. Eu só peço a V. Exa. que, no tocante à questão da audiência pública, depois formalize o pedido para a gente poder ter aqui, já no expediente, a possibilidade de apenas pautar quando do momento adequado, mas esse é um tema realmente que preocupa e que tem, repito, impacto direto na cabotagem nacional.

A gente está diante de um debate que o mundo está fazendo em relação a essa questão da transição energética, a questão do clima. E vez ou outra, deixa-se de considerar a primazia da realidade para embarcar em teorias e em ideologias que, às vezes, desafiadas pela prática, pela realidade não são adequadas ou não são as mais adequadas para o momento.

A discussão da questão climática, eu acho que é uma obrigação de todos nós, a responsabilidade é de todos nós, mas o Brasil não pode querer chamar para si toda a responsabilidade do mundo abrindo mão de ativos econômicos importantes, modais de transportes importantes, como esse da navegação brasileira. E falo isso com a mesma preocupação que tenho também com relação ao setor elétrico, que também enfrenta esse mesmo tipo de desafio, esse mesmo tipo de discussão.

Agora mesmo nós estamos aí diante de uma situação em que setores que foram absolutamente incentivados pelo poder público para investir, para inovar com fontes renováveis, agora têm problema de despacho. E aí fica todo o investimento feito, comprometido, dentro de uma lógica que precisa ter maior transparência, maior clareza para todo o setor. Esse debate não vamos fazer hoje, vamos trazer para um próximo momento, mas é um assunto que nos preocupa também. Então o alerta que V. Exa. faz conta com total adesão desta Presidência.

Essa parte da nossa reunião destina-se à realização de audiência pública com o objetivo de debater sobre a concessão da BR-364 em Rondônia, em atenção aos Requerimentos nºs 6, de 2025; e 12, de 2025, ambos de autoria do Senador Marcos Rogério.

Convido, portanto, a tomar assento à mesa os seguintes convidados:

Antonielly Rotolli, Diretora da Aprosoja Rondônia. Bem-vinda à Comissão de Infraestrutura. Tome assento aqui à mesa, por favor;

Dr. Edison Rigoli, Presidente do Conselho Regional de Engenharia e Agronomia de Rondônia (Crea-RO), a quem desde logo agradeço a presença;

Guilherme Theo Rodrigues da Rocha Sampaio, Diretor-Geral, em exercício, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT);

Stéphane Louis Georges Quebaud, Superintendente de Concessão da Infraestrutura Substituto da ANTT.

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

Eu comunico também à Comissão que foi convidado para estar nesta Comissão, através de requerimento aprovado, o Diretor-Geral do Dnit, mas que não comparece a esta Comissão, e o argumento que transmitiu à Secretaria da Comissão de Infraestrutura é de que não teria nenhuma gerência sobre esse tema da concessão da BR-364. Agora, imagina, se o Dnit não tem qualquer interesse sobre esse assunto, quem vai ter? Nós vamos, posteriormente, mudar o requerimento e aí tratar desse tema no foro mais apropriado.

Antes de abrir a palavra aos nossos convidados, eu quero registrar a presença aqui de dois Deputados Estaduais nossos da Assembleia Legislativa de Rondônia: a Dra. Taísa, que aqui está, Deputada Estadual do estado todo, mas radicada na região de Guajará-Mirim, que neste momento está inclusive com problema na travessia da nossa 425, com problema da enchente...

Eu vou fazer uma quebra de protocolo apenas para você confirmar a informação: o trânsito está fluindo na 425 ou neste momento está interrompido, Deputada?

A SRA. DRA. TAÍSSA - Bom dia a todos, bom dia especial ao nosso Senador Marcos Rogério, também ao Senador de Rondônia Jaime Bagattoli e a todos os presentes.

Nós estamos com uma interdição, na verdade, na BR-425. Tivemos infelizmente uma alagação na nossa BR e a gente já buscou também o acionamento, tendo em vista que começou um alteamento da BR em alguns trechos, mas hoje nós estamos com mais de 150 habitantes - Guajará-Mirim, Nova Mamoré e a região da Bolívia que precisa dessa travessia - infelizmente, isolados.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Agradeço a informação que traz, preocupante, a esta Comissão de Serviços de Infraestrutura. Se aqui estivesse o representante do Dnit, já poderia tomar nota inclusive da situação lá da 425. Tomara que ele esteja assistindo e possa tomar as providências necessárias, porque nem a 364 nem a 425 foram ainda concedidas, não passaram por leilão. Mas nós vamos tratar esse assunto, repito, no momento adequado e com o mecanismo adequado também.

Aqui está o Dr. Luís do Hospital, também Deputado Estadual da nossa Assembleia Legislativa do Estado de Rondônia - seja muito bem-vindo -, da região central, cidade de Jaru, que é um Deputado com atuação destacada também em todo o Estado de Rondônia, mas nessa região sobretudo, por sua liderança. Muito obrigado por sua presença aqui, por nos prestigiar neste debate, que é tão importante e que, tenho certeza, mobiliza também a Assembleia Legislativa do Estado de Rondônia.

Do Dr. Miguel de Souza faço o registro aqui também, nosso ex-Deputado Federal, ex-Vice-Governador, já foi Diretor do Dnit, atuou no Ministério de Transportes, enfim, é uma mente privilegiada quando o assunto é a logística e a infraestrutura brasileira.

Bom, nós estamos iniciando os trabalhos desta audiência pública com foco, repito, no tema Rodovia 364. A BR-364 é a principal via de integração econômica e social do Estado de Rondônia. O trecho em discussão, objeto desta audiência pública, impacta diretamente o escoamento da produção agrícola, o abastecimento das cidades e o transporte de pessoas. O modelo de concessão proposto precisa ser amplamente discutido, porque há pontos críticos que podem prejudicar o estado pelos próximos 30 anos - nós estamos falando de uma concessão de 30 anos. E é isso que nós vamos debater aqui.

Eu vou apresentar algumas abordagens iniciais. Na sequência, todos os convidados terão a oportunidade de discorrer, e depois a gente vai fazer aqui alguns questionamentos.

Entre os principais desafios identificados estão os seguintes.

Baixo volume de obras previsto. O projeto atual prevê poucas obras estruturantes nos próximos anos.

Trechos com alto índice de acidentes e tráfego pesado continuarão sem duplicação e melhorias significativas. Quanto de duplicação efetivamente nós vamos ter nessa concessão? Isto, o pouco volume ou baixo volume de obras, compromete a segurança dos usuários e a eficiência da logística.

Tarifas elevadas para os usuários. As tarifas de pedágio previstas são altas em comparação aos investimentos prometidos. Eu estou afirmando, mas vamos ter a oportunidade de discutir, com quem ajudou a pensar o modelo, a estruturar o modelo,

se é adequado, se é inadequado, se é proporcional, se não é proporcional. Sem obras robustas, o cidadão pagará caro por um serviço que pouco muda a sua realidade. Isso impacta especialmente o transporte intermunicipal, aumentando custos para estudantes, trabalhadores e pequenas empresas ao longo dos municípios e da BR-364.

Impacto econômico no agronegócio - e aqui tem a representação da Aprosoja. O agronegócio é o motor da economia do Estado de Rondônia. O encarecimento do frete por conta dos pedágios e da precariedade da via pode reduzir a competitividade dos nossos produtos. Há risco de retração econômica, perda de investimentos e desestímulo à produção regional.

Outro ponto: falta de participação da população na construção do modelo. Um debate tímido, apequenado. Muitos setores da sociedade não foram ouvidos adequadamente. A falta de diálogo técnico e transparente enfraquece a legitimidade do processo. É fundamental que a população tenha voz e que suas demandas sejam incorporadas ao projeto.

E aí, dentro dessa lógica, já disse antes e repito agora: desde quando fui Deputado Federal, por dois mandatos, esse tema é um tema que vem sendo abordado. A bancada federal, desde aquele momento, boa parte dela, tem se posicionado.

Eu defendo o modelo, acho que o modelo de concessão é um modelo que dialoga com a atual circunstância do Brasil. O Brasil não tem orçamento público capaz de fazer os investimentos estruturantes de que o Brasil precisa. Agora, uma coisa é defender o modelo como solução alternativa à escassez de recursos públicos, chamar o setor privado para ajudar na solução dos problemas estruturantes do Brasil; outra coisa muito diferente é você concordar com uma contratação que implique poucas obras e um dos pedágios mais caros do Brasil. Essa equação é que é o ponto de divergência. Quanto ao modelo, ele é o modelo adequado; quanto ao resultado daquilo que está desenhado, me parece ser algo que precisa ser discutido e aí, sim trabalhar, primeiro, a revisão do cronograma de obras, priorizando trechos críticos e com mais volume de obras; redução ou reavaliação das tarifas de pedágio, garantindo equilíbrio entre custo e benefício; criação de mecanismos de fiscalização permanente com participação da sociedade civil; e realização de novas audiências públicas regionais para acolher sugestões e adequar o contrato às realidades locais.

E aqui, já adianto, nós teremos várias outras audiências públicas para tratar desse assunto, daquilo que não foi feito adequadamente lá, quando o Ministério dos Transportes teve a oportunidade de encaminhar pela Comissão de Infraestrutura - claro que, dependendo aqui da aquiescência dos pares da Comissão, nós vamos fazer este debate.

O Senador Jaime Bagattoli está aqui, já tem requerimento aprovado; tem outros requerimentos sendo encaminhados para aprovação também no âmbito da Comissão. De sorte que nós vamos tentar aqui fazer este debate de forma ampla, transparente, ouvindo todos os segmentos, ouvindo a ANTT, ouvindo o Ministério dos Transportes, ouvindo os segmentos econômicos, ouvindo a sociedade de Rondônia nesse que talvez seja um dos desafios maiores do Estado de Rondônia - é um modelo que vai impactar muito, repito, o Estado de Rondônia.

Portanto, eu faço essas brevíssimas considerações iniciais, até para servir de provocação para aqueles que estão à mesa e vão trazer suas contribuições no âmbito dessa audiência pública.

O mesmo que estamos fazendo em relação a BR-364...

Semana passada, o Senador Esperidião Amin trouxe aqui uma demanda, e nós aprovamos o requerimento; vamos marcar a audiência pública para tratar sobre a questão do descanso do motorista e das multas que estão aplicada Brasil afora em um ambiente de falta de infraestrutura para possibilitar o descanso. Na próxima audiência devemos tratar desse assunto. Inclusive conversei com o Secretário de Trânsito sobre esse assunto. Vamos, novamente, acionar a ANTT para também participar desse debate, porque a formulação do modelo lá atrás com relação a isso... Porque a lei foi aprovada por nós, pelo Parlamento... Quem trouxe...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Duas leis.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Exato. E quem formulou depois a modelagem foi a ANTT, mas, lá na ponta, a Polícia Rodoviária Federal, que faz a fiscalização na ponta, acaba fazendo uma abordagem que não está nem de acordo com a lei nem com a instrução que foi feita pela ANTT.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Presidente, só um aparte.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Pois não.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. Pela ordem.) - E o pior: cumprindo uma decisão do Supremo, porque esse assunto foi objeto de recursos das associações de motoristas. E a Polícia Federal - é até curioso e interessante conhecer - fez uma rotina de como cumprir a deliberação. E são 11 horas ininterruptas.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Essa é a dura realidade, e sem estrutura para fazer cumprir a lei e a instrução - vamos fazer esse debate também, aqui na Comissão de Infraestrutura.

Bem, o relatório completo com todas as manifestações desta audiência pública estará disponível no portal, assim como as apresentações que forem utilizadas pelos expositores. Na exposição inicial, cada convidado poderá fazer uso da palavra... Nós estamos com três convidados aqui - tem quatro na mesa, mas são três requerimentos, porque a ANTT está com o Diretor-Geral e um Superintendente -; então, vou estabelecer um tempo inicial aqui... Dez minutos é o suficiente? Ou mais do que isso? Está de bom tamanho? *(Pausa.)*

Dez minutos para cada expositor, e, na sequência, nós passaremos, se ficarem dúvidas, à parte dos questionamentos, que serão feitos aos convidados. Ao fim das exposições, a palavra será colocada, repito, aos Parlamentares inscritos para os seus questionamentos.

Então, eu vou inicialmente... Na minha ordem aqui estaria com a palavra a representante da Aprosoja, mas eu indago se não seria o caso de se apresentar primeiro quem ajudou a formular o modelo, e na sequência ouvir os representantes lá do estado. Então, eu vou assegurar a palavra primeiro aqui... E aí, Dr. Guilherme, fique à vontade para poder fazer a sua exposição, em colaboração com o Superintendente, e eu vou dar aos dois o tempo necessário para fazer a apresentação e trazer as razões em relação a esse tema.

Então, com a palavra, o Dr. Guilherme Theo Rodrigues da Rocha Sampaio, Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres, a quem eu agradeço: sempre que esta Comissão demandou, ele sempre esteve à disposição de forma colaborativa, de maneira que a Comissão se sente honrada com a sua presença aqui e a sempre cordial atenção. *(Pausa.)*

O SR. GUILHERME THEO RODRIGUES DA ROCHA SAMPAIO (Para expor.) - Então vamos lá.

Primeiro o meu muito bom-dia a todos.

Presidente Marcos Rogério, quero agradecer pelo convite. É sempre uma alegria poder retornar à Comissão de Infraestrutura, em que alguns anos atrás eu tive a alegria de ser sabatinado. E o Senado Federal, em especial, é a Casa a que nós, agência reguladora, prestamos contas das nossas atividades e nossas obrigações. Então, um convite como esse reforça o nosso compromisso da Agência Nacional de prestar contas e discutir projetos de relevância para a sociedade brasileira como um todo.

Aproveito e cumprimento também o nobre Senador Esperidião Amin, que é um grande parceiro das discussões de infraestrutura; o Senador Jaime, que muitos pontos já abordou conosco; os Deputados Estaduais: Deputada Thaíssa, Deputado Luís; e também o nosso sempre Deputado Miguel, que também é um grande parceiro conosco.

Queria aqui também externar, Senador, a alegria de rever o Marcos Kleber, que é um servidor de carreira do Senado e tem auxiliado o senhor nas demandas, um técnico de excelência. Então, eu vejo que a Comissão na sua gestão será extremamente propositiva.

Ao meu lado eu vou comportar com o apoio técnico do Stéphane, que é o nosso Superintendente de Concessão da Infraestrutura substituto na agência, que pode aqui, eventualmente a alguns questionamentos que possam ser apresentados, replicar.

Acho que é importante trazer informações gerais, como o Senador já destacou.

A Rodovia 364 liga Porto Velho à Vilhena, no Estado de Rondônia, e justamente em uma economia fortemente influenciada pela agropecuária, que também tem uma indústria de transformação impulsionando o PIB do estado, sendo o principal corredor logístico para o escoamento das cargas, pelos terminais portuários de Porto Velho, inclusive do próprio Porto Novo, que tem já um crescimento dessa transformação logística do estado. E tem diversas obras previstas, de capacidades, melhorias e manutenção de serviços operacionais.

A gente vai trazer aqui, Senador, algumas das obrigações previstas. Essa apresentação vai ficar disponível a todos que acompanham a sessão e também no próprio sítio eletrônico do Senado, sem prejuízo de outros esclarecimentos que se façam necessários.

De grandes números, nós teremos previsto um pouco mais de 300km, seja de duplicação e também de faixa adicional, e, além disso, 34km ao acesso ao Porto Novo de Porto Velho.

Pode passar a favor?

Aqui é um pouco do fluxograma. Não vou adentrar detalhes, ponto a ponto, que se tenha a dos acessos, porque, justamente, a apresentação vai ficar disponível, sendo essa - pode passar por gentileza - um pouco das obrigações lineares, seja de duplicação, faixa adicional, contorno e marginais.

Pode passar por gentileza.

Aqui nós trazemos, Presidente, demais Parlamentares presentes, o cronograma físico de obras pontuais. Assim que iniciar a concessão - nós tivemos o leilão em fevereiro -, nós teremos o prazo de apresentação de garantias e assinatura de contrato pela concessionária vencedora. Inicia-se depois o processo de assunção da rodovia. Pela previsão da agência, isso acontece entre maio e junho deste ano, e, a partir daí, iniciam-se os trabalhos iniciais. O que é isso? A obrigação por parte da concessionária de realizar melhorias significativas de pavimento e sinalização vertical e horizontal, implementar iluminação, conectividade e outras externalidades para daí, após um ano, pelo menos, iniciar-se a cobrança de pedágio.

Então, um ponto importante de trazer é que não haverá cobrança de pedágio imediata, assim que a concessionária chegar. O principal: ela tem que chegar e fazer intervenções necessárias para posteriormente ali existir. Também terá como obrigações serviços operacionais, porque o programa de concessões, além das obras previstas, tem outras obrigações, entre elas, serviço operacional, serviço mecânico e também serviço médico, que nós sabemos que auxiliam bastante no dia a dia dos municípios que a concessão ali corta.

Pode passar por gentileza.

Com relação ao resumo das grandes obras e intervenções que serão realizadas, aqui a gente coloca que teremos 108km de duplicações, mas ali decotado já um pouco das quilometragens de obras já executados pelo Dnit - que é um ponto que já foi apresentado -, 191km de faixas adicionais, 52 dispositivos novos ou remodelados, que são justamente para essa confluência com os ambientes urbanos entre um município e outro, 18km de vias marginais, que é justamente para desafogar as cidades onde a rodovia passa, em que os veículos de passeio, os veículos que vão acessar os municípios não precisam transitar pela rodovia, teremos 24 novas passarelas e 18 travessias de pedestre em nível, mais de 90 pontos de ônibus, 14 bases de serviço operacionais e três pontos de parada e descanso, Presidente Marcos Rogério.

É importante trazer que uma rodovia cuja extensão da concessão gira em torno de 686km, nós teremos três PPDs, justamente pela importância desse corredor do agronegócio brasileiro, onde nós teremos para mesmo um PPD em torno de 200km, 200 e poucos quilômetros, justamente para atender as obrigações legais, mas principalmente as necessidades dos caminhoneiros e dos trabalhadores que utilizam a rodovia como sua atividade de trabalho.

Então, pela projeção desse estudo, isso vai possibilitar, na obrigação legal de quatro horas e meia, cinco horas de direção, ter um ponto de parada e descanso, em que não haverá nenhuma cobrança adicional da prevista. E essas 14 bases de serviços operacionais são justamente para atender os usuários que transitam pela rodovia e para demais questões ali pontuais que sejam necessárias.

Pode passar, por favor.

Aqui é a descrição de onde vão estar previstos esses pontos de parada e descanso de caminhoneiros, as 14 bases de serviços operacionais com as respectivas quilometragens divididas pelo trecho.

Pode passar.

Justamente, também atendendo um pouco ao pleito aqui da bancada, dos diálogos que foram feitos pelo Ministério dos Transportes junto com a agência: alteração do acesso ao Porto Novo e também a própria alteração da Praça de Pedágio nº 1, porque tinha uma discussão com relação a valores e um pouco mais de proximidade com a fluência urbana.

Pode passar, por favor.

E com relação à evolução do Capex por ano, como dito, o primeiro ano é basicamente dos serviços operacionais e para ter realmente o levantamento por parte da concessionária daquela mudança que é necessário ter. E as principais execuções, apesar de o Senador ter destacado os 30 anos de concessão, em torno de 10 bilhões de investimentos, sejam de ampliações de capacidade ou de serviços operacionais, vão estar concentradas do segundo ao oitavo ano. É uma concessão de apenas um ciclo de obras, então podemos dizer que 80% dos investimentos serão realizados até o oitavo ano, ou seja, em torno de 6 bilhões, 7 bilhões vão ser concentrados do primeiro ao oitavo ano. Então, todas as obrigações previstas pela concessionária têm que ser executadas do segundo até o oitavo ano e a rodovia estar completamente transformada.

Pode passar.

