



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

**REUNIÃO**

20/05/2025 - 10ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. Fala da Presidência.) - Bom dia a todos. Havendo número regimental, declaro aberta a 10ª Reunião da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 3ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura, que se realiza nesta data, 20 de maio de 2025.

Comunico que foram apresentados à Comissão um conjunto de documentos que, ao final, farei menção.

Desde logo, quero agradecer, já compondo a mesa desta Comissão, ao Ministro de Estado Renan Filho, o Ministro dos Transportes do Brasil, que gentilmente aceitou o convite desta Comissão, atendendo inicialmente a um requerimento de autoria do Senador Confúcio Moura, e vem a esta Comissão para poder apresentar aqui os dados relacionados à pasta que comanda e também ter um diálogo aberto e franco com os seus colegas, Senadores da República, porque está Ministro, mas é Senador da República como todos nós.

Tive a honra de ser colega do Ministro Renan, na época em que era Deputado Federal, na Câmara, sempre um Parlamentar dedicado, combativo, atuante e hoje Ministro de Estado dos Transportes. Quando assumi aqui o papel de Presidente desta Comissão, tivemos a oportunidade de falar ao telefone e, já no primeiro momento, ele se colocou à disposição para estar junto conosco na Comissão de Infraestrutura e aqui está hoje.

Portanto, Ministro, muito obrigado, seja muito bem-vindo a esta Casa; esta Casa é a sua casa. Esta Comissão é a Comissão que defende a infraestrutura do Brasil.

Quero convidar para compor a mesa, junto com o Ministro também, o Diretor-Geral da ANTT, Dr. Guilherme Sampaio, e o Secretário-Executivo do Ministério, George Santoro. (*Pausa.*)

Então, sem mais delongas, vou assegurar a palavra ao Ministro Renan para fazer a sua exposição inicial. Na sequência, asseguraremos a palavra aos Senadores pela ordem de inscrição. O Senador Confúcio seria o primeiro inscrito a falar, porque é o autor. Ele está, hoje, em uma missão é importante para todos nós, importante para o Brasil, que é a relatoria do marco legal do licenciamento ambiental. Talvez uma das peças legislativas mais importantes para o Brasil e, sobretudo, para a infraestrutura do país, porque é um marco legal que destrava o Brasil, que coloca o Brasil para avançar. Eu tenho certeza de que essa é uma missão em que todos nós temos uma expectativa muito grande de que avance hoje no Senado. Então, assim que for possível, ele também virá à Comissão para poder fazer a sua intervenção.

Com a palavra o Ministro do Estado Renan Filho.

**O SR. RENAN FILHO** (Para expor.) - Bom dia a todos. Muito obrigado, Presidente Marcos Rogério, Senador da República, representante do Estado de Rondônia.

Queria dizer, em primeiro lugar, que é uma satisfação muito grande para mim estar aqui nesta Comissão, na Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal.

Acho que alguns aqui sabem bem que eu tive pouca oportunidade de estar no Senado, porque logo que me elegi Senador o Presidente Lula me convidou para ser Ministro dos Transportes. Eu assumi desde o primeiro dia e estou licenciado do meu cargo de Senador.

Portanto, nessas oportunidades em que eu convidado sou, pelo Senado Federal, para discutir aqui a infraestrutura nacional, eu me sinto muito feliz porque é uma oportunidade, também, mesmo que por uma via transversa, de exercer um pouquinho o meu mandato no Senado Federal. Eu me sinto 100% contemplado pelo exercício realizado pelo Senador Fernando Farias, que é um grande companheiro, um grande amigo, e que tem ajudado muito Alagoas por aqui, Marcos.

Como disse o Presidente Marcos Rogério, nós temos uma trajetória juntos: fomos Deputados Federais, depois tivemos uma carreira até semelhante. O Marcos foi candidato ao Senado, venceu, foi candidato ao Governo, quase venceu, a eleição lá foi empatada, foi no *fotocart*, como dizem nas olimpíadas, aquela corrida equilibradíssima. Ele veio para o Senado antes de mim; eu terminei sendo Governador antes de vir ao Senado. Então, terminamos nos cruzando aí. E agora quis o destino novamente, Marcos, que estivesse aqui V. Exa. na Presidência da Comissão de Serviço de Infraestrutura, na hora em que eu estou Ministro dos Transportes.

Então, eu queria, mais uma vez, reiterar o meu compromisso de estar 100% aberto ao diálogo, com a transparência necessária, respeitando as prerrogativas do Senado Federal para que a gente produza o melhor trabalho no Brasil. Eu acho que o trabalho na política, numa democracia - e está cada dia mais claro isso -, é um trabalho conjunto, coletivo, todos os Poderes têm o seu papel.

Eu dizia aqui ao Presidente da Comissão que é de muita valia estar no Executivo depois de ter participado dos trabalhos no Legislativo, porque isso dá uma abrangência maior ao Ministro da compreensão do papel dos Poderes, do papel individual dos Senadores, da necessidade clara da crítica para melhorar, construtiva, da não necessidade do elogio gracioso, fácil, mas do reconhecimento do trabalho quando ele também está colocado. Então, o papel do Congresso Nacional, do Parlamento, é exatamente este: dialogar sobre os problemas do Brasil para encontrar soluções.

Eu tenho dito, por onde ando - e me permita, Marcos, só esse preâmbulo antes da apresentação -, que, no Brasil e no mundo, hoje, muitas coisas nos dividem. A ideologia está muito aflorada na política. Tem gente que trabalha na política fazendo entrega e tem gente que trabalha na política fazendo nada. São caminhos bem distintos. E está cada dia mais difícil para o cidadão separar esses dois tipos de político, porque, no passado, a gente dizia que fulano era político de rede; só que hoje não tem outro tipo de político: ou se é de rede ou não se é político. Só tem esse caminho. Hoje, tem o que está na rede e entrega, e o que está na rede e entrega nada. Mas não é fácil o cidadão, na sua própria casa, no ônibus, no transporte coletivo, no trabalho, estar ali passando, como a gente antigamente passava no controle remoto, mas agora é rolando a *timeline*, e descobrir quem daquele ali produz mesmo e quem produz muito pouco.

Então, esse é o grande desafio do mundo atual, e a ideologia aflorada - a divisão da sociedade - nos divide sob muitos aspectos. Agora, enquanto muitas coisas dividem, uma integra, une e associa. Essa é a infraestrutura. Independentemente do lado em que você está na política, se você pensa mais à direita ou mais à esquerda, todo mundo sabe que, sobretudo num país como o Brasil, a infraestrutura é capaz de impulsionar o desenvolvimento em todas as áreas. Por isso, há uma associação completa para se trabalhar, melhorar, construir o melhor caminho. E eu acho que era sobre isso que a gente poderia discutir um pouquinho hoje aqui.

Quería agradecer ao convite e dizer ao Presidente Marcos Rogério que passarei ali a apresentação, a partir de agora. Eu trouxe uma apresentação para facilitar a visualização.

Então, o nosso Brasil é o quinto maior país do mundo, é um grande mercado consumidor, com 215 milhões de habitantes, e é um gigante no agro. Tem papel estratégico na segurança alimentar do planeta - por onde a gente anda, isso é ressaltado - e tem a maior diversidade do mundo, ao mesmo tempo. É um país superprodutivo no agro e forte em biodiversidade. Tem uma matriz energética predominantemente renovável, é o país que deu o maior número de passos até o momento para a transição energética, possui 12% das reservas de água doce do mundo, sobretudo concentradas no Norte do país. É o maior produtor de ferro, de nióbio, de bauxita; exportador de cobre, de aço, de níquel, de manganês.

O aço está com uma discussão internacional agora. Eu estive em Nova York por conta dessas tarifas que foram implantadas pelo Governo Trump, e o Brasil está fazendo uma negociação muito importante para, pelo menos, estabelecer uma cota, e eu acho que o Senado Federal tem um papel muito relevante nisso.

Tem instituições fortes, inclusão social e é um país democrático. Às vezes, a gente fala desse último tópico, mas, quando a gente imagina um mercado do tamanho do Brasil, com instituições sólidas e democrático, a gente conta nos dedos, no mundo, mercados assim - conta nos dedos. Tirando a Europa e os Estados Unidos, contam-se nos dedos os países que têm essas características do Brasil.

Próximo, por favor.

Nosso desafio lá no Ministério dos Transportes é prover infraestrutura, porque, com esse cenário apresentado, a gente precisa garantir que a infraestrutura impulse os outros setores com mais rentabilidade. Eu não vou citar aí, mas, além daqueles minérios, no agro é que a gente tem um monte de coisa: soja, café, suco de laranja, açúcar, carne bovina, carne de

frango, milho, algodão, carne suína... Nisso tudo aí, a gente está entre os três, quatro, no máximo cinco maiores produtores do mundo. Próximo, por favor.

E, nesse desafio de prover infraestrutura... Aí está o crescimento da produção. Está bem pequenininha ali, porque essa tabela é pequena, mas olha que, em 2015 e 2016, nós produzimos 186 milhões de toneladas - é aquele primeiro quadrinho ali, eu vou ler o número aqui, porque ali está pequenininho, não está dando para ver - de grãos. Agora, em 2023 e 2024, menos de dez anos depois, nós teremos uma safra de 332; quase dobrando em menos de uma década.

Próximo, por favor.

O Brasil é um país tão relevante que o que a gente cresceu do ano passado para este ano, agora, em produção de soja - Senador Marcos Rogério, a gente estava falando ali sobre isso com o Senador Jaime Bagattoli, que estava conosco, e com o Senador Fernando Farias, que também conhece bem tanto de energia quanto de produção agrícola do país, de que o Brasil é tão relevante na produção de soja, mas, às vezes, a gente olha pouco para isso -, só o que a gente cresceu do ano passado para cá, se fosse um país em produção no mundo, com esse crescimento, seríamos o quinto maior produtor do planeta. O crescimento de um ano para o outro significaria a quinta maior produção do mundo inteiro...

Senador, tudo bem? Prazer grande em vê-lo.

Maior, por exemplo, do que a produção da Índia. Então, você imagina o que significa a potência da economia deste país. São 332 milhões de toneladas, com um crescimento de 11,8%. Trinta e cinco vírgula quatro milhões de toneladas foi o que o país cresceu.

Em milho, nós crescemos 3,3% - um crescimento de 11,4 milhões de toneladas. E, em soja, a expectativa é de um crescimento de 14% com relação ao ano passado: 20 milhões de toneladas de soja a mais - o que garantiria, com essas 20 milhões, o quinto lugar em produção de soja no mundo.

Vamos exportar 131 milhões de toneladas. Veja que, além de produzir muito, uma boa parcela da produção tem que encontrar os portos para ser exportada para o mundo inteiro. É por isso que o Brasil é garantidor de segurança alimentar do planeta, garantidor de proteína animal.

E a tendência, Presidente Marcos Rogério - eu fiz esse recorte aí - é que o Arco Norte continue ampliando a sua participação nas exportações. Marcos Rogério é de Rondônia, conhece bem a importância do Arco Norte.

Em 2017, o Arco Norte exportou 26% da produção nacional. E, em 2024, exportou 38%. E no caminho que vai, em breve, 50% das exportações deste país sairão pelo Arco Norte.

Isso é uma coisa muito nova, porque quem está aqui, e quem acompanha a infraestrutura, ouve muitos argumentos, mas, às vezes, a gente não se atenta bem para isso.

O mundo inteiro... por exemplo, o sistema portuário do mundo garante a exportação daquilo que os países produzem. Mas eles estão estabelecidos há uma centena de anos. Se você vai à Europa, há uma centena de anos a Holanda... *(Pausa.)*

... a Holanda e os portos holandeses têm um papel fundamental na exportação dos produtos. Na Ásia, os Tigres Asiáticos há muito tempo também; a China também; nos Estados Unidos, da mesma maneira; e, na Europa, também.

Poucos portos no Brasil, poucos portos no mundo, melhor dizendo, têm o crescimento que tem o sistema portuário brasileiro.

Por exemplo, o Porto do Itaqui, no Maranhão, há 40 anos, Senador Marcelo Castro e Senador Fernando Farias, não existia: ele era um pequeno porto, numa região sem produção ou uma ideia de porto. Hoje, ele é um dos portos mais produtivos do planeta. Tem a Ferrovia Carajás, que exporta minérios da Vale do Rio Doce; tem a ligação da Ferrovia Norte-Sul, que garante a chegada de grãos ferroviariamente para o Porto do Itaqui; e tem também vários acessos rodoviários superimportantes, como, por exemplo, a BR-135, que corta toda a região do Matopiba, sobre a qual conversávamos há pouco. Então, esse é um porto que, de 30 anos para cá, virou gigante internacional, com taxas de crescimento superior a 10% ao ano, como cresce a própria safra.

Esses são dados muito importantes que demonstram a necessidade da infraestrutura porque a gente tem duas características. A primeira é que a gente já produz muito mais do que consome, isso impõe, obriga, determina crescer a exportação. A segunda, um outro dado que é muito relevante falar é: por que os portos brasileiros estão crescendo em outras regiões, não nas tradicionais, diferentemente do mundo, que não mudam? Os portos americanos estão no mesmo lugar há muito mais tempo do que os nossos. Porque a nossa produção também está migrando, está migrando a produção.

O centro geográfico da produção da agricultura brasileira, há 40 ou 50 anos, estava no Sul do país, entre Paraná, São Paulo e Rio Grande do Sul. Hoje, ele está no centro do Brasil. Então, você imagine, Senador Plínio, você deslocar a produção significa deslocar a própria infraestrutura, deslocar a própria infraestrutura para uma região que tem populações

crescentes, importantes, relevantes, mas menores do que a população do litoral brasileiro, que é onde sempre residiu a maior parte do povo brasileiro.

Então, a migração dessa infraestrutura está acontecendo agora para, em cerca de oito a dez anos, próximos, essa região exportar 50% da produção de grãos do Brasil, 50%, onde não tinha estrada, por exemplo, a BR-163 foi construída agora, a BR-163 foi terminada agora; a BR-158 foi o Presidente Lula que construiu; a BR-163, o Presidente Lula construiu 90% dela; a Hidrovia do Madeira é muito recente também. Então, são infraestruturas todas muito jovens.

E eu coloco o fluxo previsto: só a BR-163, que é o maior corredor de exportação, está totalmente concedida, com as soluções dadas às concessões, porque a BR-163 tinha sido concedida de Sinop, cortando a divisa com o Pará, até o Porto de Miritituba, só por dez anos. Nós estamos trabalhando a otimização desse contrato para estender a concessão, que é muito importante: precisa-se duplicar o trecho dentro do Mato Grosso, precisa-se construir terceiras faixas no Pará; não tem os acessos aos portos, os acessos aos portos ainda são precários, precisam ser construídos também.

De Sinop até a divisa com o Mato Grosso do Sul, Senadores, nós resolvemos a concessão, que está recebendo investimentos. Inclusive, na semana que vem, estaremos, provavelmente, com o Presidente da República autorizando novos recursos do BNDES, que está financiando a duplicação de trechos.

E, no Mato Grosso do Sul, que também está com obras paradas há dez anos - é isso, Guilherme, Diretor-Geral da ANTT? -, na próxima quinta-feira, haverá o leilão de otimização desse contrato, que é a solução mais inovadora que este país já deu para reequilibrar contratos em desequilíbrio com obras paralisadas, lá na B3. Em parceria com o Tribunal de Contas da União, nós fizemos isso, e isso vai, também, resolver os problemas desse trecho ali do Mato Grosso do Sul.

A BR-364, que é também uma BR super-relevante, já exporta 16 milhões de toneladas, e vai crescer, porque, do Madeira para baixo, você escolhe a produção com menores custos, com menor impacto ambiental, sem emissão de carbono, desce a favor da correnteza. É mais ou menos o que a gente diz na nossa vida pessoal, nadar a favor da correnteza é importante, é isso que significa a Hidrovia do Madeira. A soja do oeste do Mato Grosso, em vez de ela rodar mil e tantos quilômetros pela BR-163, que ainda é a maior exportadora, o caminhão pode pegar a BR-364, chegar a Porto Velho e descer pela Hidrovia do Madeira - é o azulzinho ali -, acessa os portos e pega o oceano. A minha aposta principal é que esse corredor, Marcos Rogério, será o maior corredor de exportação do Norte do Brasil, crescendo em relevância. Ele vem diminuindo muito a distância da BR-163 para o corredor da BR-364. Deve passar em breve, e, quando passar, vai abrir muito mais, porque certamente é bem mais perto e tem mais condição.

A BR-155 e a BR-158 e a Ferrovia Norte-Sul: 11 milhões de toneladas; e a BR-135, como falei, Senador Marcelo, 9 milhões de toneladas.

Esse é o papel da exportação do Arco Norte do Brasil, crescente, que deve chegar, nos próximos anos, a 50% da exportação do país.

Então, para a gente prover essas necessidades, a gente precisa ampliar os investimentos públicos e privados, porque o Brasil não tem dinheiro para fazer tudo com recursos públicos. Eu acho que o Senado Federal sabe bem disso, porque se debruça orçamentariamente sobre todas as questões.

A PEC da transição foi importante, eu vou mostrar... Eu reitero sempre esse agradecimento ao Parlamento. Foi a primeira vez que um Governo, antes de assumir o mandato, aprovou uma emenda constitucional.

Em 2023 e 2024, nós executamos aproximadamente R\$30 bilhões com o Orçamento da União, praticamente o dobro do que foi executado no biênio 2021-2022, comparando os dois primeiros anos do Governo com dois anos do Governo anterior; e esses R\$30 bilhões foram aproximadamente o que o Governo anterior aplicou em quatro anos, como vou apresentar aos senhores ali na frente.

Nós garantimos várias entregas de obras estruturantes e a melhora da malha rodoviária, o que vamos apresentar adiante, e a retomada e a intensificação de mais de 1,1 mil contratos - contratos de manutenção, contratos de obras estruturantes - que estavam ou paradas ou andando lentamente, com o ritmo financeiro aquém da necessidade do cronograma físico-financeiro. O que é que isso significa? Não havia recursos para botar a obra para andar na velocidade do cronograma.

Para o cidadão que nos assiste em casa, Senador Marcos Rogério, é mais ou menos quando duas famílias vão construir uma casa, uma que tem os recursos para fazer a casa do começo ao fim e a outra que não tem. O cidadão vai ali e compra um milheiro de tijolo, Senador Marcelo, compra 20 sacos de cimento e vai lutando para construir sua própria casa num esforço descomunal. O outro que tem o dinheiro, não: ele compra todo o material que precisa gastar naquele mês, gasta o material e, em x meses, ele sabe que vai terminar a casa. Então, o Brasil vinha num esforço sem saber quando as obras terminavam. Hoje a gente conseguiu melhorar o ritmo, e eu vou apresentar as entregas.

O próximo quadro...

Eu queria só voltar um pouquinho, anteriormente eu deixei de falar uma questão. Eu queria chamar a atenção para as emergências crescentes por conta das mudanças climáticas e as exigências do Rio Grande do Sul, da catástrofe que afetou o Rio Grande do Sul, além da necessidade de obras resilientes.

Esse quadro mostra os pagamentos do Ministério dos Transportes num cenário, numa agenda de 2016 até 2024. Então eu queria fazer um convite aos Senadores, aos servidores do Senado Federal e àqueles que nos acompanham de casa para observar que esse quadro mostra que, de 2016 até 2021, os investimentos do Ministério da Infraestrutura do Brasil caíram ininterruptamente. No último ano do Governo anterior, houve um pequeno esforço para aumentar os investimentos em obras e aí eles cresceram para 8 bilhões. Então você observa, como eu disse antes, que nós investimos aproximadamente R\$30 bilhões em dois anos e o Governo anterior investiu R\$32 bilhões em quatro anos, ou seja, se em dois anos a gente investiu aproximadamente o que se investiu em quatro, significa dizer que este Governo está andando a uma velocidade duas vezes maior do que andou no passado.

Por que houve esse aumento do investimento, Senador Jaques Wagner? Não é por causa do Ministro Renan Filho, não. Eu sou Ministro, o Ministro faz as coisas andarem, mas o que faz andar mesmo em obra é recurso. E a PEC da transição, que foi empreendida pelo Governo do Presidente Lula e teve o apoio suprapartidário do Congresso Nacional, porque inclusive muitos Parlamentares, até mesmo da própria oposição, entendiam que esse cenário não podia continuar... Porque o cenário, Senador Marcos Rogério, do teto de gastos que foi imposto em todo o Governo anterior, mas, para ser justo, não foi implantado no Governo anterior, foi mantido no Governo anterior; ele foi implantado no Governo anterior ao Governo Bolsonaro e foi mantido, o que o teto de gastos fazia com o investimento? Ele diminuía ano a ano a capacidade de investimento do país, e o pior: transformou o Brasil num dos países que menos investiram seus próprios recursos em todo o mundo, Senador Jaques Wagner. Só para a gente fazer uma comparação...

Eu queria pedir a alguém da minha equipe do ministério para pegar meu telefone, porque hoje a gente está aqui com a Marcha dos Prefeitos e eu estou reiteradamente recebendo ligações. Acho que os senhores também vão receber essas ligações, e é prudente que a gente atenda.

Mas a PEC da transição garantiu aquele investimento ali e, só para uma comparação internacional, essa semana até faleceu o ex-Presidente do Uruguai, ex-Senador da República, ex-Deputado Federal Pepe Mujica, uma das principais figuras da política da América Latina, independentemente de visão política, todo mundo reconhece a relevância de Pepe Mujica, mas, para fazer uma comparação com o Uruguai de Pepe Mujica, que tem quase a mesma população de Alagoas, não do Brasil, tem a população de Alagoas - o Uruguai tem 3,5 milhões de habitantes, Alagoas tem 3,3 milhões -, o Uruguai investiu US\$1 bilhão em 2022, no último ano do Governo anterior, US\$1 bilhão em infraestrutura, e o Brasil, Marcelo, investiu US\$1,4 bilhão.

Então eu faço aqui um convite ao Senado Federal: independentemente das condições fiscais, a gente tem que encontrar um caminho para este país voltar a investir mais forte, tanto na atração do investimento privado, Senador Marcos Rogério, quanto no fortalecimento do investimento público, porque, se a gente fala dessa produção que a gente tem aí e a gente observa a produção do Uruguai, Senador Plínio, observa a população dos dois países e observa que os dois investem quase a mesma coisa em infraestrutura, isso significa que o erro não está no Uruguai, o erro está no Brasil. E o Executivo tem essa visão, tanto que propôs ao Legislativo, por meio da PEC da transição, elevar os recursos, mas também precisa elevar esse recurso à luz da responsabilidade fiscal.

Então, a gente vê por esse gráfico claramente que há uma mudança de rota. O Brasil voltou a investir mais.

Próxima página, por favor.

Olhe que o investimento é diretamente proporcional à qualidade da malha rodoviária. Ali, esse gráfico está mostrando, em azul, a malha considerada boa; e, em vermelho, a malha considerada ruim ou péssima. Observe que, quando cai o investimento, cai também a qualidade da malha, que saiu, em 2016, de 68% considerada boa e 12% considerada ruim para, em 2022, a gente ter 52% da malha considerada boa e 23% da considerada ruim ou péssima.

Com o crescimento do investimento, no final de 2024, a malha tinha voltado a 75% considerada boa, e a ruim ou péssima caído de 23% para 7%.

Tem alguns estados aqui que eu posso citar como referência: Rondônia é um, por exemplo, em que a qualidade da malha melhorou; Roraima, outro. O Senador Chico, inclusive, no início do mandato esteve lá naquela Reserva Waimiri... Como é o nome da reserva indígena? Waimiri Atroari, que estava com estrada de barro, não passava nada, nem caminhão para abastecer Roraima de combustível, porque Roraima é um estado desvinculado do Sistema Nacional de Transmissão de Energia Elétrica e precisa ter a geração de energia por óleo diesel. E, poxa, se não tem estrada, como chega o óleo diesel?

Nós fizemos lá, só para citar um exemplo, Senador Marcelo, um investimento de R\$50 milhões, que pavimentou essa rodovia - 125km. Por que foi feito isso, Senador, e não foi feito antes? Pelo aumento do investimento.

Então, quando chegaram lá o Senador Eduardo Braga, o Senador Chico Rodrigues, mostrando isso, apresentando - e a gente tinha as condições financeiras -, nós fizemos e, obviamente, isso ajudou a melhorar a qualidade da malha, que pulou de 52% para 75% considerada boa em 2024, e derrubou o ruim ou péssimo de 23% para 7%.

No Estado do Piauí é a mesma coisa, Marcelo. A ligação do Piauí com o Maranhão, como aquela rodovia que nós entregamos. E, ao chegar à Casa do Presidente Sarney, ele falou para a gente que estava esperando aquela rodovia ser pavimentada há 50 anos. Lembra ou não?

Isso é fruto do aumento do investimento - é fruto do aumento do investimento -, e o investimento ainda precisa aumentar bastante. Mas não adianta aumentar apenas o investimento público. É fundamental aumentar a atração do investimento privado. E aí eu faço um convite aos senhores para observarem esse quadro, que é um quadro do *Livro Azul da Infraestrutura* nacional, da Abdib. Esses são alguns dos principais dados, essa é uma das principais evidências, porque, como eu disse no início, hoje em dia as pessoas não trabalham com evidências. O sujeito diz o que ele quer, e você também acredita se quiser - está entendendo? -, especialmente quando ele está longe de você e não tem que provar nada. Ele diz pela rede e você assiste no ônibus, no seu carro, na festa do seu parente. Então, ele diz. Mas é sempre bom a gente observar a evidência, para a gente tratar com evidência. Esse dado não é um dado do Ministro Renan Filho, esse é um dado público da Abdib (Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base), que reúne os investimentos em infraestrutura públicos e privados.

Ali está pequeno, Senador, porque eu quero mostrar uma série histórica, e, para mostrar o comportamento, o número fica pequenininho. Mas eu vou ler.

Essa série histórica demonstra, pela onda, exatamente, que, depois do mandato de 2014, o Brasil, com as dificuldades fiscais que o país viveu, reduziu o investimento, o investimento ficou no vale até 2022, 2021, e olha o que está acontecendo agora! Primeiro: o último dado lá é de R\$259 bilhões o volume de investimento na indústria de base. É o maior da série histórica, e isto a preços de 2024, preços constantes de 2024. Isso superou pela primeira vez um investimento que foi realizado em 2014, ou seja, o Brasil levou dez anos, Senador Marcos Rogério, que está aqui na Presidência da Comissão de Infraestrutura, e eu até sugiro convidar a Abdib para discutir esses números, como é que se faz para elevar mais, quais são os melhores caminhos... Mas olha só: o Brasil, depois de atingir R\$239 bilhões de investimento, em 2014, e ter um ciclo grande de crescimento, porque, para trás, a gente vê ali que, de 2010 a 2014, ele crescia, ano a ano, a uma taxa sustentável, ele caiu e passou anos num vale inferior, quase 30% inferior ao que vinha sendo investido até 2014, e voltou a crescer. Cresceu um pouco em 2022, o último ano do Governo anterior, e intensificou o crescimento no Governo do Presidente Lula, em 2023, em 2024, e aí eu faço um convite para que os Senadores desta Comissão acompanhem esses dados em 2025, em 2026, em 2027, em 2028, em 2029 e em 2030, porque, desde já, eu garanto que o Brasil não terá queda até 2030. Desde já. Por quê? Pela mudança do perfil que eu vou falar agora, vou colocar agora.

Só um minutinho. Volta um pouco só para eu mostrar para os Senadores.

O azul escuro ali é o investimento privado; o azul claro, o investimento público. Veja que, em 2014, o investimento público ainda era maior do que o de 2024. Por que a gente ultrapassou? Porque nós ampliamos a capacidade de atrair investimento privado. Nós voltamos a investir mais recursos públicos, mas nós ampliamos mais ainda o investimento privado.

Então, eu quero dizer aos senhores que o investimento privado máximo tinha sido de R\$145 bilhões a preços de hoje, e nós elevamos, no ano passado, para R\$197 bilhões, ou seja, quase R\$50 bilhões a mais de privado.

Agora, veja o público. Em 2014, o público foi de R\$94 bilhões, o investimento público na indústria de base. Isso não é só o Ministério dos Transportes, é a indústria de base. Agora, para ser justo com o Ministério dos Transportes, é em estrada e ferrovia o maior volume desse investimento, tanto público quanto privado. Isso também, depois, eu posso apresentar aos senhores.

Enquanto o investimento privado cresceu R\$50 bilhões, o público caiu de R\$94 bilhões para R\$62 bilhões. Caiu R\$30 bilhões, comparando 2014 com 2024.

Então, por que nós estamos atraindo mais investimento privado? Por que nós estamos em recorde histórico de investimento na infraestrutura do Brasil? Porque estamos atraindo mais investimentos privados.

Aí, vamos à próxima página agora, por favor. Em ferrovias e rodovias, até 2030, a gente vai ter um crescimento muito grande e uma estabilização do investimento público, porque as regras do arcabouço fiscal, mesmo o pós-PEC da Transição, não permitirão que a gente amplie mais o investimento público. Por isso, nós temos feito convites às bancadas para direcionarmos parte de emendas de bancada.

Eu próprio e o Senador Fernando, das nossas emendas aqui do Senado Federal, estamos construindo uma ponte importante na ligação de Sergipe com Alagoas, Senador Laércio, para dar um exemplo em nosso estado, mas é importante que todos os estados olhem a carteira para que a gente possa somar esforços em emendas de bancada, sobretudo à luz da nova decisão do Supremo Tribunal Federal, que determina as emendas de bancada em obras estruturantes, que observem essa carteira, que é uma carteira superestruturante, e só os investimentos em infraestrutura vão colocar por ano 0,3% no PIB, com certeza, já contratado, mas podendo chegar a 0,5% do crescimento do PIB.

Então, vejam os senhores aqui, se a gente investir esse volume de investimento crescente, a infraestrutura nacional vai botar 0,5% de crescimento de PIB por ano. Se o Brasil cresce este ano 2,5%, que é o que vai crescer - estavam previstos 2%, mas o mercado já fez uma releitura para 2,4%, eu estou achando que vai crescer 2,5% -, entre 0,3% e 0,5% é o investimento em infraestrutura. Isso aí só de transporte, fora esses outros da Abdib que ainda botam adicionalmente alguma coisa. São R\$260 bilhões em investimentos em infraestrutura em todas as áreas.

Aí vamos adiante, por favor.

Eu vou disponibilizar essa apresentação para os Senadores e tem uns outros detalhes se os senhores quiserem, mas eu queria falar só algumas obras entregues aí de 2023 até esses primeiros quatro meses de 2025. Como, por exemplo, no Norte, a pavimentação da BR-230, de Novo Repartimento a Pacajá, que é a conhecida Transamazônica. As pontes sobre o Rio Ribeirão e Rio Araras, na 425, em Rondônia, estivemos lá na inauguração. A travessia urbana de Itapuã do Oeste, Senador Marcos Rogério, era, lá no Estado do senhor, um ponto de estrangulamento. Os caminhões atolavam, lá em Itapuã do Oeste, durante o período de safra e nós duplicamos o trecho urbano de Itapuã do Oeste, ficou muito bom.

Quando eu passei lá em Itapuã, Marcos, uma coisa me chamou muita a atenção, porque, Senador Chico, toda a margem da rodovia era de borracharias. E aí eu disse assim: "olha, eu estou aqui no Ministério dos Transportes, mas na verdade eu sou economista. E sabe por que aqui tem um monte de borracharia em detrimento de outras coisas? Porque aqui fura pneu". Isso é oferta e demanda, o cara não abre borracharia onde não fura pneu. Então, "nada contra os borracheiros daqui, mas vão se mudar de Itapuã do Oeste". E se mudaram, não tem mais borracharia. Quando o senhor passar lá, observe que as borracharias se mudaram. Por quê? Porque parou de furar pneu em Itapuã do Oeste.

Então, isso é... Aí a economia piora? O borracheiro fica desempregado? Não, ele vai para... Ele muda de lugar, mas ali naquele local chega o desenvolvimento, porque a teoria mais simples, do ponto de vista da infraestrutura, diz que R\$1 investido em rodovia gera R\$5 de externalidade positiva em outras áreas, investimento em pousada, em posto de gasolina, em novos comércios.

Então, se você bota R\$15 bilhões, pode ter certeza de que 60 e tantos bilhões de reais vão ser investidos pela iniciativa privada. Isso em estados em que o agro não é o carro-chefe. Onde o agro é o carro-chefe, aí é o principal, fora a competência do proprietário e fora a pesquisa histórica que a Embrapa fez neste país, competência e dedicação do proprietário da terra, botar a mão, mão calçada, que o brasileiro faz isso como ninguém no mundo hoje, isso é uma coisa. Segundo, a pesquisa da Embrapa. Terceiro: infraestrutura. Se tiver estrada, explode a produção. E aí o convite é: estaria explodindo a produção do agro no Brasil sem infraestrutura? A resposta é "não". E a nossa infraestrutura pode induzir ainda mais produção? A resposta é "certamente". É por isso que a gente precisa trabalhar para melhorar mais. Então, prossigo: a reconstrução da BR-174 no Amazonas e em Roraima - falei há pouco -; um ponto de parada e descanso em Novo Repartimento, no Pará.

Querida dizer aos Senadores - isto é um outro ponto muito importante - que o Brasil é o país do escoamento de produção por caminhão. Por consequência, é o país do caminhoneiro, um país que tem leis que protegem a atividade de caminhoneiro. Porém, era também o país que não tinha nenhum ponto de parada e de descanso para caminhoneiro. Caminhoneiro só tinha onde parar aqui se fosse em posto de gasolina, pagando caro, precariamente. Nós criamos um programa dos pontos de parada e de descanso para caminhoneiros. Já entregamos seis e vamos entregar 50. Daqui a pouco eu vou mostrar a vocês um deles, em Novo Repartimento, no Pará.

No Sudeste, entregamos o Contorno do Mestre Álvaro, na cidade de Serra, lá no...

Fique à vontade.

Prossigo: em Serra, lá na BR-101; o Trevão de Monte Alegre, na BR-153 e na BR-365, em Minas Gerais, uma obra lá no Triângulo, Fernando, muito aguardada; na BR-116 - minha Senadora, bem-vinda ao exercício da Presidência -, o Trevo de Bonsucesso, em Guarulhos... Guarulhos - todo mundo conhece essa cidade - fica na Região Metropolitana de São Paulo, tem um dos aeroportos internacionais mais importantes do mundo. A cidade de Guarulhos não tinha um acesso a ela - não tinha um acesso -, porque passa ali a Dutra, e da Dutra para acessar a cidade de Guarulhos, Fernando, não tinha acesso. Foi feito esse Trevo de Bonsucesso, que é um primeiro acesso importante de Guarulhos.

Prossigo: o PPD de Pindamonhangaba, que contou com a presença do Vice-Presidente Alckmin na inauguração; o PPD de Seropédica, no Rio de Janeiro, e de Itatiaia, também no Rio de Janeiro.

