



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

REUNIÃO

14/10/2025 - 29ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. Fala da Presidência.) - Havendo número regimental, declaro aberta a 29ª Reunião da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 3ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura, que se realiza nesta data, 14 de outubro de 2025.

Comunico o arquivamento dos documentos que tiveram o seu prazo de consulta encerrado.

A presente reunião destina-se à realização de audiência pública com o objetivo de debater a situação atual das concessões rodoviárias e a otimização dos atuais contratos, bem como as perspectivas para o futuro, em atenção ao Requerimento nº 108, de 2024, de autoria deste que fala, e ao Requerimento 110, igualmente de 2024, de autoria do Senador Jorge Kajuru.

Convido para tomar assento à mesa, na forma do requerimento, primeiro, o representante do Ministério dos Transportes; o representante do TCU; o representante da ANTT; e o representante da Associação Brasileira de Concessionárias.

Esta reunião, como foi enunciado no requerimento, foi marcada para que se tenha uma visão geral de como estão os contratos de concessão, especialmente a otimização dos contratos.

Eu falo também com o interesse de natureza estadual, do estado que eu represento, preocupado com o andamento desse processo, que teve início, para nós, em janeiro deste ano e acabou dando entrada no Tribunal de Contas apenas em agosto deste ano. E, pelo que eu sei, o processo de otimização não venceu ainda, digamos, as etapas preliminares de contatos com o ministério, com a ANTT e com o próprio Tribunal de Contas da União. De sorte que eu gostaria de pedir uma apresentação breve e objetiva a respeito dos processos de otimização que se encontram no Tribunal de Contas da União e como se encontram.

Por isso, não estando presente o Ministro, eu peço ao seu representante que nos dê a informação essencial. Não se trata de apresentação. Nós já temos informações - eu próprio tenho um levantamento razoável - e não queremos exposição. Se o Ministro aqui estivesse, até seria muito agradável ouvi-lo.

Então, eu gostaria de saber da parte do representante do ministério: quantas são as concessões cujo processo de otimização se encontra no Tribunal de Contas da União?

O senhor tem o tempo que precisar para responder a essa pergunta e a outras que se seguirão.

O SR. ANDERSON SANTOS BELLAS (Para expor.) - Boa tarde, pessoal. Desculpa. Bom dia, pessoal.

Deixe-me fazer uma explanação rápida, já que o Senador solicitou que fosse rápido. Eu vou trazer o cenário dos contratos de concessões que apresentaram otimização para a gente e os que, porventura, chegaram ao TCU.

Os quatro mais de que a gente, inicialmente, tratou eram Eco 101, que é a BR-101, do Espírito Santo; MSVia, BR-163, Mato Grosso do Sul; Autopista Fluminense, que é a BR-101, do Rio de Janeiro; e a Via Bahia. Esses quatro, inicialmente, já foram finalizadas as suas ações dentro do TCU, e, se eu não me engano, falta a Fluminense fazer o processo competitivo agora. A MSVia e a Eco 101 já estão com contrato assinado, rodando; e a Via Bahia - não sei se vocês têm informação - a gente acordou a saída da empresa.

Depois deles, posteriormente, a gente avançou com a Fernão Dias, BR-381, Minas Gerais-São Paulo, que já está com o edital publicado também e vai ser em dezembro o processo competitivo da agência. A Régis Bittencourt, que é a BR-116, São Paulo-Paraná, também já foi aprovado pelo plenário do TCU e está em fase de processamento na agência para a gente fazer o leilão no ano que vem.

Posteriormente a isso, tem o contrato da Via Brasil, que é a BR-163, ali no Mato Grosso e Pará, que está em fase final de análise e avaliação no TCU, e a gente já está na parte até de pós-comissão ali no TCU e, provavelmente, até o final do ano, deve ter aprovação no plenário.

Aqui tem a Concebra, que é essa rodovia que liga Brasília a BH, passando por Goiânia e Itumbiara. A gente também está com o processo bem adiantado já de discussão com eles. Acabou sendo um pouco mais complicado do que a gente esperava no final.

E, por último, agora a gente tem o início do processo da Litoral Sul. Se eu não me engano, acho que é isso, não é, Nicola? Acho que não esqueci nenhuma, não, né? Iniciaram-se as reuniões da comissão recentemente. Se eu não me engano, teve duas reuniões oficiais agora. A gente acabou fazendo várias reuniões preliminares com a concessionária e com a ANTT para poder adiantar algumas coisas. Pela experiência que a gente já teve com a Arteris Fluminense e com a outra empresa que fechou com a gente, a gente já adiantou algumas coisas preliminares para ganhar tempo dentro da comissão do TCU. Então, esse é o *status* de todos os projetos que chegaram ao TCU.

A gente tem ainda a Transbrasiliana, que é a BR-153, São Paulo, e, se eu não me engano, a Planalto Sul; as duas faltam chegar lá.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Por favor, apresentar uma listagem, porque eu não sei quantos são esses processos que já estão em evolução.

Saúdo aqui a presença do Senador Jayme Campos. Não sei se ele chegou a ouvir sobre a rodovia do Mato Grosso.

O SR. ANDERSON SANTOS BELLAS - É a Via Brasil, que a gente citou. A Via Brasil também é um processo que envolve o Estado do Mato Grosso e o Estado do Pará e está já em fase final de passar para o TCU. As reuniões da área técnica já chegaram ao final, e a gente está no processamento final para poder sair para o TCU.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - Sr. Presidente - bom dia a todos -, o senhor me permite fazer apenas uma indagação, Senador Amin?

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Claro!

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT. Para interpelar.) - Na verdade, a concessionária Via Brasil vai do trecho que demanda Sinop até o Pará. É uma concessão dada por 12 anos, se não me falha a memória.

Todavia, com o crescimento do volume de automóveis e caminhões que trafegam ali, há essa proposta da possível prorrogação dessa concessão para mais 20 anos, para que permita, com certeza, a empresa fazer alguns melhoramentos, sobretudo duplicando o trecho de Sinop até a divisa do Mato Grosso com o Estado do Pará.