Aqui nós destrinchamos todos os investimentos, seja de Capex, com relação aos trabalhos iniciais, restauração, manutenção, serviço de operação, enfim, outras questões e também, justamente, a parte do Opex, para ter a transparência dos números que vão ser analisados pelos senhores e senhoras.

Pode passar.

E aqui é válido ressaltar também, Senadores, que, quando se faz uma modelagem de uma concessão, que é a discussão tanto da tarifa com relação aos investimentos, faz-se uma análise de projeção de tráfego. Essa aqui é uma projeção de tráfego que foi feita pelos estudos junto com a consultoria, que nesse caso foi realizada pelo BNDES, foi contratado para modelar e estruturar esse projeto, e o que nós vemos é que a taxa de crescimento e a perspectiva estão bem no limiar da viabilidade econômica. Porque, para o investidor privado participar de um projeto de concessão de volume robusto de investimentos - e aqui nós podemos considerar que é um projeto *greenfield*, em que não há uma concessão anterior -, é necessário verificar justamente a perspectiva de tráfego e crescimento, quais as obrigações que serão ali previstas, principalmente no cronograma. E aqui a gente faz um recorte com relação a esse crescimento, é um crescimento muito próximo daquele limiar de vantajosidade a ser feito.

Pode passar.

Algumas considerações. É necessário destacar que até mesmo da própria bancada algumas críticas foram feitas, tem a necessidade de aperfeiçoamento do projeto. O principal é retirar as faixas adicionais e duplicações já executadas pelo Dnit - isso não estará previsto nas obrigações porque já foram obrigações executadas -; exclusão de duplicações, marginais e melhorias em Itapuã D'Oeste e exclusão de duplicações e melhorias em Jarú, que são já melhorias executadas pelo próprio Dnit e estão previstas pelo próprio orçamento público.

E um pouco mais das características das rodovias concedidas.

Pode dar sequência.

Maior capacidade de investimento: captação de recursos privados e redução de dependência do orçamento público, porque a gente sabe da restrição orçamentária. Apesar de, nos últimos dois anos, dois anos e meio, nós termos tido uma majoração dos investimentos públicos executados por parte do Dnit, ainda há um déficit de fazer frente à necessidade por parte do estado e dos estados.

Melhor eficiência operacional, com metas de desempenhos contratuais, com a fiscalização sendo feita pela agência e também por demais órgãos, sejam eles federais ou estaduais. Há uma inovação tecnológica e qualidade dos serviços, com iluminação, circuito de câmeras integrado, câmeras que detectam automaticamente acidentes, com uma intervenção proativa não só da agência quanto de outros atores.

Uma gestão profissionalizada; transferência de riscos; uma melhor flexibilidade contratual - pode passar -; melhoria da qualidade para o usuário; redução de custos e ganhos de escala; estímulo ao desenvolvimento regional; sustentabilidade de manutenção; transparência e controle social.

E há um ponto - passe, por gentileza - que é um diferencial que nós vemos no programa de concessão federal, além das grandes obras e serviços, que é justamente a segurança viária. Se nós pegarmos um recorte de um paralelo de rodovias públicas, sejam elas federais ou estaduais, com as rodovias concedidas, nós temos uma redução de 22% no número de mortes. Então, automaticamente - nós sabemos que uma vida importa -, nós temos, no programa de concessão de rodovias, redução de 22%. Esse é um corte linear de todos os 26 contratos de concessão sob a gestão da ANTT. Nesse número, se você fizer um recorte, em algumas regiões a redução chega a ser de 40%. Nós temos uma redução de 10% no número de feridos graves, o que já é uma questão significativa, e, conseqüentemente, uma redução de 18% no número de acidentes. Isso é justamente por uma atuação de melhorias de infraestrutura, melhorias de serviços operacionais, melhorias de sinalização e outras campanhas de conscientização que são realizadas pelo programa de concessão.

Pode passar.

Quando se traz a questão dos custos logísticos, que acho que é um ponto que vai ser muito bem abordado aqui pela Aprosoja, há justamente a redução dos custos de viagem, a redução dos custos operacionais e a redução de perdas logísticas. Inclusive, no programa nosso, a Aprosoja tem muito contribuído com algumas rodovias que cortam o centro e o centro-norte. Nós temos três modelos exitosos de concessões que têm subido, especialmente a nova CRO, no Estado do Mato Grosso, e a Via Brasil, que chega ao Estado do Pará, em que já se demonstraram, significativamente, melhorias no ganho da eficiência. Algumas questões estão sendo aperfeiçoadas, mas atendem justamente a demanda logística e a demanda econômica.

Pode passar.

Também tem uma questão muito importante nos programas de concessões, que é a dinamização da economia local. Esse projeto prevê, durante seus 30 anos de concessão, em torno de 146 mil empregos diretos, indiretos e justamente o efeito renda que envolve nos municípios da região. E a preocupação que se tem é justamente movimentar a economia local com geração de emprego da região, aquisição de serviços e matéria-prima justamente dos municípios e da Região Norte do país, até mesmo pelo processo de eficiência logística.

Além dos investimentos de obras, dos ganhos logísticos, das reduções de acidentes, anualmente todos os municípios que serão cortados pela rodovia terão arrecadamento de R\$41,6 milhões de ISS. Isso é automático e distribuído por todos os municípios da região. E nós sabemos o quão impactante qualquer milhão é nas prefeituras e como se transforma em investimentos em saúde, em educação e em outras necessidades onde é necessário.

E os contratos também têm previsto recursos de desenvolvimento tecnológico, que é justamente estimular, Presidente Marcos Rogério, a economia, as universidades e as instituições de ensino do Estado de Rondônia. Então, esse recurso é eminentemente privado e que vai possibilitar a instituições de ensino, universidades estaduais e federais inovar em pesquisas, matérias sustentáveis, justamente um recurso previsto no contrato diretamente.

Passando já para frente.

Um pouco do modelo regulatório que nós temos buscado para justamente, nesse processo evolutivo do Programa de Concessão Federal, de que, hoje, nós chegamos à denominada quinta etapa de...

(Soa a campanha.)

O SR. GUILHERME THEO RODRIGUES DA ROCHA SAMPAIO - ... concessões - já me encaminhando para o final -, buscando um contrato que seja sustentável do ponto de vista econômico, com as obrigações sendo cumpridas, e que seja equalizado do ponto de vista de tarifa. Nós buscamos, primeiro, um leilão voltado ao usuário, estabilidade tarifária e, na medida, uma tarifa justa.

Temos buscado orientação do Ministro Renan Filho, do Ministério dos Transportes, e investimentos com estabilidade econômica e financeira, mas também a modicidade tarifária.

Então, nós implementamos duas inovações no contrato: primeiro, o desconto de tarifa básica. Todo cidadão que utiliza a *tag* no veículo vai ter automaticamente 5% de desconto. Mas também tem aquele usuário que diariamente transita pela rodovia. Então, nós implementamos o Desconto do Usuário Frequente (DUF), no sentido de que, quando ele chega a 30 passagens no mês, ele vai ter, em algumas praças de pedágio, reduções de mais de 50% da tarifa básica de pedágio.

(Soa a campanha.)

O SR. GUILHERME THEO RODRIGUES DA ROCHA SAMPAIO - Além disso, qualidade dos projetos e das obras, sustentabilidade ambiental...

Esse projeto - vale destacar, Presidente Marcos Rogério e Senador Jaime - é um projeto carbono zero. Ele vai neutralizar todas as emissões de gases de efeito estufa, tem um programa de sustentabilidade e diálogo permanente com os povos originários, além da própria eficiência logística de integração multimodal, por integrar o porto e também a navegação do próprio Rio Madeira.

Passando para a frente.

Matriz de riscos, essa parte contratual, regulação, resolução célere de controvérsias, penalidades, inovações...

Um ponto muito caro, cujo projeto tem como um dos autores o Senador Esperidião Amin, é justamente o *free flow*. Esse projeto não vai ter mais praças de pedágio, mas cobranças automáticas por cabines eletrônicas. Justamente por ser um investimento menor, nós vamos buscar num processo evolutivo, poder cobrar, num futuro não muito distante, pela tarifa quilométrica. Além disso, tem-se uma maior fluidez do trânsito no sentido de que caminhões e veículos leves não necessitem ficar parados nas praças de pedágio.

Caminhando para os três, quatro últimos pontos a serem abordados.

Passando.

As fases do projeto que já foram seguidas foram justamente o início dos estudos que aconteceram em 2021 e a audiência pública em 2023 e em 2024. Levou-se ao Tribunal de Contas da União... É o processo de governança, e é importante destacar que ele tem uma análise prévia pela Corte de Contas para ver a higidez do processo, se foram efetivadas as audiências públicas, se foram endereçados os pontos e modelos econômicos. Posteriormente, há a publicação do edital - que aconteceu em novembro passado -, com leilão exitoso em 27 de fevereiro, e agora a previsão do contrato a ser assinado em 19 de junho.

Nós tivemos período de contribuições em 2021, sessões públicas em Brasília, Cuiabá, Vilhena e Porto Velho, e aí o quantitativo de contribuições que foram ali realizadas.

(Soa a campanha.)

O SR. GUILHERME THEO RODRIGUES DA ROCHA SAMPAIO - Por gentileza, pode passar.

Enfim, aqui é um pouco, Senador, das tarifas de pedágio que estão previstas, a tarifa inicial, tarifa final. Sobre esse valor, ainda pode incidir o DBT e o DUF.

Pode passar.

Aqui está o que pode ser incluído de descontos. Inclusive, até corrigindo minha apresentação anterior, na Praça de Pedágio 4 e na P5 - depois o Stéphane me lembra de quais são os municípios exatos -, na 30ª viagem pode ter desconto de 93% e 66% respectivamente. Isso se aplica não para os veículos pesados, mas para os usuários que utilizam a rodovia diariamente, ou seja, nós teremos uma tarifa de pedágio bem abaixo comparada, inclusive, com concessões estaduais do entorno ali do Estado de Rondônia.

Passe, por favor.

Enfim, são outras questões de melhorias. Quando se pergunta, Senador - para acabar, agora, literalmente, de fato -, por que não há duplicação por integral da rodovia, é justamente, primeiro, porque os estudos apontaram que se fizesse a duplicação integral nós teríamos uma tarifa muito superior da existente, a gente sabe que isso para a sustentabilidade social não seria possível; e os estudos demonstram também que as faixas adicionais nos permitem trazer maior fluidez, maior segurança. Mas esse contrato tem gatilho de saturação: caso a saturação da rodovia chegue a 80%, automaticamente vai ser autorizada a duplicação integral dos demais pontos e a cobrança vai ser só realizada desse trecho adicional de duplicação quando estiver entregue a obra, ou seja, a concessionária, quando realizar a duplicação superior, só vai acontecer com a entrega dessa parte da obrigação.

Passando.

Estruturação, etc.

Para finalizar, a última é para trazer que nós não temos aqui fechado, nesse plano e até nas suas propostas de encaminhamento, Presidente Marcos Rogério, o ciclo de obras e as intervenções fechadas. Ali é um fluxograma previsto de acordo com os estudos, mas é um fluxograma dinâmico, justamente porque é um dos estudos que foram realizados em 2021, e passados praticamente três, quatro anos, a gente sabe que há variações que aconteceram na região e demandas que são plenamente possíveis de serem ajustadas. Inclusive, nós realizamos, na gestão nossa junto com o apoio do ministério, a implementação do Plano de 100 Dias, que é justamente uma construção, feita pela agência e ministério com Dnit, DER, municípios, associações, de intervenções e aquelas que imediatamente têm que ser realizadas na região, para demonstrar as melhorias que são necessárias.

E a minha assessoria apresentou que há um requerimento do senhor para realizações de audiências públicas. Eu já quero aqui, de antemão, primando pela eficiência do tempo, trazer que nós estaremos à disposição, se esta Comissão e a bancada do Estado de Rondônia assim o desejar, para ir *in loco* e poder dialogar com as assembleias, com as câmaras, com as associações, verificar em Porto Velho, Ariquemes, Vilhena e Ji-Paraná, para podermos dialogar sobre o projeto, fazer ajustes necessários no fluxograma, construir esse Plano de 100 Dias e trazer aquela transparência ainda mais que o senhor nos requer e que é algo imprescindível nos projetos do Ministério dos Transportes, da Agência Nacional de Transportes Terrestres, e que têm tido a validação, inclusive de diversos órgãos de controle, entre eles o Tribunal de Contas da União, a Controladoria-Geral da União, entre outros. Mas aqui o nosso compromisso é de a transparência ser contínua durante o momento prévio, apresentação e posteriormente, se assim for necessário.

Agradeço. Peço desculpas pela extensão do tempo e deixo-me aqui à disposição, no que for necessário para complementar, e o Stéphane, que me faz o apoio técnico.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Agradeço, Dr. Guilherme, pela sua exposição.

Dr. Guilherme é o Presidente da nossa Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), que está absolutamente a par de todo esse tema.

Vou passar a palavra aos demais convidados e, na sequência, para os questionamentos.

Se o Presidente quiser acrescentar também alguma coisa para que fique mais interativo...

Eu vou agora ouvir, inicialmente, o representante do Crea-RO, o Dr. Edison Rigoli, que traz também a sua exposição. Vai precisar fazer apresentação?

O SR. EDISON RIGOLI - Não, só leitura mesmo.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Está bem.

Então, com a palavra o Dr. Edson Rigoli, Presidente do Conselho Regional de Engenharia e Agronomia de Rondônia (Crea-RO), a quem eu agradeço pelo esforço colaborativo de estar nesta Comissão, e não só pelo fato de estar aqui, mas pelo cuidado, pelo zelo de ter estudado esse tema e estar nesse diálogo, debatendo uma matéria que é muito sensível e que vai impactar a vida de todos os rondonienses. Bem-vindo à Comissão de Infraestrutura!

O SR. EDISON RIGOLI (Para expor.) - Bom dia aos presentes!

Agradeço, Senador Marcos Rogério, pelo convite para estar aqui presente na Comissão de Infraestrutura do Senado.

Levantamos essa questão da necessidade de melhor discutir o modelo adotado de concessão, inclusive com os argumentos descritos pela ANTT, com previsão de retorno, com dados superestimados, é o que a gente entende.

A gente até prestou atenção na apresentação, que fala em automatização das cancelas de pedágio e geração de emprego, então, são até contrários os argumentos uns com os outros.

Aproveito aqui para cumprimentar os Senadores Marcos Rogério e Jaime Bagattoli e as demais autoridades aqui presentes. Em nome do amigo engenheiro civil Dr. Miguel de Souza, envio um abraço para as engenheiras e os engenheiros do nosso estado, assim como para a sociedade em geral lá, que tem visto o Crea, nesta gestão, como um conselho que pauta tudo sobre as infraestruturas que estão sendo afetadas no estado.

Aproveito, Senador, aqui, já que foi comentado pelo Dr. Guilherme, que foi nos sugerido levar esta audiência pública para a Assembleia Legislativa - nós temos dois Deputados Estaduais representando a Assembleia Legislativa de Rondônia, o Dr. Luís e a Dra. Taíssa -, levar esta audiência pública lá para Porto Velho, em Rondônia, e, se for possível, também para o interior do estado, porque ficamos surpreendidos pela adesão da população, em relação aos nossos meios de comunicação, pedindo para que se discuta, de forma mais ampla...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Doutor, eu vou lhe pedir permissão e cortar a sua palavra aqui para fazer um registro. Você está citando a hipótese de a gente fazer essas audiências públicas lá. Nós faremos as audiências públicas também lá no Estado de Rondônia.

Eu queria registrar, além da presença dos dois Deputados Estaduais que aqui estão, Prefeitos lá do Estado de Rondônia. Está aqui o Prefeito João Pavan, do Município de Alto Paraíso, a quem eu agradeço a presença, e o Prefeito Lucas, do Município de Primavera. Temos Vereadores presentes - depois eu vou pedir à assessoria que passe também os nomes dos Vereadores - e tem outros Prefeitos que estão vindo para cá também para participar, de sorte que vejam que esse é um assunto que interessa realmente por demais ao nosso estado.

Eu não fiz mobilização de Prefeitos e Vereadores aqui, porque nós vamos fazer esse debate e essas audiências públicas lá no Estado de Rondônia.

Nós já temos uma - eu conversava com o Jaime hoje mais pela manhã -, lá prevista para Ji-Paraná. O Jaime já tem requerimento também para a nossa capital, Porto Velho, e temos requerimento para diligência também, Superintendente, em relação à questão da Expresso Porto. O acúmulo de carretas na nossa capital é um problema que afeta a nossa logística ali. O Prefeito da capital mais recentemente até fez um anúncio em razão do estrangulamento que está havendo dentro da capital, ali na Avenida Governador Jorge Teixeira. Então, esse é um assunto que diz respeito ao papel desta Comissão, e nós vamos fazer lá diligências e audiências também locais.

Perdoe-me a intervenção. Tem a palavra.

O SR. EDISON RIGOLI - Não, Excelência... É o que a população de Rondônia espera na verdade.

Eu destaco aqui que o Conselho de Engenharia e Agronomia do Estado de Rondônia, na nossa gestão, tem participado, e pautado ativamente os assuntos relacionados aos serviços e obras de engenharia que são afetados no estado, colocando o ponto de vista técnico nessas discussões. E deixo claro que não há um posicionamento contrário às concessões por parte da engenharia do Estado de Rondônia ou deste conselho. No entanto, consideramos necessário que esses processos sejam amplamente discutidos com a sociedade rondoniense, de forma a não prejudicar o nosso estado.

Inclusive, o Senador Jaime Bagattoli nos visitou lá para pautar esses assuntos relacionados às obras de engenharia que impactam o estado - e agradeço a sua disposição -, assim como outros Deputados Federais também têm procurado para a gente auxiliar nessa questão técnica.

Hoje Rondônia tem a tarifa aérea mais cara do país, Senador. Com o leilão da nossa rodovia, seremos taxados localmente via terrestre. E, em breve, temos a concessão da hidrovia do Madeira, da mesma forma prevista com cobrança de pedágio. A nós rondonienses nos passa a impressão de que o Governo Federal quer ilhar o estado. Pagaremos acima dos demais brasileiros para se deslocar via aérea, terrestre e fluvial.

Em relação à concessão da BR-364, o Crea-RO, após analisar as informações levantadas no *site* do Ministério dos Transportes e da Agência Nacional de Transportes Terrestres, identificou as seguintes informações: a BR-364, chamada de Rota Agro Norte pela ANTT e pelo Ministério dos Transportes, é o trecho concedido de Vilhena a Porto Velho, cerca de 721km. Alguns dados já foram apresentados ali, mas são 30 anos de concessão; R\$10,2 bilhões de investimento; trechos duplicados, em torno de 107,5km; faixa adicionais, de 190,5km; novos acessos, de 34km; vias marginais, de 17,7km. Essas informações estão disponíveis no *site* do Ministério dos Transportes e no da ANTT. E constam lá sete praças de pedágio, nos Municípios de Porto Velho, Cujubim - entrada de Cujubim -, Ariquemes, Ouro Preto, Presidente Médici, Pimenta Bueno e Pimenta Bueno novamente. Então, a região de Pimenta Bueno ali, para qualquer lado que saia, vai pagar o pedágio, não tem para onde correr.

Pela Rota Agro Norte, escoo um terço do PIB do Estado de Mato Grosso. Todo o PIB de Rondônia e Acre e parte do PIB do sul do Amazonas. Então, sem dúvida nenhuma, a importância dessa rodovia para o norte do país é muito grande. Todos os nossos bens de consumo circulam basicamente por essa rodovia lá em Rondônia. Nós não temos como trazer de outra forma.

O Crea-RO tomou o conhecimento do leilão da concessão, marcado, na época, para o dia 27 de fevereiro deste ano, véspera de carnaval, quando todo mundo estava desmobilizado, e, com nossas equipes jurídicas e técnicas, nós passamos a analisar o processo. Encontramos alguns procedimentos nos ritos do processo do leilão, assim como a desvantagem técnica na infraestrutura.