No Nordeste, eu queria citar algumas aqui, para não demorar muito: a adequação entre Bom Jesus e a divisa da Bahia com o Piauí, na BR-135, Senador Marcelo; a Travessia Urbana de Tianguá, no Ceará, na BR-222; a construção da BR-235, na Bahia, ligando Campo Alegre de Lourdes, que era uma cidade que não tinha acesso por asfalto na BR - o cidadão tinha que enfrentar 30km de barro para chegar à cidade -; a duplicação entre Feira de Santana e Santa Bárbara, na BR-116, obra muito importante; o Viaduto do Mercado do Peixe, em Teresina, na BR-343; a pavimentação entre Baú e Timon, na BR-226, na ligação do Piauí com o Maranhão; a duplicação da BR-304, que é a Reta Tabajara, no Rio Grande do Norte...

Senador Renan... Tudo bem, pai?

Prossigo: a Trincheira Ladeira do Uruguai, também em Teresina; a primeira etapa da adequação da Travessia de Imperatriz, na BR-010, no Maranhão; a pavimentação da BR-416, em Alagoas; a pavimentação da BR-135, ligando Cocos, um dos mais produtivos municípios do oeste baiano, até a divisa com Minas Gerais.

No Centro-Oeste, nós finalizamos a Ferrovia Norte-Sul; o Contorno Rodoviário de Jataí, na BR-060, em Goiás - a Norte-Sul, também a finalização foi no Estado de Goiás -; a Travessia Urbana de Cristalina, na BR-050, em Goiás; e a duplicação de 100km da BR-163, de Cuiabá até Sinop, obra que nós estamos realizando em parceria com o Mato Grosso, Senadora.

Eu falava antes da chegada da senhora, e agora chega aqui também o Senador Jayme: nós vamos lá com o Presidente, Senador Jayme, ao Mato Grosso, porque nós resolvemos aquela otimização da Nova Rota do Oeste, o senhor lembra? Nós assinamos o contrato lá dentro do Itamaraty, para aproveitar o encaixe na agenda presidencial. O BNDES liberou recursos para aquela obra, e nós duplicamos... Depois de aquela obra estar, Senadora, dez anos parada, nós duplicamos 100km daquele momento para cá. Aquilo faz ano e meio - 100km de duplicação. Se o senhor for dar uma olhada - o senhor foi Governador do estado, a Senadora conhece muito bem também -, talvez nunca tenha sido feita uma duplicação de 100km em um ano e meio na história do Brasil.

E por que foi feita lá? Por conta desse trabalho conjunto, suprapartidário. Financiamento do BNDES: R\$5,5 bilhões estão sendo aplicados no Mato Grosso, para o Mato Grosso receber o maior investimento em infraestrutura da sua história - da sua história. Eu digo isso com a propriedade de, depois de já ter sido Governador, ter acompanhado o Governo do senhor e de várias pessoas aqui. Então, o Estado do Mato Grosso está recebendo o maior investimento em infraestrutura da história. É exatamente onde o agro mais cresce na história, como eu estava mostrando antes aqui.

Por isso essa sinergia que se vai levar ao Arco Norte, Senador Jayme, que exportava 25% do que o Brasil produzia, chegou a 38%, e vai chegar a 50%. Como vai chegar a 50% sem a BR-163 duplicada? Como vai chegar a 50% sem a BR-364 duplicada em Rondônia? Como vai chegar a 50% da exportação sem a Hidrovia do Madeira colaborar; sem a Norte-Sul ter uma nova ferrovia de Açailândia a Barcarena, para não concorrer com a ferrovia de Carajás para chegar ao Porto do Itaquí, no Maranhão? Essa nova ferrovia é fundamental por quê? Porque ela permite que a Vale siga exportando minério sem que o grão dispute espaço com o minério. Porque, como minério é mais valioso do que grão, você imagina que o grão só monta naquela ferrovia ali quando não tem minério. Só que tem minério para usar quase 100% da ferrovia. Então, é precisa construir uma outra infraestrutura.

Esses são debates que eu acho muito importantes de a gente fazer aqui.

No Sul do Brasil, duplicação da BR-163, de Toledo a Marechal Rondon; o viaduto em Navegantes, na BR-101 e na BR-470; o PPD de Palhoça, em Santa Catarina; o Contorno de Florianópolis...

Eu vi o Senador Esperidião Amin aqui, que é um batalhador também pela infraestrutura. Na hora em que eu estava chegando, ele estava saindo e se comprometeu voltar, Senadora.

Nós entregamos o Contorno de Florianópolis, que era uma obra esperada há muito tempo, uma obra de R\$1 bilhão, com investimentos privados. Foi um evento muito grande, que inclusive contou com a presença do Presidente da República.

A recuperação da BR-290 no Rio Grande do Sul; a Ponte Internacional Uruguaiana... Estava interdita a ponte quando nós assumimos o mandato. E o comércio nessa ponte representa 30% do nosso comércio exterior com a Argentina. Estava interdita parte das pistas por falta de manutenção. Provocado por quê? Pelo baixo investimento. Quando o investimento cresceu, nós restabelecemos o funcionamento dessa ponte, e ela está funcionando.

O Complexo Viário da Scharlau e a duplicação da ponte sobre o Rio dos Sinos, lá na BR-116, no Rio Grande do Sul; e a ponte sobre o Rio Caí, também no Rio Grande do Sul, são entregas importantes.

Agora vamos ilustrar algumas dessas entregas para os Senadores aqui presentes.

Senador Weverton, prazer em vê-lo, amigo.

Aí, no Norte e no Nordeste - só para passar algumas imagens -, quando a gente vê imagens de infraestrutura, normalmente a gente vê aqui a negativa. Eu costumo dizer que isso acontece muito em infraestrutura e acontece muito em saúde, Senador. Normalmente, quando o cidadão atendido pelo SUS resolve o seu problema, isso raramente vira notícia, porque o cara foi lá, resolveu, e é o papel do Estado mesmo. Isso não vira notícia. E o SUS resolve muito problema. Aliás, é o maior resolvidor de problema de saúde pública do mundo - não é do Brasil, não; é do mundo. Isso também não quer dizer que ele não tenha problema. Ele tem problema de financiamento, e a gente precisa trabalhar e construir isso.

Ali está a duplicação em Itapuã do Oeste, o primeiro ali à esquerda; no centro, tem a duplicação da BR-116, de Feira de Santana a Santa Bárbara; a ponte sobre o Rio Araras/Ribeirão, que nós entregamos por lá, no Norte; a duplicação da Reta Tabajara, no Rio Grande do Norte, essa aqui do centro abaixo; e aqui, no canto esquerdo, Senador Marcelo, a Trincheira Ladeira do Uruguai - Marcelo saiu agora há pouco ali, foi a outra atribuição -, uma obra que também ficou linda, lá em Teresina.

Próximo.

Aí estão algumas entregas.

Está ali a primeira, a Ferrovia Norte-Sul. Pela primeira vez na história do país, neste primeiro biênio, um trem pode sair do Porto do Itaqui, no Maranhão, e chegar ao Porto de São Paulo. Uma locomotiva, pela primeira vez, conseguiu cortar toda a extensão Norte-Sul. Nunca houve essa possibilidade. A Norte-Sul está 100% concluída; tem ligação integral do Norte do Brasil até o Porto de Santos.

O Complexo de Scharlau, como eu falei; o Contorno do Mestre Álvaro, aquela obra lá, à direita no alto, uma obra que é elevada, é um charco, uma obra de R\$1 bilhão, que foi entregue agora. A cidade de Serra tinha um engarrafamento, ao final das tardes, de hora e meia só para cruzar a cidade. Todo mundo que vem do Sudeste corta o Espírito Santo pela BR-101 para chegar ao Nordeste brasileiro. Ficava parado todo dia, uma hora e meia. Para o cidadão que passa de vez em quando em Serra com a carga é muito ruim; você imagine para o cidadão que mora em Serra, que tem todo dia de ir para o trabalho, ir para casa, enfrentar a hora e meia de trânsito. Esse contorno resolveu esse problema, pelo menos retirando caminhão pesado do centro da cidade e colocando-o no contorno.

Aí está a duplicação de Toledo a Marechal Rondon, essa abaixo no centro; o alargamento da ponte sobre o Rio dos Sinos, ali embaixo. O Rio Grande do Sul só tinha as duas do meio, a BR-116 liga Porto Alegre à Serra Gaúcha. Todo mundo conhece essas duas regiões. Ela ligava com aquelas duas pistas; passou a ter quatro pistas. Então, essa também é uma obra muito relevante, que foi entregue agora, logo depois da grande enchente que atingiu o Estado do Rio Grande do Sul.

Próximos.

No Acre, nós melhoramos a BR-364, que estava muito difícil em vários estados, tanto no Maranhão quanto no Mato Grosso quanto em Rondônia, mas no Acre especialmente - no Acre especialmente. E este ano o Acre vai receber vários investimentos fortes para a reconstrução de trechos da BR-164.

Roraima, BR-174, como falei; a Travessia Urbana e a Ponte de Jaru, que estão em obra na BR-364, também obras muito importantes no Estado de Rondônia.

No Pará, tem na BR-230 a construção da Ponte do Xingu, que está ali no alto à esquerda; no Amapá a BR-156, Senador Lucas. Essa BR aí é uma obra de 60 anos. Recentemente eu estive lá, e estiveram conosco o Senador Davi Alcolumbre e outros representantes da bancada. Eu fiz contato com o senhor, e o senhor terminou tendo uma coincidência de agenda, mas certamente vamos marcar uma visita conjuntamente. Essa obra está andando aceleradamente, e a qualidade da malha do Amapá também evoluiu bastante. É uma obra muito importante para o Estado, um sonho antigo.

A Ponte de Xambioá, que é uma ponte que vai ligar o Tocantins ao Pará, vai ser entregue agora até setembro. Nós estamos marcando a data da entrega dela, uma ponte também muito importante para o agro, a conexão do Pará com o Tocantins.

Ações nos estados tem várias.

No Piauí, na BR-330, a ponte entre Tasso Fragoso e Ribeiro Gonçalves, na região ali de ligação da região de Balsas no Maranhão, uma região superprodutiva, com o Piauí, o Matopiba.

No Ceará, a BR-222, a duplicação de Caucaia até o acesso ao Porto de Pecém.

A Reta Tabajara - essa abaixo, à esquerda -, no Rio Grande do Norte.

E, na Paraíba, o Senador Veneziano é que pilota muito essa obra, garante recurso aqui no Orçamento também, é a duplicação da BR-230 de Campina Grande até Farinha, uma obra que está andando aceleradamente.

Em Pernambuco, estamos duplicando a BR-423, que vai ligar São Caetano - que já é duplicada de São Caetano até Recife, a BR-232 -, por meio da 423, até Garanhuns, em pista dupla.

Em Maceió, estamos duplicando o Arco Metropolitano da capital para tirar o fluxo de caminhão pesado de dentro da cidade.

A duplicação da BR-101 em Sergipe. Em Maruim, especialmente, andou esse trecho.

E, na Bahia, estamos resolvendo o andamento da Fiol. A parte da obra pública está andando e sobre a parte da obra privada estamos em entendimento com a Vale.

No Goiás, eu queria citar aqui a construção da Fico, que é a Ferrovia de Integração Centro-Oeste. Ela está andando muito bem no trecho ali de Mara Rosa até Água Boa, no Mato Grosso, uma ferrovia superimportante, que vai ligar o coração da produção da soja à Ferrovia Norte-Sul.

No Distrito Federal, a BR-080 nós estamos duplicando agora até Brazlândia.

No Mato Grosso do Sul, o acesso, na BR-267, à Ponte Bioceânica. O Mato Grosso do Sul tem uma Rota Bioceânica. Nós estamos construindo o acesso à ponte. Obra com previsão para ser entregue no ano que vem.

E também o Rodoanel de Cuiabá, que é uma obra financiada pelo Governo Federal, uma das maiores obras de infraestrutura do estado, que vai fazer em Cuiabá o que nós fizemos em Florianópolis, tirar o tráfego pesado da capital do Estado do Mato Grosso, uma obra também muito relevante que é executada pelo Governo do Estado, mas financiada com recursos do Governo Federal. Esse trecho tem 30% de financiamento do Governo do Estado e 70% do Federal. O outro trecho o Governo do Estado também deseja cofinanciar. Então, é uma obra em parceria Brasil-Mato Grosso, para facilitar o escoamento da produção.

Então, só no Mato Grosso e no coração da produção, a gente coloca: 163; Anel de Cuiabá; Ferrovia de Integração Centro-Oeste, que vai ligar Água Boa até Mara Rosa, em Goiás, na ligação da Norte-Sul; e a 158, para o que nós tivemos, recentemente, primeiro, a aprovação para 12km, Senador Jayme, e agora tivemos a aprovação para 81km novos, que vão garantir o final de 158. Se a gente pavimentar esses 81, vamos ter autorização para o resto. E, se o Senado ajudar nesse projeto do licenciamento ambiental - porque lá nós fizemos tudo que o meio ambiente queria, inclusive contornamos a reserva indígena para não passar no centro dela, para não pavimentar o centro dela, o que aumentou um pouco a distância, mas, pelo menos, resolveu e soltou a obra.

Eu vou, proximamente, fazer uma visita lá, ao estado, porque a obra agora vai deslanchar com essa liberação ambiental. Então, a gente caminha para pavimentar o último trecho da 158, que está toda boa no Mato Grosso e toda boa agora no Pará também, mas tem um trecho de quase 200km de barro, o que atrapalhava muito, por conta de licenciamento ambiental, o que foi resolvido agora, a duras penas.

Quería só registrar, aqui, ao Senado Federal, que esse era um licenciamento que tramitava no Brasil há 17 anos - 17 anos! Quería colocar isso, primeiro porque demonstra que foi feito um trabalho arrojado no sentido de se ter a licença; segundo é que, provavelmente, não era vontade de todos os outros, Senador Marco Rogério, não ter a licença. Eu até acredito que eles tinham vontade de ter a licença, mas ter a licença não é só ter vontade, é conseguir vencer as tarefas que precisam ser vencidas no Brasil, à luz da nossa legislação, que é uma legislação apertada, até pela importância da nossa biodiversidade, mas não deve haver paradoxo entre preservação e produção.

Acho que a gente tem que fugir desse paradoxo. A gente tem que garantir a produção possível, mais elevada, desde que coincida com a preservação. Acho que esse aqui é o desafio.

Então, tem outras obras aí, e eu poderia ilustrar muito mais.

Vou passar um pouquinho rápido - a gente tem próximas entregas -, que é para dar oportunidade aos Senadores de colocar temas que não estejam eventualmente colocados aqui.

Então, eu relatei próximas entregas para 2025, e vou apresentar ao Senado. Depois, eu relaciono essas próximas entregas para 2025, por região - Centro-Oeste, Sudeste e Sul. Tivemos um grande marco, que foi a assunção da ViaBahia. Pela primeira, vez uma empresa concessionária, queria dizer isso ao Senado Federal - a quem cabe, republicanamente e democraticamente indicar diretores do Dnit e que não indicava... O Governo passado editou uma medida provisória para substituir o Senado Federal no direito de referendar os diretores do Dnit. Editou uma medida provisória - obviamente o Senado não ia votar essa medida provisória, que retira sua prerrogativa - e ela caducou, não foi votada, mas medida provisória, ao ser editada pelo Presidente da República, vira lei, imediatamente, e ele nomeou a Diretoria do Dnit. Quando a medida caducou, a Diretoria estava nomeada e não tinha mais o que fazer. Então, isso é uma coisa muito relevante.

Por qual motivo isso foi feito eu não sei bem. Eu sei que a nova Diretoria do Dnit está indicada pelo Presidente da República, sugerida por mim - indicada pelo Presidente da República e aprovada pelo Senado Federal, por esta Comissão, Senador. Isso é uma coisa importante, relevante.

Então, por um lado o Dnit e por outro lado a ANTT - está aqui o Diretor-Geral, que está interinamente, porque estamos aguardando a finalização dos entendimentos das agências. Tenho conversado bastante aqui, mas os diretores das agências vão ser também sabatinados, aprovados ou rejeitados pelo Senado Federal. Isso é uma atribuição que eu respeito, porque sou Senador da República licenciado e estou no Ministério. Então, jamais defenderei outro caminho.

Mas, por que eu estou falando isso? Por isso aí, porque, pela primeira vez na história deste país, uma concessionária que não cumpriu o contrato - contratou com o público, Senador Jayme, acertou de cobrar uma tarifa naquela rodovia e de fazer um conjunto de obras -, pela primeira vez, uma concessionária que não cumpriu o contrato foi retirada. Nós retiramos a ViaBahia. Ontem eu estive lá na Bahia, retiramos, assumimos o trecho e vamos fazer uma nova concessão.

Concessionária que não cumpre o que acertou em contrato não pode ficar, porque do mesmo jeito que eu sou um grande defensor, vocês vão me ver sempre assim, defendendo o espaço para a livre iniciativa, para o investimento privado, a capacidade do capital resolver problemas que às vezes o público não consegue sozinho, eu defendo tudo isso, mas eu também defendo que do jeito que o privado exige que o público cumpra o contrato para o contrato dar certo, que ele também cumpra a sua parte, porque senão isso é uma coisa absurda.

Então, a ViaBahia saiu e nós vamos fazer uma nova licitação.

Queria passar ao próximo ponto.

Saiu com a atuação independente da ANTT, que também compreendeu isso.

O Guilherme, que está aqui, ele está sugerido para ser Diretor-Geral da ANTT, mas ele chegou, à Diretoria da ANTT, no Governo anterior. A ANTT tem mandato não coincidente com o Presidente da República para obrigar uma construção política de Estado e não de Governo. Esse é o objetivo da não coincidência dos mandatos.

Marcos sabe muito bem disso porque é um dos principais juristas, especialistas aqui e eu o conheço desde os tempos de Deputado Federal.

E o Guilherme permanece lá, Marcos, justamente porque a construção de Estado é o que prevalece no Ministério dos Transportes de maneira suprapartidária em todos os projetos que nós fizemos. Nós convidamos a todos e eu tive a oportunidade de discutir com o Marcos, discutir com o Jayme, discutir com o Jaime Bagattoli, em vários momentos, sobre os temas da infraestrutura que, como disse no começo e por isso agora estou aprofundando, trago aqui, diferentemente de outros temas que dividem, a infraestrutura pode integrar, mesmo se os pensamentos são em vieses diferentes.

Vamos olhar um pouquinho o Rio Grande do Sul. O Governo Federal, pessoal, investiu no Rio Grande do Sul R\$111 bilhões, nessa catástrofe aí. Olha o que isso fez na economia!

Lá está a evolução do PIB, Brasil versus Rio Grande do Sul. O Brasil está verde, naquele quadrinho no centro, à direita, no alto. Naquele quadrinho está a evolução do PIB Brasil e Rio Grande do Sul. O Brasil é o verde. O Brasil cresceu o PIB 3% em 2022, cresceu o PIB 2,9% em 2023 e cresceu 3,4% em 2024.

Agora, olhem o que aconteceu com o Rio Grande do Sul, que é um estado com uma economia madura. Não é fácil o Rio Grande do Sul crescer mais do que a média brasileira, porque a economia mais jovem tem mais facilidade para crescer e uma economia mais madura, menos. É um pouco o que acontece com a Europa, mas dentro da Europa também o que acontece com a Itália, o que acontece com a França, com economias muito maduras. Como é que cresce mais do que uma economia como a brasileira? Ou cresce como uma Índia, como uma China? Não é fácil!

O Rio Grande do Sul também, dentro da comparação entre estados brasileiros, tem uma economia madura.

E vejam o que aconteceu em uma crise climática em 2022, Edinho Bez, você que conhece bem. Seca no Sul do país, seca forte. O PIB gaúcho caiu 2,6%, enquanto o PIB brasileiro cresceu 3%. Por quê? Porque veio a seca e o Governo Federal não fez o enfrentamento na região, o PIB despencou. Veio a enchente, que no senso comum traria um dano muito maior à economia do que uma seca, porque quebrou a infraestrutura, não apenas deixou de florescer o que tinha para florescer, mas destruiu o que havia, ou seja, a tendência é que a involução seja maior. Mas, olhem lá, o PIB brasileiro cresceu em uma média de 3,4%.

Num ano em que o PIB surpreendeu o mundo, o Brasil foi um dos países, Marcos, que mais cresceu no mundo no ano passado, foi o quarto país que mais cresceu no mundo, e o PIB do Rio Grande do Sul, de um estado maduro, cresceu 4,9%, mais do que a média nacional, diferentemente do ciclo de anos para trás, que ele crescia sempre um pouco abaixo.

Em 2023, quando não houve nem estiagem, nem enchente, foi um ano normal, o PIB brasileiro cresceu 2,9; e o do Rio Grande do Sul, 1,7 - sempre um pouquinho abaixo do PIB nacional por conta da economia madura.

Então, por que eu estou dizendo? Independentemente do viés, e sempre há uma coisa que falta, porque o sujeito diz assim: "Ah, caíram tantas casas. Fez essas, mas não fez essa aqui ainda". Ah, isso aí vai ter, com certeza. Agora, o fato é que o

PIB cresceu mais do que a média nacional, e nós lá... O Governo reuniu todas as forças democráticas, foi para o estado, disponibilizou R\$12 bilhões em crédito, destinou R\$5,1 mil para 420 mil famílias fazerem o enfrentamento aos efeitos da enchente - R\$5,1 mil para 420 mil famílias, isso faz o dinheiro girar na economia e ajuda a família a recuperar as empresas -, o Governo interrompeu o pagamento da dívida do Estado por três anos, recuperou a malha rodoviária imediatamente, entregou obras estruturantes e criou um fundo de R\$6,5 bilhões para o desenvolvimento.

Nós chegamos a ter 141 interdições, e ali, a bolinha azul é a liberação, a vermelha é a interdição. Chegou a ter, só em rodovias federais, 70 pontos interditados, depois nós liberamos os pontos.

Próxima página.

Olha o que aconteceu aí com a infraestrutura. Essa ponte no alto à esquerda é a ponte sobre o Rio Caí, uma ponte que foi totalmente danificada.

Olha ali embaixo, na serra, aquela ponte em arcos é uma ponte que foi construída lá atrás pelo estado, depois foi federalizada a BR.

Essa rodovia duplicada aí é a BR-116, na saída de Porto Alegre, olha o que aconteceu com ela.

Próximo, por favor.

Antes e depois de alguns trechos. Antes aquele trecho lá, o deslizamento, depois o trecho aberto já passando; antes o deslizamento, depois o trecho aberto já passando. Sexta-feira agora nós vamos lá inaugurar as primeiras encostas, porque, além das rodovias, nós estamos fazendo um trabalho de recuperação de encostas importante.

Aí a ponte sobre o Rio Caí em três tempos. Primeiro a enchente, o que ela fez? Como a gente diz lá no Nordeste, a ponte selou no meio, tipo cavalo, quando vai ficando velho, muita sela, ele fica com o lombo meio selado. Essa ponte selou, afundou aquele pilar do meio. A foto exatamente abaixo é o dia da implosão, a ponte foi implodida; e do lado a ponte reconstruída.

Queria dizer aos senhores que isso aconteceu, a enchente foi em maio do ano passado, nós estamos em maio deste ano, mas essa ponte foi entregue em dezembro, antes do Natal. Eu estive lá, entregamos a ponte em oito meses reconstruída, e mais, é a única ponte, com infraestrutura de grande porte, reconstruída no Estado do Rio Grande do Sul.

O estado tem nove pontes semelhantes, nenhuma delas é de um berço, começou a obra, mesmo com o Governo Federal disponibilizando os recursos, nenhuma delas teve a obra começada.

Então, é importante dizer que nós já reconstruímos a nossa que caiu, está entregue, está sendo usada desde dezembro do ano passado. Quanto às nove pontes semelhantes, em rodovias estaduais, não se iniciou a obra de nenhuma delas ainda. Essa informação não é minha, é do próprio Governo estadual, que divulgou recentemente.

Próximo.

Concessões rodoviárias. Aí é o último ponto, eu vou passar bem mais rápido. Eu queria fazer só uma leitura e depois a gente detalha as concessões aqui com os senhores. O Governo anterior, Senador Marcos Rogério, fez seis concessões rodoviárias, seis concessões rodoviárias em quatro anos.

Nós fizemos, em dois anos e quatro meses do Presidente Lula, doze concessões rodoviárias, inclusive a da BR-364, em Rondônia, que provavelmente vamos discutir aqui, e outras tantas. Neste ano, nós já fizemos três. Dia 22 próximo, quinta-feira, na bolsa de valores de São Paulo, será a quarta. Mas nós vamos fazer quinze concessões rodoviárias este ano, contra seis que foram feitas em quatro anos do Governo anterior. Então, eu estou colocando isso só para dizer...

Ali tem um quadro muito elucidativo, Senador. Naquele gráfico que sobe e desce, sobe e desce, estão os 20 anos de concessão rodoviária no Brasil. Concessão significa atração do investimento privado para a infraestrutura nacional. O que é fundamental, dado que nós já demonstramos que não temos recurso público para fazer tudo. Nesses 20 anos, o Brasil fazia, em média, uma concessão por ano, uma. Eu dizia, lá no ministério, que um país que precisa do investimento como o Brasil precisa e faz uma concessão por ano, não a faz para resolver o problema da infraestrutura, faz só para dizer que fez, porque é mais ou menos como espirrar num deserto. Uma coisa é você irrigar um plantio e dizer que a sua propriedade tem soja irrigada, outra coisa é você irrigar por espirro, você reunir a sua família e toda vez que alguém espirrar, espirrar no... Como é que fala? Na soja. Eu ia falar no pasto, mas como é que é o termo para soja? Espirrar ali...

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. *Fora do microfone.*) - Na lavoura.

**O SR. RENAN FILHO** - Na lavoura, exatamente. Muito obrigado, Senador. É espirrar na lavoura e considerar isso irrigação. Era isso que o Brasil fazia ao fazer um leilão por ano.

No ano passado... No primeiro ano do Governo do Presidente Lula, nós fizemos dois leilões, porque a gente também não tinha os projetos; no segundo, fizemos sete; neste ano, vamos fazer quinze. A ideia, para o ano que vem, é fazermos vinte.

Com isso, o Brasil vai ter um novo momento, uma virada de chave. Qual é essa virada de chave? Onde há rentabilidade privada para aquela rodovia vai passar a pagar quem usa e não vai pagar o pobre. Porque uma coisa que pouca gente debate por aí é: quando a rodovia é pública, quem paga a manutenção dela? O pobre. "Por que, Renan, você está dizendo isso?" Porque este país tem, infelizmente, carga tributária regressiva. O que isso significa? Quanto menos o cidadão ganha, mais ele paga imposto. Por quê? Porque o imposto é baseado no consumo e não na renda. Então, quanto menos o cidadão ganha, mais ele paga imposto. Inclusive, o Senado Federal e o Congresso Nacional estão convidados pelo Presidente da República, agora, a isentar quem ganha até 5 R\$ mil de pagar Imposto de Renda e a aumentar para quem ganha muito mais do que isso, o que é muito justo. Porque quem ganha muito mais paga muito pouco ou nada, o detentor de distribuição de lucro, de empresas, essas coisas. Enquanto o pobre paga 17%, 18%, 19% e, em alguns produtos, mais. Quando é energia elétrica paga 30%, quando é combustível paga mais, Senador Marcos Rogério. Em vários governos, essa é uma questão que não é de Governo, esse é um problema nacional. Então, como é o pobre, pelo perfil de regressividade da nossa carga tributária, que paga mais imposto, quem paga a manutenção das rodovias? O pobre, pelo mesmo motivo. O mais pobre tem carro? Não tem carro. Quem tem carro é classe média, às vezes até mais baixa, às vezes os empreendedores têm carro. E nós estamos discutindo isso.

Eu tenho dito lá à Secretária Nacional de Transporte Rodoviário: imagine aquele cidadão que tem uma Topic e que vende, Senador Jaime Bagattoli, cachorro-quente no dia de uma festa de exposição agropecuária. Esse cara não deve pagar pedágio - esse cara não deve pagar pedágio. Agora, o grande empreendedor que usa a rodovia para o progresso do seu negócio e do país, ele pode pagar e quer. Sabe por que ele quer? Porque um pneu custa R\$5 mil, quando fura. E lá em Estrela do Oeste tinha um monte de borracharia. Então, cada pneu que corta de um caminhão, R\$5 mil. E o pedágio é R \$10, R\$9, R\$11. Ele prefere pagar. Só que eu estou comparando com pneu, não estou comparando com uma virada de caminhão, porque uma virada de caminhão não tem preço, porque se perde a carga, se perde o equipamento e se perde a vida, muitas vezes, do motorista e das pessoas que estão ali. E isso ocorre muito mais quando a pista é simples, sem investimento.

Então, este é o debate que eu quero convidar o país a fazer: quem está pagando a manutenção da rodovia quando o cidadão roda nela gratuitamente? Especialmente o rico, porque é quem tem carro.

Queria dizer que eu tenho carro, não estou me excluindo disso, não. Eu tenho carro. E eu acho que a maioria das pessoas que estão nessa sala tem carro, mas vocês também conhecem muita gente que não tem carro e que está pagando a manutenção da rodovia. Moto não paga nos pedágios federais, porque o mais pobre, o que ele possui, na verdade, é moto. Então, esse debate precisa ser feito.

E, depois desse conjunto de leilões, nós vamos viver um outro modelo no Brasil, com muito mais investimento privado. E aí eu convido os senhores a olhar a magnitude do investimento privado *vis-à-vis* ao investimento público.

Próximo, por favor.

A evolução das concessões.

Ao final de 2022, nós tínhamos, na história, 24 concessões neste país - ao longo de todos aqueles anos. De 1997, Governo Fernando Henrique, quando começou, até 2022, Bolsonaro, 24 concessões. No Governo Bolsonaro, anterior ao nosso, seis concessões, apenas. Apesar do discurso de atração do investimento privado, da defesa do liberalismo, do discurso de Paulo Guedes, só fizeram seis, que é aquela coisa a que eu estou sempre convidando as pessoas: vamos dar uma olhadinha na evidência, não o que o sujeito apenas diz. De 2023 até maio de 2025, nós realizamos 12 concessões; 13 mil na história, até 22km concedidos; 6,1 mil em dois anos.

Agora, a previsão até 2025 é atingir 48 concessões, com 25 mil quilômetros concedidos à iniciativa privada, com potencial de levantar R\$475 bilhões para o investimento na infraestrutura rodoviária.

Isso ajuda a crescer PIB. Isso para de furar pneu de caminhão. Isso para de ter acidente de caminhão, e garante ao arco norte do Brasil e ao Brasil central escoar sua produção. E ninguém sabe qual é esse Brasil, depois que a gente fizer R\$500 bilhões - R\$500 bilhões -, sem ir ao cofre do Erário.

Pagando quem? O setor produtivo, que quer pagar. Eu não encontro no agro um produtor que deseje fila de caminhão a despeito do pedágio. Não encontro. Gostaria de discutir com os senhores, se tiver. Por quê? Porque ele sabe que a estrada explode o valor da terra, primeiro - explode o valor da terra. Então, se um estado grande, como Rondônia, como Mato Grosso, tem valor de terra, com rodovia duplicada, a terra dobra. E, por consequência, dobra o valor do estado. E, por consequência, dobra a financiabilidade bancária para o investimento no agro.

Ninguém conhece esse Brasil. Isso é um convite.

Eu queria dizer aos senhores e às senhoras que o mais interessante é que eu faço política de centro. Eu tenho um pensamento moderado; às vezes, um pouco mais à esquerda; às vezes, um pouco mais à direita. De vez em quando... Agora, está

até um pouco mais à direita. Enfrento dificuldades nos dois extremos. A extrema esquerda, às vezes, reage, e a extrema direita também reage.

Mas eu faço um convite à reflexão: qual é o Brasil de R\$500 bilhões de investimento em infraestrutura rodoviária? Quem vai pagar é o pobre? Não. O agro explode o valor da terra. O agro, pela Lei Kandir, não paga imposto para tudo aquilo que exporta - é ou não? -, o que é uma grande competição para o agro brasileiro. E eu defendo isso, porque é equivocado um país exportar tributo. Não se exporta tributo; exporta-se soja, exporta-se minério, exportam-se *commodities*, e *commodities* não podem escamotear a exportação de tributos. Eu defendo a Lei Kandir.

Portanto, esse pedágio que vai levantar aquele dinheiro ali, sem R\$1 de recurso público - são R\$475 bilhões, sem R\$1...

Para que a gente entenda, Senadores: o que é a PEC da transição? A PEC da transição garantiu ao Governo Federal, para investir em infraestrutura, R\$60 bilhões por ano. Ali são, só para a rodovia, quase dez anos de PEC da transição - quase dez anos -, sem fazer esforço fiscal. Esse é o convite, essa é a discussão. Agora, isso tem que ser feito com modicidade tarifária.

Tamanho de tarifa é proporcional a três coisas: tempo de contrato, volume de obra, e é isso que determina o tamanho da tarifa... Vale dizer que a carteira do Governo Federal... É um outro convite, porque os senhores vão ser instados a isso, tá? E aí estou concluindo já. Os senhores vão ser instados e convidados a olhar isso.

Enquanto os estados brasileiros concedem as suas rodovias, Edinho Bez... Você é lá da Frenlogi, conhece muito bem esse debate, foi Deputado de Santa Catarina e sabe o que significa para Santa Catarina não fazer concessão com relação ao Paraná, com relação a São Paulo. Porque Santa Catarina tem que se comparar com esses dois, não é? Não pode se comparar com o Piauí, do Senador Marcelo, ou com a minha Alagoas. Tem que se comparar com São Paulo e com o Paraná. Qual é a diferença entre os estados? Só Santa Catarina não concedeu rodovias estaduais e tem as piores rodovias estaduais do sul do país.

Isso não se diz, isso não se comenta, porque se faz um discurso liberal para vencer a eleição no Governo e se faz uma política que não dialoga com o investimento privado, porque o que se tem é a dificuldade de defender o que é correto.

Então, isso é importante pontuar. Tem as piores rodovias, Edinho, o seu estado, e isso eu disse ao próprio Governador recentemente. Ele foi lá ao ministério, eu disse para ele. Aliás, convido você a olhar, Edinho, para você saber e dizer lá na Frenlogi que as rodovias estaduais de Santa Catarina estão entre as piores do Brasil, mesmo comparadas com as rodovias do Brasil central e do Nordeste brasileiro.

Isso é evidência, isso não é discurso. Se você for ao Instagram, aí tem lá uma rodovia pequenininha: "Olhem aqui, estou fazendo uma rodovia". Isso é evidência, dado da Confederação Nacional do Transporte, cujo Presidente é Vander Costa, que publica anualmente um anuário estatístico - é ou não? -, medido, contratado e caro, que hierarquiza a qualidade das rodovias brasileiras. É só olhar a evidência.

Tem sentido acontecer isso com Santa Catarina? Não, não tem. É diferente do que está acontecendo no Brasil. No Brasil, a gente está melhorando as rodovias pelo aumento do investimento, mas a gente tem coragem de enfrentar o debate. Se não tiver coragem, não anda.

Ali está elencado, no Brasil, onde estão os investimentos, quais são as concessões. Então, tem concessões no Brasil todo.