Porque, infelizmente, a concessão, com todo o respeito, foi muito draconiana, ou seja, foi perniciososa. Quase nada ou pouco se foi feito em termos de investimentos. Virou verdadeiramente apenas também uma praça de caça-níquel, na medida em que a rodovia de que nós estamos falando aqui, a BR-163, demandava Mato Grosso do Sul até o Estado de Mato Grosso, que era da concessionária Rota do Oeste, que era um braço dado a Norberto Odebrecht, e, com a dificuldade que eles atravessaram, fruto de alguns problemas, dos quais não vamos entrar no mérito, infelizmente ele não investiu nada.

Precisou-se de que o Governo do Mato Grosso assumisse essa obra, através de uma negociação muito ampla e uma engenharia financeira muito bem-feita, que permitiu ao Governo do estado assumir, através da Nova Rota do Oeste, e nós estamos duplicando essa estrada, que é considerada a estrada da morte. Infelizmente, morreram mais de 300 ou 400 pessoas, diante do que é um movimento, assim, gigantesco, e, infelizmente, os investimentos foram poucos.

Agora, eu espero que não só o TCU permita, como também a ANTT, que é o órgão regulador, que é a agência responsável, e possamos ainda, até neste ano, se for possível, fazer um chamamento público, ou seja, uma concorrência nova, para termos a Via Brasil ou uma outra empresa que possa se interessar, no sentido de nós duplicarmos também essa importante rodovia.

Então, queria fazer esse esclarecimento, Senador Amin - V. Exa. também é muito conhecedor profundo da matéria. Algumas concessões que aconteceram foram draconianas, em todo o Brasil, lamentavelmente, como foi o caso da Ferronorte, lá atrás, que hoje está prosseguindo - foi draconiano. A empresa foi lá, ganhou e daqui a pouco fez só o que ela bem entendeu, e quem paga a conta é a sociedade, sobretudo com a nossa produção, para escoar.

Dessa forma, eu acho louvável essa iniciativa de V. Exa. em promover esta audiência pública e espero que possamos também dar a nossa contribuição aqui, nesta hora.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Perfeitamente.

Eu gostaria, então, que o senhor pudesse compilar, nesse enunciado, se tiver, algum documento, sintetizando ou relacionando essas concessões.

Eu tenho, aqui, um estudo que o meu gabinete fez a respeito do assunto, que vou confrontar depois de ouvir o representante do TCU.

E, aí, eu peço ao Sr. Nicola Espinheira da Costa Khoury que, por favor, se puder, exponha quais são os processos que estão no Tribunal de Contas da União e quais as suas respectivas fases, por favor.

O SR. NICOLA ESPINHEIRA DA COSTA KHOURY (Para expor.) - Bom dia a todos. Bom dia, Presidente.

Cumprimento o Senador Jayme.

É um prazer estar aqui, representando o tribunal e participando desta audiência pública, porque, para nós, Presidente Esperidião Amin, é um privilégio, de fato, o tribunal ter a oportunidade de trazer algumas informações de como tem sido o trabalho no âmbito das comissões de solução consensual do TCU.

Eu não sei se o senhor acha interessante... Eu tenho uma breve apresentação para falar do fluxo das comissões, com uma visão geral, se o senhor entender pertinente. Caso não, eu falo dos processos especificamente.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Não, fale dos processos só, porque...

O SR. NICOLA ESPINHEIRA DA COSTA KHOURY - Perfeito.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - A portaria e as regras, tanto as do Tribunal de Contas da União como as envolvendo o ministério e a ANTT, são do nosso conhecimento.

O SR. NICOLA ESPINHEIRA DA COSTA KHOURY - Perfeito.

A secretaria foi criada no finalzinho de 2022 e iniciou o funcionamento em 2023. De lá para cá, Senador, nós recebemos mais ou menos 45 pedidos de formação de uma comissão de solução consensual. Alguns não foram admitidos, porque não preenchiam os requisitos da norma.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Todos de otimização?

O SR. NICOLA ESPINHEIRA DA COSTA KHOURY - Não, não, de temas variados. Então, tivemos lá aeroportos, termoelétricas, rodovias, ferrovias - temas variados.

De 45, 10 não foram admitidos, porque não tinham...

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Mas eu gostaria que o senhor se fixasse na questão das...

O SR. NICOLA ESPINHEIRA DA COSTA KHOURY - Rodovias. Otimização de contratos...

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Otimização de contratos de rodovias.

O SR. NICOLA ESPINHEIRA DA COSTA KHOURY - Perfeito. Nós tivemos... Os casos de rodovias foram, como já dito pelo ministério, balizados pela Portaria 848, do Ministério dos Transportes. Vários pedidos chegaram ao ministério, e alguns foram remetidos ao TCU.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - No final de 2023?

O SR. NICOLA ESPINHEIRA DA COSTA KHOURY - Isso. Dos que foram remetidos ao TCU, nós tivemos - um, dois, três, quatro, cinco - seis processos já homologados pelo tribunal.

E aí, falando por fases, que foi o que o senhor pediu...

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Sim.

O SR. NICOLA ESPINHEIRA DA COSTA KHOURY - ... os seis que foram homologados foram Eco 101 e MSVia, que já tiveram oferta ao mercado...

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Essa Eco 101 é do Espírito Santo?

O SR. NICOLA ESPINHEIRA DA COSTA KHOURY - Espírito Santo, exatamente. Inclusive, no Espírito Santo, até o final do ano, vão ser mais ou menos de 20km a 22km já duplicados - agora em andamento.

Então, Eco 101 e MSVia já foram a mercado. Nós temos aí a Fluminense, a Fernão Dias e a Régis, que já foram homologadas e, em breve, irão a mercado, na mesma lógica das otimizações. E a Via Bahia também foi homologada, mas em um acordo diferente, um acordo de saída. E aí vai ter um leilão tradicional, dentro do fluxo decisório da ANTT. Então, esses seis foram os casos já homologados.