Na questão de ritos que são necessários, segundo o nosso setor jurídico, as audiências públicas foram realizadas em fevereiro de 2022; e, na participação em Vilhena, constam quatro participantes, assim como também em Porto Velho - um número bem baixo. E a gente até sabe por quê: porque lá constam também, segundo o nosso jurídico analisou, os convites enviados para os Estados de Mato Grosso e de Tocantins. As prefeituras - acho que tem Prefeitos aqui - não receberam convites para participar. Os Deputados também, da mesma forma, não receberam - os nossos dois Deputados presentes aqui -, assim como também os órgãos interessados. Em obra infraestrutura o Crea quer opinar, quer participar, e também não recebemos. Então, é muito provável que isso tenha causado esse desinteresse e a não participação.

E o mais interessante é que foi postado no *site* da ANTT - está lá - a informação de que seriam realizadas as audiências públicas em fevereiro, na data de 27 de dezembro de 2021, e lá consta que não havia ainda local marcado para isso ocorrer. Então, dá para ver claramente que é difícil que tenha participação da forma como foi divulgado, não é?

Foi interessante aqui que eu falei, em relação à questão técnica, é gritante como o modelo proposto não proporciona a segurança viária. Foi até utilizado esse termo pelo Dr. Guilherme - não é, doutor? - de segurança viária, que é o mais importante para nós, que a sociedade rondoniense reclama em relação a uma rodovia que tem índice de três acidentes diários, na sua maioria, fatais. É muito comum lá você conversar com uma pessoa que tenha algum parente que foi afetado por um acidente fatal na nossa rodovia.

E os itens que mais chamam a atenção são a assinatura do contrato de concessão, que está previsto para junho de 2025, e a partir disso a possibilidade de realizar a cobrança dos pedágios, que está prevista para os meses seguintes. Apesar de o Dr. Guilherme esclarecer, não tem um prazo mínimo que, após a assinatura do contrato, a empresa não cobraria essas taxas de pedágio, não é?

No entanto, o investimento real, repito, para a segurança viária será somente iniciada no quarto ano, com somente 14km de duplicação, efetivando 107,5km no oitavo ano. Ou seja, pagamos até o quarto ano e, a partir do quarto ano, ganhamos 14km. E aí eu abro um parêntese porque na minha atividade, além de engenheiro mecânico, eu sou perito criminal. Os acidentes, Dr. Marcos Rogério - eu trabalhei na região de Ji-Paraná e Cacoal e na de Porto Velho agora recente -, que ocorrem na BR-364 - e eu digo aqui até como um elogio, porque o Dnit tem evoluído nesses últimos dez anos - são provenientes de ultrapassagens em locais não adequados.

(Soa a campanha.)

O SR. EDISON RIGOLI - Então, neste caso, o que ocorre? Vai se realizar a tentativa de ultrapassagem, pista simples. Então, para a segurança viária, sem dúvida nenhuma, a duplicação é necessária, não é?

A gente, tecnicamente falando - e aí eu sou um depoente que mais tem participação nesse envolvimento. O senhor até foi autor do nosso pedido de separação do estado lá, aqui é nível federal - então, apesar de estar incluído com o investimento nas faixas tradicionais, terceira faixa, a melhoria esperada é nos trechos duplicados.

O conselho estava realizando acompanhamento do trabalho do Dnit de Rondônia - e a gente tem que elogiar aqui o nosso coordenador do Dnit, o Superintendente André, sobre as melhorias da BR-364 no trecho licitado -, e o órgão trabalhou no sentido de realizar estudos para a duplicação de 500km entre Pimenta Bueno e Porto Velho, onde, neste ano, seriam

licitados os primeiros 100km. Então, uma duplicação inicial de 100km, neste ano, era o previsto para ser licitado. Nós fomos buscar essas informações junto à engenharia do Dnit. Nós temos um contato direto, sempre lá buscando informação. Volto a enfatizar esses termos: para a segurança viária nessa rodovia é necessária a duplicação desses 500km. É isso, Senador. É isso - não é, Antonielly? - a gente... Os Deputados Estaduais que estão aqui circulam diariamente pela nossa rodovia.

Nos últimos dez anos, o Governo Federal investiu cerca de R\$2,64 bilhões. Segundo o levantamento do sindicato dos engenheiros junto ao Dnit de Rondônia. Sem cobrança de pedágio. Olhe este número, R\$2,6 bilhões. A empresa vencedora do leilão - se podemos chamar de leilão, porque só teve uma única empresa, não houve um leilão de verdade - investirá R\$10 bilhões em 30 anos, ou seja, cerca de R\$3,3 bilhões a cada dez anos, sendo que o investimento inicial será inferior, pois não haverá obras até o quarto ano. Ou seja, nos dez últimos anos, se nós compararmos com os dez anos que a empresa vai investir, ela vai investir igual ao que hoje o Dnit está investindo.

(Soa a campanha.)

O SR. EDISON RIGOLI - Então, nós vamos pagar pedágio sem ter um investimento real. E vejam que esses dados eu tirei todos do Ministério de Transporte, do *site* da ANTT também, da mesma forma que foi apresentado aqui.

O Crea-RO realizou denúncias no MPF e no TCU sobre o modelo de concessão - friso novamente que o conselho não é contra a privatização, mas que seja realizada de forma favorável à população do Estado de Rondônia. Sobre essas denúncias, o MPF acabou de se manifestar que recebeu a manifestação; ele disse que não é o órgão responsável por analisar isso. O TCU, da mesma forma, respondeu da mesma maneira. Então, trata-se aqui, nessas audiências que estamos fazendo, do meio de se revisar, de forma política, o que foi feito neste leilão.

Entramos também com uma ação civil pública na Justiça Federal; estamos aguardando. Existem outras ações da mesma forma, mas creio que é possível o Governo Federal rever os termos dessa concessão.

Considerando que os recursos que serão utilizados para a empresa vencedora da concessão são provenientes do BNDES - ou seja, recursos da população de Rondônia; o BNDES vai financiar -, nada mais adequado do que a duplicação se iniciar neste ano e se estender por 500km. Como usuário assíduo da rodovia, assim como os demais presentes aqui - não é, Antonielly? - a gente sabe que há a real necessidade de se estender essa discussão antes da assinatura da concessão, sendo isso possível com a atuação dos nossos Parlamentares federais. Então pedimos que nossos Parlamentares... Com o trabalho que o senhor tem feito, Dr. Marcos Rogério, assim como o Dr. Jaime Bagattoli, que estão diariamente se manifestando e tentando mudar esses termos da concessão, dá para ver aqui que é possível - o Dr. Guilherme até conversou que dá para reaver essa discussão. Então espero que isso seja possível.

Esse é o trabalho do Crea-RO em relação a este assunto.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Eu agradeço a presença do Presidente do Crea-RO e a sua contribuição aqui, trazendo informações importantes.

Já deixo, desde logo, aqui o convite para, nas próximas etapas das audiências públicas, estar presente também. Além de conhecer o tema e ter estudado o tema, inclusive não só com uma discussão política, mas com ações efetivas, porque hoje existem, inclusive, questionamentos na Justiça Federal, que foram iniciados pelo Crea-Rondônia, a quem a gente agradece aqui a contribuição...

Na sequência, com a palavra Antonielly Rottoli, Diretora da Aprosoja Rondônia.

Muito bem-vinda à Comissão de Infraestrutura!

A SRA. ANTONIELLY ROTTOLI (Para expor.) - Sr. Presidente, Senador, convidados, senhores e senhores, agradeço o convite da Comissão de Infraestrutura do Senado Federal e parabênzo a iniciativa do Senador Marcos Rogério por esta audiência, que não é apenas oportuna, mas, sim, muito urgente.

Estou aqui como Diretora da Aprosoja Rondônia, mas, sobretudo, como produtora rural e cidadã rondoniense, que conhece de perto a importância estratégica da BR-364, porque quem conhece a Rondônia de verdade sabe que não há espaço para experimentos quando se trata da nossa principal rota de escoamento.

A BR-364 é mais do que uma estrada; é um cordão umbilical que liga o Norte ao resto do Brasil. Ela conecta os portos do Madeira aos campos de soja, milho, café, leite, piscicultura e pecuária de Rondônia. E, quando essa estrada para, o estado freia junto. Ainda assim, o que recebemos como projeto de concessão foi um modelo que não escuta o chão batido da realidade do nosso estado; um contrato que pesa no bolso, mas alivia na entrega; um edital feito sob medida para o investidor, e não para o cidadão, para o produtor.

Vamos aos fatos. A concessão do lote CN5 da BR-364, com 729km, foi licitada com promessa de mais de 10 bilhões em investimentos e 30 anos de concessão. Promessa muito bonita, mas o contrato revela uma verdade indigesta: menos de 113km de duplicação previstos, ou seja, só 15% da rodovia duplicada. Custo aproximado de 19 centavos por quilômetro; um caminhão bitrem pagará cerca de R\$1 mil só em uma viagem entre Vilhena e Porto Velho. E a tarifa para veículos leves - pasmem -, é de R\$130, uma tarifa alta até para os padrões do Sudeste. É inaceitável para a realidade da BR-364, ainda com longos trechos de pistas muito simples.

E o que mais é grave? A cobrança de pedágio está autorizada para começar logo após a entrega dos serviços básicos. Não estamos falando aqui de duplicações, nem de acessos modernos; estamos falando de roçadas, tapa-buracos, ambulância e guincho, o básico, nada além do que o Dnit já deveria estar entregando com recursos públicos. A lógica contratual é clara: o usuário começa a pagar antes de receber aquilo que mais precisa.

É por isso que hoje temos uma concessão que, embora legal, carece de legitimidade social: uma concessão sem disputa real, com apenas um proponente, uma tarifa cheia de obras tímidas, um contrato que reflete mais medo do fracasso do que ambição de mudar o futuro logístico da nossa região, do nosso estado.

Senhoras e senhores, Rondônia é um estado que exporta mais de 3 bilhões por ano em soja, milho, carne, leite e peixe - é o quinto maior produtor de peixe do Brasil. Estamos entre os dez maiores produtores de leite. Estamos entre os Líderes na pecuária de corte, tanto em quantidade quanto em qualidade. Quando nossos grãos saem do interior em direção aos portos, eles enfrentam uma BR-364 que mata, que trava, que encarece. Quem já viu a safra passando por ali sabe: são carretas paradas por até seis dias nas filas dos portos.

Aqui entra um dos aspectos mais perversos de tudo isso: a omissão sobre aquilo que deveria estar no topo da prioridade social, que é a Expresso Porto, um anel viário simples, funcional, que desviaria o trânsito pesado do centro de Porto Velho. Um desvio de 21km, em parte já aberto desde 2015, mas que segue sem pavimentação completa, sem drenagem, sem sinalização.

A solução está pronta no mapa, mas enterrada no cronograma. A Expresso Porto deveria ter sido a primeira obra a sair do papel, mas, ao invés disso, foi relegada a um trecho marginal do contrato, uma espécie de acesso auxiliar ao Porto. O que era para ser uma solução metropolitana virou uma rubrica contratual genérica, e o resultado está nas ruas.

A Prefeitura de Porto Velho, pressionada por moradores cansados do barulho do trânsito, decidiu aplicar uma solução simplista: restringir o tráfego de caminhões em horários de pico. O Prefeito, ainda iniciando a sua passagem pelo Executivo municipal, não se deu conta do problema relatado amplamente pela mídia nacional: filas quilométricas e milhares de caminhões parados à espera de descarregamento em um terminal portuário com uma concessão também mal concebida. O que se percebe é que sua assessoria não o informou que menos de um terço das receitas do município são próprias, mais de dois terços são repasses da União e do ICMS estadual. Então, quanto mais esses produtos se deterioram dentro dos caminhões, menos recursos circulam no estado e, por consequência, menos repartições chegarão aos cofres do município - um erro que precisa ser corrigido urgentemente. É como ter uma torneira que não dá água o ano todo, mas quando ela começa a jorrar com intensidade, decide-se fechá-la por não ter um recipiente adequado a reservar a água. Essa medida afeta diretamente o escoamento da safra, provoca atrasos em contratos de exportações, encarece o frete, aumenta a emissão de CO2 com caminhões parados e, pior, penaliza o produtor rural, o exportador, o motorista e o cidadão rondoniense que dependem do aquecimento das atividades econômicas para ter emprego e renda.

Senadores, a concessão da BR-364 precisa ser revista e eu não estou falando de romper o contrato ou de demonizar a iniciativa privada, ao contrário, a concessão é muito bem-vinda, mas ela precisa ser justa, ela precisa ser honesta com a sociedade. Estamos propondo a antecipação da Expresso Porto como prioridade número um do cronograma, essa obra precisa sair do rodapé do contrato e ir para a capa; redefinição do início da cobrança de pedágio vinculando-a não a serviços básicos, mas a entregas estruturantes, pedágio só depois que a rodovia oferecer de fato um padrão superior à trafegabilidade; criação de um conselho de monitoramento social da concessão com participação da sociedade civil, das entidades, do agro, dos caminhoneiros e da prefeitura para garantir que as metas não fiquem apenas no papel; diálogo federativo entre Dnit, Ministério dos Transportes, ANTT, Governo de Rondônia e prefeitura de Porto Velho com cronograma pactuado e financiamento coordenado para resolver de vez o gargalo logístico urbano. Isso não é pedir demais, isso é exigir coerência entre o que se arrecada e o que se entrega, porque o que não podemos mais aceitar é o modelo de concessão que terceiriza responsabilidades e socializa o custo. E o que não podemos mais tolerar é a cegueira institucional diante de um caos anunciado.

Senhores, se o país quer expandir seu potencial de produção agrícola, precisa começar pelo básico: estradas boas, porto eficiente e gestão coordenada. A BR-364 não é um problema local, ela é um reflexo de como tratamos o Norte do Brasil nas decisões centrais e por isso é que no Senado, a Casa da Federação, esse tema precisa ser enfrentado com seriedade.

A Aprosoja está aqui para colaborar, mas também para alertar: sem revisão do cronograma de obras e sem a imediata inclusão da Expresso Porto como prioridade, essa concessão vai naufragar em insatisfação pública e prejuízos econômicos. Não deixem que a história registre que esse contrato foi assinado nas costas da população. Não deixem que a BR-364 continue sendo a estrada da morte, do atraso e da desesperança. Façamos dela a estrada da logística moderna, da dignidade no campo, da eficiência no transporte e da integração nacional.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Muito obrigado, Dra. Antonielly Rottoli, representante da Aprosoja, que traz também suas contribuições, fazendo aqui apontamentos de diversos aspectos que estão relacionados com essa concessão e com os gargalos que nós enfrentamos na logística rondoniense.

Eu conversava com a Antonielly antes de começar os trabalhos aqui, e, repito, será objeto de uma diligência da Comissão de Infraestrutura, já tem requerimento apresentado para isso, o estrangulamento que nós estamos tendo com as carretas que chegam a Porto Velho. Nós temos, hoje, mais de mil carretas paradas, carregadas...

A SRA. ANTONIELLY ROTTOLI - Duas mil. Duas mil carretas paradas lá.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Duas mil carretas paradas em Porto Velho, esperando o momento em que vão despachar a carga.

E aqui eu não quero chamar a atenção, enfim, mas já chamando a atenção para a responsabilidade do estado também, porque o Governo do estado parece ausente de toda essa discussão. A Expresso Porto não saiu lá atrás em razão da omissão dos governantes de plantão, e esse último também nada fez. Mas essa questão das carretas que ali chegam tem dois problemas. O primeiro é você chegar com antecipação sem o "autorizo para despacho" nas unidades portuárias que nós temos. Nós temos, ali, além do porto público, quase 20 terminais portuários em Porto Velho, uns maiores, outros menores, que recebem essa carga, e você não tem um calendário, você não tem uma estrutura do estado que controla o fluxo de chegada dessas carretas. Deveria ter, porque quem vai sair lá da propriedade para chegar a Porto Velho precisa sair com o aval de quem vai receber a carga, não de quem está comercializando e de quem está comprando, esperar o momento em que vai ter autorização para fazer a entrega no porto. Esse é um problema. E você não tem.

Outra situação: parece-me que o setor privado é que controla a ordem de prioridade de quem despacha. Imagina, se eu fosse Governador do Estado de Rondônia, se eu aceitaria alguém com nota fiscal de outro estado tendo prioridade em relação ao estado que recebe toda essa carga para despachar. Isto é um absurdo! Isso é um absurdo! Claro que a rodovia é de todos. Agora, você ter prioridade para determinados segmentos que são, inclusive, estranhos ao próprio estado que produz me parece algo absolutamente inaceitável. E o estado não tem uma secretaria de indústria e comércio para discutir, para ouvir o setor, para ouvir o segmento e apontar quais são os caminhos de solução. Qual é a solução para isso? É a autorização para sair da área de produção para chegar à cidade? É melhorar o sistema de entrega? Enfim, o estado não pode estar ausente nesse debate. Eu passo, toda semana, o Jaime também, toda semana, ali em frente aos postos de combustível, e você tem lá uma infinidade de carretas, e não sei se... Parece-me, inclusive, que tem custo, não é? Para ficar ali, tem que pagar a estadia. Mas, enfim, esse é um outro assunto que nós vamos trazer.

Agradeço a participação dos nossos convidados e deixo a palavra aberta aqui ao Senador Jaime Bagattoli, para fazer também a sua intervenção.

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. Para interpelar.) - Bom dia a todos.

Quero cumprimentar aqui o nosso Presidente da Comissão de Infraestrutura, o Senador Marcos Rogério; o Guilherme, que está à frente da ANTT; a Antonielly, que é a nossa Diretora Financeira da Aprosoja, da qual eu faço parte também; o Edison Rigoli, com o qual eu tive a oportunidade de conversar lá no Crea sobre essa situação.

Quero cumprimentar aqui também a nossa Deputada Taíssa, o nosso Deputado Luís do Hospital, os Prefeitos que estão aqui hoje, lá dos municípios do Estado de Rondônia.

Quero dizer para você, Guilherme, que não foi feita audiência pública em Rondônia. Foi convocada uma audiência pública para vocês comunicarem o que ia acontecer. Não existiu audiência, não teve direito de resposta. Está igual a algumas questões que acontecem no Supremo Tribunal Federal: não teve direito de resposta.

Eu quero dizer a todos que estão nos acompanhando neste momento pela TV Senado, porque muitos de vocês não tinham nascido, que eu era motorista de caminhão quando licitou. Eu fui motorista de caminhão na BR-364 na época da estrada de chão. Eu e meus irmãos gastávamos, Guilherme, sete dias de Vilhena a Cuiabá. Chegamos a Cuiabá; pelo A Voz do Brasil, foram licitadas a BR-364, a Belém-Brasília, a estrada que liga - hoje, a BR-163 - Sinop, com extensão para Alta Floresta; e saiu a nossa, a BR-364, Cuiabá-Porto Velho, com extensão para Rio Branco, do Acre.

Eu lembro até hoje, se vocês pesquisarem, que custaram em torno de US\$450 a US\$500 milhões, financiados pelo BID, os 1.450km de Cuiabá-Porto Velho, mais a extensão para Rio Branco, do Acre. Mais 550km, viu, Petecão? O Governo, depois que os militares saíram, demorou 15 anos para terminar 250km, 300km. Mas terminou, Graças a Deus terminou. Se passaram todos esses anos, são 40 anos da inauguração. Inaugurou seis meses antes da data prevista. Antes da data prevista! Fizeram aquela BR em quatro anos! Tudo isso que estou falando para vocês eu conheço de causa. Estou há 50 anos em Rondônia. Tudo isso eu conheço de causa.