Outra coisa, Senador, já que o senhor vai ficar aqui esse tempo todo. Eu queria pedir desculpa aos Senadores. Eu sei que é difícil, mas é que é muita coisa. Se a gente não falar as coisas, não dá para ter noção do todo.

O Brasil tinha 15 contratos de concessão no passado estressados e com inviabilidade. Não faziam investimento, por vários motivos: curva de aprendizagem, Operação Lava Jato... O BNDES tinha um compromisso de botar um empréstimo-ponte. Quando veio a Operação Lava Jato, o banco não colocou mais, e a empresa justificou isso para não fazer o investimento. Mas o fato é que o Temer, em 2016, editou uma medida provisória da relicitação para tentar resolver os problemas dos contratos em desequilíbrio. Não conseguiu, isso não resolveu, e agora nós conseguimos fazer um entendimento com o TCU para otimizar os contratos.

O primeiro que vai a leilão é esse na quinta-feira. Esses 12 contratos que serão otimizados, entre eles, por exemplo, eu falei da 163, de Sinop até o Pará, entre eles a 163 no Mato Grosso do Sul, que está ali. O mapa é pequenininho, mas está ali, está vendo, Marcos, no meio do Mato Grosso do Sul? Vão levantar R\$107 bilhões em investimento em contratos existentes - contratos existentes. Isso é um modelo superinovador para o país.

Eu queria pedir ao Senado para me permitir dizer aqui como é esse acordo, porque é um acordo entre a empresa e o país, por meio da ANTT e do Ministério dos Transportes. A ANTT é a controladora do contrato, é a gestora do contrato, e o Ministério dos Transportes é o órgão que estabelece a política pública. Então, nós fazemos um acordo, Senador Jaime. O acordo discute, basicamente, três coisas: o tempo, prazo para aquelas obras, que pode aumentar até 15 anos, no máximo, que o TCU permitiu; segundo, quais são as obras que serão feitas - porque tem algumas obras que foram discutidas lá

atrás que nem são mais necessárias, outras não têm licenciamento ambiental, no caso de outras, as cidades cresceram e se colocaram como necessários os investimentos privados ali; Sinop é um exemplo, Sorriso é outro exemplo, cidades que explodiram ao longo dos últimos anos, e a otimização permite ver isso - e a nova tarifa, que, com essas obras e com esse prazo, sustenta o conjunto de investimentos.

Como maneira de afastar o risco moral de o Governo fazer um acordo com a empresa, depois desse acordo feito, a gente pega essa tarifa que sustenta esses investimentos, Marcos, leva à bolsa de valores de São Paulo e faz a seguinte pergunta ao país, no modelo legal: alguém faz essas obras nesse prazo mais barato do que essa empresa? Se fizer, ela sai e você entra no contrato. Isso afasta o risco moral. Isso não é um acordo de gabinete. Então, isso é muito importante porque dá à sociedade a condição de, transparentemente, acompanhar esses processos.

E mais: para levar à bolsa de valores de São Paulo, esse entendimento tem que ser aprovado anteriormente pelo Tribunal de Contas da União, que é um órgão acessório do Parlamento brasileiro e está à disposição do Senado para discutir essa, certamente, e outras questões.

Então, eu acredito que esse modelo vai permitir ao Brasil destravar problemas, porque, antigamente, tinha um problema em uma concessão, e virava um cavalo de batalha, não tinha saída. Então, essas otimizações também podem levantar muitos recursos.

Próximo.

Aí tem vários detalhes. Eu não vou falar - já me alonguei muito - quais são as obras.

Queria somente passar no final para a parte de ferrovias, que é um ponto muito importante, porque nós também estamos avançando nos investimentos ferroviários, concluímos a Norte-Sul, estamos com um volume máximo, histórico, de investimento em ferrovia.

Queria passar à próxima página, por favor.

Ali, para ferrovias, do mesmo jeito que para rodovias, o volume máximo de investimento aconteceu ali no ano de 2014. Nós não conseguimos voltar ainda à máxima histórica, Senador Marcos Rogério, estamos trabalhando para voltar, porque em ferrovias os projetos são mais demorados, tem menos agentes econômicos nesse mercado, mas nós temos, desde 2006, um total de R\$144 bilhões investidos em ferrovias apenas, para vocês verem o que significam aqueles quase R\$500 bilhões em rodovias, e nós temos, desde 2012, as debêntures incentivadas, que foram aprovadas aqui pelo Senado Federal: são muito importantes, levantaram R\$45 bilhões, mas só no ano passado, em 2024, R\$13 bilhões, mais R\$5 bilhões em 2023, ou seja, a metade do que ela levantou de 2012 para cá, ela levantou em 2023 e 2024. É o fortalecimento dos investimentos privados também em ferrovia.

Senador Confúcio, Senador Esperidião, sejam bem-vindos.

Próximo, por favor.

**O SR. ESPERIDIÃO AMIN** (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. *Fora do microfone.*) - Mas eu já cumprimentei o senhor.

**O SR. RENAN FILHO** - É, no corredor, e eu fiz referência...

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. *Fora do microfone.*) - Já foi mencionado.

**O SR. RENAN FILHO** - Foi mencionado aqui, eu fiz referência.

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. RENAN FILHO** - É verdade. Obrigado, Senador Esperidião.

Então, as estratégias para fomentar o investimento em ferrovias são também o fortalecimento das parcerias público-privadas, o fechamento dos *gaps* de viabilidade por meio de aportes públicos.

Próximo.

Hoje, nós temos a Transnordestina, em obra, voando, Presidente. Quem é do Nordeste precisa conhecer essa obra. Nós temos 3,5 mil trabalhadores lá, no momento, trabalhando, com 72% da fase 1 executada. Nós vamos lançar o lote 8 agora, o Governador Elmano está até me demandando para irmos lá lançar o lote 8, uma obra com 3,5 mil funcionários no Brasil, ferroviária: é a maior obra linear do país de infraestrutura.

A Fico, que liga Mara Rosa, em Goiás, a Água Boa, como falei há pouco, e também a Fiol - ali está a Fico duas vezes, está errado -, de Caetité a Barreiras, na Bahia, que também está com 70% de obras executadas. A Fico está com 20% de obras executadas, a Fiol retomou as obras recentemente.

E nós temos vários contratos renovados que estão eliminando conflitos urbanos e aumentando a capacidade operacional, ali tem um exemplo de um conflito urbano, e temos três leilões na agenda prioritária. O Anel Ferroviário do Sudeste vai ser o primeiro leilão, o Rio de Janeiro está acompanhando fervorosamente essa discussão, uma obra muito importante que vai ligar a malha ferroviária do Estado do Espírito Santo até a malha ferroviária do Rio, garantindo um anel passando pelo Porto de Santos e ligando vários portos do norte do Estado do Rio de Janeiro e do sul do Espírito Santo, inclusive o Porto do Açú, que é uma grande infraestrutura nacional que não tem ligação ferroviária hoje.

Há o corredor Fico-Fiol, que é a ligação de Ilhéus até Lucas do Rio Verde, e essa ferrovia, Senador Marcos Rogério, é a Ferrovia Leste-Oeste. Ela vai dividir, junto com a Norte-Sul, o Brasil em quatro quadrantes: o Nordeste e o Norte, o Sudoeste aqui, o Sudeste e o Sul, em quatro quadrantes, para ligar nesses quadrantes outras rotas estruturantes. Esse corredor também vai a leilão ano que vem, o anel ferroviário este ano, e o próximo leilão é da Ferrogrão. Nós estamos em fase final, Senador Jayme, da discussão da Ferrogrão. O ministério já defendeu o projeto, já o defendeu, o Ministério dos Transportes, no Supremo Tribunal Federal. Há, obviamente, uma questão legal que precisa ser dirimida, mas eu entendo que, independentemente da decisão do Supremo, o país tem caminho para levar o projeto adiante, porque o Supremo não vai dizer, dependendo do cenário, Senador Jayme, que a ferrovia é inconstitucional. O que pode ser inconstitucional é o modelo que foi utilizado lá atrás para garantir a passagem da ferrovia na reserva. Isso ele pode dizer, mas aí a gente pode alterar esse modelo, fazer uma coisa que não agrida a constitucionalidade. Eu, pessoalmente, no diálogo que tenho feito com o Supremo, tenho defendido que ele não defina a inconstitucionalidade, não interfira; sugira caminhos e a gente aí corrija...

Eu acho que esta Comissão, Senador, é muito importante nesse debate e essa infraestrutura, junto com a Leste-Oeste, são as fundamentais do ponto de vista ferroviário para somar esforços com os investimentos rodoviários para se ampliar a capacidade de escoamento da produção do Brasil central, porque é aquilo que eu falei, como a gente não sabe direito qual Brasil nós vamos construir se juntarmos esse volume de investimento, Senadora, a gente também não sabe o que isso significará no Mato Grosso, porque o Mato Grosso vai, obviamente, explodir.

E também tem a otimização da Malha Oeste, que está no TCU. Nós fizemos um recurso ao TCU para uma reconsideração, sobre a otimização para o escoamento da produção do Mato Grosso do Sul.

Queria pedir, mais uma vez, desculpa aos Senadores pelo tempo. São muitos temas, me desculpem mesmo, mas, se eu viesse aqui e não colocasse essas questões, isso ia ficar muito vago.

Desafios ambientais.

Nós tivemos algumas soluções. Por exemplo, a duplicação da BR-101 em Alagoas, obra parada há 20 anos. Fizemos um acordo. A obra está andando.

A BR-158 no Mato Grosso, como falamos. Estamos andando com a BR-242 também no Mato Grosso, Senador Jayme. A BR-158 teve liberação.

A pavimentação de Manga-Itacarambi, 20 anos sem licença também, na divisa de Minas Gerais com a Bahia ali. Conseguimos esse trecho da BR-135. Está andando também a obra.

Próximo, por favor.

Mas ainda temos desafios.

Pavimentação da BR-319. Está aqui o Senador Plínio Valério. Certamente, ele vai se colocar aqui, talvez, nesta reunião e falar sobre esse trecho.

O Ministério dos Transportes, Senador, é totalmente a favor da pavimentação da rodovia, não a entende como incongruente. Dá para fazer a ferrovia, mas nós precisamos ter o licenciamento ambiental. Já temos um trecho que foi autorizado, o lote C. Está em obra. Nós vamos intensificar as obras agora com o período de verão - não é, Fabrício? A mobilização da empresa... E aquilo, Senador, que a empresa medir será pago este ano. Essa obra é prioritária para o país.

A pavimentação da BR-135 na Bahia. É um trecho de cavernas. Senador Esperidião, o senhor que é um estudioso, o Senador Confúcio também, ambos foram Governadores de estado e conhecem bem todas essas temáticas. Essa licença é tão complexa, Senador - o senhor é o Relator do novo licenciamento ambiental -, que até tese de doutorado já foi escrita sobre esse licenciamento e estamos há 20 anos sem ter licença, porque abaixo da rodovia tem um bloco de cavernas na região de São Desidério, na Bahia, e essas cavernas podem ser afetadas a mais de 100m abaixo do solo. Eu estou entre aqueles - e inclusive a tese de doutorado - que defendem que o que movimenta a caverna embaixo é atrito. E o que tem mais atrito: barro ou asfalto? Barro. O impacto no barro é maior, porque o caminhão anda no barro assim; e, no asfalto, ele desliza.

Então, deveríamos ter esse licenciamento. Eu tenho lutado pessoalmente, eu conheço as demandas individuais dessas obras. Tem um setor de sustentabilidade do ministério que só toca isso hoje, só licenciamento.

Pavimentação da BR-242, no Mato Grosso, como falei há pouco, e a duplicação da BR-135.

**O SR. ESPERIDIÃO AMIN** (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Essas cavernas...

**O SR. RENAN FILHO** - Essas são na Bahia.

**O SR. ESPERIDIÃO AMIN** (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - ... fazem parte do Cadastro Nacional de Cavernas.

**O SR. RENAN FILHO** - Fazem parte... Fazem parte.

**O SR. ESPERIDIÃO AMIN** (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - E o senhor já estudou quando fez o curso de espeleologia...

**O SR. RENAN FILHO** - É, exatamente. Espeleologia é o estudo da vida dos morcegos que vivem em cavernas, e lá tem esse estudo. O Senador Esperidião coloca aqui sempre que é um estudioso e vale sempre a gente, numa audiência dessa em que a gente ganha pouco conhecimento, ganhar... Olha isso aí. Hã? (*Pausa.*)

A BR-242, a gente também teve um entendimento para mudar o traçado, está andando.

E no final, pode passar, rápido, pode passar...

Fomento e planejamento, Senador, a última coisa que eu queria colocar para esta Comissão. Nós estamos elaborando... Primeiro, quero mostrar aos senhores que, às vezes, a gente vota uma lei e não sabe bem o que significa. E muitas vezes eu digo ao Governo Federal - está ali o Senador Rogério, lá do Estado de Sergipe -, Rogério, que muitas vezes o Governo Federal volta pouco para dizer "olha, olha o que a gente fez". Lembra que a gente defendeu aqui debêntures de infraestrutura, o Senado apostou? O que isso gerou? Olha lá: crescimento das debêntures de infraestrutura no ano de 2024, rodoviário e ferroviário para o Brasil, maior financiamento nos últimos tempos. Então, eu queria fazer um agradecimento que este debate construtivo de soluções novas para garantir o financiamento da infraestrutura é fundamental, e as emissões de debêntures garantiram isso neste debate entre Parlamento e Governo Federal.

Próximo.

E a última coisa, Senador, é que nós estamos debatendo o novo Plano Nacional de Logística em todos os estados do Brasil. Queria convidar todos aqueles Senadores que têm interesse na infraestrutura nacional. Isso não é um projeto de Governo, é um plano de Estado, cumprimento de legislação, metas e objetivos para até 2050. E eu acho que esta Comissão deveria fazer um debate também sobre esse tema. A gente abriu hoje uma nova consulta de origem e destino de carga e de pessoas, o que vai ser muito importante. E nós estamos abertos para fazer debates, discutir essa questão.

Esses aí estão nos ajudando: Comitê Andino de Fomento, o BID, a Fundação Dom Cabral, a Universidade de Minas Gerais, a Confederação Nacional da Indústria, a Confederação Nacional da Agricultura, a Confederação Nacional dos Transportes. E eu queria colocar ali a Câmara dos Deputados, porque é uma lei, e o Senado Federal como debatedores desse processo.

Então, Senador, dito isso, eu queria finalizar aqui a minha apresentação agradecendo pela paciência, dizendo que me alonguei, mas, do volume de investimento do Governo Federal com o orçamento público, o Ministério dos Transportes tem quase 40% - quase 40% - e, com relação ao investimento privado, a gente é disparadamente o maior. Por isso, a gente precisa fazer uma apresentação com esse nível de densidade para que a gente consiga apresentar minimamente o que é o todo. Certamente, estamos distantes do que está acontecendo aí, mas eu me esforcei ao máximo aqui para fazer uma apresentação que desse um panorama geral.

Quero agradecer a oportunidade e dizer que eu estou à disposição da Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Muito obrigado ao Ministro de Estado dos Transportes, Ministro Renan Filho, pela exposição que faz na Comissão de Infraestrutura. Uma exposição longa, mas rica em conteúdo. E eu penso que, se o Ministro continuasse a sua exposição com o volume de conteúdo de cunho liberal por mais uma meia hora, talvez alguém do núcleo mais ideológico do Governo falaria: olha, o Ministro está se candidatando a voltar para o Senado Federal. (*Risos.*)

É o mais liberal dos Ministros, me parece, neste momento, em razão dessa pauta mais focada na parceria público-privada.

Eu acho que as PPPs foram uma opção que o Brasil adotou para fazer frente à escassez de recursos públicos no enfrentamento de pontos de estrangulamento na infraestrutura nacional. Eu tenho dito, reiteradas vezes, que o Brasil é um gigante do ponto de vista da produção, da geração de energia, sobretudo de energia limpa, renovável. O Brasil sabe o que fazer da porteira para dentro, Jayme Campos. Ele produz muito, produz com qualidade, sabe entregar o produto que o mundo precisa para gerar e para garantir segurança alimentar. O desafio do Brasil é da porteira para fora. E aí, talvez, um dos setores que mais cria dificuldades para este Brasil, que é especialista da porteira para dentro, é justamente o setor de infraestrutura.

Tanto do ponto de vista de obras estruturantes propriamente ditas, nós temos modais que não se comunicam, que não se falam - mais recentemente nós estamos avançando para isso, com a integração multimodal, o que é fundamental, porque não adianta fazer grandes investimentos, mas sem a integração dos sistemas -; além disso, a infraestrutura de armazenamento, que nós também não temos. E aí o nosso produto, que é um produto de excelência, acaba sendo vendido, comercializado, com preço menor, porque não há espaço para negociação, porque você tem que produzir e o seu depósito é a carroceria de um caminhão. E aí você estrangula as rodovias, que é o que tem, e aí você estrangula as rodovias com o volume.

E hoje num desafio: o Brasil cresce, Senador Esperidião Amin, em produção, aumenta a sua produção, o que é um fato positivo a ser comemorado, e não tem uma logística à altura da produção que se projeta. A gente estima, este ano, a safra na casa dos 325 milhões de toneladas. A vantagem é que Deus, quando estabeleceu o planejamento de chuva para o Brasil, colocou a chuva em tempos diferentes por regiões do Brasil. Quando está chovendo no Sul, lá no Norte do Brasil está sem chuva. Quando está chovendo muito no Norte do Brasil, outras regiões estão em seca. E aí você consegue fazer... Essa frota que atende uma região migra para outra região e vai dando suporte, mas qual é o problema? Além da necessidade de investimentos públicos e privados estruturantes em malhas rodoviárias, ferroviárias, aquaviárias, a questão da armazenagem. O Brasil não tem. Nós precisamos avançar com essa pauta.

Todos esses temas perpassam por aquilo que é o nosso desafio como Comissão de Serviços de Infraestrutura. E nós vamos ter a oportunidade de dialogar muito sobre isso, mas vejo com muitos bons olhos.

E aí o Ministro faz uma fala aqui que, para mim, é muito verdadeira. Todos sabem, eu sou um Senador de oposição. Mas, nesta Comissão, desde o primeiro dia, quando assumi, eu disse: "Nesta Comissão, o trabalho é em favor da infraestrutura do Brasil". E a fala que o Ministro traz hoje aqui é que esse tema dialoga com todos os vieses, com todos os núcleos políticos do Parlamento. Não é uma questão ideológica. Tem as questões ideológicas, tem as questões políticas pontuais, mas o tema da infraestrutura ultrapassa as diferenças político-partidárias, porque seja talvez o setor mais importante para o desenvolvimento nacional.

Se quem está produzindo é de direita, não importa se quem está governando é de esquerda. A estrada por que ele vai passar é necessária, é fundamental, ela vai continuar sendo. A integração do sistema é um desafio que todos têm. Então, se tem buraco lá, se tem ponte caída, se tem ponte comprometida... Por isso, eu acho que é uma pauta que tem que unir realmente todo o esforço Parlamentar no sentido de garantir ao Brasil as melhores condições para avançar.

Passaremos, neste momento, às intervenções dos Srs. Senadores e Sras. Senadoras pela ordem de inscrição.

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

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Pela ordem, Senador Jayme Campos.

**O SR. JAYME CAMPOS** (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT. Pela ordem.) - Eu gostaria de saber de V. Exa. se já tem uma ordem de inscrição.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Tem uma ordem de inscrição aqui. O Senador Confúcio Moura foi o autor do requerimento; portanto, tem a primazia da fala. Na sequência, Senador Plínio Valério, Senador Chico Rodrigues, Senadora Margareth Buzetti, Senador Jayme Campos, Senador Jaime Bagattoli - são os inscritos até este momento -, Senador Rogério Carvalho, já na sequência.

**O SR. JAYME CAMPOS** (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - Mas eu queria pedir para V. Exa., data vênua, além dos autores do requerimento, com todo o respeito ao Senador Confúcio, porque eu tenho que sair para outros compromissos que marquei, se poderia fazer uma indagação para o Ministro aqui, aproveitando a ocasião em que está o Guilherme também, só para dirimir uma dúvida aqui. São dois minutos, não passaria disso. Qualquer coisa, corte a minha palavra.

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

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Vamos só colocar a resposta em bloco.

*(Intervenção fora do microfone.)*

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

**O SR. JAYME CAMPOS** (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - Só uma respstinha aqui. São dois minutos só, porque eu tenho que sair. V. Exa...

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - O Plínio também já comunicou que tem que sair.

**O SR. JAYME CAMPOS** (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT. Para interpelar.) - Ele está agoniado aqui, já falou para mim. *(Risos.)*

Mas só queria perguntar para o Ministro Renan.

Bom dia, Ministro, demais autoridades, meu querido Presidente Marcos Rogério.

Saúdo, na pessoa do Guilherme, os demais diretores aqui da agência, como também do Dnit.

São dois assuntos só.

Em relação à possibilidade da nova concessão que existe de Sinop a Santarém. É feita uma concessão, cuja detentora é viabrasil.com.br. Ademais, eu vi aqui na sua fala, Ministro, a possibilidade da nova licitação, na medida em que vai haver o alongamento da concessão, para que ele possa fazer a duplicação, tendo em vista o estrangulado ali, sobretudo de Sinop até Guarantã do Norte.

*(Soa a campanha.)*

**O SR. JAYME CAMPOS** (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - Esta é uma pergunta: vai sair? Quando?

Outra. Estive, há pouco dias, na ANTT em relação à Fico, que demanda Mara Rosa, do Estado de Goiás, a Água Boa. O comentário que existe - e até porque o próprio Guilherme disse - é que, sobre essa obra, que é da responsabilidade de executar através de um termo de ajustamento de conduta na renovação que foi feita com a Vale do Rio Doce, a informação que eu tenho, que causou já uma série de preocupações lá, sobretudo à população, é da paralisação dessa obra dependendo do trecho. Não sei como vai ser feito. Inclusive, eles querem fazer até uma audiência, convidar V. Exa. lá, com os demais diretores do Dnit e da ANTT, em um grande evento agora no meio de julho - no meio de julho.

São essas as duas indagações que eu tenho para o senhor, que, em breves palavras, pode me responder, se possível.

**O SR. RENAN FILHO** (Para expor.) - Em breves palavras: no Brasil, a gente deseja otimizar para duplicar o trecho no Mato Grosso e para construir terceiras faixas no Pará. Não é um investimento excludente com Ferrogrão, é um investimento muito importante.

Então, o senhor perguntou: "Vai sair?". Vai sair, sim, a otimização, desde que tenha acordo e que o TCU aprove.

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

**O SR. RENAN FILHO** - Tem um rito legal, e a gente está trabalhando para isso, na mesma direção do que eu imagino que o senhor deseja.

Na Fico, está andando bem a obra. A única coisa é que, no final da Fico, tem um trecho que está com uma dificuldade de licenciamento ambiental, mas nós estamos trabalhando nisso, e houve uma diminuição da intensidade da obra nesse período, agora, por um motivo: está chovendo. Mas agora, no final das chuvas, inclusive, nós vamos levar o Presidente Lula lá, porque a obra vai voar. Eu mostrei aqui que ela já está com 20% prontos, e a expectativa é chegar, no final do ano, próximo a 50% da obra pronta. E, nos primeiros meses do ano que vem, ao final dessa janela climática que vai abrir agora, Senador, então, quanto às duas obras, a expectativa é andar bem.

**O SR. JAYME CAMPOS** (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - Está ótimo.

Obrigado, Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Obrigado, Senador Jayme Campos.

Na sequência, eu indago o Senador Confúcio: V. Exa. tem o direito regimental de falar neste momento, e o Senador Plínio e a Senadora Margareth Buzetti... A Senadora Margareth está com um horário marcado no médico, quer sair e me fez um apelo. Antes de V. Exa. estar aqui, eu tinha feito o compromisso de assegurar a palavra aos dois, mas eu dialogo com V. Exa. se é possível.

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Eu farei... Então, o Plínio fala neste momento; na sequência, a Senadora Margareth. Aí eu já retomo a palavra ao Senador Confúcio Moura.

**O SR. PLÍNIO VALÉRIO** (Bloco Parlamentar Democracia/PSDB - AM. Para interpellar.) - Obrigado, Confúcio.

Eu cheguei às 8h30 para me inscrever, exatamente porque eu tenho um compromisso no Banco Central, com o Presidente Galípolo, às 12h. Eu preciso ir lá, porque é a PEC da autonomia financeira do Banco Central.

Primeiro, Ministro, eu devo dizer que, através do Senador Omar e do Senador Eduardo Braga, eu passei a gostar e a admirar, sei que o senhor é um amigo nosso, mas nada do que eu vou dizer aqui altera isso. Eu me senti torturado aqui não pelo tempo, mas pela exposição. E haja BR, e haja grão, e haja escoamento, e haja produção, e ao Amazonas bulhufas. Não se falou no Amazonas, só no final, para mostrar uma BR lameada, com caminhões atolados, o que me remete à covid, com conterrâneos sendo enterrados em vala comum e os caminhões com oxigênio atolados lá. Então, remete, isso está na nossa memória, é um trauma que nós vamos levar pela vida inteira.

Eu nem vou expor sobre a BR-319, porque eu sei que a dificuldade, o desafio do senhor é prover o país de infraestrutura e eu sei da dificuldade que enfrenta na questão ambiental. Enquanto os Presidentes da República não mandarem na política ambiental - isso serve para o Bolsonaro também, como serve para o Lula, para a Dilma, para o Temer... Eles não mandam na questão ambiental. Quem manda é o aparelhamento externo, da porteira para fora, o senhor falou aí. Quem manda na política ambiental é da porteira para fora.

Os preceitos fundamentais da Constituição não estão sendo obedecidos. Eu fui ao Supremo Tribunal Federal requerer isso, porque, na região da Amazônia, o Amazonas não tem direito a desenvolvimento, a escoamento, a saúde, a educação, já que não tem uma estrada que o ligue ao Brasil. Nós somos ligados a Roraima, que é Brasil - sofrem conosco -, e eu vou para a Venezuela, eu vou para o Caribe, eu posso passear no Caribe, porque não nos interessa em termos de transações econômicas, mas não posso passear, como disse a Ministra, no resto do Brasil. Eu estou falando de saúde, de educação, de transporte, mas, acima de tudo, do direito de ir e vir - do direito de ir e vir.

Ao longo da BR-319, tem 12 ou 13 ONGs ambientais perturbando a boa vontade do Ministro Renan, que a gente enfrenta diuturnamente. São observatórios que só fazem nos prejudicar, são pseudocientistas que utilizam o santo nome da ciência para mentir, para enganar, para ajudar a narrativa que nos impede.

A nossa luta realmente é... Eu não digo desigual, porque a gente está aqui no Senado para isso. Então, eu vou evitar esses comentários sobre a BR, porque sei que o Ministro é nosso companheiro. Eu me senti torturado por isso, não por sua exposição, pelos motivos lá, porque nós não aparecemos em nada.

E foi falado que crescimento está ligado a investimentos. Onde tem investimento, cresce, tem produção - cresce. Nós, no Amazonas, preservamos 97% da nossa floresta. Guilherme, 60% da nossa população vive abaixo da linha da pobreza.

E vem a estiagem. Agora, nós estamos no inverno, tem lama. Vai, passa; agora vem, e os rios vão secar. Quando a gente fala de hidrovia, do Madeira, é necessário... Os rios vão secar. No Amazonas, a gente trafega pouco, mas navega muito. E vão secar, os rios vão secar.

Então, eu vou fazer perguntas. Não sei se dará para ouvir a resposta ou se terei que sair. Perdoe-me a falta de educação.

Levando-se em conta que cada ministério dispõe de prerrogativas próprias e que o Ministério dos Transportes já reconheceu a necessidade de se recuperar a BR-319 para ligar a Amazônia ao Brasil - nós estamos ligados a Porto Velho -, como está reagindo o Ministério dos Transportes em relação a essas travas ambientais, a essas pequenas ONGs que não servem para nada a não ser nos prejudicar? Elas estão sempre numa liminar, recorrendo àquela parte do Judiciário que também está aparelhada e cooptada. E a gente vive só com liminares e não pode fazer nada. O que o ministério está fazendo em relação a isso?

O Ministério dos Transportes concorda com os motivos do veto do Ibama e de outros órgãos ambientais em relação a BR-319? Afinal, quais são os critérios... Isto é bom reforçar: o senhor está falando para o Brasil, mas particularmente para o nosso conterrâneo da Amazônia. Quais são os critérios do Ministério dos Transportes para julgar ou não uma rodovia como necessária?

E tomo a liberdade aqui, Presidente Marcos, de fazer a pergunta da Deputada Lêda Borges, daqui de Brasília, que é Vice-Líder do PSDB - não sei se se vai conceder a palavra a ela. Ela pede para que o senhor mencione... O principal pedido dela é o que o ministério... É para o senhor falar sobre os investimentos no transporte público do Entorno do Distrito Federal. Eu faço isso como gesto de solidariedade à Deputada.

Entenda, Ministro, o senhor é amigo nosso, mas a sua exposição foi uma tortura para este representante do Amazonas. Sofri muito.

**O SR. RENAN FILHO** (Para expor.) - Mas me deixe tranquilizar o senhor, Senador Plínio Valério. Primeiro, o Amazonas, eu queria...

Se puder projetar ali o Amazonas e o que foi feito antes e agora, para tranquilizar o Senador Plínio... *(Pausa.)*

Já está lá? *(Pausa.)*

Olhe lá, Senador. Ali estão as rodovias, ali está a qualidade das rodovias do estado do senhor. De 2006 até 2023... Eu quero incluir o meu primeiro ano, porque o estado do senhor não tinha nem contrato para manutenção de rodovia - nem contrato tinha. Além disso, caíram as pontes lá no estado do senhor e ficaram caídas. Não foram reconstruídas no Governo passado; nós as estamos reconstruindo. O senhor sabe bem das pontes que caíram lá.

Olhe o que aconteceu com a qualidade da rodovia de Temer, que foi Presidente da República, até do meu partido. Ele assumiu em 2016-2017, mas entregou 60% de rodovias no Amazonas consideradas boas. Agora, olhe o que fez o Governo Bolsonaro: caiu de 61% para 28% a qualidade da malha rodoviária no seu estado, e o ruim e péssimo subiu de 22% para 50%, ou seja, as rodovias estavam intrafegáveis, sem investimento.

Em 2023, nem sequer eu consegui reverter, para ser bem sincero, Senador, porque não tinha contrato. Nós precisamos contratar as obras. Em 2024, nós começamos a melhorar bastante.

Então, como eu disse, obra é obra, é investimento. Por que melhorou, subiu de 28%, das rodovias consideradas boas, para 51%, e o ruim ou péssimo caiu de 50% para 17%, uma queda de 33 pontos percentuais? Eu vou mostrar o motivo no próximo gráfico - próximo, por favor -, que apresenta aí o investimento.

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. RENAN FILHO** - Não está lá, Senador, mas está aqui.

Isso aí é no Norte do Brasil, nos outros estados... Só para deixar aqui claro: por que eu não detalhei por estado? Porque, se já fui enfadonho falando nacionalmente, se eu fosse detalhar por estado... Não estou dizendo que o senhor se referiu a mim, eu é que me acho assim. Eu acho que a apresentação é longa, porque o ministério é muito... É um volume grande de investimentos mesmo e de problemas.

Mas veja o que aconteceu no Amapá: as rodovias caíram de 85% para 22% a qualidade - 27%, melhor dizendo -, e subiram de 27% para 99% os trechos pavimentados.

Próximo estado do Norte... O Acre. Olhe o que estava sendo feito no Acre. De ruim e péssimo no Acre, a BR-364 estava com 72%, e 13% de rodovias boas. No Acre, nós ampliamos - volte lá, por favor - de 13% para 20% no primeiro ano, consideradas boas, e no ano passado fizemos o ponto de inflexão: temos agora 42% bom e 35% ruim ou péssimo. No final deste ano, vamos para 60%, 70%, com obras pesadas de infraestrutura no Acre, especialmente da BR-364. O Acre é um estado - o senhor conhece bem, Marcos - que, se a rodovia não funcionar, para o estado inteiro, porque só tem ela - só tem ela. Em Rondônia também é bem parecido.

Tem mais um estado do Norte... Pará.

Volte uma.

Olhe o Pará. No Pará, tinham caído de 64% para 54% as consideradas rodovias boas, e o ruim e péssimo estava em 21%. Nós aumentamos de 54% para 91% a qualidade das rodovias. Isso tudo, Senador, é investimento.

Não está ali, mas eu queria mostrar para o senhor e eu vou lhe encaminhar esse número: o Amazonas recebeu, no Governo Bolsonaro, no último ano, R\$214 milhões de investimento - R\$214 milhões. No primeiro ano do Governo do Presidente Lula, nós aplicamos, graças ao que eu disse aqui - a própria PEC da transição, o esforço que o Governo fez, o entendimento -, R\$543 milhões. Significa quase três vezes mais recursos, duas vezes e alguma coisa. No ano passado, nós aplicamos R\$693 milhões na malha rodoviária, o que significa três vezes e meia mais recursos para o Amazonas do que o Governo anterior. Então, o que aconteceu com o estado foi um abandono completo.

Além disso, a BR-319... O senhor colocou outras perguntas e eu vou passar a responder.

Primeiro, qual é o trabalho do ministério com relação às ONGs? O ministério trabalha contra, é ONG que consegue liminar na Justiça. E mais: pela primeira vez, nós suspendemos liminar de ONG. O Observatório do Clima, que o senhor deve conhecer, é uma das principais, teve pela primeira vez, por ação do Ministério dos Transportes, uma decisão liminar suspensa na segunda instância. A Justiça Federal lá deu a decisão, nós recorremos e suspendemos a decisão do Observatório do Clima.

O Ministério dos Transportes - o senhor perguntou também - concorda com isso? Não concorda. Defende a rodovia, como eu disse na minha apresentação.

Terceiro, como o Ministério dos Transportes julga necessário uma rodovia? Julga pelo critério de inclusão no sistema nacional rodoviário, e, para isso, a lei determina que a gente faça um plano de viabilidade econômica para aquela rodovia. A 319 já tem, é considerado viável. Eu queria dizer mais para o senhor, eu a defendo veementemente por onde caminho, dizendo o seguinte: não há nenhuma cidade no mundo, como Manaus, que tenha mais de 2 milhões de habitantes, no planeta inteiro, 2 milhões de habitantes sem acesso por asfalto! Manaus é a única cidade no mundo que tem mais de 2 milhões de habitantes e não tem acesso por asfalto! Só tem acesso por rios; obviamente, é uma condição especial que todo mundo conhece lá.