Nós temos outros dois casos que foram admitidos no tribunal e que estão na fase de formalização das aprovações do ministério, da agência e da empresa. São os casos da Concebra e da Via Brasil. Ou seja, existe uma proposta de solução para o problema, mas essa proposta de solução aguarda a aprovação, porque, Senador, depois que tem, na comissão, a idealização de uma solução... Nas reuniões da comissão não estão lá, por exemplo, toda a colegiada da agência, o Ministro de Estado e o *board* da empresa - todos esses são representados pelos seus times. Essa proposta de solução que a comissão identifica ser possível seguir nesse caminho é submetida a uma aprovação formal dessas governanças - do Ministro de Estado, da colegiada da agência e do *board* da empresa -, para depois seguir o fluxo interno no TCU. Então, Concebra e MSVia estão nessa fase de aprovação das governanças - ministério, colegiada da agência e empresa -, para depois seguir o fluxo de Ministério Público junto ao TCU e Plenário. Concebra e Via Brasil, então, estão nessa fase.

E aí nós temos a fase seguinte - o próximo grupo é um processo só -, que é justamente o processo da Litoral Sul. O processo da Litoral Sul chegou ao TCU; e, fruto do próprio aprendizado, Senador Esperidião Amin, das comissões anteriores, nós percebemos que tinha uma série de informações que poderia levar dificuldades ao processo decisório da comissão. E aí nós solicitamos algumas informações adicionais à agência reguladora, que realizou um complemento dessas informações e entregou ao tribunal. Essa documentação foi analisada como suficiente para iniciar os trabalhos, e a comissão iniciou na semana passada.

Então, na semana passada, nós tivemos duas reuniões, como já foi dito pelo Anderson, do ministério, em que os trabalhos do caso da Litoral Sul foram iniciados, estão em fase de discussão agora no tribunal. Aí, nós temos outros dois possíveis casos que não foram remetidos ao TCU, mas que foram também objeto de requerimento das empresas junto ao Ministério dos Transportes, que são os casos da Transbrasiliana e Planalto. Então, essas duas não foram remetidas ao TCU.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - A 153 e... A Transbrasiliana é a BR-153.

O SR. NICOLA ESPINHEIRA DA COSTA KHOURY - Transbrasiliana é a BR-153.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. NICOLA ESPINHEIRA DA COSTA KHOURY - A 376 e a 153. Como elas não vieram ainda, eu confesso que eu não tinha essa resposta de cor.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Sim.

O SR. NICOLA ESPINHEIRA DA COSTA KHOURY - Então, hoje, no que de fato a gente está investindo mais energia, Senador, para discutir, é o caso que está em andamento: o caso da Litoral Sul.

Só para aproveitar a oportunidade, como funciona esse trabalho da comissão? Eu o dividiria em três etapas. A primeira etapa é uma etapa em que a gente busca nivelar informação dentro da comissão. O ministério, a agência, a empresa, eles trazem a esse ambiente de discussão da comissão a visão deles do que é o problema, por que o contrato está com dificuldade, quais são os principais gargalos, quais são os problemas que o contrato enfrenta. Então, é a fase inicial de buscar nivelar conhecimento sobre os problemas do contrato.

A segunda fase é buscar identificar quais são os caminhos para resolver esses problemas, quais são os possíveis caminhos para endereçar a solução desses problemas.

A terceira fase é, identificando o caminho, que seria um caminho que, no fim do dia vai respeitar a legislação e ampará-la em pé, dar concretude a esse caminho. Então, como mitigar os riscos desse caminho, como explorar melhor os benefícios que ele pode trazer para o usuário. Essa é uma diretriz do Ministro Vital do Rêgo, em que sempre a gente tem uma atenção muito grande ao benefício para o cidadão. Então, esse é o olhar que a comissão busca ter, endereçando a solução para melhor atender ao cidadão, sempre balizando os pilares tradicionais de prazo, tarifa e pacote de investimentos que caberiam para que a tarifa não fique tão alta, ou que o prazo não fique tão longo. Então, como balizar essas três variáveis de modo a atender melhor o usuário é o tema que acaba sendo foco de discussão no âmbito das comissões, Senador.

Não sei se...

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Perfeito.

O SR. NICOLA ESPINHEIRA DA COSTA KHOURY - ...teria alguma informação adicional.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Eu não preciso lhe dizer que, pessoalmente, o meu maior interesse é exatamente conhecer...

O SR. NICOLA ESPINHEIRA DA COSTA KHOURY - Perfeito.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - ...o desdobramento dessa questão da Litoral Sul. O Senador representa o Brasil, mas representa, acima de tudo...

O SR. NICOLA ESPINHEIRA DA COSTA KHOURY - Sim.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - ... os seus estados. E essa rodovia é, talvez, a de pior nível de serviço, em termos de qualidade de serviço, que o Brasil registra atualmente, de forma que eu voltarei a lhe fazer indagação a respeito de outros temas que os Senadores aqui levantem e sobre esse também.

O SR. NICOLA ESPINHEIRA DA COSTA KHOURY - Perfeito.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Vou abrir a palavra ao representante da ANTT, o Sr. Fernando, para que nos informe a respeito dos contratos, do andamento dos processos no Tribunal de Contas da União, dos contratos que estão nessa fase inicial, como eu considero que está o contrato da 101 Norte, que é o da Litoral Sul.

O SR. FERNANDO DE FREITAS BEZERRA (Para expor.) - Bom dia a todos presentes. Agradeço a oportunidade, Senador, pelo convite.

Como foi colocado, no início, tinha uma previsão de 14 contratos para serem otimizados, e três não foram admitidos. Então, a gente já tem dois contratos que já se iniciaram: da Eco 101, no Espírito Santo - manteve-se o grupo controlador, o grupo EcoRodovias -; e, no Mato Grosso do Sul, da MSVia. As duas mudaram o nome: agora a MSVia se chama Motiva Pantanal, e a Eco 101 é Eco Capixaba. Foi importante... Teve um processo competitivo transparente, outras empresas puderam participar e permaneceram as atuais empresas. Do ponto de vista da gestão contratual, foi interessante, porque são empresas que têm grande capacidade de execução, grupos grandes, que já tinham projetos em andamento. E inclusive, no Espírito Santo, há a previsão de que a gente antecipe já a primeira meta do primeiro ano de duplicação, de obras de ampliação de capacidade. Vai ter entregas já neste mês ainda, provavelmente. Então o início está sendo bem exitoso.