Agora, eu falo para você, Guilherme: é a única BR que tem, a única - e a ANTT sabia disso, é a única -, uma espinha dorsal ligando o Noroeste do Mato Grosso, Rondônia e o Acre ao Estado do Petecão, que é outro prejudicado, o povo dele também vai ficar prejudicado com isso.

Aí o que aconteceu? Eu lutei para não privatizarem. Eu lutei. É a única rodovia que liga a BR... Sai de Mato Grosso, cruzando Rondônia - começa essa 364 aqui em Minas Gerais -, pega o Noroeste do Mato Grosso, o transporte pesado de grão, Rondônia, o Acre; liga a 319, Manaus, Roraima. Só tem essa BR. E estão aí lutando para privatizar o rio também. Aí é para matar o produtor rural. Aí é para dizer o seguinte: "Vocês têm que ir embora realmente daqui. Vocês têm que ir embora realmente". E eu... Não adianta falar para mim, eu já vi até o custo já, e eu sabia desse custo aqui.

Meus amigos, eu falo para vocês, quem tem conhecimento: 40%, passa de 40% quase, o custo de impostos em cima do óleo diesel. Isso que vocês fizeram da privatização custa mais 40% do valor que o caminhão vai gastando de óleo diesel, e o custo é de pedágio. Se vocês mostrarem para mim, qualquer economista, que a conta vai fechar, eu vou ter que concordar, mas não fecha. E aí muita gente falava: "O Bagattoli está defendendo isso porque ele é transportador, ele é produtor rural, ele é empresário". Não, eu não estava defendendo isso. Quem vai pagar a conta são os mais pobres.

Vocês já fizeram a conta do ônibus? Vocês já fizeram a conta do ônibus, Petecão? Aquele cara que vem de São Paulo não vem de avião, não, a classe mais pobre vem de ônibus. Ou vocês acham que o ônibus vai pagar o pedágio, tendo a privatização, e não vai... Vai repassar, sim! Vai repassar, sim.

Guilherme, é vergonhoso o que o Dnit fez, é vergonhoso o que o Governo... Eu culpo todos os governos, os para trás também; não só esse, os outros de trás também. Vai fazer oito anos - é isso, Antonielly? - que foi feito aquele contorno para o Porto? Você imagina, eu sou motorista de caminhão profissional, eu sei o que é um coitado, motorista de caminhão, que sai de Sapezal, sai de Vilhena, chega em Porto Velho e vai enfrentar 20km de estrada de chão. Vai para uma privatização e não tem data para fazer aquilo, vão continuar andando em estrada de chão?

Se cancelarem o leilão, eu quero deixar claro hoje aqui... E me desculpem os Prefeitos do meu estado, eu coloco 100% das emendas fora da saúde para ajudar a fazer o contorno, para chegar àquela situação no Porto. Eu coloco 100% e vou conversar com meus colegas para cada um colocar um pouco também, por quê? Para nós, rondonienses, liquidou a operação em Rondônia. Por quê? O que vai acontecer? A ferrovia vai sair futuramente, pelo Mato Grosso. Está aqui o Senador Wellington Fagundes que sabe disso. Vai sair. É vergonhoso isso estar parado no Supremo Tribunal Federal, mas vai sair. Vilhena... Eu entendo de logística. Vai compensar eu trazer para a ferrovia, próxima de Campo Novo e mandar pela ferrovia, porque a malha ferroviária estará interligada com o Brasil. E nós, onde vamos ficar interligados? Nada!

E sabe o que aconteceu com a nossa rodovia? Sobrou para o Estado de Rondônia e sobrou para o estado do Petecão, para o Acre, sobrou para nós. Por quê? Porque ainda o Amazonas tem a saída por cima, por Belém ou por Santarém, por via da água. Nós não. Rondônia e Acre só têm a BR-364, dois estados sofridos! Aí aconteceu esse negócio.

Eu lutei, eu lutei desde o início, falei com o Senador Confúcio, falei: "V. Exa. não deixe essa BR ir para privatização". Estava o projeto pronto, tinha quase... Eram 500km, estava praticamente finalizando.

Quero agradecer muito ao André, do Dnit, lá de Porto Velho, uma pessoa excelente! Ele nos ajuda naquela rodovia. Quando se precisa de algo, um tapa-buraco, a gente liga para ele, e ele faz o máximo possível, o que pode. Quero agradecer muito ao André pelo que ele nos ajuda lá.

Mas quero dizer para você que a gente não foi ouvido em lugar nenhum. Nós não fomos ouvidos.

Outra coisa eu quero que vocês entendam, quem não entende, quem às vezes não tem o conhecimento. Ninguém de nós é obrigado a saber tudo. Como funciona a logística? Quando você privatiza uma rodovia dentro de São Paulo... São Paulo tem carga de ida e de vinda para o Brasil inteiro. Vou repetir: de ida e de vinda, ou seja, você deixa uma, o caminhão carrega outra e leva embora. Gente, em Porto Velho... O caminhão bate em Porto Velho e volta vazio. Vocês já imaginaram? Já tem o custo de ele bater em Porto Velho e voltar vazio. Não existe carga de retorno de Porto Velho, para trazer de volta: 85% dos caminhões voltam sem carga. Você imagina! Com o custo de óleo diesel de R\$6, seis e pouco, o litro? Com isso aí vocês inviabilizaram o negócio. Nós temos que fazer, sim, Marcos Rogério, sim, Senador, audiência pública em Porto Velho; temos que fazer em Ji-Paraná, Ariquemes, Vilhena... Nós temos que lutar o máximo possível para que nós

cancelemos, pelo menos temporariamente, agora, para se fazer um estudo sobre a BR-364. Não houve licitação, filho. Não houve. Só teve um cara para fazer a licitação.

Olha, vou dizer mais um número para vocês aqui: nesse período, mil caminhões de nove eixos descarregam e carregam. Mil caminhões batem naquele Porto Velho por dia, entre as cinco, seis *traders* que tem lá exportando soja, cujos nomes eu não vou citar. Só aí, 2 milhões de pedágio por dia, só nesses caminhões. Vou falar para você de quem que vai sair essa conta: do cara da roça. É o coitado do agricultor que vai pagar. E os motoristas vão sacrificá-lo mais um pouquinho, até quebrá-lo de vez, porque ele já está quebrado, ele não tem mais como tocar o negócio.

E, depois, eu vou a uma audiência pública um dia aí, aí depois dizem que o Bagattoli não tem que ficar nervoso: falam em privatizar o Rio Madeira - o Rio Madeira! -, aquilo que Deus deu. Foi a única coisa... Deus deu de presente para a natureza. Todo mundo sabe que a ferrovia Madeira-Mamoré foi construída por acordo do Brasil, Acre, Bolívia, para a estrada de ferro chegar a Porto Velho para a exportação de borracha. Agora querem privatizar? Tudo aquilo que é bom, que gera recurso para alguém que vai se beneficiar disso, aí querem privatizar.

Nós, o Estado de Rondônia, o Estado do Acre... Eu falo aqui, Petecão: nos ajude! Você não vai estar ajudando só o Estado de Rondônia, não; você está ajudando o seu estado. O seu estado vai ser ajudado também. Vocês estão mais distantes do que nós.

Então, eu quero dizer aqui para vocês: vai fazer menos de 107km, praticamente 107km. Já contam aqueles 20km que está de Porto Velho até o Candeias, que já estão duplicados.

Outra coisa, porque o Senador Amin não está aqui agora... O Senador Amin não está aqui agora. Sabe quem fez a BR-101, quem a duplicou, Antonielly? Sabe quem foi que duplicou a BR-101? Foi o Governo Federal. E entregou para a licitação. O que a empresa fez da BR-101 até hoje, além de cobrar o pedágio? E pegou a BR duplicada, praticamente; 80% dela estavam duplicados. E aí que investimento... Nós vamos engolir, goela abaixo, 190km de terceira faixa e 107km de pista duplicada por 30 anos - por 30 anos? Não, isso nós não podemos aceitar, me desculpem.

Eu acho que precisamos lutar. E o setor produtivo deste país não pode mais pagar a conta. A conta é muito cara para nós pagarmos. É muito cara. Nós não aguentamos mais. O setor produtivo está aí. Nós, o setor produtivo, estamos estrangulados. Nós estamos estrangulados na produção, nós estamos estrangulados na logística. E nós não podemos aceitar. Desculpem-me, mas eu queria me manifestar sobre isso.

Sobre o contorno, a Antonielly falou aqui sobre a 319, do que está acontecendo. Nós estamos lutando lá para ver se o Prefeito não trava a 319 para chegar no porto. Sobre a situação dos caminhões, não precisa nem falar o que está acontecendo lá.

E, para terminar, eu quero dizer para você: a travessia de Vilhena - está aqui o Dr. Miguel, que sabe disso -, não foi contemplada em nada. Zero. Se eu colocar todas as emendas parlamentares durante seis anos, eu não consigo fazer a travessia de Vilhena. O Ministério de Infraestrutura não contemplou nada na passagem dentro de Vilhena. Pegou do trevo do Colorado para frente ali, que é da 435 para frente.

E para terminar, eu quero dizer para vocês que as rodovias federais que nós temos, fora a 364, que são extensão, ramais que saem fora, são a 425, a 435, a 319, a 429 e a 174, que era para ligar Juína, e até hoje não ligou. Então, essa é a minha indignação.

E nós precisamos das audiências públicas, para que nós não prejudiquemos o nosso povo do Estado de Rondônia.

Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Obrigado, Senador Jaime Bagattoli, que traz uma contribuição, uma fala muito forte, inclusive com dados, informações de quem conhece a história do Estado de Rondônia e da nossa 364. E deu um testemunho aqui, começou na boleia.

A palavra continua aberta.

Senador Sérgio Petecão, V. Exa. tem a palavra.

Na sequência, Senador Wellington Fagundes.

O SR. SÉRGIO PETECÃO (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - AC. Para interpelar.) - Presidente Marcos Rogério, primeiramente, quero parabenizar o senhor e os outros colegas que tiveram a iniciativa para que nós pudéssemos fazer esse debate. Eu estava ali numa sessão especial da CNI, mas estava doido para chegar aqui, porque essa discussão me interessa e me interessa muito.

Eu gostaria de fazer uma pergunta ao nosso Presidente, ao nosso Diretor-Geral, o Guilherme e, se algum membro da mesa também tiver interesse em responder, fique à vontade.

Eu sou do Acre. Nós estamos 500km depois de Porto Velho. Não tem como chegar ao Acre se você não passar pela BR-364, por esse trecho que poderá ser privatizado.

Lógico, o reflexo... Eu acho que o Jaime, com certeza, é a maior autoridade aqui na área, porque conhece muito, tem os amigos, os colegas de Rondônia, que vivem o dia a dia, e as informações que nós temos é de que realmente esse trecho é complexo, o fluxo de caminhões e de carros é muito grande, e isso reflete lá no meu estado. A reclamação é grande, os empresários, os grandes, pequenos, reclamam muito desse trecho lá em Rondônia. Ao mesmo tempo, eu vejo que nós não temos outra saída senão privatizar.

Agora, os colegas de Rondônia têm razão, porque eu acho que esse debate deveria ser um debate... nós ouvimos a população dos municípios que serão afetados. Eu acho que isso foi feito muito às pressas.

O problema é que aí é o filé, estão privatizando o filé. Eu queria ver privatizar a BR-364 no trecho Rio Branco a Cruzeiro do Sul. Aí, sim, vai ajudar pessoas que estão praticamente isoladas. Esse trecho aí de Vilhena até Porto Velho é o filé. Eu tenho certeza de que essa empresa que ganhou essa licitação aí acertou uma Mega-Sena sozinha - Mega-Sena, não, isso é fichinha.

Então, conversando com os Parlamentares de Rondônia, nós temos lá no Acre a BR-317, que liga ao Pacífico, essa estrada está pronta - essa estrada está pronta. Nós hoje temos um problema sério por coisas pequenas, como a questão das alfândegas. É preciso que o Governo Federal cumpra o seu papel, que são coisas mínimas, para que a gente possa ter a normalidade nessas BRs.

Criou-se uma expectativa: "Olhe, se se fizer a estrada que liga Assis Brasil [que é a última cidade brasileira] ao Peru, isso vai resolver o problema da região todinha". Nada! Lá hoje nós temos uma dificuldade grande, o transporte por lá é precário.

Eu penso que o Acre precisa também debater essa privatização, esses pedágios, porque vai refletir lá no nosso estado. É como disse o colega: o grande empresário não vai sentir, porque isso é repassado para o consumidor. E nós vivemos numa região pobre. Eu tenho certeza... Para você ter uma noção, no Município de Santa Rosa do Purus, uma saca de cimento custa R\$150. Rondônia, graças a Deus, desenvolveu e desenvolveu muito, se comparado com o meu estado. Mas, nesse tipo de situação, nós lá no Acre iremos pagar um preço altíssimo.

Eu acho que deveria ter um debate nas Assembleias Legislativas, tanto lá em Rondônia como no Acre. Não tem nenhum... Rondônia teve? Rondônia teve? *(Pausa.)*

Eu não tenho essa informação. Eu acho que...

É preciso fazer esse debate nas Casas, nas Assembleias, tanto lá em Porto Velho como lá em Rio Branco. "Ah, mas isso vai perder tempo." Não, gente. As consequências dessa BR... Tomara... Acho que ninguém em sua sã consciência é contra a melhoria da estrada, ninguém é contra. Agora, nós queremos saber se realmente... Nós queremos detalhes, nós queremos um estudo que nos prove quanto vai custar isso para a população dos dois estados.

Então, era isso, viu, Guilherme? Se você puder fazer um relato dessa situação, eu gostaria muito, até porque eu estou sendo muito cobrado, muito demandado. Hoje eu conversava com o Deputado Adriano, que é da indústria, e ele me falava da preocupação que existe por parte das pessoas.

Às vezes, a pessoa é contra: "Não, isso vai trazer prejuízo". Mas, se nós mostramos para essa pessoa os benefícios que a estrada vai trazer e botarmos isso na ponta do lápis, ninguém é contra - ninguém é contra. Agora eu queria ver uma privatização de Rio Branco até Cruzeiro do Sul; são 600km. Aí, sim, porque aí eu tenho certeza de que nós iríamos beneficiar uma região de pessoas que vivem hoje praticamente isoladas.

Era isso por enquanto.

Obrigado. Obrigado, Rogério.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Muito obrigado, Senador Sérgio Petecão, pelas contribuições, pelos questionamentos e também fazendo aqui apontamentos à necessidade de a gente levar o debate também para as Assembleias Legislativas - a de Rondônia já solicitou. Inclusive, nós vamos ter que encaminhar aqui requerimentos para fazer também dentro da assembleia. Lá a do Acre, se quiser, é só encaminhar o requerimento e a gente faz também o encaminhamento dessa audiência pública.

Eu queria registrar - antes passar a palavra para o Senador Wellington Fagundes - a presença de alguns Vereadores também, que estão acompanhando a nossa sessão, Vereadores de Rondônia: Fabio Leandro, Junior Lanzani, Rogerio Barbosa, Robson Moreira, Daiane e Gilmarcos. Vereadores das cidades de Rondônia, de Primavera e outras cidades também, que aqui estão. São todos muito bem-vindos!

Na sequência, com a palavra o Senador Wellington Fagundes, nosso Presidente da frente parlamentar, da Frenlog, e Relator da sabatina do Dr. Guilherme, indicado à ANTT aqui.

Muito bem-vindo, Senador!

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT. Para interpelar.) - Eu quero cumprimentar o nosso Presidente Marcos Rogério, exageradamente atuante, nosso companheiro do bloco, bem como também aqui o Bagattoli. Cumprimento o Theo Rodrigues, a Antonielly, o Edison e o Stéphane, que também aqui está conosco.

Eu vou falar até na condição do Presidente da Frenlog também, Presidente, de que V. Exa. participa. Há uma certa preocupação nossa em alguns aspectos mesmo, porque essas concessões estaduais que estão sendo feitas no Brasil estão lincadas com as federais? No caso do Mato Grosso agora, foram licitados mais de 2 mil quilômetros de estradas estaduais, que são as artérias para chegar às troncais. Quaisquer grandes estradas federais são as vicinais, e depois as estaduais que chegam nelas.

Então, eu não estou vendo nenhum planejamento em nível de Governo, eu digo de Estado - vamos dizer melhor ainda. Cada um faz as suas tomadas de decisões, mas não tem uma preocupação de quanto produto vai chegar ao porto. Aí eu acho que o Senador Bagattoli tem essa preocupação. Quanto vai custar para o produtor, para que esse produto chegue ao porto, a cada concessão que vai passando?

E aí, Presidente, eu gostaria de sugerir aqui a V. Exa., como Presidente: vamos fazer uma audiência para discutir ou vamos provocar um seminário, quem sabe, para discutir isso com os estados brasileiros, principalmente em regiões que, a cada dia, estão aumentando a produção - no nosso caso, no Centro-Oeste. E também a solução de Rondônia é nossa solução; a solução do Pará é nossa solução, porque a maioria dos nossos produtos tem que ser escoada via esses dois estados, principalmente.

Inclusive, a Ferrovia Ferrogrão, que está parada até hoje, para nós do Mato Grosso é fundamental, mas ela está no Pará, os problemas estão lá. Como encontrar a solução? Toda a nossa região depende do... O Estado do Acre, da mesma forma, Senador Petecão. O Acre está mais lá no final, mas também o produto tem que chegar lá, o abastecimento. Grande parte do desenvolvimento do Acre se deu, inclusive, de outros estados que para lá foram desenvolver aquela região.

Então, não dá para se falar de forma isolada. Esse é um aspecto que eu gostaria de propor aqui também ao Guilherme...

(Soa a campanha.)

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - ... a gente, em conjunto com a ANTT, promover essa discussão.

No caso do Mato Grosso também, como eu disse, estrategicamente depende de Rondônia, depende do Pará e ainda do escoamento para o Sudeste como um todo, a realidade hoje é: a BR-163 foi concessionada num modelo que não funcionou no Brasil como um todo. Conseguimos encontrar uma solução lá no Mato Grosso, que foi exatamente a participação do MTPar, uma empresa de desenvolvimento do estado, que acabou assumindo a concessão. Todas essas concessões foram problemas no Brasil, mas conseguimos lá uma equação que nós estamos comemorando muito. Ontem mesmo, eu estive em Lucas do Rio Verde lançando, junto com o Governador Mauro, mais um trecho, que é exatamente de Lucas a Sinop, da concessão.

Essa empresa via, vamos dizer, a credibilidade do estado e está conseguindo os recursos necessários. O estado primeiro colocou o recurso e agora também pegou mais 4,5 bilhões de empréstimos, com a consequência que trará amanhã de tudo isso.

Então queremos aqui dizer que, a princípio, a concessão foi uma solução. Foi uma solução porque a situação lá era de morte, o custo hoje, infelizmente, dos acidentes nas estradas brasileiras também tem que ser considerado, porque somos nós que estamos pagando, é o cidadão. Ainda mais, uma vida não tem como retornar, é um prejuízo inestimável.

Nesse aspecto, Presidente - não posso contraditar nem contrapor nenhuma posição de nenhum Parlamentar de Rondônia, quem decide -, nós queremos a solução que seja melhor para Rondônia e, conseqüentemente, para Mato Grosso.

A concessão da 364, no Estado de Mato Grosso, já é uma realidade em duas vertentes: o trecho de Rondonópolis até Jataí, a concessão está praticamente já na fase final, e nós do Mato Grosso queremos a concessão porque nós achamos que o Estado brasileiro não está tendo capacidade de investimento. Então nós ficamos angustiados lá. É melhor o risco de mortes, é melhor o estrangulamento das estradas ou a concessão?

A 364 de Cuiabá a Rondônia também está... Eu acho que é a discussão maior aqui...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Na sequência, do Mato Grosso também está previsto o leilão.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Também está sendo feito, já está, inclusive, mais adiantado que essa segunda.