Só que agora, pelas mudanças climáticas, o senhor mesmo colocou na sua fala, os rios estão secando. As hidrovias nem estão na minha pasta, estão na pasta de Portos e Aeroportos, mas o Dnit, que é o órgão que está aqui presente e é vinculado ao Ministério dos Transportes, é o órgão executor do Ministério de Portos e Aeroportos, faz as obras das hidrovias, e a gente entende que, por isso e pelo que aconteceu na covid, como o senhor falou, a redundância de modais - além da intermodalidade, como disse o Presidente Marcos - é fundamental porque, quando um cessa por algum motivo, por exemplo, uma catástrofe destrói uma rodovia, tem que ter a hidrovía. O contrário também é verdadeiro, porque, senão, no momento como o da covid-19, que o estado do senhor viveu, eu me recordo que o senhor disse aí, eu queria me recordar, que o gás chegou primeiro da Venezuela do que do Brasil lá. Chegou, por quê? Porque tem conexão com a Venezuela e não tem com o Brasil! E oxigênio não se transporta com facilidade por avião, porque é inflamável, pode explodir a aeronave. Então, em momentos como esse, a gente observa a importância.

Eu sou um grande defensor, eu, o senhor, o Senador Eduardo Braga e o Senador Omar Aziz, que esteve há pouco aqui. O Presidente da República entende que a gente deve fazer. Vale dizer também, Senador, que, no bloco C, que o senhor conhece, onde nós começamos as obras agora - eu estarei, no final das chuvas, no Amazonas, para observar o andamento da mobilização inicial -, nós vamos pavimentar 50km.

O senhor conhece bem. Tem quase 15 anos, são 50km de um trecho de 400km que precisa ser pavimentado, mas é pouco. Duas coisas: faz 15 anos que não cai asfalto novo na 319. Não é mais um problema de Governo como o senhor coloca. O senhor até colocou assim: "Enquanto os Presidentes da República não chamarem para si essa questão...". O problema é que o nosso arcabouço legal não permite o Presidente chamar para si sozinho. Por isso é que o Senador Confúcio está debruçado. Eu digo ao Senado Federal que olhe. Se, por exemplo, se desse atribuição ao Presidente da República para tomar algumas decisões, talvez fosse um avanço interessante, mas, fazendo uma avaliação, será que o Temer, o Bolsonaro, a Dilma antes - para nem citar o Presidente Lula - não teriam dado a licença se eles pudessem dar? Talvez tivessem dado.

Então, eu acho que esse tema é super-relevante, porque vários estados aqui presentes... Eu queria colocar uma coisa como sintomática, Marcos. Presidente, veja que as questões são ambientais, a gente não tem mais questão de se o investimento está menor ou maior que no Governo passado. Essa página acabou, não tem esse debate mais. A apresentação deixa isso claro tanto do ponto de vista do recurso público quanto do ponto de vista do privado. Então, o Senador Jayme, o Senador Plínio, o Mato Grosso, praticamente todos debatem a questão ambiental. Por isso, Senador, é que, nesta semana, eu olhei a pauta do Senado Federal e vi que há um projeto com chance de ir à pauta, exatamente esse, que é um tema - o senhor é Relator - super-relevante.

Então, Senador Plínio, vai melhorar mais o Amazonas - vai melhorar mais. Nós vamos concluir as pontes que caíram, que estão em obra. Recentemente o Dnit fez até uma visita por lá. Nós vamos começar o bloco C, e, se nós tivermos a licença da 319, será um marco histórico para o estado - será um marco histórico. E eu acho que a gente precisa trabalhar junto, por exemplo, as pontes. A do Rio Curuçá, que caiu em 2022, está em obra. A de Autaz Mirim caiu também no Governo passado, e está em obra agora. A primeira a gente deve entregar pronta em setembro e a segunda a gente deve entregar até o final do ano. Será um grande avanço, uma sequência da melhoria da malha existente. Porque o senhor observa, e o que eu falei é verdade, e eu queria reiterar que o investimento eleva a produção, o investimento multimodal eleva. E nós mais do que triplicamos o investimento lá, já começa a melhorar a malha, e aquilo que tinha involuído, piorado, voltou a melhorar bastante.

Dessas do Observatório do Clima - eu vou mandar para o senhor -, nós caçamos três liminares. Foi a primeira vez que isso aconteceu. Porque outra coisa que o senhor colocou aí, que tem ONGs e tal, e, além disso, tem outras pessoas, terceiros, mais fortes ainda do que ONGS, que usam ONGs para escamotear a sua participação na tentativa de não garantir o licenciamento.

Então, nós estamos no mesmo barco, eu tenho defendido muito ao Presidente Lula isso, o Presidente também esteve lá no Amazonas e defendeu. Eu digo, Senador Plínio, e me permita colocar aqui, Senador Rogério e Senador Marcos

Rogério, que o Governo Federal pode fazer muitas coisas no Norte do Brasil, pode fazer universidades, pode induzir o desenvolvimento industrial, pode elevar a produtividade das pessoas, pode ajudar a melhorar a segurança, pode fortalecer os estudos da Embrapa na agricultura, pode aumentar o Plano Safra, pode fazer um montão de coisa, mas, do ponto de vista da percepção da sociedade, tem três obras que, se não fizer, mesmo fazendo muitas outras coisas, dificultam muito: a 319, a hidrovía do Rio Araguaia e a exploração na Margem Equatorial. A da Margem Equatorial, no dia de ontem, está nos jornais de hoje, eu li de manhã, agora, foram aprovados os estudos.

Outro dia - vou finalizar agora Marcos, porque este debate é super-relevante -, eu fui convidado a dar uma entrevista no UOL, e o jornalista Josias me perguntou: "Renan, mas você acha que deve explorar o óleo na Margem Equatorial?". Aí, eu perguntei para ele assim: "Josias, quanto óleo tem lá?". Aí, ele disse: "Não sei". Então, eu respondi: "Então, deixe-me lhe dizer o que eu penso. A gente tem que saber quanto óleo tem e autorizar os estudos. Não está autorizando a exploração ainda. Está autorizando os estudos. Quando o estudo estiver pronto, aí vai ter dois cenários. Se tiver pouco óleo, deixa lá. Se tiver muito, este país não pode abrir mão de explorar". É simples, desse jeitinho assim.

**O SR. PLÍNIO VALÉRIO** (Bloco Parlamentar Democracia/PSDB - AM) - Marcos, 30 segundos, irmão.

Quando a gente fala da BR-319, tem uma licença prévia, que foi estabelecida. Eu fui ao Supremo Tribunal...

**O SR. RENAN FILHO** - Foi a licença prévia que foi caçada por uma liminar do Observatório do Clima e que eu restabeleci.

**O SR. PLÍNIO VALÉRIO** (Bloco Parlamentar Democracia/PSDB - AM) - E que não está sendo respeitada, porque não está adiante. Aí eu fui ao Supremo, e o Ministro Fux disse o quê? Que não cabe porque tem instâncias inferiores. As instâncias inferiores chamam-se Funai e Ibama.

Quando eu falo do Governo Federal, eu até elogio. Quando eu chamo de companheiro, porque o Presidente Lula quer, eu elogio, mas quem manda no Ibama, quem manda na Funai deveria ser o Presidente. Aí é que entra o Governo Federal.

**O SR. RENAN FILHO** - Não, mas é o Presidente que manda, mas é que a decisão do Ibama, Senador, não é política, ela é técnica. Agora o que a gente pode fazer? Só para... Eu acho que este debate a gente pode até fazer.

**O SR. PLÍNIO VALÉRIO** (Bloco Parlamentar Democracia/PSDB - AM) - Não, porque eu não quero ser deselegante com o nosso Confúcio.

**O SR. RENAN FILHO** - Não, tudo bem, mas depois eu convido o senhor para a gente fazer isso, trocar essa ideia.

**O SR. PLÍNIO VALÉRIO** (Bloco Parlamentar Democracia/PSDB - AM) - Não quero ser deselegante com ele, mas quero dizer isso, sim, que nós estamos no mesmo barco, sim, que a questão, que a trava, que a lacração é no meio ambiente. Só para encerrar, o Presidente Agostinho, um "ongueiro" de primeira do Ibama, disse, reagindo ao Presidente Lula, que o Presidente Lula disse que o Ibama é um órgão do Governo e que devia colaborar. O Agostinho disse: "Nós estamos acostumados a trabalhar sob pressão e eu aviso que aqui todos os servidores são concursados", ou seja, você não manda aqui, quem manda aqui são eles. Então, é esse adversário que nós temos que enfrentar.

Estamos juntos.

**O SR. RENAN FILHO** - Eu acho que esse recado o Ibama mandou para todos os Presidentes, não só para o Lula, especialmente para o passado, porque, no Governo passado, o próprio ministro, em determinado momento, disse que era a hora de passar a boiada, mas não passou nenhum bezerro.

**O SR. PLÍNIO VALÉRIO** (Bloco Parlamentar Democracia/PSDB - AM) - Foi por isso que eu disse que vem desde o Governo da Dilma, do Temer, todos eles. Nenhum deles teve condição de enfrentar a força externa.

**O SR. RENAN FILHO** - Por isso é que a saída, Senador... Desculpem-me aqui os outros Senadores, mas acho que isso é... A saída é um projeto de licenciamento ambiental que garanta ao país a coexistência de produção e preservação da biodiversidade. Acho que esse é o caminho.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Esse é o ponto. Esse é um debate que a gente poderia fazer aqui, numa outra audiência pública, trazendo aqui o conjunto de Senadores, o Ministro dos Transportes, que cuida da infraestrutura nacional, para a gente aprofundar este debate. Eu acho que tem pontos na questão.

Nós estamos endereçando algumas soluções no novo marco legal do licenciamento ambiental. Vai resolver muito, vai avançar muito, vai destravar muito, mas ainda acho que não seja a solução definitiva. Eu defendo uma tese - eu defendo uma tese - de que, no caso de projetos estruturantes fundamentais para o país, a decisão final do licenciamento ambiental

caiba ao Chefe do Executivo, ouvido o órgão técnico, mas a decisão política tem que ser do Chefe do Executivo, mas isso, claro, demanda uma inovação legislativa.

Agora, hoje, com o arcabouço que temos e com a tradição jurídica que temos, reforçando a tese de que um órgão técnico está acima daquele que foi referendado pelo voto popular, isso é uma inversão da ordem democrática que não acho compatível com o Estado brasileiro, com o Estado de direito do Brasil. É óbvio que não dá para fazer isso no "canetaço", é preciso avançar do ponto de vista legislativo. Acho que nós estamos construindo isso já com esse marco legal do licenciamento ambiental, mas talvez tenhamos que ir caminhando nessa direção.

E não é para qualquer obra. Nessa obra da Margem Equatorial, como é que o Chefe do Executivo fica apeado de ter de tomar qualquer decisão? Nessa obra da 319, como é que o Chefe do Executivo não tem a prerrogativa de, verificando a viabilidade econômica, o interesse social, o interesse público relevante, tomar a decisão de fazer? E fica atrelado às vezes a órgãos, a organismos, ONGs, que pouco têm a oferecer em termos de contribuição com o país.

Cumprimento V. Exa., que tem, nessa bandeira, uma das mais importantes da sua atuação aqui.

Sem mais delongas, Senadora Margareth Buzetti. Perdoe-me. V. Exa. tem a palavra.

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

Ministro, quero dar-lhe as boas-vindas e dizer que o senhor sempre será bem-vindo aqui, ainda mais com essa característica de V. Exa.

Cumprimento o Guilherme, que está aqui. Nós estamos um pouco cansados hoje, porque estivemos em Rondônia ontem.

Quero agradecer ao meu colega Senador Confúcio por ter me dado a palavra - eu tenho um exame marcado às 12h30, por isso vim mais cedo - e dar os parabéns ao Confúcio, porque acabou de aprovar, na CMA, o licenciamento ambiental. *(Palmas.)*

Então, nós aprovaremos na CRA, e depois será no Plenário. Eu acho que é um passo de cada vez. Nós precisamos saber que as coisas não são como a gente quer e pensa, mas a gente vai caminhando.

Ministro, eu tenho duas preocupações.

Ontem, quando estive em Rondônia, a convite do Senador Marcos e do Senador Jaime Bagattoli, vi a preocupação dos rondonienses com a questão da concessão da BR-364. E posso lhe dizer e garantir que é a preocupação que nos antecedeu com a concessão, que era antiga, da Odebrecht, a Rota do Oeste. E as nossas preocupações são as mesmas, Marcos, porque ela cobrava o pedágio, mas não conseguiu fazer as obras. Então, isso é uma coisa que nos preocupa, e eu vi a preocupação dos rondonienses ontem. Cem quilômetros de duplicação, realmente, não são nada, gente. Acho muito pouco e acho um prazo muito longo para se fazer esse trabalho, mas, enfim, é uma questão.

Eu fui lá ontem, Ministro, porque a BR-163 e a BR-364 se sobrepõem em 220km. Então...

*(Intervenção fora do microfone.)*

**A SRA. MARGARETH BUZETTI** (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - MT) - Exatamente.

Então, o que vai subir para o rondoniense também será impactado no Mato Grosso e vice-versa. A gente está lá defendendo. Nós precisamos de um meio ambiente, de questões ambientais com segurança e preservação, mas nós não podemos travar os assuntos quando eles vêm desta forma. Não é possível. E aí é uma questão econômica para a Rondônia e para Mato Grosso. E eu, ontem, fiquei pensando em tudo que nós passamos no Mato Grosso.

E outra questão, Ministro: eu vi que o senhor anunciou o leilão da Ferrogrão. Essa é uma questão que... O senhor veja: eu sou do transporte, eu trabalho para o transporte e estou defendendo a Ferrogrão. A coisa está feia, né? O meu setor entende quando eu defendo a Ferrogrão, porque, se nós tivermos uma ferrovia onde o caminhão vai ter um trecho mais curto, com mais qualidade de vida para esse motorista, com mais trechos para fazer, ele também terá uma vida melhor. No entanto, o que me assusta é que, toda vez que nós falamos de Ferrogrão, o Psol entra com mandato de segurança, trava. E é o único país que eu vejo travar estudos. Eu não consigo entender como é que o STF faz isso.

*(Soa a campanha.)*

**A SRA. MARGARETH BUZETTI** (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - MT) - É travar um estudo! Não é possível isso!

A Ferrogrão é importantíssima para nós. Todo mundo é a favor, menos o meio ambiente. Todo mundo era a favor de nós fazermos R\$200 milhões de investimento no Parque da Chapada, o meio ambiente conseguiu travar. Estou falando isso porque, na semana passada, a Ana Maria Braga falou da Chapada dos Guimarães e falou que, se fosse em outro lugar, se

fosse na Alemanha, estaria lá um turismo pujante e tal. Poxa, o Governador fez uma caravana de reuniões aqui, eu fiz. Eu apresentei projeto de lei e a Marina Silva conseguiu nos vencer no meio ambiente.

Então, assim, é muito ruim nós vemos uma Ferrogrão travada, nós vemos um Parque da Chapada lá parado. Quem conseguiu ganhar licitação para tocar o Parque da Chapada é alguém parente do Ministério do Meio Ambiente, isso me chama muito a atenção. E assim... Não investiram nada até agora, nós não temos nada no Parque da Chapada e temos um problema gravíssimo, porque pode cair e nos trazer um problema muito maior.

Então, são essas as duas perguntas que eu quero fazer ao senhor. Como podemos... E aí fiquei mais tranquila quando o senhor disse que pode cassar concessão. E que seja rápido, porque a nossa demorou, a nossa demorou muito, mas muito mesmo. Ela vinha de uma concessão antiga, tinha uns entraves que não poderiam ser cancelados. Mas, se ele já cancelou uma que não deu certo, eu vejo com bons olhos, porque se não dá certo tem que tirar mesmo, não pode deixar. Quem não faz não pode permanecer. Seria isso, Ministro. A preocupação com Rondônia, com o que eu vi lá ontem, Marcos.

Agradeço o convite, porque foi muito produtivo. Eu vi que as preocupações que vocês têm hoje, nós tivemos ontem e hoje estamos resolvendo. Hoje nós temos a 163 que, até o final do ano, estará 100% em obras.

Então, é isso, Ministro.

Obrigada.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Muito obrigado, Senadora Margareth Buzetti.

Com a palavra o Ministro para as respostas.

**O SR. RENAN FILHO** (Para expor.) - Senadora, é um grande prazer falar com a senhora. *(Fora do microfone.)*

Muito obrigado pela oportunidade.

Como eu coloquei aqui, o Estado do Mato Grosso está recebendo vários investimentos importantes, tanto que a senhora coloca duas questões: uma é a concessão de Rondônia e essa questão ambiental. Eu queria me associar às duas.

Com relação à concessão de Rondônia, o povo de Rondônia pode ter certeza de que os investimentos serão feitos. Se não forem, a empresa vai sair, porque agora o Brasil mudou de postura. Por isso é que eu disse, na apresentação, que era importante tirar as empresas que não faziam as obras, inclusive a Odebrecht, na 163, no seu estado. Ela saiu agora, no nosso Governo. Nós fizemos um acordo, ela saiu. E as obras estão andando? Estão andando, tocadas pelo Governo do Estado e com um financiamento de R\$5 bilhões do BNDES, como falei há pouco. Então, isso é o que precisa ser feito. Porque eu concordo com as pessoas: pagar e não levar é o pior do mundo. É melhor deixar de graça mesmo.

Agora, levar o investimento... Aí vira outra Rondônia, porque a pessoa que está pisando naquela terra ali vai pisar numa terra que vale o dobro. Isso vai gerar mais emprego, mais renda. E aquele custo é um custo que diante do custo Brasil imposto pela rodovia ruim é nada.

Essa é que é a grande discussão a ser feita no país aqui, que o Senador Marcos Rogério me colocou aqui, nessa seara próxima do campo de pensamento mais liberal e a imprensa nacional já estampou. Já está aí na... *(Risos.)*

A imprensa nacional já estampou.

Mas eu fico feliz de ser convidado pelo Senador Marcos Rogério, de estar próximo dele. Eu acho que o meu papel é agregar.

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. RENAN FILHO** - Não, o Senador Rogério também não se coloca... E o Senador Renan também não.

E o Presidente Lula, Senadora, dá uma grande demonstração de uma coisa que eu tenho defendido muito nas conversas políticas, porque, num momento de divisão de direita extrema, de esquerda extrema, eu sinto um clamor do povo pela racionalidade do centro. Isso foi expressado nas eleições municipais agora, nas grandes cidades do Brasil. No seu estado mesmo, a eleição teve uma decisão ao centro. Todo mundo achava que lá em Rondônia ia ganhar a direita mais extrema. Perdeu; perdeu com campanha; perdeu em Porto Velho. Mas não perdeu só em Porto Velho; perdeu em São Paulo; perdeu em Belo Horizonte; perdeu no Rio de Janeiro; perdeu em todo lugar. Os extremos estão perdendo.

E o Presidente Lula é uma figura que tem capacidade de liderar o centro no Brasil. É só você olhar o centro materializado no Governo dele. E é só você olhar a autorização para que a gente faça o maior volume de concessões da história do país, que vai garantir o maior volume de investimento, que vai impulsionar o desenvolvimento do Brasil, porque o Presidente Lula nunca foi um ideológico, nunca fez política ideológica. Ele sempre foi um negociador. Ele começou, lá atrás, negociando em defesa do trabalhador, no chão de uma fábrica, e, até hoje, ele negocia internacionalmente as posições do Brasil e negocia todos os temas.

Mas, antes de fazer essa agenda aí, a primeira pessoa que eu consultei... E isso eu, certamente, devo aí ao Senador Renan, porque não gosto de dar o passo sem a autorização, porque depois você é obrigado a voltar. Mas eu consultei o Presidente Lula. Eu perguntei para ele assim: "Presidente, olhe, eu queria mostrar para o senhor esse quadro". E fiz uma apresentação como essa, mostrando que o Brasil precisava da PEC da transição, mas precisava atrair investimento privado, porque só a PEC da transição não faria isso.

Eu já tinha feito isso, Senadora, como Governador, Marcos. Eu fiz a primeira concessão de saneamento do Brasil. Hoje a segunda área de maior investimento no Brasil é saneamento, só atrás de rodovia e ferrovia. Mas a primeira concessão eu fiz quando era Governador, da companhia estadual, que garante investimentos em saneamento básico no Brasil, porque isso não é uma visão de um lado ou do outro. É aquela visão, como eu falei aqui, da exploração da Margem Equatorial. No que concerne à infraestrutura, ou você tem investimento crescente, ou o resto é conversa fiada. Não adianta defender o investimento e não ter o investimento. Isso é conversa fiada.

Eu acabei de mostrar, por exemplo, no Amazonas, o que aconteceu. Se a gente mostrar no Estado de Rondônia, no Mato Grosso, é a mesma coisa. O volume de investimento... Naquele dia em que a senhora esteve lá no ministério comigo, eu mostrei ao Mato Grosso o volume de investimento.

Então, onde se colocam as duas questões que a senhora colocou? Nessa questão de Rondônia, que eu lhe garanto que há instrumento para o cumprimento do contrato e, se a empresa não cumpri-lo, ela sai, como aconteceu com a Odebrecht lá no Mato Grosso, que saiu no Governo do Lula, e como aconteceu com a ViaBahia, que era uma empresa da Espanha, que tinha recolhido dezenas de liminares na Justiça para permanecer no contrato - dezenas.

E a Concer, do Rio de Janeiro, que também tinha dezenas de liminares e foi licitada. É aquele trecho que estava com obras paradas, Senadora, desde 2017. Um trecho superimportante do Brasil, que liga o Rio de Janeiro, corta toda a Baixada Fluminense, sobe a Serra de Petrópolis, encontra a divisa do Rio com Minas Gerais e vai até Juiz de Fora; um dos trechos mais importantes.

E nós já demos a primeira caducidade a uma outra rodovia chamada K-Infra, porque não estava cumprindo o contrato. Primeira! Primeira! Nunca se tinha dado caducidade neste país. E ele foi à Justiça, está tentando uma liminar, e nós vamos derrubar, porque o Governo tem força institucional para cassar liminares que não são justas.

Então, esse modelo, Senador - concluo dizendo - é o que vai garantir o cumprimento do contrato.

E às questões ambientais que a senhora colocou, eu queria me associar e dizer que lá no Mato Grosso... Anel viário de Cuiabá; 158; duplicação da 163 ; e, em breve, vamos soltar a 242. Será um volume de obras muito grande, além da melhoria da qualidade da malha viária, que o seu já era um pouco melhor do que a média do Norte, que eu apresentei, mas, lá no Mato Grosso, a gente recebeu as rodovias com 67% consideradas boas e levamos para 79%. Melhorou um pouco e vai melhorar mais nos próximos tempos.

E a Via Brasil - é a última coisa que o Senador Jayme Campos perguntou aqui anteriormente - tem o intuito de duplicar todo o trecho dentro do Mato Grosso.

Só mais uma coisa, Marcos, que eu acho que vai servir para outros Senadores, para o Confúcio: não são só cem quilômetros de duplicação; são cem quilômetros de duplicação incluídos na tarifa agora. Por que a gente não colocou 300 de duplicação? Porque, senão, ia ter que estar incluído na tarifa agora.

Mas há, no contrato, um gatilho que é acionado quando? Se o fluxo aumentar muito naquela rodovia. Ao passo que, do ponto de vista técnico, já que a ANTT tem uma capacidade técnica... Eu costumo dizer assim, para explicar às pessoas: sabe quando a gente mede pressão arterial? A pressão certa, no passado, era 12 por 8. Hoje, os cardiologistas estão indicando que, se você puder ter 11 por 7, é um pouquinho melhor que 12 por 8.

Pressão alta significa o quê? Muito sangue numa veia estreita. Ela pode romper, pode dar um infarto, pode dar um AVC na pessoa. A mesma coisa ocorre com estrada. Pressão alta é muito caminhão, um atrás do outro.

Então, a ANTT tem um equipamentozinho, igual àquele que afere pressão, que dispara um gatilho. Se a pressão passar de tal número, o contrato obriga a duplicar mais.

Mas por que não colocou agora? Porque se colocasse agora, virava tarifa já. Então ele é um modelo inteligente para garantir modicidade tarifária na largada, e o sujeito só faz 200km depois que duplicar cem.

A senhora concorda, porque não dá para duplicar 200 antes de duplicar cem. Então, quando duplicar os cem, pode ser que dispare o gatilho para fazer mais duplicação, permutando terceiras faixas por outras obras.

Acho que esse é um modelo muito sustentável, interessante e que vai atender o povo do estado.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Muito obrigado, Ministro. Agradeço à Senadora Margareth Buzetti, que ontem fez a gentileza de estar conosco na audiência pública lá no Estado de Rondônia.

Foi extremamente importante a presença dela, o testemunho que deu também do modelo do Mato Grosso, que já está com obras em curso, mas conseguimos captar o sentimento dos rondonienses.

Foi uma audiência pública em que nós procuramos ouvir de forma invertida. Primeiro ouvimos os representantes das entidades do estado, CDLs, associações comerciais, representantes de populações indígenas, enfim, para que o Presidente da ANTT, que lá estava, pudesse captar esse sentimento.

Dr. Guilherme Sampaio esteve nas duas audiências públicas, foi extremamente técnico, obviamente defendendo a posição da agência em relação a esse contrato e defendendo a posição que o Governo tem sustentado de avançar com as concessões, mas foi uma audiência muito importante. Tivemos alguns pontos que já foram anunciados ali, que são pontos que avançam no diálogo que nós estamos fazendo no âmbito das audiências públicas, e outros pontos nós vamos tratar com o Ministro.

Mas, depois, eu vou querer... Vou ter oportunidade também de fazer algumas abordagens com o Ministro sobre a concessão de Rondônia, especificamente. Eu defendo o modelo de concessão. Agora, existem pontos de preocupação que a gente tem e que têm de ser explicitados. E essa é a hora em que a gente pode falar.

Obviamente, com contrato de longo prazo, você não fala apenas na fase prévia ou nessa fase de transição, você fala ao longo do contrato. A mutabilidade dele é uma possibilidade, porque se trata, do ponto de vista do direito administrativo, de um contrato de longo prazo que comporta essas adequações. Mas eu vou deixar para falar um pouco sobre a questão paroquial de Rondônia depois que eu esgotar todas as falas aqui, para eu não tumultuar os demais Senadores com uma questão que é muito peculiar do meu Estado de Rondônia.

Eu vou assegurar a palavra ao Senador Confúcio Moura, que é o autor do requerimento que deu origem à vinda do Ministro aqui, embora ele já tivesse colocado a disponibilidade para vir espontaneamente, mas eu quis prestigiar o requerimento do Senador Confúcio Moura, garantindo a vinda do Ministro hoje.

Antes do Ministro... do Senador, apenas quero registrar a presença aqui dos Diretores que acompanham o Ministro Renan: Dr. Leonardo Cezar Ribeiro, que é Secretário Nacional de Transporte Ferroviário; a Sra. Viviane Esse, Secretária Nacional de Transporte Rodoviário; Dr. Adrualdo Catão, Secretário Nacional de Trânsito, que já esteve aqui nesta Comissão debatendo temas importantes; e o Dr. Fabrício Galvão, Diretor-Geral do Dnit, a quem esta Comissão agradece.

Com a palavra o eminente Senador Confúcio Moura, autor do requerimento.

**O SR. CONFÚCIO MOURA** (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO. Para interpelar.) - Sr. Presidente Marcos Rogério, primeiramente eu quero agradecer a V. Exa. por ter pautado esta audiência pública por um requerimento de minha autoria. O objetivo justamente era este: trazer o Ministro Renan aqui para apresentar todo o seu portfólio de projetos, falar do Brasil, falar das rodovias, falar das ferrovias e dar essa demonstração desse dinamismo que ele vem empreendendo no Ministério dos Transportes. E assim, eu acredito que cumpri o meu objetivo, que é justamente esse: esclarecer.

A Comissão foi renovada agora, com a Presidência de V. Exa.; muitos membros novos também estavam aqui e estavam precisando justamente ouvir o Ministro Renan Filho. Ele apresentou muito bem todos os seus projetos, todo o andamento, todos os investimentos, tudo que estava acontecendo de bom no nosso país.

Também quero dizer que esta Comissão é extremamente importante. Aqui está chegando, por exemplo, o nosso Líder Eduardo Braga, que já foi Presidente desta Comissão; o Jayme Campos, que já foi Presidente desta Comissão - você vê só pesos pesados. V. Exa. já é, pela segunda vez, Presidente desta aqui Comissão; eu tive a oportunidade de presidir no passado. Então, esta é uma Comissão extremamente importante, uma das mais importantes do Congresso Nacional, do Senado Federal.

É muito bom ouvir o Ministro Renan Filho pela sua facilidade de expressão. Ele é muito didático, ele explica e todo mundo entende, mesmo quem não é da área consegue entender muito bem o que ele está falando.

Então, eu fico muito feliz com esta audiência, eu tenho certeza de que a mídia vai divulgar esses dados, mostrar os excelentes resultados até agora obtidos, uma melhoria na qualidade das rodovias brasileiras, o impulso sobre as ferrovias, que era um problema, um marasmo histórico no Brasil, porque não acontecia nada de ferrovia no Brasil e agora está acontecendo.

E, por fora, quero também aqui, Senador Marcos Rogério... Ontem eu vi lá a audiência, eu vi que o Jabá, a certo momento, polemizou com V. Exa. lá em Ji-Paraná. E ele por acaso está aqui hoje, não é para retaliar nada. Ele veio aqui, eu nem sabia que ele estava aqui, ele veio aqui para ouvir a audiência do Ministro Renan Filho e tirar uma fotografia com o Ministro Renan Filho. Ele veio lá de Rondônia para essa finalidade, tá? É o ex-Vereador Jabá Moreira, lá do Município de Cacoal.

Outra notícia, assim, que eu julgo de muita importância, Sr. Presidente, é a aprovação, aqui na nossa Comissão de Meio Ambiente, da Lei Geral do Licenciamento Ambiental. É uma lei que está tramitando no Congresso Nacional há 22 anos,

e agora, por fim, nós conseguimos a aprovação dela ali, num grande acordo com a Senadora Tereza Cristina, que deve votá-la agora à tarde na Comissão de Agricultura, e, posteriormente, irá a Plenário.

Então, isso é muito importante. Essa é uma notícia muito boa, inclusive para a BR-319, viu? Eu acho que ela aqui vai ajudar nos licenciamentos de agora para a frente, que tem prazos definidos.

Então, é só isso mesmo que eu queria falar, nada mais a comentar, e nem precisa de resposta, porque...

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Não tem pergunta...

**O SR. CONFÚCIO MOURA** (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - ... realmente eu não fiz pergunta, fiz só um comentário e um agradecimento.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Muito obrigado, Senador Confúcio Moura.

Na sequência, o Senador Chico Rodrigues.

**O SR. CHICO RODRIGUES** (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSB - RR. Para interpelar.) - Meu caro Presidente, Senador Marcos Rogério; Sr. Ministro Renan Filho; George Santoro, Secretário-Executivo; Guilherme Sampaio, Diretor da ANTT, esperamos que se mantenha.

Nós ouvimos com extremo cuidado, mas, acima de tudo, uma observação, Ministro, da sua apresentação aqui. Uma apresentação precisa, com números que animam este país, mostrando exatamente a capacidade de gerenciamento que V. Exa. tem.

Já traz na bagagem a experiência de Governador e, obviamente, nessa área de transportes, também tem demonstrado essa eficiência ao encarar os problemas nacionais de uma forma direta, com programas importantíssimos para o nosso país; e, logicamente, já o credenciando, por ser muito jovem ainda, para outros largos passos na vida política nacional.

Nós que somos um pouco mais velhos, um pouquinho só, colegas do Ulysses Guimarães e do seu pai já desde 90, nós o vemos exatamente na força e acima de tudo no compromisso com o Brasil, que V. Exa. tem demonstrado agora, no Governo do Presidente Lula, que talvez seja um dos Ministros mais eficientes e que entrega os resultados na função que exerce.

Portanto, quero deixar esse registro aqui, ao tempo em que, como colega, não digo que é uma lástima V. Exa. não estar aqui no Senado, porque é um orgulho para todos nós estar exercendo agora essa função de Ministro dos Transportes com tanta eficiência.

Na verdade, no nosso estado, o Estado de Roraima, nós temos 2 mil quilômetros de fronteira com dois países: a República Bolivariana da Venezuela e a República Cooperativista da Guiana. E é lógico que a saída dos nossos mais de 2 milhões de hectares de campos potenciais para produção agrícola é exatamente a Venezuela e a Guiana, especialmente a Guiana.

Eu gostaria de saber de V. Exa. como é que estão as tratativas com o Governo da Guiana, no sentido da conclusão daquela pavimentação entre Georgetown, Linden, Mabura Hill e Lethem, um trecho de aproximadamente 600km. Portanto, mais perto do mar do que os 2.900km que nós enfrentamos por Manaus, Itacoatiara e Belém, facilitando, inclusive, o escoamento da nossa produção de uma forma gigantesca. São 600km da proximidade com o mar contra 2.900km, se tratarmos, via Belém, o escoamento da nossa produção também.

Então, é um programa, pela posição geopolítica e geoestratégica do Estado de Roraima, fundamental; e tenho certeza de que haverá uma resposta para a nossa pergunta, para ajudar, inclusive, a esclarecer a inquietação da população de Roraima, dos produtores de Roraima, especialmente.

*(Soa a campanha.)*

**O SR. CHICO RODRIGUES** (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSB - RR) - E, também, alguns investimentos sobre os quais tenho conversado, inclusive, com o Fabrício, que tem sido extremamente gentil no trato conosco, em relação ao acostamento de dois trechos na BR-174, onde ocorrem, sistematicamente, acidentes, numa rodovia que foi totalmente recuperada, como já disse aqui V. Exa., nos últimos dois anos; e da BR-432, num trecho menor de apenas 30km de acostamento, concluindo, portanto, o trecho da BR-432.

Outras questões. Em uma ligação de apenas 5km, eu diria, uma revitalização de apenas 5km na nossa fronteira com a Venezuela, lá na localidade de Pacaraima, seria importante, também, uma ação do Ministério dos Transportes, porque o que a gente vê é, exatamente, do lado venezuelano, uma estrada modelo europeu. E, na nossa, inclusive, aquele pequeno trecho de apenas 5km precisando, exatamente, dessa ação do Ministério dos Transportes.

Além de facilitar o tráfego, porque ali passam centenas de carretas com produtos de exportação para a Venezuela, nós temos, também, um cartão postal do nosso país, naquela importante fronteira de Roraima.

Então, para essas três questões, Ministro, é que eu gostaria de deixar à consideração de V. Exa.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Muito obrigado, Senador Chico Rodrigues.

Com a palavra o Ministro Renan.

**O SR. RENAN FILHO** (Para expor.) - Senador Chico Rodrigues, muito obrigado pelas referências, pela parceria com o Ministério dos Transportes. Eu percebo que o senhor baliza muito o seu trabalho no estado pelo avanço da infraestrutura também e compreende a infraestrutura como fundamental para a inclusão produtiva cada vez maior de Roraima.

O projeto lá da BR-401, a que o senhor se referiu, a ligação com a Guiana para aproximar a sua produção do porto, eu estive lá com o Presidente Lula. Nós estamos apoiando a Guiana, inclusive é uma empresa brasileira que está fazendo a obra ligando a divisa a Linden. É uma obra muito importante para eles, talvez seja a obra mais importante do país em execução no momento e, por consequência, naquele encontro bilateral do Presidente Lula, nós assumimos o compromisso de pavimentar o trecho de Bonfim até Normandia, na BR-401, na ida lá.