Foi estabelecido, na otimização, acompanhamento trimestral. Então a gente vai acompanhar mais de perto esses contratos. Vai ter um período de transição de três meses. Eu sou o Superintendente que faz a gestão dos contratos, então a gente instituiu comissões para acompanhar de perto a evolução dos investimentos, porque, se a concessionária não cumprir alguns trimestres, ela tem uma aceleração num processo de encerramento do contrato. É isso que a gente não quer, então a gente tem tido reuniões para tomar ações preventivas, porque o objetivo da gente é que dê certo. E tem que dar certo. Então, a gente está trabalhando em conjunto com essas concessionárias.

E no âmbito da ANTT, a gente sabe que a gente teve uma restrição orçamentária que afetou a força de trabalho da gente, da parte de supervisão de obras. Então, nas otimizações, em todos os contratos também, a gente está instituindo a figura do verificador independente, que são empresas com *expertise*, com conhecimento de acompanhamento de obra, acompanhamento de serviços, que vão dar apoio à superintendência e gerar relatórios e gerar indicadores que a gente possa acompanhar. Então a gente está instituindo essa figura de verificador, que vai nos auxiliar, haja vista que teve restrição orçamentária, e a força de trabalho de servidores também não é muito grande na agência.

E hoje a gente está com 31 contratos. Teve o contrato da Concer, no Rio de Janeiro, que substituiu a empresa, e vai iniciar agora a Elovias, que é uma empresa nova.

Hoje a gente está em torno de 16 mil quilômetros. E temos mais sete leilões neste ano para serem realizados. Desses sete, como foi colocado, dois são de otimização contratual.

Então a agência se preparou para este momento de aumento de concessão e das otimizações, o que está aumentando muito a quantidade de investimentos. Então, Senador e demais, este início está sendo bem exitoso.

Quanto à MSVia também, acredito que a gente vai conseguir antecipar investimento.

A gente tem conversado muito com o Ibama, porque hoje a gente tem uma dificuldade, é um caminho crítico o processo de licenciamento. Então a gente também tem trabalhado junto, para que não ocorram atrasos no cronograma de obras em função do licenciamento também.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Perfeito.

Gostaria de abrir um espaço também para o representante da associação, da ABCR, que se faz presente, o Sr. Marco Aurélio Barcelos.

O SR. MARCO AURÉLIO BARCELOS (Para expor.) - Muito bom dia, Senador Esperidião Amin. Agradeço ao senhor o convite, a oportunidade de poder estar na bancada e contribuir com as informações necessárias.

Cumprimento os Srs. Senadores aqui também presentes, a todos os presentes.

Quero dizer que, sob o ponto de vista setorial, a ABCR entende que os processos de otimização representam oportunidades, como o próprio nome diz, de trazer uma nova tônica para os contratos, de otimizar contratos que vinham apresentando frustrações, problemas de *performance* decorrentes de múltiplos erros do passado.

E quero dizer, Senador, que, no nosso entendimento, a governança instituída via Ministério dos Transportes, sobretudo com a liderança do Tribunal de Contas da União, confere os ingredientes necessários para que a gente nutra perspectivas muito otimistas sobre o futuro desses contratos.

Nós acreditamos, como o Superintendente Fernando Bezerra já antecipou, nós acreditamos que esses contratos passarão a entregar serviços de obras em qualidade, em patamares ainda não testemunhados. E isso agrega ao portfólio de novos projetos que o Ministério dos Transportes vem constituindo e que faz, Senador, com que nós vivamos hoje, de fato, um momento muito positivo para a infraestrutura rodoviária no país.

A ABCR está à inteira disposição do gabinete do senhor, assim como de todos os Parlamentares aqui da Comissão de Infraestrutura do Senado. E gostaríamos, de forma sempre muito expedita, de atender às demandas e às informações que o senhor entender necessárias.

Agradeço, mais uma vez, pela oportunidade que nos foi conferida.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Eu fico muito grato.

Eu vou passar agora às perguntas pontuais, que eu próprio tenho e os Senadores já inscritos também. O Senador Jayme Campos tem a palavra, depois eu falarei e eventualmente o terceiro a falar é o Senador, também Jaime, Bagattoli.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Com a palavra o Senador Jayme Campos.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT. Para interpelar.) - Presidente, Senador Esperidião Amin, senhores convidados, eu prestei atenção à fala naturalmente do representante da ANTT, do Ministério dos Transportes, do TCU, do nosso representante aqui da ABCR. Eu acho muito oportuna esta audiência aqui, até para nós dirimirmos algumas dúvidas que existem.

Mas antes disso, eu quero fazer um elogio ao Tribunal de Contas da União. Todas as vezes em que, nós, de Mato Grosso, estivemos procurando lá o tribunal para resolver algumas demandas, sobretudo em relação ao prosseguimento da nossa ferrovia, que demanda Rondonópolis até Lucas do Rio Verde, fomos muito bem atendidos, na medida em que essa ferrovia tinha um problema muito sério, Senador Amin.

Para o prosseguimento, era feita a concessão através do Governo Federal. E a própria Constituição Federal, lá nos seus artigos, diz o seguinte: que quando essa ferrovia está, ou seja, ingressou no território estadual, ela também poderá ser feita via concessão estadual. Para tanto, nós aprovamos uma lei, na Assembleia Legislativa, e depois de uma negociação ampla que nós fizemos com o Ministério do Transporte, na pessoa do ex-Ministro Tarcísio, conseguimos esse avanço.

Mas tudo isso aconteceu porque o Tribunal de Contas da União permitiu que fosse renovada essa concessão, pelo fato de que existia há pouco tempo. Como é que você vai fazer um investimento desse tamanho, dessa grandeza, se nós não tivéssemos uma garantia de que essa concessão permaneceria em sua mão?

Feito isso, foi resolvido. A obra está andando em direção a Lucas do Rio Verde. O primeiro trecho, eu imagino que por volta de janeiro, fevereiro, talvez março do ano que vem, já poderemos receber carga lá em Campo Verde. Daí para a frente, prosseguindo naturalmente com os transbordos que poderão acontecer.

Então quero aqui louvar a iniciativa do Tribunal de Contas, que tem contribuído sobremaneira, não só nesse caso particularmente, mas sobretudo, nessa demanda que havia também em relação à BR-163, cujo detentor era a Odebrecht, através da Rota do Oeste. Feito isso, teve a participação efetiva do DNIT, da ANTT, todos contribuíram e, graças a Deus, as obras estão indo muito bem, sendo resolvidas.