Então, estou aqui presente muito mais, Presidente, para cobrarmos, talvez aqui, não especificamente nesta audiência, mas como nós vamos discutir o custo das concessões, principalmente em regiões nossas que são produtoras de matéria-prima, porque nós dependemos também da importação dos insumos. Então, é custo duas vezes: o insumo para chegar e o produto para sair.

Eu quero aqui ainda abordar o que não é tema desta reunião, Presidente, mas só quero colocar um outro ponto extremamente importante que é a questão da armazenagem. Hoje o custo do frete no meu estado foi para as alturas. Por quê? Porque nós não temos armazenagem, então, a carga tem que sair, tudo ao mesmo tempo. O número de acidentes é muito grande e, claro, o custo Brasil também, que aumenta demais. É outro tema que eu gostaria de provocar, porque nos interessa aqui em toda essa região, porque, quando vai escoar, tudo ao mesmo tempo, não só o frete, mas também a competitividade... Porque nós somos obrigados a vender, porque não tem onde armazenar... Tem que chegar lá, e o produto tem que sair...

Bom, eu tenho aqui algumas perguntas preparadas pela nossa assessoria e eu vou fazê-las, até para que fique registrado.

Considerando que a BR-364 é uma das principais vias de escoamento da produção agrícola de Rondônia, como os custos adicionais decorrentes das tarifas de pedágio podem afetar a competitividade dos produtos agrícolas e pecuários da região?

Quando eu falo região, aí eu incluo toda a nossa região.

Diante das críticas sobre falta de audiências públicas e comunicação inadequada com os municípios afetados, quais medidas foram adotadas para assegurar a participação efetiva da sociedade civil e das autoridades locais no processo de concessão da BR-364?

Eu faço aqui uma crítica, Sr. Presidente, ao modelo das nossas audiências públicas. Eu creio que nós, no Parlamento, temos que melhorar também isso, porque nós fizemos a legislação e infelizmente as audiências normalmente não têm a participação... Não sei o tipo, a forma, o chamamento, onde está essa falha ou o próprio interesse da sociedade... Por exemplo, nós estamos discutindo aqui uma situação que efetivamente já aconteceu... Tem como voltar? Aí eu entro também na questão da segurança jurídica...

Eu inclusive sou autor de uma PEC, porque também um grande problema, quando a gente vai em qualquer reunião, é as pessoas reclamarem, porque quem vai fazer o investimento numa concessão de 20, 30 ou mais anos tem que ter segurança jurídica. Não pode ser política de governo, tem que ser política de Estado. A nossa PEC é nesse sentido - e eu quero inclusive pedir o apoio a V. Exa., porque está aqui tramitando. Na última reunião de Líderes, isso foi abordado. Peço para que a gente possa apreciar isso, porque eu acho que traz também condições até para melhorar, se for o caso, as concessões.

A terceira e última. Considerando os recentes eventos em Rondônia relacionados à elevação das águas do Rio Madeira que têm resultado na inundação de trechos importantes próximos à BR-364 e diante da riqueza da biodiversidade, com significativa presença de fauna e flora ao longo do percurso da rodovia, quais seriam as medidas que estão previstas no contrato de concessão para monitorar e mitigar os impactos ambientais, especialmente aqueles decorrentes das alterações climáticas e fenômenos naturais extremos?

Sr. Presidente, também esse é um aspecto. Hoje nós estamos tendo a ferrovia, o avanço da ferrovia, para a ANTT, na região sudeste, de Rondonópolis, o primeiro trecho chegando até Primavera. Por uma decisão do órgão estadual, a compensação ambiental está sendo feita em outra região do estado. Eu acho isso, também, algo estranho, porque, se está sendo feita aqui... Por isso a participação dos municípios.

E aí eu dou outro exemplo. Quando chegou a ferrovia Ferronorte, Rondonópolis - eu vou falar de Mato Grosso -, ela, primeiro, chegou em Alto Taquari, uma cidadezinha muito pequena. Os impactos sociais são muito grandes para o Prefeito, saúde, todo tipo de impacto social. Ela vem, aparentemente é uma coisa boa... Hoje, o Terminal de Alto Taquari está às moscas. A concessionária quer vender, porque não tem mais interesse. Foi para Alto Araguaia. Promoveu da mesma forma. Está às moscas. Quer vender. Itiquira, já vendeu. Em Rondonópolis, como é um grande terminal, isso não está acontecendo.

Então, eu queria aproveitar também esta nossa audiência para pedir aqui à ANTT...

Dr. Guilherme, que vai ter, provavelmente, com certeza, pelo menos, da minha parte, eu tenho certeza, mas terá de todos nós o apoio para ser o Diretor-Presidente, nós precisamos muito desse cuidado, porque as consequências ficam para depois. Nós não temos um planejamento, Presidente. Quando se fazem as concessões, qual é a compensação efetiva que a região vai ter daquilo?

E, ainda, outro exemplo. Em Rondonópolis, quando foi feita a compensação, numa negociação espúria que foi feita com a Prefeitura, entregaram uma área degradada para o município. Não fosse o Ministério Público... Às vezes, a gente reclama do Ministério Público e até do tanto de judicialização que há no Brasil... Não fosse isso... O Ministério Público é que teve que entrar não concordando com aquilo, e, depois, a concessionária foi obrigada a dar um outro valor para o município.

Então, eu acho que nós precisamos melhorar a nossa relação do Parlamento com a agência e também com a sociedade para que essas coisas possam realmente vir e trazer um benefício.

Então, Bagattoli, eu estou aqui também como parceiro. Chegou o nosso professor aqui. Claro, tudo que acontecer em Rondônia é importante para Mato Grosso.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Muito obrigado, nobre Senador Wellington Fagundes, que preside uma frente parlamentar que trata do tema logística já há muito tempo e é por todos respeitado, além de debater o assunto em pauta, que é a questão da concessão da 364, neste momento lá no Estado de Rondônia, e, daqui a pouco, também o trecho que envolve o Mato Grosso também já está dentro da programação de concessão.

Eu ia até fazer um questionamento ao Wellington Fagundes, por ser o Presidente da Frenlog e por conhecer a realidade lá do Mato Grosso, mas eu vou ouvir, antes, o Senador Confúcio Moura.

Eu iria lhe perguntar sobre... Mato Grosso fez um experimento... Tanto lá temos as concessões federais, mas o estado também está fazendo. Mas o estado antecipou. Ele fez um investimento para, depois, conceder. Fez a captação de recursos e fez a concessão. E a pergunta é: no trecho onde houve a concessão, qual o custo do pedágio para o pequeno ou para os nove eixos lá no Estado do Mato Grosso?

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Eu posso responder logo, Presidente? Eu vou falar bem rápido.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - De plano?

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Bem rápido.

Esse é um questionamento da sociedade, porque o estado fez o investimento, o estado está priorizando aqui, e, às vezes, faltam recursos para outras áreas: saúde, educação, enfim, tudo mais. Agora, o estado acabou de... Foi aprovado aqui, nós aprovamos, inclusive, um empréstimo de US\$100 milhões para investir na educação, porque o Mato Grosso é um estado extremamente rico hoje, e a educação está lá embaixo.

(Soa a campanha.)

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Precisa de um investimento forte. E aí é onde também o custo. É isto que eu quero discutir, porque os custos são... Por exemplo, a ferrovia está lá no Mato Grosso. O custo não baixou, o preço do transporte pela ferrovia é o mesmo do caminhão. Então, nós queríamos que a ferrovia chegasse para baixar o custo. Como não tem concorrência, o preço é igual. Isso é realidade. O nosso diretor pode falar: não abaixou o custo do frete - não abaixou. Isso é uma realidade lá. E no caso das estradas estaduais...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Isso porque nós flexibilizamos toda a modelagem. Eu era Presidente da Comissão de Infraestrutura; Jean-Paul Prates foi aqui o Relator da modelagem do marco legal das ferrovias. Adotaram o modelo das autorizações para simplificar; ou seja, menos burocracia, facilitou para a entrada do setor privado. E o depoimento que V. Exa. traz é: o custo final lá na ponta não caiu.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - A ferrovia, o sistema ferroviário, no Brasil, está na mão de dois ou três. Então, essa ampliação de 700km por autorização é para a mesma empresa que tinha já a concessão de Rondonópolis a Santos.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Está aí um tema para a próxima audiência pública.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Isso eu quero discutir mesmo, Sr. Presidente, é muito importante isso. Eu acho que é um tema sobre o qual nós temos que nos debruçar muito, porque não

é só a questão da ferrovia; aqui o Bagattoli falou das hidrovias também. Agora estão vindo as concessões das hidrovias. Então, tudo isso é o custo Brasil.

Então, fica aqui a sugestão, e eu quero pedir a V. Exa. para que a gente trabalhe isso.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Agradeço a V. Exa.

E aqui o Brasil está vivendo um modelo que expõe inclusive a gente que aprova aqui as leis, a modernização, com foco no resultado anunciado, e o resultado efetivo depois não é aquele que foi anunciado. Quer um exemplo disso? As bagagens nos aviões. Qual foi o argumento de fundo para a gente aprovar aqui a cobrança por bagagem, lá no começo, lá quando o fizeram? Não, vai reduzir a tarifa. Quando o tempo passa, efetiva-se o modelo, não tem redução de tarifa. O mesmo agora, no depoimento de V. Exa. aqui, em relação às ferrovias, que é um dos modais teoricamente mais baratos - ferrovia e hidrovia -, com menos impacto ambiental e menor custo.

Se efetivamente isso não está acontecendo na prática, nós precisamos rediscutir, nós precisamos reabrir esse debate aqui e fazer essa discussão, porque quem facilitou o modelo para as ferrovias, a partir de um novo marco legal, foi o Parlamento, no modelo baseado nas autorizações, ou seja, redução de todo nível de burocracia. Facilitou, chamando o setor privado para participar das soluções. Agora isso tem que representar redução de custos para o usuário.

Agradeço a V. Exa.

Esse tema nós vamos trazer para o debate aqui também, em sede de audiência pública, e quero fazer mais, aí com a participação de V. Exa. como Senador do Mato Grosso e Presidente da Frenlog. Vamos aprovar aqui uma diligência para fazermos uma diligência lá, nas nossas ferrovias, no local onde está havendo ali a chegada das carretas, para ver, na prática, como está funcionando a questão do custo, enfim.

Senador Confúcio Moura, V. Exa. tem a palavra.

O SR. CONFÚCIO MOURA (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO. Para interpelar.) - Muito obrigado.

Ouvir o Wellington é muito importante, porque ele tem um conhecimento muito grande, ainda mais na área de infraestrutura; ele é realmente a grande autoridade aqui, no Senado.

Quero só cumprimentar o nosso Presidente, Senador Marcos Rogério, a Dra. Antonielly Rottoli, o Edison Rigoli, nosso Presidente lá do Crea, todos os demais debatedores e convidados. Muito obrigado. Eu achei muito oportuna esta audiência pública.

Eu não vou fazer nenhuma pergunta, porque eu cheguei atrasado. Não vi ninguém, porque estava fora; não tenho como perguntar. É mais para agradecimento.

O tema, realmente... Depois de feito o ato no pregão da Bolsa de São Paulo, surgiram bastantes divergências no estado; houve muitas manifestações da imprensa; geraram-se polêmicas. Eu acho que esta audiência pública deve ter sido extremamente esclarecedora. Eu creio que dirimiu todas as dúvidas. Quem participou efetivamente é que deve fazer os questionamentos, as perguntas. Mas o ato está sacramentado, e agora é realmente verificar dois assuntos: ou a gente toca para frente o projeto; ou há o embargo de não se realizar nada. Mas isso já é mais polêmico, já é mais difícil, porque teve todos os trâmites aqui. O Dr. Guilherme tem apresentado toda a tramitação dos procedimentos desde o ano 2021, ou 2022, que segue um ritual feito. Inclusive, toda essa intenção da concessão não é desse Governo atual. Essa concessão foi encomendada - a modelagem dela - ainda pelo atual Governador de São Paulo, o Tarcísio. Ele que fez a modelagem lá no passado, contratou o BNDES para fazer esse trabalho, o Mato Grosso e Rondônia e tudo andou... Houve as audiências públicas com baixa participação, porque naquela época o pessoal não tinha ideia ainda, o interesse. Se fosse hoje, daria sala cheia, muita gente realmente discutindo. Mas houve a tramitação, o ritual legal foi preenchido na forma da lei.

Então, eu creio que agora esta audiência vem mais para esclarecer a população de Rondônia, a população dos Estados de Rondônia e Mato Grosso, sobre o ato de se conceder uma rodovia. Como todo mundo estava acostumado a rodar nela sem pagar nada e vem agora a necessidade do pedágio, com duplicações e incentivos, realmente isso causa estranheza, causa certa... "Será que não vai ser muito caro?". "Será que não vai ser muito dispendioso?". "Será que não vai ficar caro eu pegar meu carro aqui em Ariquemes ou em Ji-Paraná ou em Porto Velho?". "Quanto eu vou pagar nisso tudo?". Então, gera esse mundo de desconforto na cabeça das pessoas.

Então, eu creio que a audiência deve ter sido bem esclarecedora. Eu vim aqui mesmo para cumprimentá-los e agradecer a todos os debatedores por estarem aqui: o pessoal da Aprosoja; o pessoal do Crea; o Dr. Guilherme; o Dr. Stéphane - é Stéphane mesmo; desculpe-me porque eu não tinha visto direitinho aqui. Mas é uma satisfação muito grande, e não tenho nenhuma pergunta a fazer, está bom? Era só isso mesmo, um comentário geral.

Muito obrigado a todos.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Muito obrigado, nobre Senador Confúcio Moura, pela participação. V. Exa. tem liberdade para questionar. Essa é justamente a fase dos questionamentos. Inicialmente foram as exposições de cada um, trazendo aqui os dados, os elementos que compõem suas apresentações; e agora é que chegou a vez de fazer os questionamentos.

Eu vou assegurar a palavra para os membros da mesa, a partir das falas que foram feitas aqui. Eu apenas faria aqui algumas observações, e aí para vocês já terem a oportunidade também de debater.

Nós estamos falando de uma concessão de 30 anos, Dr. Miguel. E esse argumento que o Senador Confúcio trouxe aqui é um argumento que tem sido muito utilizado lá no Estado de Rondônia, dizendo que a discussão desse modelo começou no Governo do Presidente Bolsonaro com o Ministro da Infraestrutura na época, Ministro Tarcísio. E é verdade, quem começou a fazer a discussão dessa modelagem, dessa concessão, foi o Ministro Tarcísio. E a discussão está correta - estava e está correta. Não existe outro caminho para o Brasil que não passe pela concessão das nossas rodovias, especialmente aquelas com maior demanda. O poder público está estrangulado, o orçamento público está estrangulado - você não consegue.

A questão aqui não é o que o Tarcísio fez lá atrás, o que o Governo Bolsonaro fez lá atrás, que estava correto; a questão aqui é o custo que o Governo atual está repassando a quem vai usar a rodovia. E aí, do mesmo jeito que o preço do ovo lá atrás era um e o preço do ovo hoje é outro, o preço do café lá atrás era um e o preço do café é outro, quando houve o início da discussão dessa concessão, lá atrás, o preço do quilômetro de pavimentação era um e o preço do quilômetro da pavimentação hoje é outro. Eu não estou aqui fazendo uma abordagem desconsiderando a primazia da realidade.

Ocorre que você não pode, ao argumento de dizer: "Olha, o preço do quilômetro de pavimentação hoje subiu muito, então nós vamos estabelecer um pedágio no patamar que está estabelecido", e simplesmente passar a conta para o usuário sem fazer o que o Mato Grosso fez. O Mato Grosso fez o inverso. Ele primeiramente fez a captação de recursos, ele fez a obra estruturante, aí ele concedeu e cobrou do usuário, e dentro da política da chamada modicidade tarifária. O que é a modicidade tarifária? A concessão não visa ao lucro - a concessão não visa ao lucro. Modicidade significa um modelo em que você não busca aferir ou capturar lucro, ganho financeiro. Você tem a composição de custo e, dentro dessa composição de custos, você faz, então, a concessão.

E aí eu estou fazendo isso porque esse argumento de que "ah, começou lá atrás e tal"... Lá atrás foram feitos os estudos, o levantamento de fluxo de veículos que passam pela rodovia federal. Agora, em que momento foi estabelecido o custo do investimento e efetivamente o custo do pedágio para fazer frente ao investimento? Foi lá atrás? Se fosse lá atrás, talvez estaria solucionado, porque o custo seria infinitamente inferior. Não; o custo foi feito agora. Em que momento foi anunciado esse custo? No momento prévio ao leilão que aconteceu.

Então, nós estamos numa fase em que a margem de manobra aqui não é tão grande, embora o concessionário precise levar em consideração algumas variáveis e uma variável é justamente o ambiente da sociedade. Como é que a sociedade está encarando isso aqui? Como é que os atores da política local estão encarando isso aqui? Essa é uma variável de risco que o investidor tem que avaliar, porque o negócio que ele está fazendo com o Governo Federal, e que vai impactar Rondônia, para de pé se todos os elos da corrente estiverem conscientes do que está sendo feito, por que está sendo feito, e é proporcional, e é justo e é razoável; caso contrário, você não tem uma situação que pare de pé.

Então, eu queria trazer aqui para reflexão dos senhores depois com as manifestações... Eu estava fazendo aqui de cabeça, como fez o Wellington Fagundes ali. Eu peguei a fala do Dr. Guilherme, e a previsão é de 10 bilhões de investimentos ao longo dos 30 anos. Tem ali um cronograma que é nos primeiros 8 anos, mas, ao longo dos 30 anos, Jaime Bagattoli, 10 bilhões de investimento. Aí eu estava pegando o seguinte... E, na prática, você tem pouco mais de 100km de duplicação, menos de 200km de terceiras faixas, e você tem a Expresso Porto, que vai entrar lá no sétimo ano - e eu queria que vocês depois confirmassem no cronograma onde é que está a Expresso Porto. Rondônia tem que saber exatamente como é que está recebendo essa concessão. E aí eu peguei aqui... Se você pega o que Rondônia recebeu de obras estruturantes nos últimos 15 anos, Petecão, do Dnit e do Ministério dos Transportes, em termos de duplicação - não vou nem colocar alargamento de vias, só duplicação -, pegue o trecho de Vilhena, pegue o trecho de Pimenta Bueno, pegue o trecho de Ji-Paraná, pegue um pedaço do trecho de Ariquemes, Itapuã, de Candeias do Jamari até Porto Velho, seguindo o sentido Universidade Federal, eu estava calculando aqui: dá mais de 120km de duplicação nos últimos 15 anos. E nós estamos falando de uma concessão que vai importar, que vai implicar, na prática, para Rondônia, em 30 anos, uma duplicação de pouco mais de 100km. É isso que estão fazendo com Rondônia.

Aí eu pergunto: o concessionário, a concessionária que ganhou lá o leilão, em participação única, vai ser obrigada a fazer mais do que os 107km de duplicação nos 30 anos ou o rondoniense tem que aceitar 107km de duplicação em 30 anos? Ele vai ser obrigado a fazer mais terceiras faixas do que aquelas que estão previstas no contrato, que não chegam a 200km,

ou vai se ater às obrigações contratuais? Porque talvez o argumento que venha seja: "Não, é possível fazer mais. Aí a gente precifica e joga no pedágio". É isso?

E aí eu queria que V. Sas. fizessem ponderações em relação a isso. Dr. Guilherme falou aqui que a empresa já entra, a concessionária já entra e tem que chegar e fazer intervenções imediatas. O que são essas intervenções dentro do primeiro ano, até que o primeiro veículo pague o primeiro pedágio? São apenas sinalizações? São apenas a fixação lá do sistema *free flow*, que é o "piscou, dançou", "piscou, cobrou"? Que intervenções são essas? Tem intervenção de obra estruturante? O usuário da rodovia já vai ver duplicação? A Expresso Porto está dentro desse primeiro lote? O que está?