Fizemos o projeto, o projeto está aprovado, agora nós vamos licitar para começar a obra. Ela está no PAC-Projeto, nós vamos transformar esse trecho para o PAC-Obra - muito importante -, e vai garantir uma rota de integração sul-americana do Brasil com a Guiana e que vai permitir facilitar o escoamento da produção do estado.

Na BR-174 está bem avançada a questão dos acostamentos - o senhor teve lá, o Fabrício tem sempre me informado. Nós vamos fazer os acostamentos para garantir mais segurança naquele trecho.

Pacaraima. Nós já melhoramos bastante a rodovia, o senhor lembra, mas tem esses 5km. Pacaraima é uma região serrana, é uma estrada complexa, mas nós vamos seguir garantindo esses investimentos. Eu vou cuidar disso, vou dar uma olhadinha e vou cuidar disso.

Queria lembrar ao senhor que nós fizemos uma estadualização de um trecho da rodovia, aquele trecho de Caroebe, convido o Senado Federal a acompanhar a execução, que será feita pelo Governo do Estado, numa rodovia também importante. Teve recursos do Senador Mecias, que levou lá essa demanda. Então, assim, as demandas do Senador Chico Rodrigues, do Senador Mecias, nós temos sempre encaminhado, a exemplo do que falei da 174, Senador Eduardo - não estavas aqui ainda na hora que comentamos -, aquele trecho ali da Reserva Waimiri Atroari foi resolvido, foi uma das obras muito importantes para Roraima.

Então, eu acho que todas essas demandas que o senhor apresenta estão encaminhadas, e eu espero a gente começar ainda no segundo semestre essa obra da BR-401, que é uma obra estruturante para todo o Estado de Roraima, mas especialmente para o morador de Normandia, que mora lá na divisa e tem muita dificuldade para acessar a sua cidade.

Acho que é isso.

**O SR. CHICO RODRIGUES** (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSB - RR. Para interpelar.) - Presidente, Senador Marcos Rogério.

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

**O SR. CHICO RODRIGUES** (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSB - RR) - É só uma complementação. O Senador Kajuru pediu apenas para fazer uma pergunta ao Ministro Renan Filho...

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

**O SR. CHICO RODRIGUES** (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSB - RR) - ... com relação à ferrovia Luziânia-Brasília, as dificuldades de concessão, já que se trata de investimentos privados. Então, deixo aqui essa pergunta do Senador Kajuru.

**O SR. RENAN FILHO** - É a mesma pergunta que a Deputada que estava aqui presente da região do entorno fez.

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

**O SR. RENAN FILHO** - Nessa ferrovia nós temos uma notícia muito boa porque o projeto está concluído, e nós estamos trabalhando para ser o primeiro trecho levado a leilão em ferrovias para transporte de pessoas, e não há nenhuma região tão necessária para transportar pessoas quanto o entorno de Brasília aqui para a região central.

Nós estamos trabalhando - o Secretário Nacional de Transporte Ferroviário está ali -, e eu vou dar informações, ao Senador Kajuru, alvissareiras de que o projeto ficou pronto, e aí nós vamos tomar as decisões finais antes de encaminhar a concessão.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Muito obrigado, Senador Chico Rodrigues.

Antes de passar a palavra ao próximo Senador inscrito, eu quero registrar a presença conosco, na Comissão de Infraestrutura, no dia de hoje, do Deputado Estadual por Rondônia, Cássio Gois - muito obrigado pela sua presença -; e também do Prefeito do Município de Ministro Andreazza, José Pereira. V. Exa. é muito bem-vindo à Comissão de Infraestrutura. Muito obrigado.

Com a palavra, o Senador Líder Rogério Carvalho.

**O SR. ROGÉRIO CARVALHO** (Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PT - SE. Para interpelar.) - Quero cumprimentar V. Exa. pela audiência pública, e ao autor do requerimento, Senador Confúcio Moura, por oportunizar aos Senadores e às Senadoras este debate.

Quero primeiro dizer que a gente só tem infraestrutura se tiver planejamento, e o Brasil, infelizmente, vive períodos espasmódicos de planejamento e de investimento planejado, e isso é muito ruim para um país que aumenta a sua produtividade, um país que aumenta a tecnologia produtiva em vários setores, mas não consegue ter esse planejamento para desenvolver e consolidar a sua infraestrutura ao mesmo nível dos investimentos que são feitos para ampliar a capacidade produtiva nos diversos setores da economia.

Então, é um mérito, em si, a gente ter um planejamento de investimento estruturado e um plano de investimento até 2050, independente de Governo.

Então, eu quero primeiro cumprimentar o Ministro Renan Filho por esse trabalho que ele está coordenando, mas é óbvio que isso reflete o Governo - ele é parte de um Governo -, e eu quero também cumprimentar o Presidente Lula, que é um entusiasta do planejamento e do investimento em infraestrutura, e ele é, de certa forma, depois dos governos militares, o Presidente que fez planejamento e que retomou os investimentos em infraestrutura no Brasil, e agora retoma de novo esses investimentos. Eu quero cumprimentar o Presidente Lula e cumprimentar o Ministro, porque ele fez uma escolha muito precisa ao indicar V. Exa. para Ministro da infraestrutura do nosso país, porque isso está demonstrado aqui, ou seja, essa é uma área muito objetiva, é muito matemática, certo? E é muito... o planejamento é objetivo, é claro: qual é a demanda? Como está a demanda de carga, de passageiro? Qual é a necessidade de interligação? Quais são os modais que precisam ser articulados, integrados, para que a gente tenha fluidez e consiga ter a nossa capacidade produtiva sendo escoada ou a nossa produção escoada, como disse bem o Presidente da Comissão. Porque, da porteira para dentro, a gente vai bem; da porteira para fora, a gente tem problemas. E estamos vendo que o problema aqui acho que hoje esbarra num certo excesso de discricionariedade de alguns setores da administração pública brasileira.

E eu tenho um projeto de minha autoria em que a gente trata desse excesso de discricionariedade. O excesso de discricionariedade do servidor público não pode ultrapassar a decisão política daquele que foi eleito para exercer uma determinada tarefa.

E esse acesso de discricionariedade pode ser contido se a gente tornar mais objetivos os parâmetros para a tomada de decisão de quem exerce a função pública. Não é tirar do servidor público a análise técnica, a sua competência...

*(Soa a campanha.)*

**O SR. ROGÉRIO CARVALHO** (Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PT - SE) - ... de dar parecer técnico, mas estabelecer quais são os parâmetros para a tomada de decisão. E isso pode melhorar bastante a fluidez e a rapidez na tomada de decisão, estabelecendo prazos, mecanismos ou elementos que embasem a tomada de decisão técnica.

É o PL 2.339, de 2021, que eu queria pedir ao nosso Presidente, que é Líder, que participa das reuniões de Líderes, para que juntos a gente possa pedir ao Presidente Davi para despachar para as Comissões ou a gente botar esse projeto para ser apreciado o mais rápido possível. Quem sabe a gente dá uma contribuição.

A outra questão para a qual eu queria chamar a atenção é que nós estamos num processo de desenvolvimento tecnológico. A engenharia hoje tem tecnologia para quase tudo: para atravessar, para passar por debaixo de um oceano, um túnel subaquático, um túnel fluvial por debaixo de um rio. Veja, eu não entendo por que determinados óbices de não fazer não pressupõem um indicativo de como pode ser feito e libera, desde que seja apresentado o modo como fazer, para preservar aquela condição. Por que não pode ser feito por baixo ou por cima? Veja que tem tecnologia para isso. Por que não lançar

mão dessas tecnologias para garantir a sustentabilidade, mas, ao mesmo tempo, garantir que a gente vai ter interligação, vai ter capacidade de dar às pessoas a possibilidade de se deslocar, como, por exemplo, na BR-319?

Veja, a rodovia está aberta, ela existe. Ela existe.

**O SR. EDUARDO BRAGA** (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - AM. *Fora do microfone.*) - Não, ela foi asfaltada.

**O SR. ROGÉRIO CARVALHO** (Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PT - SE) - Ela existe!

Então, o que eu estou dizendo é que ela está aberta, ela já existe, ela está ali. Então, eu acho que a gente precisa fazer este debate com mais rigor, principalmente nessa questão do excesso de discricionariedade, certo? É porque não é só na questão do licenciamento, é, por exemplo, nas instâncias regulatórias, em tudo. Então, eu acho que o Brasil precisa levar a sério este debate, a gente precisa levar a sério este debate no que diz respeito ao excesso de discricionariedade e à definição de parâmetros, para que a gente possa dar elementos que sustentem as decisões técnicas e que abram o caminho para que o país possa crescer e se desenvolver com sustentabilidade.

É só um comentário que eu quero fazer aqui. Não é uma pergunta específica.

No mais, quero cumprimentar e parabenizar o Ministro Renan Filho.

**O SR. RENAN FILHO** (Para expor.) - Senador Marcos Rogério...

Senador Rogério Carvalho, melhor dizendo, quero dizer que concordo integralmente com a explanação que o senhor fez.

Só quero colocar uma coisa. O senhor fez uma pergunta à sua própria reflexão, que é a seguinte: por que não há coexistência entre uma obra de infraestrutura que permita a produção e a preservação da biodiversidade? É porque, do lado ideológico, o sujeito que defende somente a biodiversidade acredita que, com mais infraestrutura, com melhor infraestrutura, haverá uma pressão superior contra aquela biodiversidade. Então isso é uma questão ideológica. Isso precisa ser clareado na legislação, senão a legislação não tem instrumentos objetivos, como o senhor colocou, para definir prazos, por que não vai fazer, por que fez aqui e não fez acolá.

Então há uma incongruência com decisões dentro do próprio país. Há uma incongruência maior ainda quando se compara a importância de biomas. E se fizesse a comparação internacional, aí aqui não tem lógica nenhuma, dado que o Brasil é um país que tem uma série de investimentos com valor presente líquido positivo, ou seja, se você faz uma estrada, aquilo vai gerar riqueza para aquela região, várias, e a gente não consegue fazer enquanto o mundo já fez. E a gente fica correndo atrás.

Então essa discussão é uma discussão pragmática mesmo. E o Presidente Lula pensa como a gente também. Agora, o Presidente Lula tem um estilo próprio. E se a legislação der a ele a posição de decidir, como discutido aqui, com a lei mais clara, que simplifique o licenciamento ambiental, certamente ele decidirá, levando em consideração todos os temas, mas sabendo que um país pobre como o Brasil não pode permanecer com pessoas em dificuldade, porque a gente não faz investimento pensando... Estou apenas fazendo uma curta reflexão acerca do que o senhor colocou.

**O SR. ROGÉRIO CARVALHO** (Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PT - SE) - É só para dizer um fato.

Por exemplo, o problema de Maceió, do afundamento da cidade. Se a gente observar que a Secretaria do Meio Ambiente não tinha um parâmetro e não havia uma definição nacional de parâmetros, isso gera uma dificuldade enorme de cada um querer estabelecer um parâmetro.

Então o que eu quero chamar a atenção não é sobre Maceió. O que eu quero chamar a atenção é que às vezes, pelo fato de a gente não encarar este debate e não assumir este debate, considerando que tecnicamente é possível fazer as coisas, mas que a gente precisa ter parâmetros. Não dá para a gente ter um parâmetro para o Estado de Santa Catarina e um parâmetro para outro estado. Não, a gente tem que ter parâmetros objetivos que sustentem determinadas posições técnicas - certo? - sobre como fazer determinadas obras e determinadas intervenções.

Então não dá para a gente ficar atomizando - "E aí libera porque facilita", "Se passar para o Governo do Estado ou para a Prefeitura vai ter facilidade". Isso é uma tragédia que a gente pode... tentando resolver um problema, porque a gente não encarou o problema de fato que é diminuir o excesso de discricionariedade e estabelecer parâmetros objetivos para a tomada de decisão em um prazo determinado. Você está entendendo? Não é dizer pode ou não pode, porque poder e não poder determinadas coisas não pode ser senão uma decisão política de fazer ou de não fazer. E quem está delegado a dizer que pode ou não fazer é quem passou pelo concurso do voto.

**O SR. RENAN FILHO** - É isso.

**O SR. ROGÉRIO CARVALHO** (Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PT - SE) - Porque é um concurso. As pessoas acham que é uma eleição. Não, é um concurso público de validação de posição.

**O SR. RENAN FILHO** - Na média, é mais difícil que o outro.

**O SR. ROGÉRIO CARVALHO** (Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PT - SE) - Muito mais.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Agora, só pela paixão pelo debate, não vou me alongar, é só para dizer o seguinte: quanto mais objetiva a legislação em relação a esse tema, menos subjetiva será a nota técnica, o parecer técnico, a decisão de um órgão que deveria aconselhar o gestor, orientar o gestor, mas não substituí-lo na decisão na escolha política.

O que ocorre hoje, Líder Eduardo, é a inversão: um órgão técnico se sobrepõe ao gestor, ao mandatário.

Aí a gente tem que fazer a mea-culpa como Parlamento. Nós legislamos e, às vezes, nós colocamos na legislação uma linguagem que dá espaço para interpretação subjetiva, para uma interpretação que leve em consideração - aí, sim, o que o Ministro Renan trouxe - os aspectos ideológicos, que vão estar sempre presentes.

Mas, se a orientação jurídica, o texto normativo é um texto claro, objetivo, você tem menos espaço para a subjetividade que trava o Brasil.

Para avançar com a relação de inscritos, o Senador Esperidião Amin tem a palavra, neste momento, e, na sequência, o Líder Eduardo Braga.

**O SR. ESPERIDIÃO AMIN** (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. Para interpelar.) - Presidente, eu quero, em primeiro lugar, cumprimentar o Ministro Renan Filho, cumprimentar a sua equipe, que está aqui em peso, e cumprimentá-los todos.

Eu acho que a única dama que faz parte deste seu cortejo, Senador Renan Filho, é a Viviane.

Então, em nome de Santa Catarina, que é um estado feminino, eu quero cumprimentar especialmente a Viviane, que tem uma larga e muito produtiva passagem no meu estado, em momentos de grande tensão que ela viveu quando dos maus momentos, dos maus instantes do contorno que V. Exa. teve o privilégio de inaugurar.

Eu quero fazer aqui dois registros, além daqueles que tenho feito habitualmente, da sua atenção com o estado.

Eu sou um Senador de oposição, mas que converge sempre que for do interesse público e na busca de soluções.

Quero dizer-lhe que aguardamos com muita ansiedade uma definição técnica para a questão do Morro dos Cavalos.

Eu estive já a oportunidade de lhe expor e aqui quero tornar público. Temos um parque estadual de quase mil quilômetros quadrados, quase 1% do território catarinense. Sobre ele, foi inventada, decretada recentemente - o parecer do Senador Alexandre Vieira é de que o decreto é inconstitucional, infelizmente assinado pelo Presidente Lula durante a vigência de um processo de negociação que o Ministro Gilmar Mendes abriu em agosto do ano passado e que continua até agora.

Eu quero formular um apelo para uma solução técnica. Eu votarei com a solução técnica que V. Exa. apresentar para a transposição do Morro dos Cavalos.

Tenho a minha ideia, mas vou me submeter à decisão de quem vai fazer, num assunto incendiário como é aquele, posto que, no último acidente, 25 carros, automóveis, e cinco carretas incendiaram-se quase que simultaneamente numa valeta com limitação dos dois lados, ou seja, se Deus não tivesse nos ajudado, haveria um morticínio.

Então, faço esse apelo.

Igualmente, gostaria de chamar a sua atenção.

Nós realizamos aqui, graças ao Senador Marcos Rogério, uma audiência pública muito ampla abordando a questão das multas que estão sendo aplicadas em milhares de caminhoneiros que, não tendo ponto de parada e descanso de motorista - V. Exa. teve o privilégio de inaugurar o único que nós temos em Santa Catarina, Palhoça, que eu tinha pedido dez anos antes, por escrito, com despacho da ANTT -, por não haver ponto de parada e descanso nem seu equivalente e cumprindo a lei, não posso reclamar do Judiciário. Ou dão 11 horas ininterruptas de descanso para o motorista ou vem multa.

Foi apresentada, depois dessa audiência pública, a PEC 22, de 2025.

*(Soa a campanha.)*

**O SR. ESPERIDIÃO AMIN** (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Como todos nós sabemos, sempre que se apresenta uma proposta de emenda à Constituição, é uma tramitação necessariamente complexa.

Mas eu creio que se chegou ao denominador comum do equilíbrio de atender o caminhoneiro, não apenas a empresa, ou seja, o CNPJ, e, ao mesmo tempo, estabelecer um modelo de transição entre o desejo, a necessidade, que é de multiplicar o número de pontos de parada e descanso de motorista, e a realidade.

A realidade é outra, infelizmente. Estou repetindo: em toda a malha viária de Santa Catarina, nós temos um ponto de parada e descanso de motorista. Temos assemelhados.

Eu queria que a sua equipe técnica desse uma analisada.

Quem apresentou foi um coestadano tanto do Senador Marcos Rogério quanto meu. É Senador por Rondônia, o Jaime Bagattoli, caminhoneiro que foi, nascido em Santa Catarina. É um homem de sorte.

Peço-lhe só que peça à sua assessoria, para um respaldo do Ministério dos Transportes. Eu faço aqui este pedido também em nome do Manjuva, seu amigo caminhoneiro lá de Santa Catarina.

Eu acho que o texto é aquele. Já existe uma iniciativa da Câmara também neste sentido: conformar o que nós desejamos, em nome da segurança, que é o descanso, com a realidade. E se não tem onde descansar?

Então, essa conciliação, essa humildade de nos submetemos à realidade está expressa.

Se tiver que modificar o texto, tenho certeza, como segundo signatário, não haverá dificuldade nenhuma.

Agora, permanecer num ritual de multa diante de um fato real, que é a contravenção, mas de uma lei que sonhou, desejou, tem como aspiração algo que não se realizou ainda, eu acho que é uma necessidade.

Muito obrigado.

**O SR. RENAN FILHO** (Para expor.) - Deixe-me fazer um breve comentário sobre o Morro dos Cavalos, Senador. Estamos apresentando uma ideia técnica para antecipar os investimentos.

Eu acho que nós vamos encontrar uma saída. Vai ser uma saída viável do ponto de vista ambiental, uma solução mais rápida.

Eu acredito que, em breve, farei um convite ao estado para darmos sequência a essa discussão.

É uma obra muito importante e esperada há muito tempo, que tem acidentes toda hora. E agora aconteceu esse a que o senhor se referiu, mas já houve outros, muitos acidentes.

**O SR. ESPERIDIÃO AMIN** (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Quando o senhor inaugurou o ponto de parada e descanso do motorista, não pôde passar pelo Morro dos Cavalos.

**O SR. RENAN FILHO** - Exatamente, teve um no mesmo dia.

Então, assim, é um ponto muito difícil.

Aí está a condição da malha rodoviária de Santa Catarina.

Já tirou? Tem como voltar? (*Pausa.*)

Deixa aí então. Depois você volta.

Pontos de parada e descanso, Senador Esperidião Amin. O senhor fez o requerimento para fazer o primeiro há dez anos. O Brasil nunca tinha feito nenhum, como o senhor mesmo colocou. Nós já entregamos esses aí. Temos seis prontos e 50 em andamento. Vamos entregar o próximo, com a presença...

**O SR. ESPERIDIÃO AMIN** (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - E é impressionante como ele é bem conservado pelos usuários.

**O SR. RENAN FILHO** - Bem conservado, obra rápida, obra simples e funcional.

O que é um ponto de parada e descanso? É um local, Senador Eduardo, para o caminhoneiro parar o caminhão, descer, tomar um café, ter uma mesa para sentar e para se alimentar - porque normalmente ele carrega parte da alimentação, mas, se desejar comprar algo, tem também. Tem um local para abastecer o seu veículo, mas não é um posto de gasolina que cobra caríssimo. O posto de gasolina que tem aquela parada é um hotel. O cara paga para estar ali.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Paga. É isso mesmo.

**O SR. RENAN FILHO** - E é caro, né?

Então, esses pontos de parada é uma política pública, a partir de...

**O SR. ESPERIDIÃO AMIN** (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. *Fora do microfone.*) - Inclusive abastecimento elétrico.

**O SR. RENAN FILHO** - Abastecimento elétrico.

E gás liquefeito vai ter também onde tem esse perfil.

Dá para o motorista tomar um banho, descansar, parar o caminhão dele com segurança, com outros caminhoneiros ao lado, às margens das rodovias mais movimentadas do país...

Então, essas fotografias aí não são fotografias de projeto, são fotografias de obras entregues - entre elas, o primeiro foi o de Palhoça, em que eu estive com o senhor; nós já entregamos em Novo Progresso, no Pará; em Talismã, no Tocantins; em Iburoranga, no Rio de Janeiro, está em obra; em Palhoça foi entregue, como falamos; em Pindamonhangaba; além de Itatiaia, em São Paulo; e em Seropédica, no Rio de Janeiro. Seis já foram entregues e teremos 50 até o final do Governo do Presidente Lula. E estamos, no novo PNL, identificando várias áreas para fazer mais, tanto nas rodovias concedidas, quanto em elaboração pelo Dnit.

Queria dizer também que, com relação à PEC 22, concordo com o senhor. Às vezes, o legislador, mas com mais intensidade no Brasil o Judiciário, deseja defender um direito, Senador Eduardo Braga, que passa do tom de quem é o defendido.

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

**O SR. RENAN FILHO** - Então, assim, a gente tem...

**O SR. ESPERIDIÃO AMIN** (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. *Fora do microfone.*) - *Ultra petita.*

**O SR. RENAN FILHO** - *Ultra petita*, exatamente. O Direito até proíbe. Você não pode pedir o que não está na petição. *Extra petita*, nesse caso.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Mas fazem, *extra petita*.

**O SR. RENAN FILHO** - Tem advogado que faz o *extra petita*. Ele chega lá com o pedido e o juiz diz: "Mas não está na petição, amigo".

Então, assim, tem que sentar caminhoneiros... Nós criamos o GT de Caminhoneiros de novo, hoje tem reunião, e o Governo me pediu para liderar esse diálogo. Eu até, no primeiro momento, não achava que o Ministério dos Transportes deveria liderar sozinho, porque a demanda do caminhoneiro, obviamente, é multidisciplinar. O caminhoneiro trata de preço da gasolina... E o que concerne à qualidade da rodovia, que é o meu mesmo, o meu riscado, como eu digo lá, é isso aí.

Santa Catarina pulou de 38% de rodovia boa para 79%... Ou é 73%?

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. RENAN FILHO** - É 73%. E o ruim e péssimo caiu de 29% para 10%.

Então, eu estava me segurando aí, mas terminei sendo instado a montar o grupo lá e vou tratar, liderar todas essas questões e, inclusive, encontrar caminhos para essa questão do cumprimento da legislação, porque o caminhoneiro brasileiro quer descansar, obviamente - ninguém quer trabalhar sem descansar -, mas quer ter direito de ter uma atividade rentável, que pague as contas da sua família também.

Então, acho que era isso que o Senador Esperidião quis dizer. Estamos afinados nesses dois temas e espero, nos próximos dias, ter uma solução técnica adequada para o Morro dos Cavalos.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Muito obrigado, Senador Esperidião Amin.

Esse tema, inclusive, foi objeto de audiência pública aqui na Comissão de Infraestrutura. Procurou-se, naquele momento, até estabelecer um ponto de convergência para sobrestar as multas dos caminhoneiros em razão dessa ausência de infraestrutura, mas a verdade é que, passado aquele momento aqui do debate, onde praticamente todos convergiram na mesma direção - porque a legislação prevê a necessidade de um investimento na construção dos pontos de parada; a instrução, a norma da ANTT diz a mesma coisa; o Ministério dos Transportes, na pasta que cuida, também -, a Polícia Rodoviária Federal entendeu que não era o caso e que tinha que continuar multando.

Então, hoje, a gente está sendo pressionado a ter que votar uma lei para poder dizer aquilo que é óbvio, para proteger o caminhoneiro, que hoje é refém da falta de infraestrutura e, ainda assim, está sendo multado Brasil afora.

Rondônia não tem ponto de parada em lugar nenhum. Os pontos de parada lá acontecem nos postos de combustíveis, que estão estrangulados, onde já não cabem mais os caminhoneiros.

Com a palavra o Líder Eduardo Braga.

**O SR. EDUARDO BRAGA** (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - AM. Para interpelar.) - Bem, Presidente Marcos Rogério, quero, primeiro, saudar V. Exa.; saudar o nosso querido Ministro Renan Filho, meu amigo, meu correligionário;

saudar toda a sua equipe: o Jorge, aqui presente, o Guilherme, o Fabricio, que representa o Dnit, a nossa representante da mulher brasileira na equipe do Ministro Renan Filho...

Presidente, esta é a primeira participação minha no Senado da República pós-falecimento do meu pai. Eu perdi meu pai há duas semanas. Sábado foi a missa de sétimo dia do meu pai. Vocês sabem onde é que eu estava no domingo? Na BR-319, tamanha a importância que nós damos à BR-319.

Eu não quero aqui parecer partidário. Eu não quero aqui parecer amigo. Eu quero ser justo, porque eu participo da luta sobre a situação das BRs no meu estado há 25 anos. Eu fui Governador, eleito pela primeira vez, em 2002, Marcos Rogério. Em 2003, o meu estado tinha, praticamente, menos de 5% da malha rodoviária federal asfaltada. E a situação da malha rodoviária federal no meu estado é precaríssima.

Quando fui Governador, ao contrário do que disse o Senador Rogério Carvalho, o Presidente Lula delegou ao Governo do Estado do Amazonas algumas BRs. Todas elas foram asfaltadas e, creia, com recurso do próprio estado, não foi da União, porque a importância que a União dava ao Amazonas era muito pouca com relação à infraestrutura.

A situação da BR-319 é um caso inédito no mundo, porque, quando eu tinha 18 anos de idade, ela era 100% pavimentada. Hoje eu tenho 65 anos de idade, e 400km dela não têm pavimentação. E mais: o Ministério do Meio Ambiente não permite, pela sua visão retrógrada, ultrapassada e ideológica, que a Amazônia se desenvolva.

E sabe qual é a maior mentira de tudo isso, Marcos? A BR-174, que já foi mencionada aqui algumas vezes, está asfaltada há 20 anos. Sabe qual foi o impacto do desmatamento na BR-174? De 4%; e não foi porque a governança foi excepcional, não; é por causa da vocação econômica.

Agora, o que acontece quando uma cidade de 2,5 milhões de habitantes fica isolada de um modal que possa ser redundante e que possa assegurar o abastecimento desta cidade quando há uma crise hidrológica ou quando há uma pandemia? É o que aconteceu em 2020 no meu estado, quando 14 mil pessoas morreram afogadas a seco, porque as carretas com oxigênio estavam atoladas na BR-319.

O gráfico que o Ministro traz aqui mostra uma evolução de 28% - veja só -, em 2023, para 51% de melhora. Eu digo 28%, porque é igual em 2022 e 2023. Agora, de 2023 para 2024, olhe a mudança no comportamento. E agora, ao cabo deste ano, nós teremos um avanço maior ainda.

É claro que, além da questão do meio ambiente, nós temos questões de recursos.

E eu quero, aqui, agradecer ao Ministro, reconhecer a eficiência que o ministério vem desenvolvendo, agradecer a toda a sua equipe, mas fazer um apelo a V. Exa., porque, no Amazonas e na Amazônia, a janela de trabalho na engenharia rodoviária é muito curta, porque no inverno é impossível trabalhar...

**O SR. RENAN FILHO** (*Fora do microfone.*) - É janela climática que se chama.

**O SR. EDUARDO BRAGA** (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - AM) - É a janela climática.

A janela climática é muito curta. E, se nós não tivermos o licenciamento da BR-319 até junho deste ano - portanto, até o próximo mês -, nós perdemos mais um ano - nós perdemos mais um ano.

Eu fiz uma carta ao Presidente Lula e disse: Presidente, não é possível que o estado que tenha 97% da sua mata primária preservada seja punido porque é um estado preservado - não é possível! Porque todos os estudos já foram feitos - todos os estudos já foram feitos. Não há mais estudo de impacto de fauna que possa ser feito; não há mais estudo de impacto de flora que possa ser feito; não há mais estudo de impacto a populações indígenas que possa ser feito; não há mais estudos que se possam fazer do ponto de vista da viabilidade econômica e da viabilidade ambiental da BR-319, porque até um novo grupo de trabalho no atual Governo já foi elaborado, já foi feito, já foi realizado e já teve o seu resultado publicado. Portanto, não há mais o que dizer para 4,5 milhões de brasileiros que vivem no Amazonas com o risco de ficarem isolados.

Marcos, nós não produzimos álcool anídrico. Sabe o que isso significa? Que, se nós não tivermos um modal que garanta a chegada de álcool anídrico - porque nós fomos proibidos de plantar cana-de-açúcar no Amazonas -, nós não teremos como fazer a mistura na gasolina e não poderemos comercializar a gasolina, de acordo com o regulamento da Agência Nacional de Petróleo; mas nós não produzimos biodiesel. Nós temos que fazer a mistura do biodiesel com o diesel para podermos cumprir as regras da ANP. E esse acesso todo acontece pela BR-319.

Então, meu Ministro, eu quero pedir a V. Exa., porque o Senado vai votar a nova lei ambiental... Se não votar nesta semana, vota na semana que vem. Já há mais de 65 Senadores comprometidos em votar o texto.

E, mais ainda, foi feito um trabalho muito grande pelo Senador Confúcio Moura e pela Senadora Tereza Cristina; e nós conseguimos um alinhamento no qual eu creio que, hoje à tarde, em uma reunião com o Ministro Rui Costa e com o Presidente Davi Alcolumbre, nós vamos avançar; mas, se isso não avançar...

Eu falo em nome do MDB - eu sou o Líder do MDB - e falo em nome do PSD, porque o Líder Omar Aziz me autorizou. Os dois partidos representam 26 Senadores. Os dois partidos vão requerer a prioridade do texto que veio da Câmara para que nós não deixemos de votar. Se não houver entendimento em torno do relatório proposto pelo Senador Confúcio Moura e pela Senadora Tereza Cristina, nós vamos apresentar um requerimento que já tem a assinatura de mais de dez Líderes partidários, que representam mais de 65 Senadores; ou seja, basta! Chega! Chega!

Nós já fomos muito humilhados; nós já fomos muito desrespeitados. O nosso estado se uniu e queremos aqui apartar, separar o Ministério dos Transportes da crítica que estamos fazendo ao Governo, que nós apoiamos; mas nós não apoiamos a ideologia retrógrada, ultrapassada e que serve a interesses que, na minha opinião, são pouco republicanos - ou nada republicanos -, mas do interesse nacional, do interesse da brasilidade. Eu não sei se do interesse mundial, porque, antes de ser um cidadão do mundo, eu sou um cidadão brasileiro; e, antes de ser um cidadão brasileiro, eu sou um cidadão amazônida; e, antes de ser um amazônida, eu sou um amazonense. E, se eu sou Senador da República Federativa do Brasil, é porque os homens e as mulheres do meu estado me colocaram aqui.

Mas eu quero agradecer a V. Exa., porque V. Exa. tem dado um tratamento correto ao Amazonas, tanto é que a ponte que desabou no Governo passado, a primeira delas, será inaugurada em setembro e a segunda delas, que é a do Rio Autaz-Mirim, será inaugurada em novembro.

Em relação à ponte do Igapó-Açu, começa a questão do projeto e da licitação da obra - se Deus assim permitir e se a vontade política permanecer como tal - em dezembro, para que a gente possa iniciar as obras ainda no começo do ano que vem. Isso significa dizer, Ministro, só para que as pessoas tenham uma dimensão, que, da Vila do Zero - que é a travessia entre a cidade de Manaus e Careiro da Várzea - até Porto Velho, nós não teremos mais travessia de balsas. Isso significa dizer que nós passaremos a fazer essa viagem, mesmo com todos os problemas... Porque, este ano, no inverno, já não tivemos atoleiros na BR-319. Nós tivemos deslizamentos, porque o material é muito ruim, em que pese o esforço de muita pedra colocada, do enrocamento feito, etc., a um custo e a um impacto ambiental muito maior do que se a estrada tivesse sido asfaltada. Portanto, a política, além de ideologicamente retrógrada, é burra - é burra! -, é cara, é injustificável - é injustificável!

Mesmo assim, eu preciso agradecer ao Ministro, ao Dnit e ao Presidente Lula, porque ele é quem tem permitido V. Exa. fazer esse tratamento, não apenas à BR-319, mas também à BR-230, à BR-307, à BR-317 e à BR-174.

Com relação à BR-174, Ministro - para encerrar, inclusive, a minha participação -, eu quero dizer que é preciso fazer, em alguns pontos críticos, uma terceira faixa, e eu explico por quê. Hoje, o Estado de Roraima é grande produtor de grãos, e esses grãos escoam pela BR-174 até Manaus e usam o porto de Manaus para serem exportados. E mais de 200 carretas diariamente levam gás natural do Amazonas até o Estado de Roraima para gerar energia. Então, nós temos, hoje, na BR-174, um trânsito de quase 800 carretas diariamente, nos dois sentidos.

É claro que eu não estou pedindo a V. Exa. que nós façamos uma terceira pista integral, mas nos pontos críticos. Além do acostamento que já foi aqui solicitado pelo Senador Chico Rodrigues, eu queria solicitar a V. Exa. que fizesse um estudo sobre os pontos críticos, para que, nesses pontos críticos, onde estão acontecendo vários acidentes, nós possamos ter uma terceira faixa que ora acontecerá na mão sentido Manaus-Boa Vista, ora acontecerá na mão sentido Boa Vista-Manaus, para que nós possamos ter maior segurança no uso da rodovia.

E quero cumprimentá-lo, porque duas das grandes reivindicações... O trecho urbano da BR-174, no Município de Presidente Figueiredo, foi licitado, foi contratado e já foi dada a ordem de serviço; e o trecho urbano no Município de Lábrea, na BR-230, que, veja, representa algo como 6km... V. Exa. não tem ideia do benefício que esses 6km trarão para o município-polo no Vale do Alto Purus. Portanto, são coisas simples que estão acontecendo e que estão mudando a perspectiva de vida de um povo que guarda o maior patrimônio do povo brasileiro, que é a biodiversidade da Floresta Amazônica.

E, por fim - realmente por fim -, em função da construção de Santo Antônio e de Jirau, quando há a cheia do Rio Madeira, em determinados momentos há que se verter pelas comportas. Ao se fazer o vertedouro, e o Rio Madeira estando cheio, há uma barreira natural que faz com que o nível das águas entre Manicoré e Porto Velho se eleve de 80cm a 90cm. Acabou-se de deixar duas cidades do meu estado 35 dias isoladas: Apuí, uma cidade com 40 mil habitantes, em que até água potável faltou - até água potável faltou -; e Matupi, um distrito que tem hoje 10 mil habitantes.