Mas eu queria só fazer uma pergunta ao Fernando, sem muita delonga.

Fernando, a Agência Nacional de Transportes Terrestres tem realizado consultas públicas com o intuito de conhecer as realidades e necessidades dos usuários das rodovias federais do Brasil? Em caso positivo, quais os resultados encontrados

por estado? Essas manifestações públicas foram levadas em consideração nos processos de concessões de rodovias abertas neste ano. Quais foram os critérios de escolha de rodovias a serem concedidas especificamente no Estado de Mato Grosso? Os usuários das estradas e os habitantes das cidades vizinhas às rodovias foram ouvidos nesse processo de seleção? Em caso positivo, que melhorias foram demandadas e qual dessas melhorias estão previstas no leilão de 2025?

Veja se você consegue me dar essa informação aí.

O SR. ANDERSON SANTOS BELLAS (*Fora do microfone.*) - É para o ministério, né?

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - O Ministério dos Transportes.

O SR. ANDERSON SANTOS BELLAS - O ministério, né?

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - O Ministério dos Transportes; Anderson.

O SR. ANDERSON SANTOS BELLAS (Para expor.) - Deixe-me só entender a sua pergunta: você perguntou da questão das audiências públicas relacionadas aos contratos de concessões novos?

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

O SR. ANDERSON SANTOS BELLAS - E a questão de melhorias... Está bom, entendi. Relacionadas ao Mato Grosso, é o que o senhor quer saber, certo?

Os projetos...

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - Essa pergunta aqui é endereçada ao Fernando lá, que é da...

O SR. ANDERSON SANTOS BELLAS - ANTT

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

O SR. FERNANDO DE FREITAS BEZERRA - É que eu acho, Senador, que talvez o ministério tenha mais propriedade...

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

O SR. FERNANDO DE FREITAS BEZERRA - ... porque é o formulador de política pública quem define, né?

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - Então, concluindo, para ficar já...

O SR. ANDERSON SANTOS BELLAS - É meio isso...

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - Anderson, já concluo aqui, então, já coloco as duas aqui, e você responde, tá?

O SR. ANDERSON SANTOS BELLAS - Deixe-me tentar colocar o que o senhor perguntou.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - Então, coloque porque eu vou fazer outra pergunta só.

O SR. ANDERSON SANTOS BELLAS - A questão do critério: qual é o critério para se definir onde se conceder ou não se conceder?

Essas carteiras que a gente tem hoje na lista, de 2023, 2024, 2025, até 2026, normalmente, são carteiras que já vêm sendo desenvolvidas há bastante tempo. A União tem a sorte de ter uma equipe técnica, um corpo técnico de servidores muito qualificados que lidam com essa parte de estruturação. Aí, eu estou falando não só do Ministério dos Transportes; eu estou citando a própria ANTT, a Infra S.A. - o pessoal que trabalha, que estrutura - e o pessoal do BNDES. Então, a gente tem um corpo maduro que já vem há bastante tempo, desde a época da terceira etapa de concessões. E, baseada na experiência que a gente tem, a gente consegue ter hoje um filtro muito bom de onde se tem melhores expectativas de projetos maduros de concessão.

Em geral, você vai olhar a questão do tráfego pagante que está disponível naquela região. Quando você tem uma região que tem baixo tráfego pagante, você não consegue viabilizar uma concessão, porque você não tem a quantidade de pessoas suficiente que vai pagar e vai gerar um Capex ou um valor financeiro suficiente para fazer investimentos naquela rodovia. É até um desafio que futuramente o Governo vai enfrentar. Daqui a pouco, a gente vai chegar a ter só rodovias não concedidas, que, para se viabilizarem, vão se viabilizar somente se tiver um aporte financeiro ou esse tipo de coisa.

Então, no caso do Mato Grosso, especificamente, nos estudos de tráfego que foram feitos nos últimos anos, identificou-se que apenas a BR-163, por óbvio - já tinha a CRO lá -, a BR-262 e a BR-267, que, por sinal... Não, desculpa; é do Mato Grosso do Sul que eu estou falando, não do Mato Grosso - desculpa. Confundi aqui.

Então, as demais rodovias do Mato Grosso... Tem duas rodovias - eu não me lembro do número delas, tá? - mais abaixo da CRO que também vão compor...

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - Tem a BR-158, a BR-242...

O SR. ANDERSON SANTOS BELLAS - Isso! A Rota Agro Norte, a Rota Agro acabou que compôs. São as rodovias em que, junto com a malha do Estado de Goiás e do Estado de Rondônia, a gente conseguiu compor projetos em que a gente teria um tráfego suficiente para suportar investimentos ao longo da rodovia. Então, basicamente é isso. São estudos de engenharia que verificam tráfego e capacidade de investimento. Então, no Estado do Mato Grosso, a gente já está caminhando para cumprir com todas as rodovias que têm um tráfego estimado que permita uma concessão.

Quanto à audiência pública, é uma etapa obrigatória a audiência pública nos processos de concessões. Então, para essas duas rodovias do Mato Grosso que a gente fez recentemente - está na nossa carteira -, a gente teve a etapa da audiência pública. Ela é feita pela ANTT, tá? Apesar de o Ministério dos Transportes ter a política pública, quem executa para a gente é a agência. O pessoal que faz nem está aqui, né, Fernando? O Fernando é da superintendência de gestão de contratos, e quem faz audiência pública para a gente é o pessoal do Stéphane - né, Stéphane? -, que é a superintendência de concessões. Mas em geral a gente tem todo um detalhamento. Tem um documento técnico que a agência faz lá, pedido a pedido que o pessoal faz, e justifica se aceitou ou não.

Você perguntou aí o detalhe, para mim, de quais pedidos foram solicitados, o que foi aceito. Assim, peço desculpas, é que não dá para lhe dizer com detalhes aqui, porque é um documento gigante mesmo lá que a ANTT faz, é uma nota técnica muito grande, e a gente teria que pegar, ler e mostrar item a item para vocês do que foi apresentado pela sociedade, o que foi aceito e o que não foi aceito, está bom?