E aí depois eu tenho outras perguntas aqui, mas eu queria, para não tumultuar a cabeça de vocês, abrir a palavra para falarem. E aí, nessa sentada, o Superintendente, Dr. Guilherme, se quiser que participe também com as respostas, esteja com liberdade; e os convidados também da Aprosoja e do Crea, com liberdade também para fazer intervenção.

O SR. GUILHERME THEO RODRIGUES DA ROCHA SAMPAIO (Para expor.) - Presidente Marcos Rogério, quero agradecer aqui mais uma vez pelas perguntas, também cumprimentar a Senadora Margareth Buzetti, aqui presente, e o Senador Confúcio Moura, que também chegou aqui e se juntou a nós.

Eu vou buscar seguir a ordem dos oradores, primeiro o Senador Jaime, reconhecendo a admirável trajetória como condutor, caminhoneiro. E quero lembrar um pouco que eu iniciei minha atividade profissional justamente numa empresa de transporte, com 17 anos. Então, minha jornada profissional, mais do que na vida pública, se deve justamente ao trabalho em empresa de transporte de caminhão e de ônibus; se eu estou onde estou é justamente por uma trajetória no transporte, lá no Estado de Minas Gerais.

Senador Jaime, de fato nós tivemos audiências públicas tanto em Rondônia quanto em Porto Velho e em outras localidades. Teve esse ponto que realmente o Senador Confúcio colocou, de que não teve uma presença massiva, mas os meios de comunicação legais, como também o Senador Wellington Fagundes abordou, foram explicitados e publicados no sítio eletrônico da agência, *Diário Oficial* eletrônico. Lideranças Parlamentares e outros atores... Tanto é que em um questionamento feito justamente pelo Crea junto a alguns ambientes administrativos e judiciários, todos refutaram, de plano, qualquer vício quanto à legalidade de participação. Repito, foi refutado, de plano, qualquer vício de ausência de participação e transparência ativa. Isso aconteceu.

Então, isso demonstra a higidez dos processos, porque há toda uma construção de quatro anos de licitação de um projeto desses, que não é apenas um olhar de um, seis meses. E nos estudos lá feitos, nos idos de 2020 e 2021, se tinham, de face, os investimentos que seriam realizados, o custo da tarifa. E o que se faz? É justamente atualizar a valor presente, considerando que no meio do caminho tivemos uma pandemia, tivemos uma guerra da Ucrânia, que impactou um insumo que é primordial para os investimentos, que é o CAP.

O Brasil, nos próximos meses, vai passar por um problema desafiador para a quantidade de investimentos: escassez de CAP, pela demanda nacional e também internacional, sendo que um dos CAPs que a gente poderia trazer em 2021 era justamente um CAP russo, mas, em razão da guerra, que poderia inclusive reduzir os custos, não está podendo ser trazido.

E aí, Senador Jaime, de fato uma preocupação que tem haver, pelo que o senhor trouxe, é a questão do frete de retorno, porque realmente os caminhões vão subir carregados, mas tem esse questionamento de se eles vão retornar.

Realmente, nesses estudos, a princípio vamos detalhar se há ou não essa questão do frete de retorno, mas o que a gente percebe da Rodovia 163, pelo menos do Pará para os portos do Arco Norte, é que a evolução das concessões, tanto da Nova Rota do Oeste quanto da Via Brasil, está possibilitando os caminhões subirem carregados e descerem carregados dos portos com fertilizantes. Então, você percebe realmente idas e vindas com relação a essa atuação.

A travessia de Vilhena... E aí eu peço para o Stéphane... O Stéphane é um francês que se casou com uma baiana, morou no Rio de Janeiro e veio ser servidor público da Agência Nacional de Transportes Terrestres. Realmente é um ponto que ele pode endereçar aqui, conjuntamente.

Quero trazer que o estudo tem realmente uma preocupação da eficiência logística. A gente tem algumas externalidades. A gente aproveita também justamente alguns estudos da Confederação Nacional do Transporte e da Confederação Nacional da Indústria, que demonstram que rodovias concedidas, em paralelo com rodovias públicas, têm uma eficiência para o transportador e para o embarcador pelos seguintes fatos: maior trafegabilidade, redução de gases de efeito estufa, menor consumo de combustível, menor deterioração dos veículos e menos acidentes. Sobre isso aí tem planilhas, estudos, que eu posso até, possivelmente, juntar aqui, que nos foram apresentados e podem contribuir com essa reflexão.

Ao Senador Sérgio Petecão, que não se encontra mais conosco aqui, a gente traz realmente... Se for necessário, iremos ao Acre discutir realmente esse projeto e não temos, pelo menos no ambiente da agência, um estudo de concessão de Rio Branco a Cruzeiro do Sul, porque o início dos estudos surge do Ministério dos Transportes, tem um fluxo de governança; passa para a agência; contrata-se uma modeladora, que pode ser a Infra S.A., que é uma empresa pública, BNDES ou

outro estruturador, para ali realizar e você começar a avançar. Mas, claro, é algo que, se for necessário para melhor desenvolvimento, se tiver a economicidade, isso vai ser estudado, sim, e vai ser feito.

Trago aqui o que o Senador Wellington Fagundes trouxe, da discussão de projetos estaduais com projetos da União. Nós temos dialogado bastante com os estados, principalmente com aqueles que têm programa de concessão de rodovias. Então, cito o próprio Estado do Mato Grosso, onde nós dialogamos muito com o Governador e o secretário e onde nós temos uma confluência de investimento público federal, inclusive com uma solução de uma concessão que realmente não performava por n fatores - ali a gente viu a oportunidade em que o Estado entrou, mas entrou como se fosse um concessionário - e também com rodovias novas, que têm entregado aquilo que a sociedade espera, inclusive com uma entrega de duplicações antes do cronograma esperado.

Então, na época da nossa sabatina, esse era um problema crônico - e a Senadora Margareth foi uma testemunha disso -, vítimas fatais ocorriam diariamente, havia a pujança do agro, inclusive da Aprosoja, que nos questionava muito sobre a ausência da rodovia. Hoje se vê realmente a transformação que aconteceu - nós temos dados para medir com relação a isso. Nós temos dialogado com o Estado do Mato Grosso, temos dialogado com o Estado de Minas Gerais, com o Estado do Rio de Janeiro, com uma preocupação na confluência dessa convivência, e conseguimos aqui demonstrar que alguns desses projetos nossos inclusive têm mais investimentos e menor tarifa do que alguns projetos do Estado. Porque nós nos preocupamos, por uma diretriz clara do Ministério dos Transportes, com a modicidade tarifária, e quando a gente implementa o Desconto de Usuário Frequente, há praças de pedágio que chegam a até 80% do desconto quanto à tarifa de face ali presente.

Mas é algo, lógico, Presidente Marcos Rogério, que nós temos que continuar dialogando constantemente. E vale, é oportuno realmente, um seminário para a gente poder discutir isto, a vantajosidade, a integração dos projetos que ocorram. Sobre o que trouxe aqui o Senador, algumas perguntas quanto à participação social, apesar de ter sido dito, pelos órgãos de controle administrativos e jurídicos, que isso foi atendido, nós reafirmamos nosso compromisso de ir *in loco* em todos os municípios que corta a rodovia. E a nossa gestão tem por princípio rodar todos os trechos que são estudados e serão concedidos, não só previamente e durante, mas também *pari passu*, para serem feitos. Então, tem o nosso compromisso: iremos à assembleia, aos municípios, em campo, aonde for necessário, para discutir, rediscutir e aperfeiçoar um projeto. Quem sabe? Contratos de longo prazo administrativos são mutáveis por natureza e são seres vivos, como as rodovias são, como o Dr. Miguel muito bem sabe. Elas têm as suas alterações, que ali existem, então nós estaremos acompanhando com mecanismos contratuais regulatórios, que permitem não só a janela de revisão quinzenal, mas também revisões extraordinárias, no que se refere a temas de segurança e ambientais.

E com relação à mitigação ambiental, nós sabemos que o Estado tem uma pujança econômica, mas também uma questão ambiental. Esse é o primeiro projeto do Governo Federal que é 100% carbono neutro - 100%. Então, todas as medidas que serão mitigadoras vão ser dialogadas com os municípios limítrofes, e o compromisso do Governo Federal, do ministério, da agência, é ter esse diálogo próximo. Mas, lógico, nós temos os órgãos também de meio ambiente, que são o Ibama, as secretarias dos estados, que é necessário envolver para direcionar eventuais medidas, mas nós estaremos abertos para atender melhor o pleito ali da região.

O Senador Confúcio esteve aqui presente, fez um relato de todo o processo ali existente. E, Presidente Marcos Rogério, quando o senhor traz a preocupação com relação a mais faixas, duplicações, eu digo que, sim, é possível; há a possibilidade e talvez a necessidade, justamente pelo crescimento econômico do estado, de se implementarem mais faixas adicionais, e, quem sabe, dependendo ali da demanda, nós já vamos disparar as duplicações, não mais faixas adicionais. O que se tem que ter ali realmente é o cálculo da tarifa, e lembro que aquela majoração da tarifa só vai ser feita quando tiver a obra entregue, para se ter uma regulação por incentivo por parte do *player*.

As intervenções no primeiro ano são primordiais. A gente vê: o pavimento teve intervenções por parte do Dnit; escutei aqui sobre algumas obras que têm projetos que foram estudados e que há dez anos se esperam por parte do Estado, mas uma coisa a gente assegura: que, no ciclo de oito anos de execução, todas as intervenções previstas no contrato original serão entregues. Ou seja, projetos existentes de dez, doze anos de outros órgãos, durante os oito anos de concessão já estarão integralmente entregues e sendo feitos.

Mais: nas intervenções, teremos melhoria integral do pavimento - a gente sabe que tem ranhuras, rachaduras que trazem ali realmente problemas, e o Crea, que tem conhecimento da engenharia, a escola da engenharia, sabe que isso impacta na eficiência logística, impacta na segurança viária, impacta na segurança do cidadão que transita. Então essa melhoria tem que ser imediata.

Sinalização vertical e horizontal: pesquisas efetuadas também pelo Crea - e aqui eu pego do Crea Minas - indicam que apenas a sinalização vertical e horizontal é capaz de reduzir 30% dos acidentes. Então, a gente já percebe que isso vai trazer melhorias.

Iluminação na rodovia, tachões que vão ser aplicados, drenagem, roçada e já a implementação de serviços operacionais. Nós já teremos serviços médicos, mecânicos e operacionais, coisas que não existem hoje.

Nós sabemos da realidade dos municípios. Quando acontece algum acidente, alguns municípios, infelizmente, não têm a condição de atender com pronto retorno a um acidente grave que acontece na região. Inclusive não é o caso da rodovia, Presidente Marcos Rogério, mas tem municípios por onde passa a rodovia em que motociclista que sofre acidente no município ou tem algum problema na região vai para a rodovia para ter o primeiro atendimento, o primeiro socorro.

E, para complementar, algumas questões também que já foram abordadas. Inclusive pelo Crea já foi aqui dito sobre a questão dos empregos. Por serem implementados postos, temos milhares de empregos gerados nas obras, nas bases de serviços operacionais, nos postos de atendimentos, nas execuções. Isso vai direcionar uma mão de obra qualificada para outras atividades. Todos esses pontos já foram ditos.

Segurança viária também. A gente tem dialogado muito com todos os CREAs que passam... Em meu Estado de Minas Gerais, acaba que eu sou um pouco testemunha pela quantidade de projetos que teve: com muitas das críticas que foram feitas, nós aperfeiçoamos os projetos, e a segurança está presente desde o início. Quando você melhora pavimento, melhora a segurança viária, você coloca iluminação, você coloca serviço operacional, você já reduz imediatamente. Eu trago o exemplo de uma concessão de quatro meses apenas, quatro meses: ela reduziu 40% dos acidentes. Eu tenho dados para mostrar quando for necessário e juntar aqui nesta Comissão, apresentar.

Com relação aos questionamentos, apontamentos da Aprosoja, eu coloco realmente aqui o crescimento do agro nos corredores em que há presença de concessão federal. A gente tem dialogado muito com o Edeon, acho que é um executivo da própria associação, que tem nos questionado quanto mais nós podemos avançar nos projetos de concessão no Arco Norte. Então, aqui eu reitero que nosso compromisso também é dialogar com a Aprosoja, trazer realmente essas melhorias que sejam necessárias dentro da governança da agência.

Eu sei que o Ministro Renan tem sido muito sensível, ainda mais que é de um estado do Nordeste e sabe dialogar bem sobre essa questão da tarifa com o usuário, com o cidadão.

Realmente os aperfeiçoamentos necessários na nossa governança serão feitos e, em eventuais equívocos ou necessidades, nós estaremos presentes no Estado de Rondônia para ali escutar e endereçar o que for de nossa competência.

Pergunto se o Stéphane quer fazer alguma complementação, algum ponto.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Eu vou assegurar a palavra à Senadora Margareth Buzetti e, na sequência, a gente retorna com a mesa.

A SRA. MARGARETH BUZETTI (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - MT. Para interpelar.) - Obrigada, Presidente.

Na realidade eu também não tenho nenhuma pergunta, Dr. Guilherme. Quero só dar as boas-vindas ao Stéphane, à Antonielly e ao Edison.

Olha, Senador Marcos Rogério, a gente sabe que para tudo na vida existe um investimento e tem que haver viabilidade econômica. Não adianta: se não tiver viabilidade econômica, a coisa não vai andar.

O que a gente fez no Mato Grosso? Fez o contrário do que está se fazendo Rondônia, né? Nós conseguimos pegar essa concessão da 163. O estado pegou de volta, começou a fazer e já estamos... Ontem foi anunciado, acho, o último trecho da duplicação até Sinop. Então já estão se concedendo os trechos e dando viabilidade econômica. Quer dizer, você faz um investimento e dá viabilidade econômica para esse investidor poder tocar essa concessão, senão ela fica difícil.

Nós temos um problema, no Arco Norte, que é do Mato Grosso até Miritituba. É um problema essa concessão, porque não tem viabilidade econômica aquilo. Eu não sei como é que vai ser resolvido, certo?

Quando a gente anda nas rodovias de São Paulo, é uma beleza, é uma maravilha, todo mundo fala bem, o caminhoneiro fala bem, todo mundo fala bem. Quando se chega lá, no Mato Grosso, quando você fala de pagar um pedágio, todo mundo começa a reclamar. Mas não é, porque quando começar a funcionar tudo, vai se ver a diferença que é: é como andar nas estradas de São Paulo.

Então, eu não tenho dúvida de que o custo Brasil diminui e muito com as concessões das rodovias, mas tem que se pensar nesse investimento na frente, porque senão você não vai dar viabilidade econômica para essa concessão e aí fica como nós ficamos lá - não é, Dr. Guilherme? - com a Rota do Oeste, que não funcionou. Nós tivemos que pegar de volta.

A ferrovia de que o Wellington falou, gente, Ferrogrão, uma ferrovia importantíssima para o país, importantíssima para o agronegócio. Tem um estudo travado no STF por um pedido de um partido que eu não sei nem se sabe o que está pedindo, porque você não pode travar um estudo nem que seja para dizer não, mas deixe concluir o estudo - deixe concluir o estudo. Infelizmente o custo Brasil sobe e muito por causa destas questões: ambientais, terras indígenas em que você vai passar. Então, eu acho que tem problemas de difícil solução no Brasil que seriam simples, simples, mas são de difícil solução porque não se tem o objetivo de solucionar nenhum deles.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Muito obrigado, Senadora Margareth Buzetti, por sua contribuição, trazendo, inclusive, aqui mais uma vez a visão daquilo que aconteceu no Mato Grosso e que é diferente do que está acontecendo, do que está desenhado para o Estado de Rondônia. Primeiro cobra, depois faz, e talvez esse seja um dos pontos que mais tem causado incômodo no Estado Rondônia - é justamente isso. Primeiro se implantam as praças de pedágio, o primeiro investimento é a praça de pedágio; depois vai pensar no que fazer. E aí tem um cronograma que parece curto quando você fala em oito anos, mas é muito tempo - é muito tempo para quem está com a rodovia estrangulada, para quem está com a rodovia que hoje está saturada. É muito tempo.

Mas eu vou abrir a palavra aqui também ao Dr. Edison, Presidente do Crea, para fazer sua intervenção.

O SR. EDISON RIGOLI (Para expor.) - Então, Dr. Marcos Rogério, só observando o que o Dr. Guilherme falou: realmente, a questão da legalidade foi considerada pelo MPF nas audiências públicas e também pelo Tribunal de Contas, que foram feitas de modo correto, mas legalidade não é representatividade. Neste caso aqui, a representatividade tem o mesmo poder que a legalidade.

Eu cito o exemplo dessa audiência pública. Nós temos Vereadores do interior do Estado de Rondônia, Deputados Estaduais, porque foi efetivamente feita a vontade de participação. Então, acho que serve até de um aprendizado para as próximas concessões, porque não basta se ter legalidade; tem que se ter representatividade, porque afeta a sociedade rondoniense, não é, Senador Bagattoli? Então, apesar de nós termos sido vencidos, no MPF e no Tribunal de Contas, pela questão de que a legalidade está correta, a gente continua na Justiça, e aí analisando essa representatividade, que, efetivamente, não teve nessas audiências públicas.

Além disso, eu queria fazer justiça aqui à engenharia do Dnit de Rondônia. Da maneira como se está se falando em sinalizações viárias, parece que o nosso estado não possui isso, e a gente tem isso. Eu volto a elogiar o Superintendente André, lá do Dnit. Ele tem feito tanto a recuperação da malha viária... Nós notificamos o Dnit no dia 1º de janeiro deste ano sobre as nossas pontes. Identificamos duas pontes lá que causavam preocupação para a engenharia de Rondônia, que é a do Candeias e a ponte do Jarú. Inclusive foram interditadas, a do Candeias está interditada, está sob análise, sob risco mesmo. Então, essa atuação da engenharia de Rondônia, do Dnit de Rondônia, tem feito esse trabalho inicial que a empresa está se propondo a fazer, e sem cobrar - o Dnit não está cobrando.

Então, acho que cabe essa observação, porque, da maneira como está sendo dito, parece que a empresa está trazendo uma novidade imensa, e hoje estão sendo feitas todas as atividades que ela vai iniciar nos três primeiros anos, arrecadando efetivamente da infraestrutura.

É isso que a gente queria observar.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Antonielly.

A SRA. ANTONIELLY ROTTOLI (Para expor.) - Bom, Dr. Guilherme, eu queria fazer uma observação aqui - duas, na realidade - sobre essa questão da viabilidade econômica do produtor rural do Estado de Rondônia.

Um exemplo bem básico de como que isso nos prejudicaria: hoje o produtor rural do estado tem uma consciência ambiental. Então, hoje ele quer o quê? Ele quer aumentar a produtividade. Para ele aumentar a produtividade, o produtor precisa colocar o calcário na terra, entendeu? Ele precisa mexer com a terra, ele precisa colocar nutrientes nessa terra, e esse calcário vem de fora. O problema não está sendo o valor do calcário; o problema está sendo o valor do frete - hoje já é um grande problema. Dessa forma vai-se inviabilizar o setor produtivo.

Eu não estou falando aqui só de soja e milho, não. Rondônia não tem indústria; tudo vem de fora - tudo vem de fora. Infelizmente, é assim. Então, isso vai acabar matando o produtor rural.

Nós precisamos ter essa consciência de que o produtor rural do estado vai ficar inútil ali; ele não vai conseguir sobreviver. E o pior de tudo é que o grande ainda tem alguma condição de lutar, mas e o pequeno produtor? Como que fica? Nós precisamos ter um olhar mais crítico, um olhar mais cuidadoso em relação a isso.