Nós precisamos fazer a elevação do greide para que nós possamos construir galerias e assegurar que esse fluxo adicional de água não isole essas duas cidades, que, graças ao empenho do Dnit, não passaram mais tempo isoladas, porque entramos com balsa e, emergencialmente, com enrocamento, para fazer temporariamente a elevação do greide. Com isso, nós já estamos, neste momento, com 100% de abastecimento tanto em Apuí quanto em Matupi.

Em nome do povo daquela região, eu quero agradecer a V. Exa., que atendeu a um pedido feito por nós, para que nós pudéssemos, excepcionalmente, atender com balsas e, inclusive, com remanejamento e tirar nada mais nada menos do que 50 mil brasileiros do isolamento absoluto, porque eles estavam simplesmente isolados - absolutamente - de qualquer comunicação.

Portanto, meu Ministro, eu quero parabenizá-lo pelo esforço, pela compreensão das diferenças e das desigualdades entre as regiões do nosso país. E quanta inveja saudável eu tenho quando vejo as fotos que foram mostradas dos outros estados, em que a situação da rodovia já está muito mais avançada.

O senhor sabe que, para mim, ao contrário de ser uma inveja ruim, pecaminosa, ela é uma inveja saudável? É porque eu tenho esperança e certeza de que, se nós estivermos no caminho democrático correto, nós chegaremos lá e nós teremos finalmente a BR-319 asfaltada e teremos finalmente a dignidade do povo da Amazônia resolvida pelas ações do Governo Federal e do Governo que V. Exa. compõe.

Muito obrigado.

Não ficam aqui perguntas, ficam agradecimentos e ficam apelos para que V. Exa. e a sua equipe continuem priorizando a nossa região, porque nós estávamos, como o mapa bem mostra, abaixo do razoável, abaixo do crítico. Nós estávamos sendo tratados como brasileiro de segunda classe, de segunda categoria; e isso não justo para um povo humilde, trabalhador e que guarda o maior patrimônio do povo brasileiro.

Muito obrigado, Ministro.

**O SR. RENAN FILHO** - Muito bem, Líder Eduardo.

Além de ser (*Fora do microfone.*) membro da bancada a qual o senhor lidera e representá-la em um ministério do Presidente Lula, eu queria dizer que me associo integralmente às suas palavras. Acho que a indignação que o Líder e Senador longo Eduardo Braga carrega com relação à BR-319 é justa, tem a minha indignação também e o meu trabalho dentro do Governo para a gente encaminhar.

Então, como o senhor colocou, o Governo de um lado e outros do outro... Mas o Ministério dos Transportes, dentro do próprio Governo, está do lado dos senhores. Acho que o próprio Presidente Lula também. Eu disse aqui antes que a gente precisa garantir ao próprio Presidente as condições de tomar algumas decisões no país, porque senão ela fica sem decisão, e o pior cenário é sem decisão.

Eu disse ao Senador Plínio, anteriormente, mostrei esses dados...

Se puder colocar aquela outra página...

Ah, não, está aqui.

Esse dado aqui, Eduardo, mostra que o Amazonas recebeu, no último ano do Governo anterior, R\$214 milhões; no primeiro ano do Presidente Lula, R\$543 milhões; e, no segundo ano, R\$693 milhões, o que dá três vezes e meia mais recursos. É por isso que levantou a qualidade da malha, e este ano nós vamos colocar a malha do Amazonas na média nacional, porque há muito tempo ela está abaixo. Quando eu assumi o ministério, o Amazonas tinha a pior malha rodoviária federal entre todos os estados do Brasil, pelo baixíssimo investimento que recebeu; e era um problema isso, porque infelizmente o estado enfrentava muitas dificuldades.

Eu reconheci aqui, Senador Eduardo Braga, que, no primeiro ano, sequer consegui melhorar. Eu me recordo de que, depois de um ano lá no ministério, eu procurei o Senador Eduardo para dizer para ele assim: "Olhe, Senador, estou vindo aqui porque aconteceu isso só em dois estados", não sei se você se lembra dessa conversa: em Minas Gerais, onde tinham acontecido no Governo anterior duas operações da Polícia Federal, tinham paralisado todas as obras do estado, todas as obras, foi preciso até fazer um entendimento com o próprio Ministério Público e outras coisas para as obras andarem; e no Estado do Amazonas, que não só não tinha obra, não tinha contrato.

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. RENAN FILHO** - Não tinha projeto nem contrato, não dava para colocar mais recursos do que nós colocamos, porque os próprios contratos foram feitos. Então, isso foi muito importante.

A última coisa que eu queria colocar, Eduardo, a partir da sua fala, é o seguinte: é que a BR-319 vai receber asfalto agora, depois de muitos anos, no trecho do bloco C, que obviamente não resolve tudo, mas é importante para a gente destravar essa coisa de há muitos anos sem asfalto; e o detalhe é que não há mais debate ambiental, entretanto, quanto à questão das comunidades indígenas, elas também são, de alguma maneira, utilizadas para postergar a decisão quanto ao licenciamento.

Queria colocar também aqui, Eduardo, que, na fala do Senador Plínio, eu lembrei que, pela primeira vez, nós suspendemos decisões liminares - não sei se recordam. O Ministério dos Transportes recorreu, por meio da AGU, das decisões. A AGU é um órgão que é de governo também. Então, houve a decisão, e não haveria o recurso se o Presidente não tivesse autorizado. O Presidente autorizou e cassou as liminares que invalidavam a licença prévia, e é isso que vai poder...

**O SR. EDUARDO BRAGA** (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - AM) - Ministro, se (*Fora do microfone.*) V. Exa. me permite, na realidade, não são comunidades indígenas; lamentavelmente são algumas ONGs aparelhadas que atuam...

**O SR. RENAN FILHO** - Usam o argumento.

**O SR. EDUARDO BRAGA** (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - AM) - ... usando o argumento de povos ingênuos que são ludibriados, lamentavelmente - como eu disse ainda há pouco, porque eu não quis ser tão objetivo, mas V. Exa. me provoca e eu tenho que dizer isso -, povos indígenas ingênuos que são ludibriados por interesses de outros países, que financiam, inclusive indevidamente e ilegalmente, dentro do nosso país, interesses outros que não o do desenvolvimento da nossa região; mas tudo o que V. Exa. está afirmando eu assino embaixo e é verdade, e, se não fosse a vontade política do Presidente Lula, nós não teríamos chegado até aqui.

**O SR. RENAN FILHO** - E a própria licença prévia estaria suspensa, o que é um passo importante para a gente trabalhar para ter obras na BR-319 no trecho do meio em breve.

Muito obrigado pela sustentação política, pela participação e pela colaboração no debate no Ministério dos Transportes. Eu queria dizer uma última coisa, Eduardo: eu acompanho há muito tempo também a política, não tanto tempo quanto V. Exa., que é um dos mais experientes representantes políticos no Brasil no momento, mas eu participei de muitos debates sobre infraestrutura. Estava dizendo ao Presidente Marcos Rogério: o debate agora no Ministério dos Transportes não é mais "faz a obra ou não faz", "essa obra aqui que está parada e não anda", "esse projeto aqui que nunca foi desenvolvido", que sempre foi a tônica aqui, porque nós estamos batendo recorde de investimento, como mostramos. A discussão é ambiental. Então, a gente precisa ter uma definição que facilite alguns entraves.

Eu queria lhe dizer que disse ao Presidente Lula que, modestamente, como assessor que sou do Presidente, no Norte do Brasil, tem três obras. O Governo pode fazer muita coisa - pode ajudar na segurança, melhorar a educação, pode ajudar na assistência social -, mas são três obras que a sociedade clama: BR-319, a exploração na Margem Equatorial e a Hidrovia do Tocantins. Sem fazer isso andar, é muito difícil o diálogo, como V. Exa. coloca aqui.

Então, eu queria me associar a todos esses temas e agradecer a sua participação e intervenção.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Muito obrigado, Líder Eduardo, que traz uma fala muito enfática sobre essa situação da BR-319, que tem, obviamente, o apoio integral da bancada de Rondônia, porque os dois estados sofrem muito com a ausência da pavimentação da BR-319; e o absurdo é que a BR-319 já foi, um dia, asfaltada, pavimentada. É um retrocesso - já teve licença -, é um retrocesso injustificável.

Na sequência, o Senador Alan Rick.

V. Exa. tem a palavra.

**O SR. ALAN RICK** (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - AC. Para interpelar.) - Presidente Senador Marcos Rogério, agradeço a V. Exa.

Cumprimento o Ministro dos Transportes, Renan Filho. Cumprimento o Secretário George, o Diretor Guilherme e toda a equipe do Dnit, aqui presente, na pessoa do Fabricio Galvão, que sempre tem nos atendido, atendido aos anseios do povo do Acre através da sua bancada. Cumprimento também Adrualdo, Leonardo, Viviane, toda essa equipe e os demais integrantes do ministério aqui presentes.

Ministro, primeiro, quero me irmanar à fala do Senador Eduardo Braga, que nos antecedeu, acerca deste olhar cuidadoso para a Amazônia que V. Exa. na atual gestão tem buscado ter.

Tivemos graves problemas na nossa BR-364, que integra o Acre ao Brasil, ao irmão Estado de Rondônia, e que hoje encontra-se novamente em situação deplorável.

Nós sabemos das dificuldades que é construir uma estrada dentro de uma região onde nós não temos pedra, onde o solo é bastante permeável pelas chuvas. Esse problema é grave, Ministro! Ele foi apresentado a V. Exa. na nossa primeira reunião de bancada, no dia 1º de março de 2023, logo que a nossa bancada federal se uniu em torno desse tema na primeira reunião que fizemos lá no Ministério dos Transportes. V. Exa. não só atendeu o pedido de enviar os recursos para a manutenção, o

que foi fundamental para manter a estrada, mas também se comprometeu, juntamente com o Dnit, a fazer a reconstrução da nossa BR-364 naqueles trechos entre Sena Madureira e a cabeceira do Rio Liberdade, chegando a Cruzeiro do Sul, que são os 415km mais precários e difíceis dessa rodovia que integra o Acre.

Ministro, todas as semanas eu entro em contato ou com o Fabricio ou com o Ricardo Araújo, no Dnit do Acre, porque a população nos cobra e com toda a razão. A estrada volta a ficar em situação crítica, porque já está muito mais do que comprovado que apenas os serviços de manutenção não são adequados para resolver o problema grave de deterioração da estrada no período chuvoso. Na Amazônia, o senhor sabe, chove de oito a nove meses por ano. O solo retém muita água, nós não temos pedra e a estrada se desfaz. Mas o Dnit apresentou um projeto junto com o Ministério dos Transportes, o macadame hidráulico, que, em alguns pequenos trechos onde já foi feito, Senador Fernando, sustentou muito bem, mas nós precisamos avançar.

Em conversa, Ministro, com o nosso amigo Fabricio Galvão, que tem sempre atendido, repito, com muito carinho, com muita atenção, às demandas do Acre - e eu creio que de todo o Brasil -, preocupou-me a demora na licitação do trecho inicial, os primeiros 200km da reconstrução da nossa BR-364. Estava previamente agendado para março, passou para abril, estamos em maio, e, na minha última conversa com o Ricardo Araújo, do Dnit do Acre, ele me fala: "Senador, a previsão é para julho da licitação". Aí nós perdemos a janela climática dos meses de verão amazônico para iniciarmos a obra neste ano. Então, o meu primeiro apelo, Ministro, a V. Exa. e à equipe do Dnit é que nós consigamos o máximo possível adiantar essa licitação para garantir que pelo menos neste ano nós consigamos iniciar...

*(Soa a campanha.)*

**O SR. ALAN RICK** (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - AC) - ... o primeiro trecho da reconstrução da BR-364 dentro do Estado do Acre, Ministro, sob pena de perdermos o verão amazônico deste ano. É um clamor que eu faço, é um clamor do povo do Acre, uma vez que a estrada encontra-se em situação extremamente degradada.

No segundo ponto, eu me irmano aqui com a fala do Senador Eduardo Braga, nós temos um debate ideológico que tem atrasado o Brasil. A votação do licenciamento ambiental é fundamental: obras de baixo impacto, com o autolicensing, com medidas importantes que a Câmara aprovou, e o texto da Senadora Tereza Cristina, que foi por mim designada Relatora do tema quando, na Presidência da Comissão de Agricultura, o licenciamento ambiental chegou às nossas mãos... Encontrei o melhor caminho para o diálogo, com uma ex-Ministra conhecedora das dificuldades de todo o Brasil e que é estudiosa do tema. Então, nós temos hoje a oportunidade de votar um texto moderno, mais consciente e adaptado à realidade do Brasil e do mundo.

Eu quero falar, Ministro, exatamente disto: precisamos avançar. Eu tenho certeza de que V. Exa. conhece e abraçou essa causa, e é por isso que venho lhe agradecer, mas nós precisamos avançar e ter mais celeridade em relação à licitação.

Outro ponto, Ministro: o Acre está em uma posição estratégica através da BR-364 para chegar ao Porto de Chancay, no Peru. Eu tenho conversado com a Ministra Simone Tebet e com o Ministro Silvio Costa Filho, de Portos e Aeroportos, e tenho alertado para que, com o seu esforço, o esforço da Ministra, do Ministro Silvinho, do Governo Federal como um todo, junto ao Governo peruano... São apenas 240km que falta asfaltar para nos ligar definitivamente à região de Pucallpa, no Peru, que está a 682km do Porto de Chancay. Então, imagine, é estratégico, coloca-nos em uma posição de competitividade, dá a possibilidade de reduzir de 10 a 20 dias o tempo de navio, reduz a pegada de carbono, não nos deixa mais limitados às tarifas do Canal do Panamá, permite que toda a produção agrícola do Centro-Oeste, do Norte, o corredor que nós temos pela BR-364, ligando os estados produtores de grãos, de pecuária, enfim, possa, através do Pacífico, chegar muito mais rápido a uma posição muito mais estratégica com a China e com os demais países asiáticos. Então, Ministro, esse tema é fundamental. Eu peço que V. Exa. abrace essa causa.

Amanhã nós temos reunião com a Ministra Simone. Eu estava estudando algumas rodovias no Brasil e no mundo que passam por parques. É exatamente a questão ambiental o que tem atrasado e impossibilitado. Olhe o tamanho da incongruência: uma ONG lá no Estado do Acre apresenta uma ação judicial, Senador Marcos Rogério, para impedir a construção da ponte que liga Rodrigues Alves a Cruzeiro do Sul, que tira a cidade de Rodrigues Alves de um isolamento histórico, sob o argumento de que essa ponte seria utilizada para a futura estrada do Pacífico nesse trecho com que nós sonhamos lá no Acre, ligando a região de Ucayali, na cidade de Pucallpa. Então, veja a incongruência! E o mais incrível...

**O SR. RENAN FILHO** *(Fora do microfone.)* - É o Parque do Roncador.

**O SR. ALAN RICK** (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - AC) - Exatamente, e o Parque Nacional da Serra do Divisor.

Então, nós precisamos vencer esse entrave ideológico, vencer esse entrave ambiental burro que atrasa o Brasil.

A BR-319, citada aqui, passa por diversos parques ambientais, reservas e florestas nacionais. A 163, do mesmo jeito. Senador Marcos Rogério, nós temos rodovias no mundo inteiro que passam por áreas ambientais. Vou citar aqui duas americanas: a Highway 41, na Flórida, que passa pelo Parque Nacional Everglades, e a Blue Ridge Parkway, entre a Carolina do Norte e a Virgínia, estradas planejadas - essa última, por exemplo, totalmente planejada, ambientalmente correta. É possível fazer estradas que muitos chamam de estradas-parque.

Olha só o que nós podemos ganhar: além de nos ligarmos ao Pacífico, além de nos ligarmos ao Porto de Chancay, Ministro, o Brasil garante sua integração sul-americana definitiva com o Pacífico; garante a soberania nacional para a gente continuar combatendo o tráfico de drogas e também para os próprios órgãos ambientais terem acesso para poder fiscalizar melhor qualquer tipo de pressão, de desmatamento, de invasão de áreas indígenas ou de florestas preservadas de parques nacionais; já citei aqui o acesso estratégico ao Oceano Pacífico; o desenvolvimento econômico e sustentável regional.

O Acre precisa ser tratado como... Hoje, Ministro, o principal corredor logístico do Brasil com o Peru...

*(Soa a campanha.)*

**O SR. ALAN RICK** (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - AC) - Nós temos a oportunidade de nos ligar ao Porto de Chancay. São 140km do lado brasileiro e 100km ao lado peruano. É preciso sentar os dois governos e dizer: "Vamos vencer os entraves burocráticos, ambientais, ideológicos e vamos fazer essa estrada". O Brasil pode chegar a Chancay muito mais rápido pelo Acre.

Redução da pegada de carbono eu já citei, há a cooperação internacional e gestão conjunta e outras questões que eu poderia citar.

Ministro, para encerrar, são essas nossas duas questões que eu apresento a V. Exa.

Que nós possamos seguir firmes para, neste ano, licitar e iniciar o primeiro trecho de reconstrução da BR-364! E que o senhor olhe com muito carinho e abrace essa bandeira, Ministro, estratégica para o Brasil, para a Amazônia como um todo, para o Acre, para Rondônia, para o Amazonas, para todo o Brasil, que é a nossa interligação definitiva com o Pacífico através do Porto de Chancay.

Para a próxima semana, nós estamos solicitando uma agenda com V. Exa., já entreguei aí a solicitação.

E, mais uma vez, lhe agradeço, porque a retomada das obras do anel viário de Brasileia a Ebitaciolândia, na BR-317 - licitação pronta, empresa vencedora... Fabrício me disse: "Senador, na próxima quinzena, na segunda quinzena de junho começa". Isso é importante demais para o Acre.

E, demais, agradeço mais uma vez ao Fabrício por nos ajudar a desmembrar a licitação, o projeto da ponte de Rodrigues Alves, da estrada, porque, desta maneira, a Justiça Federal permitiu que a obra da ponte possa ser feita. E nós da bancada federal do Acre já alocamos o recurso para pagar o projeto.

Então, Ministro, é uma luta muito grande. A Amazônia tem que ser olhada de uma maneira muito diferente de como muitos observam hoje. São 28 milhões de brasileiros que sofrem com isolamento, com custos altíssimos devido ao frete, com uma série de problemas de desenvolvimento humano, mas a interligação, a nossa logística, a garantia de estradas trafegáveis é o mínimo de dignidade que nós podemos dar à Amazônia.

Mais uma vez, obrigado. V. Exa., tenho certeza, dará a celeridade necessária a essa licitação junto ao Dnit, para que este ano a gente comece a reconstrução da BR-364 no Acre.

Muito obrigado, Ministro.

**O SR. RENAN FILHO** (Para expor.) - De nada.

Deixe-me só fazer aqui...

*(Interrupção do som.)*

**O SR. RENAN FILHO** - ... pelas palavras que o senhor coloca aí acerca do trabalho do ministério no estado.

A BR-364 é, basicamente, aquilo ali. O Acre recebeu o menor volume de investimento no Governo anterior entre todos os estados do Brasil. Recebeu tão pouco... Eu não sei exatamente quanto é, porque quem toma conta dessas coisas aqui é o Senador Fernando Farias, mas recebeu menos do que a emenda que um Senador aloca no Orçamento da União. Um estado brasileiro, do Ministério dos Transportes. Recebeu menos do que os recursos que um Senador aloca. E estava com 13% de rodovias boas e 72% de ruins ou péssimas.

Os investimentos que o senhor colocou aí que nós fizemos... Por exemplo, utilizar pedra no Acre para fazer a base. A base lá não suporta ser somente de terra, tem que ser de pedra. Só que lá não tem pedra. Como o senhor colocou na sua fala

também, tem que vir de longe. E isso encarece. Mas não só encarece, faz vários debates com relação ao custo da obra no que concerne à legalidade. O senhor é Senador e sabe bem que houve uma operação da Polícia Federal lá contra o Governo do estado, em que o principal questionamento era em relação a pedra, e pediram até o afastamento do próprio Governador. Lembra? Prenderam o Secretário de Obras e pediram o afastamento do próprio Governador? Eu não conheço o processo detalhadamente, mas o ponto era esse. Nesse ponto, nós conseguimos vencer a burocracia para fazer manutenção com pedra, garantindo uma transparência ampla tanto ao Tribunal de Contas da União quanto à Controladoria-Geral da União.

Por que a licitação do senhor... O senhor foi o único Senador hoje que falou numa licitação fora do prazo aqui, o que é uma coisa rara, não é a tônica do ministério. Por que atrasou? Porque nós precisamos submeter à Controladoria-Geral da União o entendimento que nós temos para ela aprovar a vinda da pedra de longe, pois, obviamente, como o senhor falou, com custo do frete, estrada difícil, pedra vindo de longe, isso significa que ela chega à obra do Acre mais cara do que a média nacional. Tem como fazer obra no Acre com o mesmo preço de obra em Alagoas, em São Paulo, no Rio Grande do Sul? Não. Mas ou você comunica ao órgão de controle, ou, senão, estampa-se uma matéria: "Obra no Acre é a mais cara do Brasil".

Essa obra de 200km à qual o senhor está se referindo liga Sena Madureira, como o senhor falou, até Feijó. Nós fizemos o projeto, não tinha projeto. Fizemos o projeto, estamos para licitar. Não publicamos o edital de licitação ainda só por esse motivo, porque a gente precisa construir com a Controladoria-Geral da União e com o Tribunal de Contas da União um caminho para que não haja problema. Mas estima-se que essa obra de 200km custará R\$1 bilhão.

Aí eu faço um convite ao senhor a observar o próximo quadro que eu queria colocar... Ah, não, eu vou mostrar aqui para facilitar, para não demorar.

É de R\$1 bilhão essa obra de 200km de rodovia. O senhor tratou de uma outra que precisa ser feita para estruturar o estado e facilitar a exportação. Mas vamos para essa primeiro.

O Governo passado, em 2022, botou lá R\$89 milhões. Se fosse só para fazer esses 200km, levaria entre 12 e 15 anos, na velocidade do recurso que eles colocavam. Então esse é um fato objetivo. No ano retrasado, em 2023, com aquela nossa reunião, com o atendimento ao Governo do estado, nós aplicamos R\$274 milhões. Por isso, a malha começou a melhorar: subiu de 13% para 20%, e caiu de 72% para 52% o "ruim ou péssimo". Isso já foi três vezes mais recursos do que o que vinha sendo colocado. E, em 2024, dando sequência ao esforço, nós colocamos R\$543 milhões, o que dá mais do que seis vezes mais recursos do que o Governo anterior colocou no último ano.

Então, isso é a demonstração da prioridade. Fora isso, não tem prioridade. Agora, se no volume em que a gente está, Senador, nós destinarmos todo o dinheiro para fazer só Sena Madureira-Feijó, os 200km da BR-364, a gente vai levar dois anos de obra, contra 15 anos de obra no passado.

Assim, o fato é que o Estado do Acre foi relegado mesmo, totalmente. O senhor não tenha dúvida disso. Eu, se fosse cidadão do Acre, não votaria como votaram na última eleição. Isso aí eu vou dizer lá esses dias. Eu vou dizer lá, porque as pessoas não sabem disso. Isso é uma evidência que não é demonstrada no campo, e o cidadão não sabe. Porque hoje em dia, como eu disse aqui no começo, a infraestrutura independe de visão política de mundo. O Presidente Marcos Rogério até disse que ele faz oposição, o senhor também faz oposição. Eu sou membro de um Governo e afasto a ideologia desse campo aqui, porque, enquanto vários temas dividem, a infraestrutura une, integra. Está todo mundo aqui, independentemente do partido, pedindo o avanço da infraestrutura.

Por que eu estou colocando isso? Porque o Governo do Presidente Lula multiplicou por seis os recursos. Então agora as pessoas lá do Acre têm, primeiro, o direito de sonhar. Segundo, independentemente da licitação, que nós estamos fechando e vamos publicar, eu vou cuidar disso, até participar do entendimento com a CGU, porque eu próprio me preservo do entendimento. Como isso é uma questão delicada, de órgãos de controle e técnica, quem tem que fazer isso é o Dnit - não é um papel político do Ministro -, mas vou tentar agilizar para que nós cheguemos a um final, para que a gente inicie essa obra.

E todo o programa de manutenção de rodovias, que está sendo feito no Acre, está sendo feito agora com o uso de macadame, que é exatamente a pedra prensada hidráulicamente, como o senhor colocou aí na sua fala, para que não se perca o serviço no inverno seguinte. Porque, no passado, além de ser pouco dinheiro, Marcos Rogério, não tinha pedra, porque, se botassem pedra, não se fazia nada. Você entende? Como tinha pouquinho dinheiro, se você bota pedra, como estamos falando, que é o mais caro, não faz nada. Então, não se usava pedra, mas isso tem um outro problema: se não se usa pedra, no inverno seguinte se acaba o que foi feito. Então, nós fugimos desse dilema e elevamos de 20% para 42% a qualidade das rodovias.

Então, continua ruim. Eu queria dizer ao senhor que, infelizmente, o Acre ainda é o estado com a pior situação de rodovias no Brasil, mas nós vamos, até o final do Governo do Presidente Lula, colocar o Acre na média nacional, porque a reta

já indica isso naquele gráfico, e o investimento dá a sustentação ou a elevação da melhoria. Então, isso é o importante de a gente colocar.

Quanto ao Corredor Bioceânico e as Rotas de Integração, eu sou um amplo defensor. Quanto às questões ambientais, eu já me posicionei aqui: concordo com o senhor, acho que temos que racionalizar e verificar as condições de incluirmos esse investimento nesse volume. Porque o senhor concorda que, talvez - assim, muito sinceramente -, por uma questão aritmética, não dê mais para a gente aumentar o volume de recursos? Vamos imaginar que o Bolsonaro tenha colocado lá R\$400 milhões em quatro anos, e nós coloquemos R\$2 bilhões em quatro anos. Isso significará cinco vezes mais recursos. Talvez, para estruturar o estado em uma integração regional, nós precisaríamos, em vez de R\$2 bilhões, de R\$4 bilhões, mas a gente tem orçamento fiscal para isso? Não. Então, a gente tem que fazer um diálogo. Pode ser a emenda de bancada do estado, pode haver uma colaboração ou outra. Como a gente viabiliza os recursos? É assim que eu sempre trabalho.

Acho que dá para avançar, mas acho também que o feito até aqui demonstra que nós teremos um 2025 e um 2026 melhor. Mas precisamos fazer... Eu estava falando ali com o Fabricio que essa coisa do uso da pedra nós escalonamos com a CGU - estamos trabalhando para publicar agora o edital -, e quero informar que essa obra de Sena Madureira-Feijó custa aproximadamente R\$1 bilhão e vai ser a obra rodoviária mais cara da história do Acre. Porque a estrada existente lá, Marcos - e aí concluo -, foi construída aos pedacinhos e sem a base necessária. Por isso é que ela sofre tanto.

Então, muito obrigado pela oportunidade de colocar essas questões, Senador, e parabéns pela sua intervenção. Prazer.

**O SR. ALAN RICK** (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - AC. *Fora do microfone.*) - Obrigado, Sr. Ministro.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Muito obrigado, Senador Alan Rick. Agradeço a V. Exa.

Passo a palavra, na sequência, ao Senador Beto Faro, antes apenas fazendo um registro da presença conosco, no plenário desta Comissão de Infraestrutura, da Vereadora Alessandra, do Vereador Geferson, do Vereador Ozias e da Procuradora do Município de São Francisco do Guaporé, no Estado de Rondônia, Dra. Fabrícia. São todos muito bem-vindos à Comissão de Infraestrutura do Senado Federal no dia de hoje. Estão acompanhados pelo Dr. Walter Silvano.

Muito obrigado.

Senador...

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Então, vou antecipar a palavra ao Líder Wellington Fagundes, Presidente da Frente Parlamentar de Logística do Brasil, Parlamentar extremamente conectado com os sistemas da infraestrutura, com assento cativo nesta Comissão.

V. Exa. tem a palavra.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT. Para interpelar.) - Primeiro, agradeço pela generosidade do Senador Marcos Rogério.

Quero parabenizá-lo, Ministro, pela sua sempre brilhante exposição. Pela sua experiência também, talvez, de oito anos como Governador, político nato, sabe argumentar muito bem.

Quero lembrar aqui, Ministro, também, que eu sempre defendi muito que o Ministério dos Transportes pudesse ter recursos para atender o Brasil, porque, como a gente falou aqui, continua a mesma história: a questão das licenças ambientais demoradas, que impedem que muitas coisas aconteçam no Brasil.

Eu quero cumprimentar também o Diretor-Geral da ANTT, Guilherme; o George Santoro; e a Viviane, que também está aqui, de verde - é uma das mulheres mais competentes deste Brasil, quando ela está usando a minha cor preferida... Fica aí o destaque também.

*(Intervenção fora do microfone.) (Risos.)*

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Ministro, eu sempre defendi que o ministério pudesse ter condições de atender as necessidades do Brasil, independentemente de quem fosse o Governo. E lembro aqui - e o Senador Marcos Rogério também trabalhou muito - que nós, mesmo sendo oposição, lutamos para aprovar a PEC da transição. Não fosse isso, não tinha mais como, praticamente, tocar o Ministério dos Transportes.

Então, eu acho que o Ministério dos Transportes é um ministério em que não dá para fazer política partidária, ideológica, porque atende o Brasil inteiro: as necessidades do Amazonas, como já se falou aqui, nas suas angústias; o Mato Grosso, como nós falamos, um estado de solução, mas, por estarmos no centro do Brasil, ainda temos problemas inúmeros com a questão da infraestrutura.

Por isso, Ministro, eu vou aqui, já ao final desta nossa audiência, colocar primeiro algumas preocupações.

O Presidente, o Senador Marcos Rogério, já falou aqui antes, e já foi falada a questão da 364. Nós também estamos na expectativa da concessão da 364, do trecho de Rondonópolis a Jataí.

Olha, Ministro, o que a população já não está aceitando também é que, praticamente, não teremos obra no Mato Grosso. Todas as obras estão do lado de Goiás e é uma concessão de 30 anos. Portanto, por 30 anos, não teremos obra do lado de Mato Grosso?

Então, nós gostaríamos, Ministro... Da ANTT também, porque essa resposta talvez seja muito mais da ANTT.

**O SR. RENAN FILHO** (*Fora do microfone.*) - Não, é nossa mesmo. O ministério determina, mas não é fato isso. Eu vou explicar ao senhor.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Tá, tudo bem.

Então, é claro que, do lado de Goiás, para chegar ao trecho de Jataí para frente, a Rio Verde, já tem uma grande parte duplicada, mas o problema é que por 30 anos não tem a previsão da duplicação do lado do Mato Grosso.

**O SR. RENAN FILHO** (*Fora do microfone.*) - Não é fato, pode...

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Tudo bem, V. Exa. terá a oportunidade de justificar, até porque essa resposta é o que nós queremos, porque eu defendo a concessão. Eu não posso é ser condenado amanhã pela população porque nós defendemos uma concessão que atrapalha o Estado do Mato Grosso.

**O SR. RENAN FILHO** (*Fora do microfone.*) - Com certeza.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Por isso é ótima esta audiência aqui.

(*Soa a campainha.*)

**O SR. RENAN FILHO** (Para expor. *Fora do microfone.*) - Com relação a esse dado, Senador, é a mesma...

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - O senhor quer...? Pode falar.

**O SR. RENAN FILHO** - ... é a mesma coisa. Permita-me só colocar...

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Tranquilo.

**O SR. RENAN FILHO** - ... dialogar aqui. Já estamos no final, acho que o senhor é o último.

É a mesma coisa que sente o Pará com relação ao Mato Grosso na 163. Ele diz assim: "Poxa, mas vocês vão duplicar só de Sinop até a divisa do Mato Grosso com o Pará, e o Pará não vai ganhar duplicação?". Nessa outra concessão, diferentemente, está se duplicando em Goiás e não em Mato Grosso. Não é fato em nenhum dos dois. Por quê? Eu disse aqui mais cedo que, se o fluxo garantir a necessidade de mais quilômetros de duplicação - e eu acho que vai garantir, porque eu conheço a pujança de Goiás e de Mato Grosso -, nós vamos duplicar mais.

Por que nós não colocamos mais quilômetros de duplicação agora? Porque vira tarifa no primeiro momento e, se virar tarifa agora, o cidadão também não será a favor. E para duplicar 400km, eu disse à Senadora Margareth Buzetti, disse há pouco aqui a ela que, para duplicar 400km, primeiro, nós temos que duplicar 100km, duplicar 200km. E, se a gente bota esses 200km na tarifa, quando chegar no final, vão estar lá a ANTT, o Senador Wellington, o ministro do momento - que talvez não seja eu, provavelmente não será eu -, que vão sentar e dizer: "Olha, para duplicar mais esses quilômetros, vamos fazer isso aqui e vai dar para ajustar o contrato".

Por isso, o contrato é um contrato, como disse aqui o Presidente da Comissão, mutável; ele é um contrato adaptável.

Deixe-me dar um outro exemplo ao senhor: no passado, quando a demanda por uma rodovia crescia mais do que 10% - vamos imaginar que o projetista estimasse passar cem caminhões ali, mas estão passando, na verdade, 130 caminhões por dia, ou seja, ela cresceu 30% -, o que acontecia? A empresa se apropriava 100% do lucro. Agora não, agora é assim: se a demanda crescer mais - que é o que acontece no Mato Grosso, foi o que aconteceu na Via Brasil, na Nova Rota do Oeste, passa mais caminhão do que o estimado -, ela diminui a tarifa, diminui a tarifa para o usuário.

Segundo ponto: se, em vez de crescer mais... A gente estimou 100 caminhões. Se, em vez de passarem 130, passarem 70 caminhões, aí nós também temos que compensar o privado. Porque não é justo, também, o privado fazer uma conta de que iam passar 100 caminhões e só passam 70.

Mas lá na região de V. Exa. vai diminuir? Não, vai aumentar. É exatamente essa a preocupação e, por isso, a sociedade que conhece quer que a duplique toda. Aliás, o movimento é: Duplica toda a 364. Só que eu posso mostrar ao Senador

Wellington - se desejar -, se a gente tivesse incluído 100% da duplicação, quanto seria a tarifa na largada. Não seria conveniente para o cidadão. É melhor a gente discutir a elevação dessa tarifa para duplicar mais quando se duplicar o que está garantido no atual contrato. Entende, Marcos?

Porque um contrato de 30 anos, eu costumo dizer o seguinte, é um contrato... O mais conhecido contrato da humanidade de longo prazo é o contrato de casamento, e a gente tem que o organizar toda semana, senão ele acaba. Você imagina um contrato com uma concessionária. Então todos esses temas estão escalonados, para que a gente não diga ao cidadão que ele vai pagar essas duplicações lá na frente. Até porque, Senador Wellington, eu falei aqui: nunca na história do Brasil nós duplicamos 100km tão rápido quanto duplicamos na 163 agora, com R\$5 bilhões de financiamento do BNDES, com a contratação feita pelo estado, naquela solução que a gente deu, que tirou a Odebrecht e colocou a Nova Rota. Lembra? Lembra-se disso? Cem quilômetros estão duplicados lá. Rápido.