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

Presidente, mais uma pergunta para o nosso querido amigo aí, Nicola.

O Tribunal de Contas da União já afirmou a necessidade de melhorias na divulgação dos contratos e na publicidade, de que dê informações a respeito das concessões de rodovias no país. Eu quero solicitar a V. Exa., como representante, que elucide essas falhas, que esclareça se há falta de transparência nos dados divulgados pela ANTT. Como o TCU tem atuado para proteger o usuário, ou seja, o cidadão brasileiro, quando concessionárias não cumprem os seus contratos?

Essa é a minha indagação que eu quero fazer para V. Exa.

O SR. NICOLA ESPINHEIRA DA COSTA KHOURY (Para expor.) - Obrigado, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Aliás, nessa pergunta...

O SR. NICOLA ESPINHEIRA DA COSTA KHOURY - Por favor.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - ... Senador Jayme Campos, é incorporada a grande preocupação da Comissão de Serviços de Infraestrutura, exatamente no mesmo sentido.

Portanto, o senhor considere que a indagação do Senador Jayme Campos é da própria Comissão.

O SR. NICOLA ESPINHEIRA DA COSTA KHOURY - Obrigado, Presidente.

Senador, internamente no TCU nós temos várias divisões. Hoje eu estou liderando a área que trabalha com soluções consensuais, mas já atuei também coordenando a área de infraestrutura do tribunal; então, logicamente tenho um conhecimento dos trabalhos do TCU, mas tem uma área específica que é a auditoria que cuida de rodovias e aviação, que pode trazer... Eu posso encaminhar para os senhores, Sr. Presidente, mais detalhes sobre as informações.

O que eu posso dizer é que o tema transparência é um tema muito caro para o tribunal. Então, o tribunal seguramente tem trabalhos buscando avaliar o quanto a agência tem avançado nesse sentido. E, de igual modo, falando da área que eu atuo, mesmo nas comissões de solução consensual, hoje, a gente tem, por exemplo, no nosso *site*, um resumo de cada caso. Agora, a Litoral Sul está começando, começou na semana passada. Uma das primeiras atividades é buscar fazer um resumo das controvérsias que estão em discussão na comissão e publicar na página do tribunal. Todo julgado tem um resumo do julgado também na página do tribunal. Então, veja, tanto internamente quanto externamente, é um tema que o tribunal tem um olhar atento.

Eu posso encaminhar depois para os senhores informações sobre a atuação mais específica da nossa unidade especializada em auditoria em rodovias, e de como na visão da unidade tem avançado o tema da transparência - mas é uma informação que eu não tenho aqui agora em mãos.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Obrigado.

O SR. FERNANDO DE FREITAS BEZERRA (Para expor.) - Senador, só aproveitando a pergunta, a gente participou, umas duas semanas atrás, de uma reunião no TCU, justamente com a equipe especializada, e tem um processo de auditoria em andamento. A gente recebeu uma diligência recente do TCU com uma proposta de encaminhamento.

De forma geral, a ANTT tem dado publicidade, o *site* da ANTT é bem completo, mas a gente precisa organizar melhor a informação para o usuário comum, porque às vezes a gente tem lá documentos muito técnicos que o usuário comum não consegue entender. A gente está com um trabalho internamente para fortalecer o diálogo com a sociedade muito na linha até da visão do TCU, de participação e controle social, do cidadão conseguir participar e fiscalizar.

Então, no âmbito dos contratos, a gente instituiu comissões tripartites para todos os contratos. São reuniões que acontecem com uma periodicidade pelo menos semestral, em que qualquer empresário, sociedade civil, prefeituras ou o próprio estado pode participar e contribuir na fiscalização com propostas.

A gente também tem instituído um processo de levantamento de necessidades, no qual a gente realiza reuniões participativas nos estados. A gente teve uma recente, por exemplo, em Santa Catarina, lá na Via Costeira. A gente coleta subsídios também que podem fornecer elementos para uma revisão quinquenal do contrato, um termo aditivo simples e temos as revisões quinquenais também que têm audiências públicas que têm a participação de toda a sociedade. Tem a participação oral, tem participação escrita, e como o Anderson falou, nas audiências públicas é gerado um relatório e analisadas todas as contribuições, mesmo as que não foram aceitas tem a justificativa e o motivo.

Então, a ANTT tem trabalhado para que a gente dê mais transparência. Por exemplo, a gente começou agora a publicar as autorizações de início de obra no *Diário Oficial*, porque aí todo mundo sabe que a obra foi autorizada, o prefeito consegue cobrar a concessionária e nos ajuda também nessa fiscalização para que a gente consiga entregar os investimentos. Existe, então, uma auditoria no TCU hoje justamente para aperfeiçoar a transparência ativa da agência e o TCU contribuiu muito, pois eu acho que a gente precisa melhorar realmente. A gente está trabalhando, este ano, para melhorar o *site*, mas, também, divulgar na própria concessionária, no dia a dia do usuário, na forma como ele paga. A gente tem, por exemplo, o Free Flow, que tem muitas dúvidas ainda, então a gente tenta esclarecer o máximo para o cidadão para que ele não tenha dúvida, saiba dos direitos dele e o que ele está pagando.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT. Pela ordem.) - Quero só fazer um aparte a V. Exa.

O Free Flow, o nosso mestre é o autor desse projeto.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - O Relator...

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - E eu tive a primazia de ser o Relator, com certeza um projeto de avanços, talvez dos últimos 10, 20 anos que nós tivemos no Brasil.

Está de parabéns o Senador Amin, que lutou lá na Câmara e depois, como Senador, conseguiu esse grande feito para a sociedade, sobretudo para quem trafega em nossas rodovias, para pedagiado no Brasil.

Parabéns, Senador Amin, uma vez mais.

Eu tenho dito que ele é um craque, mas ele é o nosso mestre, o nosso professor.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Parabéns a V. Exa. que foi o Relator que introduziu o Free Flow em nossa legislação.

O SR. ANDERSON SANTOS BELLAS (Para expor.) - Deixe-me só complementar a resposta do Fernando.

Eu vi essa auditoria que o TCU estava fazendo de transparência com a agência. Eu sou da carreira da ANTT, então, desde 2014 eu trabalho com concessão. Inclusive aquela do contorno de Florianópolis quem fez a nota técnica para o aditivo fui eu, Senador.