Outra coisa é sobre essa antecipação da obra da Expresso Porto, como o Senador aqui mencionou. Há a possibilidade de haver essa antecipação, caso dê certo essa questão de a gente poder colocá-la nesse cronograma? Porque isso daí são apenas 18km. Eu, como cidadã rondoniense, fico assim envergonhada de falar que são somente 18km e há tantos anos está dessa forma. É uma humilhação para o produtor do estado ter que se submeter a passar lá da forma como está.

Então eu gostaria de saber do senhor se há essa possibilidade.

O SR. GUILHERME THEO RODRIGUES DA ROCHA SAMPAIO - Posso?

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Pois não.

O SR. GUILHERME THEO RODRIGUES DA ROCHA SAMPAIO (Para expor.) - Sim, Antonielly, é possível, sim, fazer antecipação. No contrato há mecanismos inclusive de incentivo à concessionária para antecipar alguns investimentos a serem realizados. Então, uma concessionária é um grupo de construtoras com um fundo financeiro que tem possibilidade de execução. Então, assim que tiver esse contrato assinado nos ritos, há possibilidade, sim, de ser antecipado esse investimento.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Eu vou eu vou fazer... Neste momento, tem dois Deputados Estaduais de lá do meu estado. Eu não posso abrir aqui para fazer discurso, porque nós estamos numa audiência pública do Senado Federal. Mas, em respeito à representação do Estado de Rondônia - eles são representantes legítimos -, eu queria abrir a oportunidade para a Dra. Taíssa e o Dr. Luis do Hospital para fazerem questionamentos aos representantes da mesa, já agradecendo a presença de vocês aqui. Vieram, permaneceram durante toda a audiência pública, ouvindo atentamente aqui as exposições.

Dr. Luis do Hospital.

O SR. DR. LUIS DO HOSPITAL (Para expor.) - Obrigado, Senador Marcos Rogério. Quero parabenizá-lo por sua condução na Presidência da Comissão. Cumprimento o Dr. Guilherme e a Dra. Antonielly - na sua pessoa, Dra. Antonielly, parabéns pelo trabalho, uma mulher aqui representando as nossas mulheres, então, parabéns por esse trabalho dedicado -, o nosso Senador Jaime aqui e todos Senadores.

Dr. Guilherme, sou da região de Jarú e nós não tivemos realmente a solicitação, o convite para uma audiência pública no nosso município, onde vai ter praticamente uma praça de pedágio lá. Como Deputado, nós não tivemos também o convite, a solicitação também para as audiências públicas no Estado de Rondônia. Então, gostaria de saber do senhor quais foram os motivos e por que não foram convidados a Assembleia Legislativa e os municípios a participarem dessas audiências para poderem discutir realmente a concessão. Nós não somos contra a concessão, somos contra o modelo da concessão porque nós vamos impactar aqui praticamente quatro estados com mais de 8 milhões de habitantes: Rondônia, Acre, Amazonas e também Roraima. Então, a gente gostaria de ter mais esclarecimento, ter essa resposta. Nós somos um estado produtivo e nós estamos preocupados realmente.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Obrigado, Dr. Luis.

Dra. Taíssa, Deputada Dra. Taíssa.

A SRA. DRA. TAÍSSA (Para expor.) - Bom dia a todos, Dr. Guilherme, nosso Presidente Senador Marcos Rogério e Senador Jaime.

Sou de lá da região de Guajará-Mirim/Nova Mamoré, da Madeira-Mamoré. Mesmo sabendo que lá não vai ter praça de pedágio, a gente sabe que 723km entre Porto Velho e Vilhena vão ser impactados. E o questionamento é justamente: no Estado de Rondônia nós temos 52 municípios e sete regiões. Por que audiência pública em apenas duas cidades?

Uma outra situação que a gente quer deixar bem clara é que Rondônia não é contra qualquer desenvolvimento, até porque nós precisamos não de hoje, mas desde antes da duplicação. Mas saibam que uma duplicação e a terceira faixa não chegam a 43% do que Rondônia precisa. Este daí é o questionamento também: por que não se aumentou o percentual de duplicação, tendo em vista a grande necessidade que nós temos?

Além disso, em vários momentos o senhor falou que teria algumas ponderações de alguns investimentos que o Dnit já tinha feito. Eu gostaria de saber, no momento em que teve a audiência pública tanto em Vilhena como em Porto Velho,

se era um projeto inicial ou se essas ponderações dos investimentos que o Dnit tinha feito já estavam contabilizadas. E, se não estavam, hoje, através do ato de pregão que foi apresentado e que já foi aprovado, se são projetos diferentes - aí automaticamente a população não teria conhecimento - e justamente se, em quatro anos, realmente a informação é que vai haver apenas 8km de duplicação. E também gostaria de saber o quanto isso vai impactar financeiramente o produtor ou quem vai trafegar nessas vias da nossa BR-364.

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Obrigado, Dra. Taíssa.

Eu quero assegurar a palavra aos convidados, antes registrando aqui a presença do Dr. Samir, Vereador lá no Município de Vilhena.

Também é Vereador?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Está junto.

Sejam bem-vindos aqui à Comissão de Infraestrutura!

Na sequência o Jaime... Quer agora ou na sequência, Jaime?

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. *Fora do microfone.*) - Pode ser na sequência.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Na sequência, o Senador Jaime também, com seus questionamentos.

Ele pediu para falar na sequência.

Vou ouvir para não acumular; senão, acumulam demais as perguntas.

O SR. GUILHERME THEO RODRIGUES DA ROCHA SAMPAIO (Para expor.) - Deputado Luis do Hospital, acaba que essa mobilização de audiências públicas requer um grande custo financeiro e acaba que nós viemos também de algumas restrições orçamentárias. Então, a gente busca fazer em dois grandes polos as realizações de audiências públicas - são os extremos - e também realizar em Brasília, com videoconferência, permitindo que qualquer pessoa, de forma híbrida, pelo celular, possa realizar a sua contribuição, além do próprio sistema eletrônico.

Um ponto que o Presidente Edison colocou foi realmente o da legalidade. Isso foi atendido pelos preceitos legais, do rito de lei, de audiência pública, comunicação em sítio eletrônico, edital, mas a gente tem consciência de que cada dia mais isso tem que ser aperfeiçoado. Então, nosso objetivo, pegando o que foi dito de aperfeiçoar esse processo, é justamente a nossa assessoria institucional ter uma interlocução maior com as bancadas parlamentares, muito como o ministério tem feito agora, de apresentar o projeto, de dialogar, de discutir os pontos e ir localmente para justamente a gente ter um ponto que é fundamental além da legalidade: a licença social. Isso não é algo previsto no ordenamento, mas é previsto nos acordos não escritos. Então, a gente tem buscado muito realmente aperfeiçoar esse processo de comunicar mais proativamente para permitir que realmente tenha-se uma participação mais efetiva. Então, é algo que a gente tem buscado evoluir. O momento de nós estarmos aqui é justamente de abrir essa possibilidade de explicar e ir às regiões que estarão ali presentes.

Deputada Dra. Taíssa, com relação às duplicações e faixas, realmente foi a análise da modelagem econômica para ter uma tarifa mais compatível *vis-à-vis* da demanda que teria de projeção de veículos pesados e veículos leves. A gente sabe que isso tem a sua volatilidade e o contrato tem mecanismos para que isso possa ser evoluído e melhorado.

Teve mais um ponto que a senhora trouxe com relação à questão dos impactos econômicos no setor produtor, especialmente o questionamento que a Dra. Antonielly trouxe. Realmente, a gente não tem diretamente esses dados aqui do produtor rural - acredito que a própria Aprosoja tem mais do que nós temos -, mas a gente tem outros dados do ponto de vista do empresariado, seja transportadora, empresas de transporte e indústria, no sentido de que isso melhora a eficiência. Mas, lógico, são estudos que a gente tem que, cada dia mais, aprofundar e externar.

E... Desculpa, qual foi o terceiro questionamento que a senhora trouxe?

A SRA. DRA. TAÍSSA - Em vários momentos, o senhor falou que pode...

O SR. GUILHERME THEO RODRIGUES DA ROCHA SAMPAIO - Ah, sim.

A SRA. DRA. TAÍSSA - ... ser alterado e que pode ponderar. E o questionamento é: em quatro anos, 14km de duplicação. Por que somente 14? Porque quatro anos é bem significativo. A população já vai estar pagando pedágio e apenas 14km? É um quantitativo muito ínfimo.

O SR. GUILHERME THEO RODRIGUES DA ROCHA SAMPAIO - Com relação às duplicações, estão em torno de 107km - correto? - e mais 190km de faixas adicionais naquele fluxograma que tem dos oito anos de investimentos. *(Pausa.)*

Isso. Aí tem os fluxos de acordo com os anos: início da obra, entrega da obra... Porque, do início de uma obra até sua entrega, leva-se em torno de um, dois anos. Então, inicia-se a partir do primeiro, segundo ano, e começa a ser entregue a partir do segundo, terceiro, quarto, concluindo o ciclo até o oitavo. Mas, obviamente, como dizemos, esse fluxograma pode ser ajustado de acordo com a necessidade, e algumas incorporações também podem ser feitas no decorrer do processo de concessão.

A SRA. DRA. TAÍSSA - E podemos, em relação à Expresso Porto, conseguir essa alteração - haja...

O SR. GUILHERME THEO RODRIGUES DA ROCHA SAMPAIO - Sim, sim.

A SRA. DRA. TAÍSSA - ... vista que a ponderação da Aprosoja é extremamente viável - e, mesmo assim, não impactar no planejamento inicial já da quilometragem em relação aos quatro anos iniciais?

O SR. GUILHERME THEO RODRIGUES DA ROCHA SAMPAIO - Sim, sim, plenamente possível. Assim que o concessionário assume, que ele toma pé de todos os detalhes das perspectivas de licença, há a possibilidade de fazer esse diálogo e essa negociação com a concessionária.

A SRA. DRA. TAÍSSA - Perfeito.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Muito obrigado aos Deputados Dra. Taíssa e Dr. Luiz.

O SR. GUILHERME THEO RODRIGUES DA ROCHA SAMPAIO - Se me permite, inclusive...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Pois não.

O SR. GUILHERME THEO RODRIGUES DA ROCHA SAMPAIO - ... nós temos precedentes de outras concessões de que isto foi feito: antecipações de outras obras prioritárias e ajustes do fluxograma.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Eu queria apenas consignar que nós vamos fazer outras audiências públicas e eu já solicito ao Diretor-Presidente da ANTT o compartilhamento, se possível, dos relatórios que foram feitos e que serviram para instruir essa matéria no âmbito do Ministério dos Transportes em relação à questão das audiências públicas, em relação à questão da identificação de volume de veículos, carretas que trafegam pela 364, as estimativas, fazendo esse comparativo de volume para estabelecer uma prospecção do que a concessionária vai ter de entrada de rendimento a partir da demanda que nós temos na rodovia, além da equalização, do encontro entre o que ela está retirando do usuário e aquilo que ela vai colocar de investimentos.

Esses relatórios todos, se pudessem caminhar, até para a gente poder ter aqui uma base de informações para as próximas audiências públicas também... Eu acho que isso é importante.

O Senador Jaime Bagattoli solicitou a palavra e tem liberdade.

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. Para interpelar.) - Quero cumprimentar aqui o nosso Vereador Samir, que foi Presidente da Câmara também lá em Vilhena, na gestão passada. Obrigado por ter participado.

Guilherme, uma das perguntas - não sei quem quer responder - é que nós estivemos aqui com o Ministro Renan Filho, e como que vocês esqueceram Vilhena para trás? Vocês colocaram... Agora está colocado, na privatização do trevo do Colorado para a frente, ou seja, ali de onde está o trevo que liga Colorado, Cerejeira e Pimenteiras... O que está acontecendo? São 12km, onde já tem a parte de duplicação, porque ela pega ali da margem até lá no Posto Catarinense, dali para a frente teria que ter feito a duplicação, mas de uns 10 a 12km, acho que está 12 ali. Não está contemplado ali e não está contemplada a travessia do perímetro urbano de Vilhena. Como que vai fazer com uma cidade daquele tamanho? Se não fizer... Nós temos que fazer algo para fazer aquilo, porque é a primeira, Dr. Miguel, cidade que cruza Vilhena, é uma cidade de 100 mil habitantes, e é uma cidade que ficou... A BR-364 é a principal avenida hoje da cidade de Vilhena. Ela nem pode ser considerada uma BR, porque ela é avenida, ela dividiu a cidade na direita e na esquerda.

E quero dizer para vocês também: aquela situação que o Wellington Fagundes, o Senador falou aqui... Você lembra quando ele falou? Sabe como funciona o transporte ferroviário? Não é o mesmo preço, 10%, 15% só, mas sabe por quê? Erro na licitação. Se você acompanhar...

Eu já estive nos Estados Unidos, como que funciona a licitação de ferrovia lá? Trilho, Marcos Rogério, quem ganha a licitação do trilho, é que nem fazer uma estrada... Quem vai operar o trilho é uma empresa, e quem vai operar as locomotivas e os vagões são outras empresas, e você pode licitar para diversas empresas, para que haja a concorrência.

Hoje não, hoje nós temos a Rumo, o Dr. Miguel sabe disso. A maior ferrovia de transporte de carga de soja, de grão é Rondonópolis-Santos, que carrega e descarrega em torno de 1.009 eixos por dia, 50 mil toneladas por dia. Só que o que acontece? Ela ganhou e está operando as duas coisas: ela opera o trilho e opera o vagão, quem manda no preço é ela. Então o que ela faz? Ela vê: se o transporte rodoviário custa 10, por que ela vai cobrar 7? Nós temos os cinco módulos de transporte no mundo - já falei diversas vezes aqui, entendeu? -, qual que é o mais caro? Aeroviário; depois vem o mais barato, rodoviário, que é o de cima para baixo dos mais caros - ferroviário, fluvial e marítimo, nós só temos esses modelos. Agora, um transporte marítimo não pode ser o mesmo preço de um transporte fluvial de balsa, é lógico que ele é muito menor, capacidade de carga, transporte, distância, enfim, tudo. Agora, quando se faz isso, no mesmo modo se dá para uma empresa só, é o que aconteceu com a malha ferroviária no Brasil dentro das privatizações.

Mas a minha pergunta é a seguinte: nós precisamos resolver a situação de Vilhena, e não vou desistir, a situação no modelo em que foi feita a privatização não tem condição. Dr. Guilherme, 40% do que um caminhão gasta de diesel, com mais 40% que é de imposto, viram 80%. Não tem conta que fecha. Eu sou empresário, eu estou na política e não sou político. Mas não tem conta que fecha isso num país desses, principalmente nessa região em que nós estamos mais distantes de todos os centros consumidores do Brasil, com dificuldades para levar a empresa para o nosso estado, para a nossa Região Norte, em que nós temos n problemas e, além de tudo, nós temos uma questão ambiental muito rígida, muito sofrida, e aí nós sabemos o que vai acontecer com o nosso produtor.

Quando o Antonielly falou para você do calcário, realmente, 50% do calcário vem de Cáceres hoje, porque temos calcário em Rondônia, mas é um pouco inferior a qualidade, então, muitas vezes tem que trazer calcário até de Cáceres. Esse transporte, você imagina um transporte de Cáceres a Porto Velho... Isso aí está custando em torno praticamente de quase R\$400 a tonelada, R\$380 a R\$400 a tonelada. Então, não é fácil para o nosso produtor rural, sabendo que todas as terras de Rondônia e do Norte do Brasil e do Brasil, a maioria das terras são deficientes em calcário.

Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Obrigado, Senador Jaime Bagattoli, pela intervenção.

Nós já estamos caminhando para o final da nossa audiência pública. Eu vou assegurar a palavra aos convidados para a exposição final.

Obviamente, não era a pretensão esgotar o tema nesta audiência pública. Nós estamos lançando aqui as informações, as preocupações, aquilo que incomoda o usuário rondoniense. Essa questão das audiências públicas é uma questão que o Dr. Guilherme trouxe e, do ponto de vista formal, eu duvido muito que realmente encontrem-se ali lacunas, porque, do ponto de vista formal, houve o preenchimento dos requisitos legais. Agora, em um empreendimento dessa monta, dessa dimensão, não bastam apenas os requisitos formais.

O fator social, o impacto social desse empreendimento é fator determinante à validade do ato administrativo, à validade do negócio jurídico. Eu digo isso porque, em questões outras, quando você pega a lei do parcelamento de solo, quando ele vai disciplinar a política de expansão dos empreendimentos com impactos sociais, neste particular, a lei vai determinar que, para a abertura de uma igreja em determinado local ou para a abertura de uma unidade de eventos, um local de eventos em determinado local, você tem que fazer o tal do EIV, o relatório de impacto de vizinhança. Importa o que pensa a sociedade, importa o que pensam os vizinhos, aqueles que serão impactados por aquilo.

Agora, nós estamos tratando de uma concessão de rodovia, onde sete praças de pedágio serão implantadas no Estado de Rondônia, e a sociedade - quando falo sociedade, é de modo geral - não foi ouvida. Os municípios ao longo da BR-364 não foram ouvidos.

Eu não estou aqui fazendo uma acusação de que houve fraude no certame das audiências formalmente apresentadas que instruíram a matéria. A questão é, dentro da lógica constitucional que prevê como norteador da administração pública o princípio da transparência e o do interesse público, que se sobrepõem, eu pergunto, foi o bastante? Foi o suficiente? É razoável? Dá para suportar uma decisão com esse impacto, com lastro nessas audiências?

Por isso, estou chamando para a Comissão de Infraestrutura o papel de ampliar o debate, e eu agradeço penhoradamente ao Dr. Guilherme por se colocar à disposição, junto com a ANTT, para ir a campo junto com a Comissão e discutir com a sociedade. E eu repito: da parte deste Senador, e já se ouviu isto do Senador Jaime Bagattoli, do Senador Petecão, do Wellington, do Confúcio e dos demais, não há, aqui, divergência com relação ao modelo de concessão que o Brasil está

adotando. A questão aqui é como ele está, os termos dessa concessão. Poucas obras, cronograma absolutamente elástico e alto custo para o usuário.

Então, eu estou colocando esses aspectos e ressaltando essa questão de audiência pública, que, formalmente, me parece atender os requisitos, mas que, do ponto de vista da finalidade e do interesse público, que se sobrepõe, me parece ter deixado a desejar, me parece não ter tido a dimensão que deveria ter. E aí nós já temos aqui requerimentos para audiência pública lá em Ji-Paraná, na Câmara de Vereadores. Hoje, representantes da Assembleia solicitam que faça também na Assembleia Legislativa, o Petecão já pediu, quer fazer também no Estado do Acre, e eu queria dizer que esta Comissão vai estar à disposição para a gente alargar este debate. Se for possível fazer os ajustes considerando o agente econômico que está do outro lado da mesa neste momento, com a expectativa de ver validado o leilão de que ele participou, se for possível, dentro das discussões que nós estamos fazendo aqui, avançar, ótimo, fica bom para os dois lados, mas a prioridade nossa, enquanto representantes daquele estado e a prioridade desta Comissão, é tornar este debate mais transparente, ampliado, para que o resultado lá na frente não seja a frustração do interesse no desenvolvimento regional dos Estados de Rondônia, do Acre, do Amazonas e de parte do Mato Grosso, que serão impactados por esses empreendimentos.

Então, eu não vou... Eu tinha aqui até outros questionamentos, mas já foram... Eu percebo que a gente vai ter que deixar um pouco para as próximas audiências, para a gente ouvir outros segmentos, inclusive segmentos econômicos do Estado de Rondônia que estão pedindo à Comissão o direito de participar desse debate, as Câmaras de Vereadores, a Assembleia, enfim.

Então, eu agradeço pela presença dos senhores aqui e também à Antonielly, que representa a Aprosoja, e tenho certeza de que aqui a sua fala traduz o sentimento de toda a cadeia do setor produtivo do Estado de Rondônia.