Agora, a gente deveria, naquela, pensar em duplicar os outros. Não precisava pensar em todos. Porque e se para esses 100km, em vez de levar um ano, que foi o que levou na nossa gestão, levasse dois? A gente colocaria na tarifa ao final do segundo ano.

Então, assim, me desculpe só interromper, porque eu sei da sua angústia, mas essa angústia também é minha. Eu cuidei disso - eu cuidei disso. E os nossos contratos permitirão até triplicar a rodovia, não só duplicar, desde que a demanda na região exija isso.

Então eu acho que todos esses contratos vão ter uma governança muito moderna, sólida. Convido a Comissão de Infraestrutura a acompanhar, porque eu sei que estarei limitadamente no ministério. Aliás, até já comuniquei ao Presidente que, para ficar apto para o processo eleitoral, eu vou me desincompatibilizar em abril próximo. Vou voltar aqui para o Senado.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Para ser candidato a...?

**O SR. RENAN FILHO** - Não sei ainda. *(Risos.)* Posso até não ser a nada, mas vou me desincompatibilizar. Não sei nem se conto com o apoio de V. Exa. De repente, se contar, olha aí, a gente... *(Risos.)* Então, não sei ainda a que serei candidato, mas vou me desincompatibilizar, vou voltar aqui para o Senado e vou ficar acompanhando isso. E convido a Comissão de Infraestrutura para que a gente acompanhe.

Eu disse também, Senador, que, pela primeira vez... Estou usando aqui esse diálogo com o senhor porque o senhor é um dos maiores conhecedores da infraestrutura, Presidente da frente, conhece bem. Nunca o Brasil tinha tirado uma concessionária, elas não faziam as obras e ficavam lá. Lembra que o estado do senhor vinha tentando? Não tinha conseguido. Tirou agora no Governo do Presidente Lula.

Lembra daquela nossa reunião lá no Itamaraty? Assinamos a saída da Odebrecht. A Caixa Econômica Federal deu um desconto, o Banco do Brasil deu um desconto, o BNDES financiou. Tiramos a primeira e agora eu tirei a segunda. Concessionária que não fizer obra vai sair, este é o novo momento do Brasil. Por quê? Sem o investimento privado, a infraestrutura não vai aguentar.

Se a gente pegar aqui o investimento do Mato Grosso, nós fizemos um investimento muito maior que antes e, mesmo assim, a necessidade não... mesmo com a PEC da transição, o investimento público, sozinho, não consegue. O investimento privado, Senador Wellington, vai colocar R\$475 bilhões, dando tudo certo nessa carteira de concessão com o que está elencado no contrato. Se aumentar pelo fluxo, como o senhor está falando, mais ainda.

Então, eu acho que isso está bem redondo. Vamos conversar sobre isso, eu estou à disposição, o Guilherme também. Se tiver, Guilherme, alguma coisa... Eu não sei como é aqui o procedimento, mas a ANTT pode tranquilizar. Inclusive eu falava que a ANTT tem contagem de tráfego anual, dá transparência a isso, quando disparam os gatilhos para fazerem as novas obras. Por quê? Porque a ANTT e o Ministério dos Transportes têm que entender que é importante que a sociedade e a classe política entendam isso no contrato. Esse é um erro nosso.

Eu estava dizendo aqui, enquanto o senhor falava, que a ANTT falar em gatilho sem as pessoas compreenderem... A gente tem que entender que a gente precisa deixar isso mais claro, porque a pergunta do senhor foi a mesma da Senadora Margareth. Então a gente precisa deixar isso mais claro e eu trabalharei nessa direção.

Desculpe-me a longa intervenção, mas era isso.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Não, Ministro. Aqui a fome é de todos nós, e nós precisamos esclarecer a população. Até porque, na mesma linha do raciocínio de V. Exa., eu também até tenho uma PEC, que é exatamente para que contratos de longa duração não sejam políticas de governo, que sejam políticas de Estado, exatamente para, quando um governo mudar, não se mudar um contrato em que o investidor foi lá e acreditou, e, às vezes, até tomou dinheiro emprestado, o que levou a muitas condições, como foi, realmente, o BNDES no passado.

Todas as concessões chegaram a esse ponto porque o BNDES também não financiou, à época, quando foram feitas as concessões - todas elas. Não teve nenhuma exceção, até o lado do Mato do Sul, em que é a CCR, que é uma especializada em concessão, também teve problema. Então, foi exatamente uma política de governo.

**O SR. RENAN FILHO** - Nesse caso aí, Senador - eu disse também mais cedo aqui -, a Operação Lava Jato tirou a condição de financiabilidade do BNDES. Por quê?

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Não, não tem nada a ver com Lava Jato.

**O SR. RENAN FILHO** - Não, mas me deixe colocar...

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Isso foi muito antes.

**O SR. RENAN FILHO** - Não, foi antes e...

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Foi antes. A política do... Não existia Lava Jato ainda.

**O SR. RENAN FILHO** - Certo, mas me deixe só colocar aqui. O que é que houve? A financiabilidade era depois. Por quê? Porque a Odebrecht ganhou lá atrás o contrato, mas ela não cumpriu não só no seu estado, ela não cumpriu...

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Não, mas a CCR, no Mato Grosso do Sul, não tem nada a ver com Lava Jato.

**O SR. RENAN FILHO** - Mas ela também tinha...

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Por isso é que eu fiz questão de citá-la. Não tem nada a ver com Lava Jato.

Como todas essas concessões são de fim específico, claro, cada empresa faz o negócio de acordo com o que foi tratado. Então lá não teve envolvimento na época, no caso do Mato Grosso do Sul, com Lava Jato. Lava Jato foi depois.

Vamos lá, Ministro.

**O SR. RENAN FILHO** - Não, mas ela afetou o andamento do contrato, com certeza.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Aí é posteriormente, aí é bem depois, Ministro.

Vamos lá. Nesse aspecto da 364, no Mato Grosso, tem alguma coisa, algo que precisa ser mais bem estudado pela ANTT. Eu já, inclusive, pedi, Presidente, uma audiência pública, porque tem alguns trechos que não podem ficar para depois. No caso, de Rondonópolis até Pedra Preta, e menos que isso, de Rondonópolis a uns 5 km... A cidade cresceu muito e já está tendo acidente demais, então não dá para esperar.

E aqui eu quero trazer um ponto para V. Exa.: é exatamente o Trevão de Rondonópolis.

**O SR. RENAN FILHO** - O Trevão.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - O Trevão de Rondonópolis inicialmente fazia parte... Era uma obra do Dnit, depois vai para a concessionária; e a concessionária teve todos esses problemas, então nós estamos dizendo: "Volta para o Dnit". E agora, novamente, a concessionária foi lá em Rondonópolis, disse que estava tudo pronto e que a obra começaria. Nem projeto tem, Ministro! Então, é um empurra-empurra, e a população está sofrendo. E nós que representamos ali a classe política, que representamos a população somos cobrados.

Isso eu estou dizendo, Ministro, porque antes de estar falando aqui, eu conversava - agora há pouco - com o Diretor do Dnit, porque a ANTT... Não, a concessionária Nova Rota do Oeste disse que o Dnit doou o projeto. Eu perguntei ao superintendente: não tem projeto, o projeto não existe. Tem lá apenas um esboço, nada, nada atualizado.

Como o senhor falou inicialmente, aqui é ministério, com a ANTT nós trabalhamos juntos. Então eu quero pedir aqui, ao ministério e à ANTT, que, num prazo de 15 dias - sei lá, quanto for necessário -, V. Exas. me respondam oficialmente: existe projeto? Esse projeto está pronto para ser executado? Quando a concessionária vai começar...?

**O SR. RENAN FILHO** - Não, 15 dias, não, eu respondo a isso hoje.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Não... Pois é, quando for possível.

**O SR. RENAN FILHO** - Se tem ou não projeto é fácil responder.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Existe o projeto? Está pronto o projeto? Eu acho que essa resposta é muito da ANTT. Está pronto o projeto? Quando que a concessionária tem condições de começar a executar?

Até porque V. Exa. colocou, Ministro, que foi liberado, aprovado um financiamento do BNDES de R\$4,5 bilhões. Esse recurso praticamente não foi utilizado. Então tem como priorizar pontos críticos com ele.

**O SR. RENAN FILHO** - Não, esse é na Nova Rota.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - É na Nova Rota do Oeste mesmo. O que eu estou falando é porque a Nova Rota do Oeste assumiu...

**O SR. RENAN FILHO** - A Nova Rota é que vai assumir. A Nova Rota.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - É, assumiu. Então, melhor que seja a Nova Rota do Oeste.

**O SR. RENAN FILHO** - Claro, claro.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Porque tem dinheiro para fazer.

**O SR. RENAN FILHO** - Tem dinheiro, está garantido.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Agora, eu quero é que a verdade seja bem-colocada.

**O SR. RENAN FILHO** - Se não fizeram o projeto tem que fazer, a Nova Rota tem que fazer.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Exatamente. Mas o problema é que foram lá e anunciaram que estava pronto e...

**O SR. RENAN FILHO** - Mas quem anunciou que estava pronto?

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - O Vice-Governador e o Diretor Executivo da Nova Rota do Oeste.

**O SR. RENAN FILHO** - Sim, mas aí...

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Então, mas eu estou aqui questionando quem é o concessionário.

**O SR. RENAN FILHO** - Talvez o Vice-Governador tenha se equivocado quanto ao projeto. Mas nós vamos olhar isso, com prazer.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Então estou pedindo aqui, oficialmente, à ANTT e ao Ministro.

Mas tem trechos, Ministro, mais para a frente, pontos críticos. É sobre isso que eu quero a consideração e o reestudo por parte da ANTT. É um pedido que aqui estou fazendo.

Além disso, Ministro, também - não quero aqui causar polêmica - foi agora publicado que a Vale do Rio Doce com a Infra estão estudando a diminuição do trecho da Fico.

**O SR. RENAN FILHO** - Não haverá diminuição do trecho da Fico.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Então ótimo. É só essa a resposta que eu quero.

**O SR. RENAN FILHO** - Estudar a turma pode estudar, mas enquanto eu for Ministro não haverá diminuição.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Por parte de V. Exa. está dada a palavra aqui, então eu quero trazer tranquilidade ao Prefeito de Água Boa. Fui lá ontem. Em função, exatamente, de uma obra tão importante como essa...

**O SR. RENAN FILHO** - A Vale considera, Senador, que o trecho final da Fico tem uma dificuldade ambiental. Ela não pode tirar trecho de construção ferroviária. Ao contrário, a Vale está devendo ao país. No ano passado, corrigindo renovação antecipada, a Vale depositou R\$4 bilhões, no último dia do ano, na conta do Tesouro. Com aquilo, o ministério fez ver ao Brasil que ela não tinha cumprido o seu objetivo na renovação antecipada: ela só pagou R\$600 milhões no

Governo passado; pagou R\$4 bilhões ano passado e ainda está devendo R\$7 bilhões. Como é que quem está devendo R\$7 bilhões em recursos, que vai recolher ao Tesouro, vai retirar trecho de obra? Isso não tem sentido.

Agora, estudo e proposta eles fazem...

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Por isso, Ministro, que eu fiz um elogio aqui a V. Exa., porque aqui é um político falando com o outro.

**O SR. RENAN FILHO** - É isso aí.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - O técnico tem, sim, a responsabilidade, mas a sensibilidade política está acima de tudo.

**O SR. RENAN FILHO** - É isso aí. Tirar obra que não existe...

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Então aqui nós estamos tratando exatamente da sensibilidade política, porque, às vezes, a área técnica resolve entre eles e a população fica em segundo plano.

E quero justificar, Ministro - até porque ontem eu estava lá em Água Boa -, essa sua palavra aqui, para trazer tranquilidade ao Prefeito Mariano e a toda a comunidade.

Ontem, Ministro, nós fomos lá lançar duas obras nas duas cidades próximas, Água Boa e Canarana. Trata-se da construção do instituto federal de educação tecnológica. E, Ministro, quase R\$80 milhões serão essas duas obras, dado exatamente um planejamento que foi feito pela chegada da ferrovia.

**O SR. RENAN FILHO** - Com certeza.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Então, tudo isso é extremamente importante.

Em outras obras, nós estamos colocando recursos...

**O SR. RENAN FILHO** - E outra coisa, Senador, outra coisa. A ferrovia vai passar de Água Boa...

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Depois.

**O SR. RENAN FILHO** - ... até Lucas do Rio Verde.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - É o planejamento.

**O SR. RENAN FILHO** - Como é que vai parar antes?

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Pois é, é o planejamento. É que... Bom, eu não vou discutir mais isso. A sua palavra, para mim, está empenhada e já vale.

Ainda... (*Pausa.*) É outra pergunta que também todos fazem e é difícil, eu sei, para responder, porque falamos aqui dos entraves da questão ambiental: qual o comentário que o senhor pode fazer também sobre a Ferrogrão?

**O SR. RENAN FILHO** - Eu acho que questão ambiental, de maneira geral - eu fiz uma provocação aqui ao Senado Federal -, tem que ser resolvida pelo Senado. Isso é um problema de lei, legislação. E está em discussão. O Relator estava aqui, o Senador Confúcio.

Com relação à Ferrogrão...

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - É. Inclusive, já se definiu hoje na Comissão, agora vai para a próxima Comissão.

**O SR. RENAN FILHO** - E o Senador Eduardo Braga disse aqui uma informação muito importante.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Isso é importante.

**O SR. RENAN FILHO** - Se não se chegar a acordo, Senador Wellington Fagundes, se não se chegar a acordo, tem dois grandes partidos, e eu acho que outros deveriam olhar para isso, que entendem que o Senado deveria votar o projeto que veio da Câmara.

O Senado já adequou o projeto, fez um trabalho no sentido de discutir com todos, porque o projeto da Câmara era ainda mais arrojado do ponto de vista de destravar, certo? O Senado - e por isso o bicameralismo é importante -, com outro perfil com relação à Câmara, fez um debate no sentido de garantir ao país o melhor projeto.

Agora, se não houver o acordo para o projeto ir a voto... Dois partidos importantes vão pedir a prioridade para votar o projeto da Câmara. Esse é um posicionamento político no sentido de quem quer resolver, porque, às vezes, a gente faz a discussão, mas a agenda está aqui. Porque do ponto de vista legal, eu mesmo, o senhor pode ter certeza... Eu falei aqui que é bom para mim, fora outras questões menores, mas é muito bom vir aqui.

E não é o tema da infraestrutura o problema. Ao contrário, o Brasil está em recorde histórico de investimentos, o senhor sabe disso. E, se está em recorde, significa que está fazendo.

Agora, o debate principal é este, ambiental. Se a gente aproveitasse esta vinda, esta semana para votar... O Eduardo disse aqui há pouco: esta semana ou na próxima.

Eu acho que isso seria uma grande mensagem do Senado Federal à infraestrutura nacional e às pessoas que estão esperando por isso.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - E, da minha parte, Ministro, tem todo o apoio, acredito que também o do Senador Rogério, porque isso é realmente destravar o país. Não é questão ideológica, e não pode ser. O país não pode ficar emperrado por uma licença ambiental.

Bom, tem mais dois assuntos aqui, Ministro, já que avançamos bastante.

Na questão da 174, nós temos dois pontos em Mato Grosso. Um é a travessia de Cáceres. Não tem projeto concluído, mas está tendo muito acidente.

Eu quero pedir a V. Exa. a possibilidade de fazer alguma coisa emergencial. Não a obra como um todo, porque isso não é possível. Apenas, no ponto mais crítico ali, um alargamento, para evitar tantos acidentes. E, é claro, pedir ao Dnit a possibilidade de urgenciar o projeto, que está em andamento, Ministro. O projeto está em andamento por parte do Dnit.

Ainda na 174, em Comodoro, na região de Comodoro, temos um problema sério. Houve interrupção por mais de 20 dias no total. Está lá, o pessoal está trabalhando, mas, com certeza, Ministro, não houve um planejamento eficiente para a execução do serviço. Não sei aí se o problema foi da construtora, mas eu faço um apelo aqui, em nome da comunidade também, porque o sofrimento está muito grande ainda.

Isso aí é apenas como registro e pedido.

**O SR. RENAN FILHO** - Na 174, né? Aquele trecho que deslizou, né?

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - De Comodoro, é.

**O SR. RENAN FILHO** - Comodoro.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Comodoro.

E ainda temos uma ponte lá, na divisa de Goiás com Mato Grosso, ali em Ribeirão Cascalheira. A ponte está pronta. O senhor tem uma informação...

**O SR. RENAN FILHO** - Não está pronta, não.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Está pronta, né? Está pronta.

**O SR. RENAN FILHO** - Não está, não. Está não. Se estivesse pronta, estava aberta. Falta...

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Não, não tem encabeçamento.

**O SR. RENAN FILHO** - Sim, então...

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - A ponte está pronta. Falta o encabeçamento. *(Risos.)*

É porque o senhor está um pouco apressado, não está me deixando nem perguntar.

**O SR. RENAN FILHO** - Ah, sim.

Não, mas se estivesse pronta...

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - A ponte está pronta. Falta o encabeçamento.

**O SR. RENAN FILHO** - Ponte pronta é pronta para passar. É assim que eu entendo.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Obra de arte é a ponte, não é? Terraplanagem é o restante. Como eu sou veterinário... Não sei qual é a formação de V. Exa... É advogado ou engenheiro?

**O SR. RENAN FILHO** - Sou economista.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Economista.

Então, dá para ter ignorância dos dois lados. *(Risos.)*

**O SR. RENAN FILHO** - A ponte não está pronta, Senador.

Quando a gente assumiu, a ponte estava com 40% de obra - 40%. Não tinha o vão central. Nós terminamos a ponte. Só que o Governo anterior não tinha feito o projeto dos encabeçamentos.

O senhor está falando de projeto aí, do Trevão. A informação do Trevão é que nós vamos começar no quarto trimestre deste ano. A Nova Rota tem o compromisso de ter projeto e obra iniciando até o final deste ano. Isso é importante.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Já é uma informação.

**O SR. RENAN FILHO** - Inclusive, nós vamos lá, em breve, com o Presidente e eu vou pautar esse tema publicamente, porque esse tema é um sonho histórico do estado do senhor. Tem mais de 15 anos que estão esperando essa obra e ela vai ser destravada também.

Nós fizemos projetos do encabeçamento. Estamos executando a obra. Em setembro, Xambioá estará aberta, em setembro, a obra estará pronta. Então, é uma outra...

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - É outra obra?

**O SR. RENAN FILHO** - Não. Essa obra. Essa obra.

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. RENAN FILHO** - Não... Você está falando de Luiz Alves.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Não. É no Araguaia...

**O SR. RENAN FILHO** - Ah, desculpe-me. Eu estava confundindo com a ponte de Xambioá.

A ponte de Luiz Alves, que é a da 080...

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - É isso aí.

**O SR. RENAN FILHO** - ... está pronta mesmo.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Isso mesmo.

**O SR. RENAN FILHO** - Essa ponte está pronta. Desculpe colocar isso. E quanto à 080, a gente está trabalhando na conexão dela para os dois lados, nas estradas, que são estradas de barro. Estávamos sem uma autorização de supressão vegetal em um dos trechos, que já foi autorizada e, em breve, nós vamos também abri-la, a ponte de Luiz Alves, o que será um grande avanço.

E, dizendo isso, a ponte de Xambioá, que era uma outra que veio inacabada do Governo anterior, nós terminamos e vai ser aberta em setembro.

E o Trevão, no quarto trimestre deste ano...

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Rondonópolis.

**O SR. RENAN FILHO** - ... de Rondonópolis, o Trevão de Rondonópolis, no quarto trimestre deste ano, a Nova Rota tem o compromisso de iniciar a obra. E, como tem o financiamento do BNDES, à luz de debêntures de infraestrutura que o Senado votou - e eu mostrei aqui antes, não sei se o senhor viu...

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Fui até Relator.

**O SR. RENAN FILHO** - Isso foi muito importante, aumentou os investimentos. Foi uma obra super-relevante. E o papel republicano do BNDES em financiar essa obra, mesmo ela sendo tocada pelo Governo do estado, vai garantir o maior volume de investimento na história do Estado do Mato Grosso.

O Brasil precisa muito de investimento em infraestrutura, mas o Mato Grosso é quem mais precisa. A gente vem fazendo. Eu estava falando aqui que da 158 saiu a licença, ela está andando. Da 242 estamos alterando o traçado para dar a mesma solução da 158.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Eu não perguntei, porque o senhor já tinha respondido.

**O SR. RENAN FILHO** - O anel viário de Cuiabá também. A solução da 163... Sobre a solução da Via Brasil, eu respondi ao Senador Jayme. E agora o Trevão e a solução da 163 no Mato Grosso do Sul. Poxa, se a gente dissesse que ia fazer isso, Senador Wellington, se eu tivesse tido a oportunidade na eleição de, em vez de estar em Alagoas, estar lá e eu tivesse dito isso ao povo do Mato Grosso, o povo ia dizer: "Esse rapaz veio aqui e está aumentando muito, porque isso está parado há muito tempo aqui". E tudo isso foi resolvido num trabalho coletivo, e o senhor mesmo ajudou muito em várias discussões. Agora, o fato é que Mato Grosso vai bater recorde de investimento neste ano e em todos os próximos por conta dessas soluções que foram dadas.

Então, eu acho que estamos bem afinados nesses temas todos.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Nesse aspecto, quero agradecer, Ministro. E quero dizer que também, claro, fazemos tanta cobrança porque também o Estado de Mato Grosso tem respondido ao Brasil, tanto em produção como em produtividade, e, claro, o nosso impeditivo, a dificuldade que temos são duas: a ambiental... Agora mesmo, eu estava com o Ministro das Relações Exteriores, fui agora à Europa, nós fizemos um projeto lá no Estado de Mato Grosso, exatamente em função de alguns impeditivos, inclusive do Mercosul, e principalmente da moratória da soja. Aprovamos agora um projeto, no Mato Grosso, para impedir incentivo fiscal para quem quer exigir mais do que o Código Florestal, da mesma forma que agora apresentei um projeto para que isso seja em nível nacional, porque, imagine: fazemos aqui o nosso dever de casa, e V. Exa. conhece o nosso Código Florestal, aí, chega lá fora, querem cobrar do Brasil mais do que a gente faz, sendo que nós somos um exemplo.

Ministro, muito obrigado. Desejo para V. Exa. um bom caminho. O senhor não definiu ainda a sua vida futura, mas, com certeza, com o seu brilhantismo, haverá de ter sucesso. Muito obrigado.

**O SR. RENAN FILHO** - Obrigado, Senador.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Muito obrigado, Senador Wellington Fagundes. O Ministro está com a memória privilegiada, conhece os dados, os números e vai fazendo o enfrentamento do momento, papo reto, acho que isso que é importante.

O último Senador inscrito, e aí, depois, eu devo gastar o tempo proporcional...

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Presidente, é o seguinte: todo mundo está passando fome. Terminou, se quiser ir lá no bloco...

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Tem almoço.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - ... tem almoço lá, está bem? (*Risos.*)

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Segure mais uns 40 minutos lá, porque eu vou, depois do Fernando Farias, do Senador Fernando Farias - perdoe-me a confusão de nomes. Depois do Senador Fernando Farias, eu vou fazer umas breves...

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - É Oposição, mas a Oposição fornece comida também.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - E da boa.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Um bom alimento.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Toda semana, toda terça.

Aí, depois do Líder de Fernando, eu não devo ocupar mais do que 40 minutos, (*Risos.*) tranquilizo toda a comitiva que acompanha o Ministro e os que acompanham esta sessão, para a minha intervenção.

Senador Fernando Farias.

**O SR. FERNANDO FARIAS** (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - AL. Para interpelar.) - Obrigado, Presidente.

Só quero cumprimentar aqui o nosso Renan pelas apresentações, essas apresentações de que todo mundo gosta, e não estão só aqui; em Tóquio, em Nova York, eu tive o prazer de participar de uma.

E quero dizer, Senador Marcos, que eu tenho muito orgulho de Renan Filho - e Alagoas também tem muito orgulho.

E me permita, Renan, agradecer à Verônica e ao Senador Renan por terem liberado você para você vir a ser um dos grandes homens públicos que o Brasil vai ter e que você já é.

Era em relação a isso.

Obrigado.

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

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Muito obrigado, Senador Fernando Farias, Senador dedicado e com presença cativa na Comissão de Infraestrutura aqui, relatando, discutindo, debatendo.

Parabéns a V. Exa.

Não havendo mais Senadores na bancada inscritos, Ministro, eu queria fazer aqui algumas poucas considerações.

Primeiramente, faço um registro de agradecimento a V. Exa. pela disponibilidade de tempo em vir à Comissão de Infraestrutura fazer a exposição que fez, trazer um conjunto de informações aos Senadores e fazer esse diálogo aberto, enfrentando os questionamentos, e com muita desenvoltura. Talvez seja um dos Ministros mais preparados que o Governo tem, do ponto de vista do conhecimento técnico e da retórica política bastante afinada, o que, às vezes, diante da dificuldade, acaba conseguindo superar pela envergadura discursiva, o que não é natural nem comum a todos. Mas V. Exa. tem, até pelo histórico - como já disse no começo, convivi contigo como Deputado, e V. Exa. era Deputado Federal -, conheço, portanto, a capacidade de V. Exa. no embate político.

Mas eu queria fazer aqui algumas ponderações, porque, quando a gente observa a apresentação que é feita, há alguns aspectos que não são confrontáveis em razão de circunstâncias. E eu não quero fazer aqui o debate em relação à questão dos números, fazendo um comparativo entre o Governo passado e o Governo presente, mesmo porque nós tivemos, há poucos anos, uma situação no Brasil e no mundo que, em nenhuma outra época, em nenhum outro momento, nós vivenciamos.

O Brasil passou por uma pandemia histórica, em que nós tivemos, de recurso público, do orçamento público, R\$1 trilhão, tendo que ser destinados, de forma emergencial, para fazer esse enfrentamento. Obviamente que isso fez com que o orçamento público para as demais áreas, incluindo a área de infraestrutura, fosse sacrificado. Isso é algo de que nós temos que ter a compreensão e reconhecer.

E aí, olhando para o quintal de casa, especificamente: o último orçamento que nós tivemos para o Dnit lá de Rondônia foi de R\$115 milhões. Queria que fossem bilhões, mas foram R\$115 milhões. Na sequência, o orçamento foi para R\$450 milhões, R\$490 milhões. Isso é um fato, e eu estou afirmando.

Agora, quando a gente observa a apresentação do Ministério... E aí eu preciso fazer isso, pela razão de que quem mora em Rondônia sabe onde mora o Senador Marcos Rogério, e, quando anda no aeroporto ou pelas rodovias, vai dizer: "Olha, o Ministro falou lá que o investimento resolveu, que está tudo bem, mas você, que mora aqui, sabe como está". E aí eu posso dizer a V. Exa.: o orçamento melhorou.

E aí, na administração pública, você tem um requisito que está dentro da chamada teoria do resultado. Como está a percepção pública das pessoas com relação ao resultado promovido por aquela política pública? A percepção é de que, realmente, há satisfação? Há resultado? Resolveu a questão?

Se eu apontar para V. Exa. a situação da BR-364, eu vou dizer que nós estamos melhor. Eu vou dizer que nós avançamos.

V. Exa. citou aqui a obra da travessia da cidade de Itapuã. Ela já estava com o projeto feito, mas a execução aconteceu sob a gestão de V. Ex., e hoje está fluindo com boa qualidade. E o que a gente espera é que nas próximas chuvas... Está aqui Miguel de Souza, que já foi, inclusive, Vice-Governador de Rondônia e Diretor do Dnit, e sabe que ali tem um problema histórico no lençol freático. A gente espera que essa obra feita agora não aconteça no tempo que aconteceu antes, porque já tinha sido feita a intervenção naquele ponto de reconstrução - e não suportou. Então, dessa vez, quanto ao trabalho de base, sub-base, que foi feito lá, eu pessoalmente acompanhei a obra e a expectativa que nós temos é de que realmente seja uma solução definitiva. Então, estou reconhecendo o acerto da obra feita naquele ponto.

Lá em Jaru, a travessia de Jaru e a duplicação da ponte também estão acontecendo com recurso assegurado antes pelo Deputado Federal Lucio Mosquini, mas a obra está sendo tocada, neste momento, inclusive, com a intervenção do Exército Brasileiro, que é quem está tocando essa obra no trecho de Jaru, uma obra importante. Sobre a manutenção do pavimento, nós temos intervenções pontuais na pista, com "pare e siga" em vários lugares, isso é um fato.

Agora, Rondônia tem a BR-364, Rondônia tem a BR-429, a BR-425, a BR-421 e a 435. Se a gente pergunta...

Ontem nós tivemos uma audiência pública lá em Ji-Paraná. O Diretor-Presidente da ANTT, inclusive, estava do meu lado quando eu recebi uma documentação com relação à situação da BR-429. Não dá para fazer a mesma afirmação. Ela está em uma situação precária, a situação da BR-429. E por que estou dizendo que eu preciso fazer esse registro? Não é para fazer crítica em relação à apresentação, é em relação a quem está lá, morando no Município de Alvorada, no Município de São Miguel, no Município de Seringueiras, no Município de São Francisco, de Costa Marques, que vai dizer: "Senador, o Ministro falou do teu lado que saiu de tanto para tanto e tal, mas como é que está a vida real aqui ao longo da 429?".

Então, essa rodovia precisa de uma atenção especial, e aí aproveito para fazer um apelo a V. Exa., ao Diretor-geral do Dnit, que aqui está.

Eu conversava com o André ontem, e me parece que tem alguém do Dnit Nacional que foi escalado para ir a Rondônia esta semana; iria à 425, e acho que deve descer também até a 429. Ali, a gente precisa de reforço orçamentário, inclusive, para fazer frente às demandas dessa rodovia 429, que é importante. Ela talvez seja, hoje... É uma região onde está crescendo muito a produção de grãos, era uma região baseada na cultura da pecuária. Hoje, como é uma área mais plana, os investidores dos grãos, soja, milho, estão tomando conta de uma boa parcela dela. Então, é uma rodovia está sendo muito demandada para o transporte de grãos; quero apenas dar conhecimento a V. Exa.

A 421 é outra rodovia federal que também está com muita dificuldade. A Rodovia 421 é a que sai do Município de Ariquemes e vai até o Município de Campo Novo, segue adiante, mas a principal referência é essa. Está bastante danificada, e também precisa de cuidados. O Dr. André, que é o Diretor do Dnit, eu conversei com ele, me disse que tem projeto de entrar para fazer a recuperação, mas ele ainda não tem o conhecimento do orçamento que terá este ano - acho que ainda não saiu a divulgação do orçamento. Mas para quem mora lá e acompanhou aqui, estou fazendo o registro de que eu sei como está a situação real da Rodovia 421.

A 435 também tem dificuldades e a 425 também, inclusive, é aonde foi ontem a equipe do Dnit, que lá está.

Então, era apenas esse registro em relação àquilo que se apresenta. E eu já estou, de antemão, reconhecendo que houve incremento de orçamento. Se comparado com o orçamento anterior, houve aumento, mas quem está na política precisa atuar com base na teoria do resultado. Qual é a percepção pública de quem está lá? É a de que a vida está melhor ou de que a vida está pior? É a de que a intervenção resolveu o problema ou não resolveu? Porque ele vai cobrar.

E aí o que o Senador Wellington Fagundes falou agora há pouco é muito pertinente, porque nós temos um Ministro, como já disse, preparado, competente, mas que, além de tudo, tem a sensibilidade política e convive com esse insumo, que é um insumo que quem está na vida pública sempre vai enfrentar, que é o eleitor, é o voto. Então, quem está lá cobra muito.

Inclusive, eu estou aqui com um documento - vou encaminhar a V. Exa. - que recebi ontem, faço o registro, do Vereador Márcio Freitas, da cidade de Ji-Paraná, fazendo um relato sobre a 429, e também do Deputado Estadual Laerte Gomes.

Outro aspecto que eu queria ponderar com V. Exa., e aí, no final, a gente pode dialogar e V. Exa. terá o tempo necessário para fazer as ponderações, é em relação a essa questão da concessão da BR-364. Ontem nós fizemos duas audiências públicas importantes na cidade de Ji-Paraná e Vilhena, uma cidade no centro do Estado de Rondônia e outra que abre o Estado de Rondônia, a primeira cidade do Estado de Rondônia, na divisa com Mato Grosso, onde nós ouvimos, procuramos ouvir representantes da sociedade: dois representantes de comunidades indígenas participaram da audiência pública e falaram, dirigentes lojistas, associações comerciais, o setor da pecuária, o setor de soja, o Crea, enfim, um conjunto de representantes da sociedade falou da percepção e da preocupação com essa concessão.

Qual é a equação que nos preocupa? E eu dizia isso ao Diretor da ANTT que lá esteve, Dr. Guilherme Sampaio, que foi extremamente educado, foi extremamente - como eu diria? - paciente, porque eu coloquei: você vai ouvir todo mundo primeiro, deixe todo mundo falar o que pensa, o que sente, e, no final, você terá o tempo necessário para explicar o projeto, dar as respostas e falar das possibilidades de intervenção num contrato que ainda não está assinado mesmo depois de ele estar assinado, porque eu estou repetindo aqui o que eu já disse lá: é um contrato de longo prazo. As pessoas têm a ideia de que depois que você assina um contrato como esse: "ah, não tem mais como mexer". Qual foi a frase que eu ouvi lá? Como é? "A vaca foi para o brejo." (*Risos.*) Alguém disse: "Depois que fizer, que a vaca for para o brejo, não tem mais o que fazer". E não é verdade. No direito administrativo, em se tratando de contrato de longo prazo, você tem a possibilidade de fazer e tem a possibilidade de o próprio poder público voltar atrás no ato administrativo que determinou aquela solução política. Mas o ponto para o qual eu queria chamar a atenção, além daqueles que nós colocamos lá, são dois, objetivamente: um é em relação ao volume de obras. Nós temos um volume de obras baixo: são 700km de concessão, com sete praças de pedágio. Sai da região da entrada do Guaporé, que entra para o Município de Chupinguaia, e vai até a nossa capital, Porto Velho. São 700km - 107km de duplicação, 190km de terceiras faixas e obras de manutenção, o que o Dnit já faz hoje. A questão que vem agora: o custo do pedágio, comparado ao volume de obras. Quando a gente faz a conta em cima do que tem de carreta andando em Rondônia hoje, se nós levarmos em consideração apenas as carretas chamadas nove eixos - que transportam soja, milho e cortam o estado todo, porque o maior volume que passa por Rondônia vem do Mato Grosso e vai para o porto, em Porto Velho - e considerarmos ali a passagem de mil carretas/dia, considerando o custo do pedágio hoje entre ida e volta, com eixo estendido para as carretas nove eixos, nós vamos ter um custo de R\$2 mil de pedágio por caminhão, ida e volta. Se eu considerar esse valor ao longo do dia, ao longo do mês, ao longo do ano e ao longo de 30 anos, e estou falando só desta quantidade de carretas, de mil carretas, dá R\$21,6 bilhões.