O Senador sabe o papel que teve para a gente conseguir terminar aquele contorno de Florianópolis.

Eu estou falando que fui eu quem redigiu ali aquela nota para poder sair aquele aditivo lá.

Mas só um detalhe, a natureza da informação de concessões de rodovias, e isso eu não falo só de rodovias, mas concessões também quando você lida com concessão de energia, ou seja, qualquer tipo de concessão, normalmente é muito tecnicista e difícil para a gente levar para a população.

Então, esse é um desafio que o TCU está impondo para a gente agora como Governo, para a ANTT - o Fernando sabe do que estou falando -, e é um trabalho que o Fernando está começando a conduzir. A ideia é que a gente tente trazer alguma forma de simplificar a informação, que é tecnicamente complicada, para a população comum ter um entendimento melhor do que está acontecendo no contrato de concessão.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Pois não.

O SR. NICOLA ESPINHEIRA DA COSTA KHOURY (Para expor.) - Esse trabalho que está em andamento, essa auditoria sobre transparência, deve ser concluída pela unidade técnica até o final do mês agora, e o relator é o Ministro Jorge Oliveira. Então, o processo está em andamento - só para dar um panorama.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Indago se o Senador Jayme Campos está satisfeito - não se está satisfeito com o resultado final, mas se está satisfeito com as respostas.

Eu gostaria de transmitir ao representante do Ministério dos Transportes, à ANTT e ao Tribunal de Contas da União... Não vou abordar toda a questão, mas há um assunto que vai nos levar à Comissão de Segurança Pública...

O senhor transmita isso ao Ministro, por favor. *(Fora do microfone.)*

Nós vamos acabar fazendo uma sessão, uma audiência pública, na Comissão de Segurança Pública, que é sobre a questão do Morro dos Cavalos.

Em março deste ano, nós tivemos um acidente naquela obra, que é uma meia sola, que é uma gambiarra, que não tem pai nem mãe, porque ela é de um trecho que não fazia parte do contrato da Litoral Sul. Foi aditado para retirar, de dentro do centro de Palhoça, do Rio Cubatão, a praça de pedágio, que hoje é o único ponto de parada e descanso de motoristas instalado em Santa Catarina, depois de dez anos do pedido.

Em 2014, eu fiz o pedido à ANTT. O Dr. Jorge Bastos, que hoje é o Presidente da Infra, deferiu, e só foi inaugurado em abril de 2024, mas, neste ano, nós tivemos um acidente em que a mão de Deus impediu uma mortandade.

Naquela gambiarra, que é uma espécie de canaleta, um caminhão, que transportava um inflamável potente, capotou e derramou aquele líquido incandescente naquela canaleta da subida do Morro dos Cavalos. Senador Jayme, 21 automóveis e cinco caminhões se incendiaram e ninguém morreu. Numa canaleta! Foi a mão de Deus, mas aquilo lá é uma questão de segurança pública, de forma que o próximo convite ao Ministro será na Comissão de Segurança Pública, porque a solução do Morro dos Cavalos está dependendo do Ministério dos Transportes.

Não posso pessoalizar, mas deveria; ou seja, nós todos sabemos que aquilo é o ponto mais vulnerável da rodovia no Mercosul. Todo mundo sabe disso. O aviso mais eloquente já veio: um incêndio, um acidente com 21 automóveis incendiados e cinco caminhões. E estamos dependendo da definição de qual obra será feita para dar uma solução definitiva ao gargalo do Morro dos Cavalos.

O que eu quero deixar consignado é o seguinte: essa obra toda a sociedade catarinense considera prioritária, por causa da segurança das pessoas que ali trafegam. E o que é pior, ela será uma obra pesada, cara, que todos nós, em decisões havidas em reuniões regionalizadas, desejamos que seja cominada - essa obra - ao contrato da CCR, agora, Motiva, porque nós estamos no período de avaliação, de revisão, de contrato quinzenal, e essa é a decisão tomada.

Agora, sobre qual é a obra, isso é uma decisão do Ministro. Claro que não é uma decisão solitária, mas todos nós reconhecemos a sua autoridade para isso, também a sua responsabilidade. Nós não sabemos ainda qual é a decisão. Quero louvar a atitude do Presidente do Tribunal de Contas da União, que nos recebeu no dia 12 de agosto... Você não estava naquela reunião?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Estava.

Então, o que o Ministro disse? "Olhe, para que isso seja aprovado, é preciso que haja unanimidade". Claro que o tribunal ainda vai analisar. Então, há unanimidade absoluta das lideranças, da classe política, dos Prefeitos, dos Vereadores, das entidades de classe, patronais e de trabalhadores, de que é melhor deslocar essa obra, com seu respectivo custo e concepção, para o contrato da CCR, porque ela fica ao sul de Florianópolis, num trecho que foi incorporado ao contrato, em caráter emergencial, para deslocar a praça de pedágio.

Ora, essa decisão tem que ser encaminhada por quem de direito ao Tribunal de Contas da União. Quem é de direito? É o Ministério dos Transportes, claro que com o apoio da ANTT, com as manifestações técnicas, ou seja, isso é uma obrigação do ministério. Então, eu quero deixar consignado isso.

Quero pedir ao Anderson, que foi tão útil no destravamento da obra do nosso contorno viário, que transmita ao nosso colega Senador Renan Filho que nós seremos obrigados a convidá-lo, no mínimo convidá-lo - e se necessário, de uma maneira mais enfática, convocar -, para que ele nos dê uma resposta. Eu sei que ele é um homem operoso, trabalhador. Então, queria que isso chegasse institucionalmente ao Ministro Renan Filho: sobre a definição do Morro dos Cavalos, qual é a obra que o ministério opta por fazer? Se são dois túneis, se é um túnel, o alargamento ou a utilização do traçado atual? Se é o túnel ou se é o contorno do Morro dos Cavalos? E a aflição é muito grande, porque o aviso, repito: já foi o acidente de março, mais do que aquilo, então não precisa receber de aviso. Então, eu queria que o senhor... Eu queria deixar registrado, com o maior apreço e respeito: nós precisamos da definição de como nós vamos abordar o Tribunal de Contas nas negociações, seja da otimização, seja da renovação quinquenal...