O Dr. Guilherme fez uma colocação aqui em relação ao Mato Grosso, que o Governo do estado participou ativamente das discussões da concessão no Mato Grosso. Eu pergunto: o Governo do Estado de Rondônia, o Governador do Estado de Rondônia participou desse debate, aquiesceu a essa concessão? Qual foi a participação? Interessa-me saber, até para a gente... Nós vamos ampliar o debate daqui a pouco, abrindo, inclusive, para o Governo de Rondônia participar também. Qual foi a participação do Governo de Rondônia nessa discussão toda da concessão, Dr. Guilherme?

O SR. GUILHERME THEO RODRIGUES DA ROCHA SAMPAIO (Para expor.) - Conosco, diretamente, não.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - O Governo de Rondônia, o Governador não participou?

O SR. GUILHERME THEO RODRIGUES DA ROCHA SAMPAIO - Conosco, pelo menos, pelos anais que a gente tem da agência, não.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Para você ver o nível, Jaime, para você ver o nível de preocupação com essa concessão. O Governo do Estado de Rondônia não participou. Não participou porque não foi instado a participar ou não participou porque não quis participar? Nas próximas audiências públicas, esse tema vai ser abordado dentro da extensão que cabe. Imagina uma concessão como essa, meu caro Dr. Louis, e o Governo do Estado de Rondônia não participar! Tem validade jurídica realmente isso? É algo que nós vamos discutir nos próximos encontros com a participação de outros atores. E, mais na parte final, de repente, quem está do outro lado e participou dessa concessão está dizendo: "Mas não vai ouvir a empresa?".

Nesse primeiro momento, nós estamos discutindo aqui aspectos de validade do que aconteceu, do certame. E, obviamente, superada essa etapa, aí sim teremos que colocar na mesa também que, para os pontos que estão sendo apontados aqui por Senadores e por todos os convidados neste ambiente de debate, colocar para a empresa também que, no final, através do papel que o regulador tem, é ele quem vai ter que dar a resposta final. Porque não adianta tudo o que nós estamos tratando aqui se quem está do outro lado disser: "Não, não foram esses os termos do contrato"; também não adianta.

Mas eu acho que nós avançamos muito hoje. Eu acho que foi um bom debate, foi um bom momento para a gente colocar o tema para que a sociedade rondoniense, o Brasil, acompanhasse. Esse tema - eu repito - não interessa apenas ao Estado de Rondônia; esse tema interessa ao Brasil - o que acontece lá impacta todo o Brasil, e nós vamos alargar esse debate ainda mais.

Deixo a palavra aqui aberta aos nossos convidados, para suas considerações finais. Agradeço ao Dr. Edison, a você e ao Crea-RO, pela disposição de participar desse debate importante.

O SR. EDISON RIGOLI (Para expor.) - Em nome do Crea-RO, eu agradeço ao Senador e o parabênico também pela iniciativa. Parabênico também o Senador Bagattoli, por estar também discutindo.

Só não sendo repetitivo, a Dra. Taíssa está certa. São 14km no quarto ano. É isso que está proposto lá.

Fico feliz que as audiências vão correr. O Dr. Guilherme vai conhecer Ariqueles, Dr. Guilherme. *(Risos.)*

O SR. EDISON RIGOLI - Está bom?

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Obrigado.

Dra. Antonielly, obrigado pela presença. Leve a nossa gratidão a todos os associados da Aprosoja.

A SRA. ANTONIELLY ROTTOLI (Para expor.) - Bom, em nome do Presidente Adair Menegol, eu gostaria de agradecer esse debate. É muito bom para nós do setor produtivo estar aqui presente, porque muitas vezes nós não somos ouvidos. Há decisões que nos atingem diretamente e que nós não somos chamados à mesa.

Então, eu quero agradecer, Senador, por o senhor ter nos chamado e quero deixar registrado que a Aprosoja quer a prosperidade do produtor rural, mas que isso não ultrapasse os direitos deles.

Agora, vamos nos ver, vamos contar com os Deputados aqui presentes para mobilizar a população também para que participem dessas audiências públicas.

E conte conosco, Dr. Guilherme, também. Nós estamos de portas abertas, a Aprosoja-RO. Se o senhor precisar de alguma informação que nos seja pertinente, nós vamos estar à disposição.

Meu muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Muito obrigado, Dra. Antonielly.

Com a palavra... Eu vou começar com o Superintendente. Ele veio, ficou do lado...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Como o Presidente tem um assunto aqui bastante fluido, não precisou nem do Superintendente.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Mas eu vou trazer o nosso... É francês mesmo?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Não vou abusar do meu francês aqui, não.

Muito bem-vindo, Superintendente, a esta audiência pública.

Hoje, o Diretor-Presidente acabou falando aqui quase exclusivamente pela agência. Na próxima audiência pública, tenho certeza de que vai demandar mais a sua participação.

Muito bem-vindo.

O SR. STÉPHANE LOUIS GEORGES QUEBAUD (Para expor.) - Obrigado. Boa tarde a todos. Obrigado, Presidente.

De fato, a gente tem um time só, então nosso Diretor-Geral falou com muita clareza o que ele tinha para trazer para vocês. A gente agradece de fato pela audiência, eu acho que ela foi bem proveitosa para entender o ensejo de vocês e vamos tentar aproveitar para melhorar esse processo. Mas saiba que conforme o Guilherme apresentou durante a audiência, o contrato tem muitos mecanismos para que a concessionária tenha que cumprir o estabelecido. Ainda tem muitos mecanismos para, se for o caso, trazer novas obras. Suponha que o tráfego, por exemplo, aumente sobremaneira, tem mecanismos para poder trazer novas obras, para poder atender a demanda.

A segurança viária foi extremamente observada nesse projeto. A ANTT tem um projeto, inclusive, de vias seguras, com premissas bem robustas que a gente embute em todos os nossos projetos.

Sobre o acesso ao porto, para responder à Deputada, aproveitando, a gente, claro, tem mecanismos para poder adiantar as obras, mas antes de qualquer obra de pavimentação, de toda forma a concessionária, uma vez que entrar no trecho, tem obrigação de fazer a manutenção do ramal, seja ele não pavimentado. A gente sabe que um transtorno não tem pavimento, mas, enfim, até a pavimentação, sobre o que a gente vai conversar com a futura concessionária, para adiantar em relação ao cronograma previsto, ela tem que observar a manutenção deste trecho, para trazer mais conforto para os veículos comerciais que vão andar no acesso.

Senador, sobre a questão de Vilhena, na verdade, vamos voltar um pouco no tempo. Quando o Ministério da Infraestrutura contratou o BNDES para estruturar o projeto, ele contratou um lote de dois mil e quinhentos quilômetros, saindo de

Goiânia, passando por Rio Verde, Jataí, Rondonópolis, Cuiabá, Vilhena, Porto Velho. Então, quando foi estruturado este conjunto, ele foi dividido em cinco lotes, um se revelou não viável, que é o trecho que sai de Sapezal, que vai por cima, pela 070; mas quando foram montados os quatro lotes remanescentes, Vilhena ficou no outro lote, por questão de, na verdade, otimizar a proposta e de ter maior modicidade tarifária em cada lote. Foi esse o motivo.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Obrigado, Dr. Stéphane Louis Georges Quebaud. Muito bem-vindo aqui à Comissão de Infraestrutura.

Por último, ouço, com muita alegria, já agradecendo a presença, o Dr. Guilherme Sampaio, Diretor-Presidente da ANTT.

O SR. GUILHERME THEO RODRIGUES DA ROCHA SAMPAIO (Para expor.) - Presidente Marcos Rogério, agradeço mais uma vez ao senhor pelo convite e oportunidade de nós apresentarmos, discutirmos, e como a Antonielly e o Edison trouxeram, é um momento muito rico para nós podermos continuar nesse processo de escuta ativa, de licença social e de aperfeiçoamento dos nossos projetos. A gente sabe que quando nós entregamos o projeto já após o leilão, iniciam-se as execuções, ali a gente tem que ter um acompanhamento de fiscalização dos cumprimentos das obrigações e, principalmente, das mutabilidades que vão acontecer durante o seu projeto.

Então, a nossa sensibilidade de poder estar aqui e, principalmente, quero reafirmar o nosso compromisso, e é o compromisso do Ministério dos Transportes, de realmente ter uma aderência não só dos grandes números, mas de dialogar com a sociedade e com os usuários, que às vezes parecem muito distantes, Presidente Marcos Rogério, mas os usuários somos nós. Então, é importante fazer esse destaque, porque esse compromisso nosso é algo inegociável. E eu espero em breve nós podermos estar no estado, para poder estar *in loco*, trabalhando, verificando e podendo, dentro da nossa governança, ajustar junto com o concessionário as demandas e os anseios.

E quero parabenizá-lo pela Presidência da Comissão de Infraestrutura: em tão curto período de tempo, tenho visto a pujança, a altiveza e a energia com que tem conduzido os trabalhos aqui na Comissão. Espero em breve estar aqui novamente quando for convocado e convidado.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Muito obrigado, Dr. Guilherme Sampaio, Diretor-Presidente da ANTT. Muito bem-vindo a esta Casa, a este Colegiado. Nós vamos discutir muito a infraestrutura do Brasil aqui, e a ANTT será por diversas vezes demandada.

Eu queria agradecer mais uma vez a presença de todos. Se os convidados quiserem permanecer aqui, estejam à vontade, ou se quiserem ficar na sala aqui ao lado. Nós vamos apenas concluir a nossa reunião com a votação de alguns requerimentos que estavam na pauta e dois que o Senador Jaime apresentou e eu estou colocando extrapauta, o que não deve demorar, porque são requerimentos que demandam votação simbólica.

1ª PARTE

ITEM 1

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 13, DE 2025

- Não terminativo -

Requer que sejam prestadas, pelo Senhor Diretor-geral brasileiro da Itaipu Binacional, Enio Verri, informações sobre os gastos da Empresa em ações não atinentes à sua atividade fim.

Autoria: Senador Marcos Rogério (PL/RO)

1ª PARTE

ITEM 2

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 14, DE 2025

- Não terminativo -

Requer que na Audiência Pública objeto do REQ 11/2025-CI seja incluído o Senhor Adrualdo de Lima Catão, Secretário Nacional de Trânsito — SENATRAN.

Autoria: Senador Marcos Rogério (PL/RO)

Esse requerimento também é de minha autoria e ele, na verdade, complementa um requerimento do Senador Amin que trata da questão do descanso dos motoristas e a aplicação de multas Brasil afora.

1ª PARTE

ITEM 3

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 15, DE 2025**- Não terminativo -**

Requer, nos termos do art. 90, inciso XIII, e art. 142 do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de diligência externa em Porto Velho- RO, com o objetivo de averiguar, in loco, o escoamento da produção de soja naquela região, como também, realizar diligência no anel Viário Expresso Porto, para monitorar o andamento da obra daquela rodovia.

Autoria: Senador Marcos Rogério (PL/RO)

1ª PARTE**ITEM 4****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 16, DE 2025****- Não terminativo -**

Requer a realização de diligência externa na Câmara Municipal, em Ji-Paraná / RO, com participação de Prefeitos, Vereadores, Associações Comerciais, Câmaras de Dirigentes Lojistas, com o objetivo de debater a concessão da BR-364.

Autoria: Senador Marcos Rogério (PL/RO)

E aqui acrescento a representação, porque já se colocou à disposição, também da ANTT.

1ª PARTE**EXTRAPAUTA****ITEM 5****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 17, DE 2025**

Requer que sejam prestadas, pelo Ministro de Estado das Relações Exteriores, Mauro Vieira, informações sobre a instalação da Comissão Binacional de Contas no âmbito de Itaipu Binacional, a indicação dos membros do Tribunal de Contas da União que a comporão, bem como os encaminhamentos adotados pelo Governo Federal para a formalização do Acordo por Troca de Notas necessário à sua criação.

Autoria: Senador Rogerio Marinho (PL/RN) e outros

1ª PARTE**EXTRAPAUTA****ITEM 6****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 20, DE 2025**

Requer a realização de diligência externa nas Câmaras Municipais de Vilhena e Porto Velho - Rondônia, com o objetivo de verificar in loco as questões levantadas pelos vereadores e sociedade civil organizada em torno da concessão da BR 364, bem como analisar in loco a realidade da BR que corta ambos os municípios e confrontar com o projeto aprovado no plano de concessão da BR.

Autoria: Senador Jaime Bagattoli (PL/RO)

Eu estou aqui fazendo o acréscimo da representação sempre da agência, que já se colocou à disposição, que seja do Diretor-Presidente ou de alguém por ele designado para participar dessas audiências públicas no Estado de Rondônia.

1ª PARTE**EXTRAPAUTA****ITEM 7****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 21, DE 2025**

Requer a realização de diligência externa na Estação de Transbordo de Cargas em Porto Velho - Rondônia, com o objetivo de fiscalizar o procedimento realizado pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, que está utilizando uma estrutura móvel de pesagens de caminhões por eixo, que fica instalada geralmente em Pimenta Bueno e Porto Velho.

Autoria: Senador Jaime Bagattoli (PL/RO)

São esses os requerimentos.

Eu indago o Senador Jaime Bagattoli se quer encaminhar a matéria, ou só vamos à votação? (*Pausa.*)

Para encaminhar os requerimentos, Senador Jaime Bagattoli.

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. Para encaminhar.) - Aquele outro requerimento das audiências não precisa. Eu só queria ler isso aqui da justificativa sobre a situação que eu acho que até você, Guilherme, pode nos ajudar junto ao Dnit, aquela situação com que os caminhoneiros estão sofrendo muito lá, a situação da balança.

O que é a justificativa? A operação da balança em si não é algo que precise ser revista ou descontinuada, até porque de fato é necessário coibir excessos de peso e uma distribuição melhor de carga. Porém, algumas medidas podem tornar a operação mais eficaz, sem prejudicar o transportador.

Acontece que, na operação graneleira por exemplo, no ato do carregamento em fazendas ou armazéns, os caminhões são pesados de forma totalitária em uma balança, não há uma pesagem por eixo.

Além disso, grande parte das cargas de alto volume que transitam na BR-364, tem como destino grandes corporações como Amaggi, Cargill, JBS, Shell, Vibra, sendo que estas possuem regras rigorosas de atendimento à legislação.

Inclusive, todos os documentos fiscais e acessórios para pagamentos e controles são feitos a partir destas pesagens.

Então, como regra, um caminhão rodotrem de 25m sai de uma fazenda carregado com soja, com 74 mil quilos de peso bruto, e, chega ao destino e, na pesagem final, identifica um peso geralmente muito similar (aceitam uma variação de 0,25% do peso). Porém é comum que em uma pesagem nas balanças móveis, a soma dos eixos fica com uma diferença muito maior.

Justamente para coibir as distorções, existe uma tolerância de 5% para efetuar uma autuação, mas, como essa distorção é recorrente e diversas vezes com uma distorção maior que a permitida, é necessário analisar com mais critério se a balança atende a real necessidade da operação e está sendo manuseada da forma correta. Essa distorção se aplica para todos os segmentos de transporte, porém, como no grão há uma pesagem inicial e final, é possível comprovar essas distorções de forma mais simples.

Com relação ao sobrepeso nos eixos, é preciso destacar que o transportador não tem controle do processo de carregamento, inclusive, em muitas operações o motorista é impedido de acompanhar o carregamento por questões de segurança.

Soma-se a isso que, em cargas a granel, como as viagens são longas e em estradas sem condições adequadas de tráfego (vicinais de chão, buracos, sobressaltos, etc.), a carga se movimenta muito durante a viagem, com tendência de concentração na parte da frente dos reboques.

Para correção das divergências, é necessário:

1) Como a balança é montada e desmontada várias vezes e em locais que muitas vezes não têm uma estrutura adequada, é preciso saber: o modelo da balança é eficaz e específica para a operação que está sendo realizada? Existe uma normativa técnica sobre a instalação, montagem, desmontagem e operação das balanças móveis? Atende de forma satisfatória as exigências do manual do fabricante das principais balanças móveis do mercado?

2) Uma balança provisória/móvel deve ter um percentual de tolerância mais elevado que uma balança, que já é de 12,5%, que tem as pesagens entre eixos. É evidente que a balança móvel, por ser montada e desmontada várias vezes, e em locais que não oferecem a estrutura...

Aqui eu até tinha lido já para vocês.

Há ainda a exigência de assinatura de um TAC, cujo compromisso é não carregar sobrepeso, sendo punido duas vezes por uma situação injusta da qual não tem controle.

É preciso uma intervenção e uma defesa para o transportador que está sendo vítima de uma situação alheia à sua responsabilidade, que não tem ferramentas nem autoridade para resolver. O peso da mercadoria sai do fornecedor no padrão, conforme nota fiscal e balança. O produto é entregue ao destino com a carga conferida e pesada, também no padrão. E ainda assim, mesmo sem ser o detentor da operação e não ser o responsável pelo carregamento, deve ser responsabilizado por transitar com excesso de peso? Não faz sentido.

Por esse motivo, peço o apoio dos nobres pares na aprovação desse requerimento.

Só quero dizer para você, Guilherme: o que acontece com isso aqui? O que nós estamos querendo saber: se eles querem colocar uma balança móvel, o que é 74 mil quilos? Você sabe disso, carregou sem a tolerância. Poderia carregar até os 5% de tolerância. Não é carregado, só o peso e balança. Quando ele chega à rodovia, vem aquela balança por eixo, que é

do Dnit. Chega lá, aquela balança tem que dar 12,5% de tolerância - você conhece a legislação -, por eixo; no peso total, 5%. No peso total não se carregam os 5%, e aí o motorista é autuado nos eixos.

Quer fazer a conferência da balança? Coloca lá, onde vai ser o caminho da descarga, coloca lá, deixa fixa, para fazer a conferência entre o peso que deu ali e o peso da descarga. Porque é injusto o caminhoneiro ser multado por não ter o excesso de peso. E você sabe que a movimentação da carga pode gerar um excesso nos eixos, mas, quando você soma todos os eixos, não pode ultrapassar o peso que ele carregou, que é o peso bruto de 74 toneladas - e não bate.

É isso a nossa indignação, é isso a indignação do setor de transporte. Muita gente está sendo autuada, penalizada, e, mais ainda, o Ministério Público está querendo punir as pessoas que estão sendo atuadas por essa situação por peso entre eixos.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Obrigado, Senador Jaime Bagattoli. Feito, portanto, o encaminhamento do requerimento, passamos à votação.

Os Srs. Senadores e as Sras. Senadoras que aprovam os requerimentos anunciados permaneçam como estão. *(Pausa.)*

Aprovados.

Nós vamos agora à terceira e última parte desta sessão, com relação ao apoio das emendas RP 8 da CI.

Na semana passada, nós anunciamos aqui que estavam abertas as duas emendas para apoios, e elas os receberam. Então, nesta parte da reunião, faremos a deliberação acerca dos apoios que foram apresentados às emendas RP 8 da CI no Orçamento de 2024.

Conforme o comunicado enviado às Sras. e aos Srs. Senadores, a Comissão tem duas emendas com apoios pendentes. O Senador Esperidião Amin protocolou o seu apoio à emenda que destinou R\$2.855.427,19 à Prosul Projetos, Supervisão e Planejamento Ltda. Já a emenda que destinou R\$3.423.092,81 à Fundação Getúlio Vargas recebeu os apoios dos Senadores Esperidião Amin e Marcos Rogério.

As Sras. e os Srs. Senadores que ratificam as indicações permaneçam como estão. *(Pausa.)*

Aprovadas as indicações das emendas, nos termos do art. 3º da Resolução do Congresso Nacional nº 1, de 2025.

As indicações serão encaminhadas à CMO para as providências cabíveis.

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

(Iniciada às 9 horas e 45 minutos, a reunião é encerrada às 12 horas e 58 minutos.)