**O SR. RENAN FILHO** (*Fora do microfone.*) - Nos 30 anos.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Nos 30 anos. Sem falar nas outras carretas que levam o produto do supermercado, os cereais, o produto da farmácia, o produto da loja de material de construção, enfim, todos os demais itens que chegam no estado, a proteína animal que sai, que vai, que vem, os veículos. Eu acho que, na parte dos veículos, a fala do Dr. Guilherme ontem deu uma certa tranquilizada, porque para o usuário recorrente, há a previsão do contrato...

**O SR. RENAN FILHO** (*Fora do microfone.*) - O usuário frequente pode ter tarifa de até 50% da tarifa de face.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Chega até 93% - ele me disse ontem -, em alguns casos. É porque aí você tem a situação, por exemplo, do acadêmico que mora numa cidade, estuda na outra e todo dia tem que ir lá e voltar.

**O SR. RENAN FILHO** (*Fora do microfone.*) - Se tiver um carro. Se não tiver...

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - O que tem o carro. "Ah, a moto..." Mas a moto não paga. Então, já esclareceu.

Então, nós temos pontos... Agora, o ponto das carretas, o ponto do transporte de cargas é um ponto preocupante.

**O SR. RENAN FILHO** (*Fora do microfone.*) - Deixe-me só perguntar ao senhor uma dúvida.

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

**O SR. RENAN FILHO** (*Fora do microfone.*) - Quanto vale uma carreta dessa? Essa que é a conta que tem que ser feita, porque o problema é transferir o dinheiro da manutenção para o pobre, que é quem paga o dono da carreta...

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Não, o pobre vai continuar pagando.

**O SR. RENAN FILHO** (*Fora do microfone.*) - Não vai, não.

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

**O SR. RENAN FILHO** - Não, o pobre não usa, quem usa é o dono da carga. Quanto é que vale uma carreta dessa? Porque, assim, qual é a diferença, Senador? Esse é o princípio. Essa é a nossa discussão. Mas eu vou aguardar o senhor terminar para colocar isso...

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Nós podemos dialogar, não tem problema, não.

**O SR. RENAN FILHO** - Então vamos dialogar aqui rapidinho.

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

**O SR. RENAN FILHO** - O que eu acho? A equação que preocupa é volume de recursos com relação à tarifa. Isso é uma conta, é um modelo aferido pelo Tribunal de Contas da União, por pagamento das pessoas, que tem que ser trazido a valor presente. Uma coisa é você faturar R\$21 bilhões em 30 anos, mas você topa botar R\$5 bilhões, R\$6 bilhões ou 8 bilhões no curto prazo para faturar R\$30 bilhões em 30 anos? Isso é uma questão que depende de segurança nacional, taxa interna de juros, taxa de retorno, uma série de coisas. E tem a competição do leilão, que pode baixar o valor.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Nesse caso, não aconteceu.

**O SR. RENAN FILHO** - Se fosse tão rentável, teria havido mais. O senhor concorda ou não? Porque em outros casos...

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Eu vou acompanhar os outros leilões para ver se a mesma empresa vai repetir a competição.

**O SR. RENAN FILHO** - Deixe-me colocar só uma coisa para o senhor também nesse ínterim, que eu nem coloquei aqui, mas é importante. De todos estes debates que eu faço, eu gosto. Você não imagina como, para mim, é produtivo fazer um debate deste aqui, técnico e público, com transmissão do Senado Federal. Isto é valioso. Isso é mais ou menos o que eu digo a político - quando eu era Prefeito, eu dizia ao cara -: "Só faça se você puder defender no palanque".

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

**O SR. RENAN FILHO** - Senão, você combina, irmão, e diz ao cara que não dá para você fazer, porque, se você não puder defender no palanque, você morreu. Você vai dar o primeiro passo, e não dá o segundo. É assim na política. Por isso eu estou sempre dando o próximo passo.

O que ocorre? Com relação ao Governo anterior, eles fizeram seis leilões. Quantos ganhadores? Só dois: CCR e EcoRodovias. E só os dois participaram dos leilões também.

No meu grupo de leilões, eu fiz 12: dez ganhadores diferentes, 15 entrantes novos.

Enquanto eles só tinham leilão com dois concorrentes, o último do leilão nosso teve quatro concorrentes.

Desde 2007, uma empresa estrangeira não vencida um leilão no Brasil. A Vinci ganhou um leilão da BR-040 com a gente, empresa francesa. Agora, a Copasa, a Ohla e a Sacyr voltaram a participar, empresas espanholas.

Então, o Brasil está atraindo investimento internacional para esse processo.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - E eu defendo a pauta.

**O SR. RENAN FILHO** - O de lá de Rondônia não teve tanta concorrência justamente pelo motivo contrário. A atratividade dele é menor do que a de outros lugares do Brasil. Por quê? Vou lhe dizer: porque o seu estado, Senador, é um estado de canto. Só passa lá a produção de vocês, que é pequena. É grande, mas é muito menor do que a do Mato Grosso. O maior volume de carga que passa na BR-364 é a de Mato Grosso, para acessar o Porto da Madeira. Só que um estado que é central, como Goiás, Minas Gerais... Tem muito mais estados cuja carga, além da própria, passa por lá. Então, isso é super-relevante também do ponto de vista local.

O segundo é o seguinte: esse dado aqui que o senhor mesmo colocou é um dado importante. Foram R\$145 milhões colocados no último ano, antes do Governo do Presidente Lula. No primeiro ano, R\$450 milhões, três vezes mais. E no segundo ano, R\$640 milhões, quatro vezes. Isso é o que foi pago aqui. Eu estou com esse dado aferido.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Ano de 2023, R\$450 milhões; 2024, R\$490 milhões.

**O SR. RENAN FILHO** - Não, R\$640 milhões. Eu posso corrigir esse dado.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - O Dnit me passou.

**O SR. RENAN FILHO** - O Dnit passou talvez equivocadamente. Foram R\$640 milhões.

Neste ano, a gente tem o orçamento de R\$632 milhões.

Por que a gente não resolveu ainda a BR-429 e a BR-421? Porque 80% do fluxo é na BR-364. E qual é o objetivo do Ministro ao assumir? É resolver o problema principal. É como o médico. O cara tem problema de coração e outros. Rapaz, cuida logo do coração, senão o sujeito morre. Então, se a gente resolvesse a BR-421 e a BR-429 e deixasse a BR-364 como estava, o gráfico estaria do mesmo jeito, porque essas duas rodovias juntas têm menos de 20% do tráfego do estado.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Não tenho dúvida.

**O SR. RENAN FILHO** - Então, o senhor concorda que o ataque foi na mira. Atirou primeiro no pombo maior e, depois, no pombinho pequeno.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Agora quero saber quando é que vai resolver o problema do pombo menor.

**O SR. RENAN FILHO** - Agora, o pombo menor, vamos resolver dobradamente por dois motivos. Primeiro, porque ao outro, que consumia muito recurso, foi concedido. Saiu da minha conta. Imaginem o que vai sobrar de dinheiro. Imaginem vocês, lá em Rondônia, eu disse ao Senador Confúcio, com R\$650 milhões sem botar na BR-364? Vocês vão decidir quais são as novas rodovias que nós vamos construir. É outro ambiente, é outro ambiente. Além de recuperar as que existem, vamos debater novos projetos para o desenvolvimento do estado, conectar regiões - aliás, já estão em debate.

Então, assim, qual a vantagem da concessão? É que a concessão tira das costas do Erário o que tem viabilidade privada, sem penalizar o mais pobre, porque o mais pobre não tem veículo e o mais pobre que tem veículo tem moto.

Tem uma partezinha pequena que tem alguns veículos e que a gente tem que olhar - eu vou olhar isso. Eu disse para a Viviane e vou atacar isso. Porque, por exemplo, eu disse aqui no começo, e queria repetir para não parecer palavras ao vento, um cidadão que tem uma Topique, que vende cachorro-quente viajando de festa em festa popular ...

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - É rico?

**O SR. RENAN FILHO** - Esse cara não deve pagar pedágio no Brasil, eu defendo isso. E nós vamos corrigir isso.

Esse cara pesa alguma coisa? Não. Agora, a carreta, Senador, que vai pagar aquilo ali, primeiro, ela destrói a rodovia, porque, em rodovia, a destruição é proporcional ao peso: quanto mais você pesa, mais você demanda manutenção - o Vice-Governador ali, Diretor do Dnit, sabe bem disso. Gera muita riqueza para o estado e para o país. E, graças a Deus, o Brasil

entendeu que o modelo para a exportação do agro é não exportar tributo. Então, não tem custo acessório de peso de estado aí. Esse custo é nada. O agro não reclama disso. Se você tirar cinco ou seis grandes embarcadores que passam dessas mil carretas, Senador... Elas são de quem, as carretas? São de transportadoras. Se você tirar as grandes transportadoras que passam ali, são poucos caminhões que fazem transporte de carga própria, de outras cargas, de gado de terceiros. Essa aí é uma outra situação. Mas o grande, o volume do agronegócio brasileiro, é contra ou é a favor da concessão? Ele é a favor. Nenhum Senador falou aqui contra. Nenhum.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - E nem eu sou contra.

**O SR. RENAN FILHO** - Nem você. Então, assim... E nem eu, Senador Marcos Rogério. E não é contra por quê? Se furar um pneu - um - é R\$5 mil, é mais do que a ida e a volta. Se ele levar o azar de furar um na ida e outro na volta, é R\$10 mil.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Se rasgar o pneu, é R\$5 mil.

**O SR. RENAN FILHO** - Se rasgar.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Se furar, é menos.

**O SR. RENAN FILHO** - Mas rasgar é o que acontece em buraco. Normalmente, ele não acha prego; ele acha...

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Canto de asfalto...

**O SR. RENAN FILHO** - Você vê aquele pneu que voa, aquele recauchutado, voa longe, às vezes, no asfalto.

Então, o fato é que nós, Senador Marcos Rogério, e a nossa geração... Você é um cara responsável. Não o considero um cara de extremo também. Conheço sua trajetória. V. Exa. tem o seu posicionamento político, e eu tenho o meu, mas nós não somos de extremos. Nós temos que discutir a realidade. Rondônia vai ser outro estado.

Outro caso: o investimento vai ser 107km de duplicação mais 190km de terceira faixa, incluído na tarifa agora. Porque é uma incongruência, por outro lado, querer tarifa baixa e mais investimento. É a mesma coisa de a gente chegar ao dono do pãozinho e dizer a ele assim: "Ô irmão, mantenha o preço e me venda dois pães pelo preço de um". Ele não vai... O cara da padaria vai dizer: "Ô rapaz, eu até adoraria fazer isso, mas não posso".

Então, mais obra, obviamente, significa mais tarifa.

Por que a gente não colocou todas as obras na tarifa? Senão a reclamação do senhor ia ser maior.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Isso é impraticável.

**O SR. RENAN FILHO** - Mas quando a gente chegar, daqui a cinco anos, com essa tarifa de hoje e, se Deus quiser, com descontos ao usuário frequente... Se Deus quiser, o fluxo de Rondônia vai aumentar mais, porque o Mato Grosso vai explodir e, em vez de mil carretas, vão passar 2 mil - e, se crescer mais do que 10%, isso vai reduzir a tarifa. É o que vai acontecer. Vai acontecer. Depois, nós vamos ver muito.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Então, vamos...

**O SR. RENAN FILHO** - Deixa, só o último ponto.

Com isso acontecendo, nós vamos decidir, daqui a cinco, seis anos, se os 100km estão pouco, a duplicação, e se os gatilhos permitem duplicar a BR-364 toda, de Vilhena até Porto Velho, mas incorporando esse investimento na tarifa contratualmente, no seu tempo próprio e adequado.

Então, foi isso que nós fizemos.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Vamos lá. Primeiro vou deixar claro que eu sou defensor do modelo de concessões. As parcerias público-privadas são fundamentais para destravar a infraestrutura do Brasil.

Aliás, na semana passada eu tive a oportunidade de participar de um fórum de debate em Washington, na Universidade de Georgetown, e eu falava justamente da infraestrutura do Brasil e do avanço nas PPPs, parcerias público-privadas, que eu acho que foi um grande acerto; e o ex-Ministro Tarcísio foi um dos que impulsionaram essa agenda.

E, quando eu brinquei, agora há pouco, aqui, que V. Exa., com mais um pouco nesta agenda, que é tão liberal, seria convidado, de repente, a voltar para o Senado, eu não falava isso no sentido pejorativo, mas, para mim...

**O SR. RENAN FILHO** (*Fora do microfone.*) - Para mim foi um orgulho.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - ... no sentido de mérito, porque eu entendo que isso é um avanço para o país; e o Governo que eu defendi - e defendo o seu legado - foi um dos que mais patrocinou o avanço nessa agenda.

Agora, quando a gente vai discutir, na realidade, uma coisa é defender a concessão, uma coisa é defender a PPP, outra coisa é você ser ignorante, do ponto de vista do conhecimento, de que aquilo está adequado ou inadequado do ponto de vista de custo, né?

E, aí, dizer que o pobre não usa carreta ou o pobre não usa a rodovia, pois não tem carro, isso é uma expressão com a qual a gente tem que ter um pouco de cuidado.

**O SR. RENAN FILHO** - Mas pobre, Senador, não é proprietário de veículo. Isso é fato.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - O extremamente pobre, não, mas tem muitos pobres que têm carro.

**O SR. RENAN FILHO** - Não, é que a gente tem na nossa cabeça uma dimensão diferente.

No Brasil, a renda média do brasileiro é de R\$3 mil - é de R\$3 mil. Então, assim, a gente às vezes acha...

Nesta sala aqui, se o senhor perguntar isoladamente, tem muita gente que se acha de classe média, mas aqui não tem classe média; todo mundo aqui é de renda alta, nesta sala, só que as pessoas que estão lá fora, diferentemente desta sala, são de renda baixa e não têm carro.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Mas então vamos falar da renda baixa.

**O SR. RENAN FILHO** - Porque é o seguinte: olhe qual é o percentual da população do seu estado que possui um veículo - depois, a gente volta a conversar -, porque talvez não chegue a 30% da população.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - O.k., mas, se a gente entrar, então... Vamos lá, o pobre não tem carro, o.k., mas o pobre come, o pobre bebe, o pobre compra remédio...

**O SR. RENAN FILHO** - Certo.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - ... e, aí, o remédio que o pobre toma chega lá em cima de uma carreta.

**O SR. RENAN FILHO** - Vai chegar mais barato.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - O alimento que o pobre come chega lá em cima de uma carreta. O material de construção que o pobre usa para construir a casa própria chega lá em cima de uma carreta.

Agora, eu digo para V. Exa...

**O SR. RENAN FILHO** - Agora, vai chegar mais barato, por quê? Porque o caro é chegar na BR-421, sem estrada; aí, o cara do frete dobra o preço - pode ter certeza.

Isso aí, Senador, olhe, se o senhor acreditar... Deixe-me lhe dizer com toda a pureza da alma. Nós somos...

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Mas eu não terminei meu raciocínio.

**O SR. RENAN FILHO** - Se o senhor acreditar que vai chegar mais caro o frete, fique contra concessão, não fique a favor, não.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Não, eu não sou contra concessão.

**O SR. RENAN FILHO** - Pode ter certeza, porque, então, o frete vai chegar mais barato, porque não tem outro caminho.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Mas o que todos esperamos é que ele chegue mais barato.

**O SR. RENAN FILHO** - Vai chegar mais barato.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Mas vamos considerar que R\$2 mil de pedágio para uma carreta não é um valor barato. E nós estamos falando de R\$2 mil, considerando o trecho de 700km de Vilhena a Porto Velho. Nós temos o segundo trecho, que vai entrar, daqui a pouco, também em leilão, que é o trecho de Vilhena a Cuiabá, que vai dar em torno de 740km, 760km a mais e também vai entrar em concessão. Se eu considerar R\$2 mil de pedágio aqui mais R\$2 mil de pedágio lá, eu estou falando de R\$4 mil de pedágio.

**O SR. RENAN FILHO** - É por isso que tem que olhar quanto vale a carga, senão não dá para comparar, porque, se o senhor está falando... Quem nos ouve em casa está comparando R\$2 mil com o salário mínimo. É isso que eu estou falando. Se não comparar o valor da carga, não dá. Quanto é a carga?

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. RENAN FILHO** - É essa que é a grande informação.

Concessão, Senador, é o modelo do mundo. A gente vai viver uma mudança de paradigma. O cidadão que hoje faz o transporte do veículo... De todas as associações - CNT, CNA -, ninguém é contra concessão.

Então, o cidadão acha que encarece ou barateia o frete? Acha que barateia. Aumenta a segurança? Com certeza. Aumenta a redução de perda? Com certeza.

Vai ter, por exemplo, nesta concessão aqui... No seu estado certamente o senhor tem uma antena daquela - como é? - do Elon Musk, ou então não tem celular. Só tem em algumas partes, é assim ou não?

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - A notícia ontem lá é de que vai ter cobertura de internet ao longo de toda a rodovia.

**O SR. RENAN FILHO** - Em toda a rodovia.

Isso está pago na tarifa. Se não estiver, tem que rever o contrato.

**O SR. GUILHERME THEO RODRIGUES DA ROCHA SAMPAIO** - São três PPDs.

**O SR. RENAN FILHO** - É. São três PPDs, ponto para parada de caminhão, com segurança.

Então, vamos lá: só 4G significa rastreabilidade da carga. Não é só o celular.

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

**O SR. RENAN FILHO** - Segurança... É rastreabilidade da carga, é Polícia Federal informada na hora em que a carga é roubada, é condição de acompanhar a carga na origem e no destino. Isso é outro mundo, isso reduz custo Brasil.

É por isso que é importante a gente fazer um debate amplo, porque, se eu achasse, vou dizer ao senhor aqui, vou dizer a V. Exa... É porque eu estou meio desacostumado...

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Por favor.

**O SR. RENAN FILHO** - Eu costumo chamar as pessoas de senhor lá, porque eu debato com poucas V. Exas.

Se V. Exa. acreditar que encarece, Vice-Governador, se o senhor acreditar que encarece o frete, não dá para fazer esse modelo, porque, se encarecer o frete, é melhor deixar como está. Agora, além de não encarecer, de baratear, quanto vale tempo? Tempo vale mais do que dinheiro nos tempos modernos.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Se a gente considerar...

**O SR. RENAN FILHO** - Inteligência artificial, porque...

Ontem, o cara fez uma conta que eu achei muito interessante: se você fizer 30 perguntas à IA, gasta-se um litro d'água. Vejam que coisa interessante. Quantas perguntas a turma vai fazer à IA nesses próximos tempos? Mas por que a IA é tão cara?

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Sem falar em energia, não é?

**O SR. RENAN FILHO** - Por que o mundo está construindo gerador de energia? Por quê? Porque tempo é dinheiro. Tempo é dinheiro.

Então, quanto custa o caminhão parado? Para o dono da carga, não tem preço. Mais ainda: quanto custa ele não saber quanto tempo demora para chegar ao porto? Não tem preço. E se chegar? E se for sem comunicação? Então, nós vamos viver um outro mundo, essa é a grande verdade.

Parece, assim, a apresentação... Com R\$475 bilhões de investimento privado neste Brasil, ninguém nesta sala sabe qual é o próximo Brasil, assim como a gente não sabe qual será o mundo pós-inteligência artificial. Essa é a grande verdade.

Agora, vai ter socorro médico. Quanto valem as vidas que serão salvas? Depois, vamos contabilizar, Senador. Quantas pessoas morreram naquela BR em pista simples? Quantas vão morrer no futuro? Certamente, muito menos.

Nos trechos duplicados - já há estudo -, morrem menos do que 10% das pessoas anteriormente...

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Mas disso não tenho dúvida.

**O SR. RENAN FILHO** - No trecho em terceira faixa, morrem também muito menos.

Então, a gente já vai ter, dos 700km, 300km; ou dupla...

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - São 107km de duplicação...

**O SR. RENAN FILHO** - E 190km de terceira faixa.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - ... de terceiras faixas.

**O SR. RENAN FILHO** - Para ser exato: 297km.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Hoje, Ministro...

**O SR. RENAN FILHO** - São 300km, 297km. São 300km.

Nesse trecho vão morrer menos, vai virar menos caminhão, vai ter menos conflito e colisão frontal. Quanto vale isso? Além disso, se houver acidente, há ambulância, há resgate, há socorro mecânico, há reboque para tirar o caminhão que fecha a rodovia por um dia inteiro e o cara perde o tempo.

Então, a gente não está, o debate nosso... Por que o Ministério dos Transportes defende essa agenda? Porque ela é a agenda da produtividade. Se ela fosse a agenda da improdutividade, tenham certeza, senhoras e senhores, de que eu não estaria aqui, certeza absoluta.

Agora, há uma diferença, porque não pagar e pagar é um mundo diferente. Você pode olhar que tem cidade que não paga água. Você já viu este debate? Por algum motivo aquela cidade não paga água.

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

**O SR. RENAN FILHO** - Ela nunca vai ter saneamento, porque a prefeitura não tem dinheiro para fazer.

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

**O SR. RENAN FILHO** - Não tem dinheiro nem para melhorar a água, imagine para fazer o saneamento.

Então, é melhor pagar a água e ter saneamento ou o contrário, não pagar? Obviamente é melhor você pagar, desde que seja o justo, e aqui a defesa é do justo. Eu não defendo não pagar o justo.

Se o senhor quiser fazer, com qualquer membro da Comissão, lá no Ministério, um debate sobre tarifa, é o que eu faço com aquela moça ali de verde, a Viviane. É o que eu faço todo dia, todo santo dia. Aliás, essa também é a minha especialidade, porque ser economista nessa hora ajuda muito a entender o modelo. Ela é engenheira, e eu digo: "Olhe, Viviane, tenha calma, vamos dar uma olhada aqui".

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Viviane, nós vamos ter que fazer um debate lá depois, dois contra um, porque o economista fica do lado de lá. (*Risos.*)

**O SR. RENAN FILHO** - Então, eu acho que este debate - viu, Marcos?-, só arrematando isso aqui da concessão... Defender a concessão e defender o preço que não remunera o investimento não é defesa. O empresário não entra.

Aliás, com todo o respeito à curva de experiência, a Presidente Dilma defendeu isso durante um momento. Ela defendia ter a menor rentabilidade possível para a entrada da iniciativa privada. Ela limitou a rentabilidade dos projetos. É assim ou não, Viviane? O que trouxe isso? Tabelou a taxa de retorno e isso afugentou o investimento privado.

Então, essa lógica é uma lógica mercadológica. O que dá transparência aos nossos leilões é chegar aqui e dizer: fiz doze, ganharam dez sujeitos diferentes, e eu não conhecia nenhum. No passado, ganharam dois, os mesmos de sempre. E mais... O senhor falou assim: "o Tarcísio tem uma boa relação", estou até discutindo uma federação MDB-Republicanos, pessoal, mas ele não fez mais do que os outros, não; ele fez menos. Ele fez um leilão rodoviário e meio por ano - um e meio. Este ano, nós vamos fazer 15. É dez vezes mais, não é duas vezes mais, nem é o que a PEC da transição aumentou nesse recurso aqui. É dez vezes mais. Agora, por que não fez? Porque acho que nem ele mesmo sabia aonde podia chegar, nem a ANTT sabia. A ANTT, quando a gente fez as primeiras reuniões, ela disse que não dava para fazer esse volume de concessões. Não tinha quem fizesse o trabalho técnico, o estudo, e é isso que vai acontecer com a economia do seu estado.

Se a gente daqui, Marcos... Eu estou pensando depois disso. Vou finalizar dizendo que eu acho que a gente tem que discutir, queria te convidar para debater um fundo de Estado - não de Governo - do financiamento da infraestrutura nacional, que segregue do orçamento público um volume de investimento que seja mínimo, e, adicionado a esse mínimo, fundo de Estado, adiciona-se o orçamento do ano; para que a gente tenha do mesmo jeito que a gente fez no Rio Grande do Sul.

Eu falei aqui *en passant*, mas o Governo botou R\$111 bilhões no Rio Grande do Sul. Se a gente tivesse um fundo de R \$100 bilhões não para um estado, mas para a infraestrutura nacional, com uma governança de projeto, banco de projetos, uma avaliação de Estado para um projeto ser adicionado aí, para depois não virar aquilo que vira no Brasil - todo mundo bota o seu projeto lá e depois não tem mais dinheiro, Fernando -, com uma governança que desse total transparência, a gente poderia ampliar muito o volume de investimento. Eu acho que fazer isso, ampliar o espaço do próprio orçamento público, que é restrito, mas atrair mais investimento privado para financiar a infraestrutura nacional é o caminho. É a gente tem que organizar essas variáveis para a gente ter o maior volume de investimento à luz das possibilidades do segmento. Eu finalizo colocando que não é fácil no Brasil. A gente está com taxa de juros a 15%, por exemplo. O Presidente Lula faz na economia da mesma maneira como ele faz na infraestrutura: o que precisa. Ele não tem componente ideológico na economia. O Banco Central acabou de subir taxa de juros para botar a inflação na meta - e vai botar. Neste ano, nós vamos crescer um pouco menos porque o Banco Central subiu o juro; no ano passado, cresceu 3,4; neste ano, vai crescer 2,5; no ano que vem, a gente vai voltar a crescer um pouco mais se o juro voltar a cair.

Então, esse tipo de debate eu acho que é o debate que esta Comissão tem profundidade e densidade política para fazer, mas se a gente escolher que apoia concessão, apoia esse caminho, tem que escolher tarifa e prazo que permitam atrair investimento privado. Se não, fica mais ou menos como aquele sujeito que defende casar, mas, na hora do namoro, ele sai. Ele diz: "Não vou casar não, porque...". Não vai até o final. Esse modelo nosso aqui atrai o capital, amplia o investimento e garante um novo momento para o Brasil. Essa é a escolha.

Vamos lá. Veja bem, para comparar um pouquinho com São Paulo. São Paulo, além disso que nós estamos conversando, o estado lá, na hora que concede uma rodovia, cobra outorga. Outorga vira tarifa na veia. Quando o Governo anterior concedeu a Dutra, não sei se vocês se lembram, a Dutra tem o maior fluxo rodoviário no Brasil. Ele não concedeu como eu estou fazendo, ele vendeu e recebeu R\$2 bilhões de outorga, que foram direto para o caixa do Tesouro. Aquilo virou tarifa. As pessoas pagaram outorga no Governo anterior. Eu mudei isso. O cara ganhou a licitação de Rondônia não por maior outorga, por menor tarifa, porque a outorga se incorpora aos custos do projeto. É um custo adicional que o privado é obrigado a fazer, um desembolso à vista, que é o mais caro do dinheiro. Porque uma coisa é você fazer um investimento de R\$5 bilhões em dez anos, sete anos, outra coisa é você pegar R\$1 bilhão e depositar no caixa. Esse é o mais caro de todos.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Eu sou contra outorga também. Eu acho que você tem que discutir modicidade tarifária. Sou a favor de você discutir modicidade tarifária, mas não dá para você comparar a Dutra em São Paulo com a 364 em Rondônia, com todo o respeito.

**O SR. RENAN FILHO** - Não. Tudo bem, mas...

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - É uma questão de lógica de demanda.

**O SR. RENAN FILHO** - Se a Dutra em São Paulo não cobrasse outorga, o cidadão pagaria uma tarifa menor.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Modicidade. Perfeito. Concordo.

**O SR. RENAN FILHO** - Agora deixe eu dizer uma coisa, Marcos, que é interessante também: São Paulo paga tarifa mais cara do que Rondônia. Os leilões do Estado de São Paulo, por conta dessas diferenças, têm tarifas mais caras do que Rondônia. As concessões do Estado do Mato Grosso são mais caras também do que as de Rondônia. Mas por quê?

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Ontem eu pedi inclusive o levantamento do IBL (Instituto Brasil Logística), justamente - não sei se está aqui ainda o Deputado Edinho Bez - para fazer o comparativo em relação às concessões.

Mas, Ministro, nós vamos ter uma nova reunião amanhã lá no Ministério, já agendada pelo Senador Jaime Bagattoli, e V. Exa. gentilmente já nos garantiu receber a bancada de Rondônia, pelo menos parte dela. Eu acho que a Viviane vai participar da reunião com direito de fala lá, e a gente vai ter um diálogo, olhando um pouco mais para os dados lá do Estado de Rondônia, para as realidades, para as preocupações que nós temos. São preocupações de quem está lá no dia a dia com as pessoas.

**O SR. RENAN FILHO** - Sabe o que eu acho que vai evoluir no futuro? Vou dizer aqui. Estamos finalizando, Senador, está no final da nossa audiência, se eu puder agradecer, gostaria de dizer que muitos Ministros vêm aqui ao Senado Federal, às vezes o sujeito é ministro, e o cara vem aqui meio incomodado... Eu queria dizer que eu acho um barato vir aqui para esta discussão.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Isso é muito bom.

**O SR. RENAN FILHO** - Eu me divirto com isso, faço isso com prazer. Isso é mais ou menos como dia de treino e dia de jogo. O jogador de futebol até treina, mas não gosta de treinar, ele gosta de jogar. E dia de jogo é este aqui, porque o que a gente faz lá no ministério é treino, eu digo para eles que trabalham comigo. Então, hoje é dia de jogo, a gente está aqui conversando sobre os problemas do país e sobre soluções. Eu estou extremamente tranquilo para este debate, para os próximos.

Eu queria lhe agradecer pelo convite, agradecer à Comissão de Infraestrutura. Eu sinto que foi uma reunião densa, tanto do ponto de vista da presença de outras pessoas de fora da Comissão, dos Senadores que passaram por aqui. Eu vi aqui que teve uns 15 ou 20 que fizeram intervenção, mas cerca de 40 Senadores passaram por aqui para registrar a presença, mesmo aqueles que não falaram, o que demonstra a importância da Comissão de Serviços de Infraestrutura e também a importância dos investimentos para o país.

Então, acho que essa construção é conjunta. Vamos seguir conversando sobre isso, porque eu acho que, com esse novo modelo, Marcos, se a gente conseguir construir um consenso mínimo em torno dessas teses, a gente vai ter um momento em que o Brasil vai ter dois tipos de rodovia: a que tem viabilidade privada e é gerida pela iniciativa privada a menor custo possível e a que não tem a viabilidade, que continuará sendo gerida pelo poder público porque as pessoas precisam ter acesso àquela cidade.

Neste momento, alguém pode fazer uma conta: "mas o sujeito sair do Rio Grande do Sul e chegar em Alagoas vai custar quanto?". Vai custar diferente do que custa hoje, mas vai custar à luz de um outro país, que nós estamos construindo com essas soluções, um país mais produtivo, um país que salva vidas, um país mais adequado a essas novas tendências. E, individualmente, se a gente tiver R\$600 milhões, R\$800 milhões por ano para Rondônia, para as estradas que tem, vai faltar obra, a gente vai ter que arrumar mais obra, além das obras da concessão, que vão fazer...

Quantos bilhões de Opex e de Capex?

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - São R\$10,4 bilhões de investimento da concessionária.

**O SR. RENAN FILHO** - São R\$10,4 bilhões de Opex e Capex adicionais no estado, que tinha recebido 145, pulou para 450, 600, e agora a esses 600 vão ser adicionados esses R\$10 bilhões, que serão, majoritariamente, investidos num ciclo dos próximos sete anos. Não é de Governo, não é para este Governo. Porque uma coisa que eu cuidei, Marcos, é porque tem cara que puxa as obras para o começo para dizer que foi este Governo que fez. A gente não fez isso, porque isso desequilibra o contrato, fica mais caro para o cidadão. Então, é um ciclo de sete anos de obra.

Então, eu queria finalizar lhe agradecendo, Senador, parabenizando-o pelo trabalho e agradecendo à Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Eu que agradeço a V. Exa., Ministro Renan Filho, agradeço inclusive a disposição de a gente fazer este debate franco, direto, com relação a esse tema que preocupa Rondônia, que preocupa o setor produtivo de Rondônia, que preocupa o setor produtivo do Mato Grosso, e quem está lá no dia a dia e que tem que dar satisfação e que tem que dar explicações para a população é a bancada do estado, são os Deputados Federais, são os Senadores da República.

Ontem, repito, nós tivemos duas audiências que foram bastante prestigiadas, com um debate muito franco, muito aberto, com representantes dos segmentos produtivos. Então, a fala de V. Exa. aqui é uma fala muito firme, com convicção, e eu não esperava nada diferente disso por conhecer V. Exa., mas ainda teremos a oportunidade de conversar um pouco mais amanhã. O Diretor Guilherme já antecipou vários pontos ontem que, para a gente, representam avanços com relação à questão do cronograma, especialmente do cronograma de obras. Acho que amanhã a gente vai poder pontuar isso lá e, de repente, avançar. A gente precisa dizer para Rondônia...

**O SR. RENAN FILHO** - É preciso ter uma entrega.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Não dá para você, primeiro, cobrar, cobrar, cobrar, para o usuário só ver obra daqui a quatro anos. Isto é uma coisa que não tem justificativa do ponto de vista de quem está pagando, de quem está vendo, porque a rodovia está estrangulada. Todo dia morre gente na BR-364. Todo dia tem gente morrendo na BR-364, sendo mutilada, danos materiais, enfim, e uma demanda que só cresce, que só aumenta. Então é uma situação muito preocupante.

Eu agradeço a V. Exa. pela tolerância do tempo. Já são 14h52min20, e aqui ninguém almoçou, hein? Além de agradecer ao Ministro Renan Filho, agradeço aqui ao Dr. George Santoro, Secretário-Executivo do Ministério; Dr. Guilherme Theo Sampaio, Diretor-Presidente da ANTT, em agradecimento duplo, por hoje e por ontem também, conosco lá em Rondônia. Extensivamente, o agradecimento ao Sr. Leonardo Cezar Ribeiro, Secretário Nacional de Transporte Ferroviário; à Dra. Viviane Esse, Secretária Nacional de Transporte Rodoviário; ao Dr. Adrualdo Catão, Secretário Nacional de Trânsito, e ao Dr. Fabrício Galvão, Diretor-Geral do Dnit.

Aproveitando aqui a presença do Dr. Leonardo Cezar Ribeiro, já antecipamos que a Comissão pretende fazer aqui uma audiência para debater a questão das ferrovias. Eu acho que é um avanço grande que a gente está tendo, mas é um modelo que talvez a gente precise visitar um pouco do ponto de vista do resultado.

A diferença de custo, hoje, de quem transporta pelo rodoviário para aquele que transporta pelo ferroviário é algo muito distante daquilo que é praticado fora do Brasil.

**O SR. RENAN FILHO** - É muito perto.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - É muito perto.

**O SR. RENAN FILHO** - É, porque tem pouca ferrovia, e o dono da ferrovia bota quase o mesmo preço.

**O SR. PRESIDENTE** (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - E aí, talvez, seja a concentração de quem tem os trilhos, de quem tem o vagão, às vezes até o produto.

Mas nós vamos ter uma audiência para debater isso.

Agradecendo a presença de todos, declaro encerrada a presente reunião.

*(Iniciada às 9 horas e 45 minutos, a reunião é encerrada às 14 horas e 54 minutos.)*