Qual é o nome técnico?

O SR. ANDERSON SANTOS BELLAS - Revisão quinquenal do contrato.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Revisão quinquenal.

O SR. ANDERSON SANTOS BELLAS (*Fora do microfone.*) - A cada cinco anos.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - ... para que nós possamos pedir. Não há o que pedir ao Tribunal de Contas da União, se não houver a definição do partido assumido; e não há como cobrar prazo nem solução. Portanto, ficaremos nessa incerteza de insegurança indefinidamente.

Então, esta reunião tem o aspecto nacional que está sendo aqui abordado, mas eu faço, da maneira mais enfática, o apelo para que o ministério, para que o Ministro, para que a Dra. Viviane e para que a ANTT conduzam, no Tribunal de Contas da União, esta questão dessa forma.

Com relação às obras de otimização da BR-101, nós queremos um fluxo para debater. E, na revisão quinquenal do trecho sul, queremos a inclusão, da maneira mais imediata possível e correta, com a autorização do TCU dessa obra, que é a prioridade número um para a vida dos catarinenses. Não é apenas um gargalo; é um gargalo com alto poder deletério, tanto em termos de vidas humanas quanto em termos de economia, posto que não há, nas imediações, uma alternativa para passar por ali, em transporte rodoviário. Parou... Deu um acidente, parou, acabou! Não tem conversa, e o risco de vida é dramático.

Essa é a colocação que eu faço e quero deixar registrada. Peço que transmitam, em seus relatórios, tanto à ANTT quanto ao Ministério dos Transportes, e que o senhor transmita, junto com o nosso agradecimento, ao Presidente do TCU também um apelo para que o próprio TCU também cobre uma solução, para poder encaminhar os seus estudos que o senhor muito bem aqui descreveu.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Pois não.

O SR. NICOLA ESPINHEIRA DA COSTA KHOURY (Para expor.) - Presidente, obrigado pela problemática que o senhor traz. É um tema que é sensível, e todos sabem os desafios que é a implantação do tema do Morro dos Cavalos.

Eu diria, Presidente, que essa escuta, a importância dessa escuta de que o senhor falou, é bem retratada na própria cobrança interna que o Presidente nos faz, o Ministro Vital, para realizar painéis de referência sobre todos os processos que estão em andamento no TCU.

Então, cada processo que está em discussão na SecexConsenso, nas Comissões de Solução Consensual - e na Litoral Sul não vai ser diferente, porque a gente ainda vai marcar a data, provavelmente, para meados de novembro ou para o final de novembro... Esse painel de referência...

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Já leve o pedido para antecipar para este mês, por favor.

O SR. NICOLA ESPINHEIRA DA COSTA KHOURY - Na verdade, depende muito da... É aquilo que eu falei para o senhor: o conhecimento da problemática para discutir a solução. A ideia é um painel para discutir a solução, e a gente sempre tem convidado também as bancadas, tem convidado os Parlamentares da região para que possam ir lá levar a sua mensagem, levar as suas preocupações, levar o seu senso de urgência e de priorização para o tema.

A ideia é que esse painel de referência possa debater quais investimentos também devem ser priorizados no estado, já que a própria demanda, com relação à Litoral Sul, é muito grande. São múltiplos investimentos e, dificilmente, você consegue encaixar todos os investimentos no contrato, buscando ter uma tarifa que seja, de fato, razoável para o usuário, para que a tarifa não exploda...

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Já antecipo ao senhor: sem a obra do Morro dos Cavalos no contrato da Litoral Sul, eu acho que as coisas ficam palatáveis.

O SR. NICOLA ESPINHEIRA DA COSTA KHOURY - Seguramente, porque a solução do Morro dos Cavalos é muito onerosa.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - A solução do Morro dos Cavalos é onerosíssima.

O SR. NICOLA ESPINHEIRA DA COSTA KHOURY - Sim. Isso está em debate.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - E, na revisão quinquenal do trecho Sul, não há nenhuma outra obra, ou seja, na linguagem mercadológica é um mar azul, não tem competição. No trecho da Litoral que é a BR-101 Norte, o mar é vermelho, como se diz, está havendo briga, está havendo excesso de pescador e excesso de mortandade, em termos de danos a evitar.

O SR. NICOLA ESPINHEIRA DA COSTA KHOURY - Perfeito, Presidente.

Eu acho que é essa a solução sobre a qual o ministério vai seguramente se debruçar também junto com a agência, buscando avaliar qual o impacto na tarifa de cada contrato para ter uma solução que enderece melhor a problemática. Isso está no radar, está bom?

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Senador Jaime Bagattoli. A bancada de Santa Catarina hoje está forte.

O SR. FERNANDO DE FREITAS BEZERRA - Senador Esperidião, quer que eu atualize rapidinho, em nome da ANTT, sobre o Morro dos Cavalos?

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Sim.

O SR. FERNANDO DE FREITAS BEZERRA (Para expor.) - De forma bem rápida, objetiva, aproveitando a oportunidade.

Como o Senador Esperidião comentou, a Litoral Sul se conecta com a Via Costeira - e são dois contratos diferentes. Um pouco antes de iniciar o processo de revisão quinquenal, a gente fez um estudo para tentar incorporar esse investimento e que a Via Costeira fizesse o investimento dentro do trecho da Litoral Sul. Mas aí a gente, do ponto de vista jurídico, teve uma barreira, porque hoje a gente não tem previsão de investimento cruzado, é um investimento de um contrato dentro do outro. Como o senhor falou, para ser feito esse investimento, a gente teria que fazer um termo aditivo, retirar o trecho da Litoral Sul e incorporar na Via Costeira. A Via Costeira tem uma tarifa baixa, então comporta. Mas o que a gente está fazendo nesse meio tempo? Considerando que o trecho ainda está no escopo da Litoral Sul, a gente fez uma proposta para a diretoria para autorizar um estudo de viabilidade técnico, econômico e ambiental, o qual, a ser desenvolvido pela atual concessionária Litoral Sul, vai dizer qual a melhor obra para aquele trecho, se vai ser um túnel. O Dnit, no passado, já tinha iniciado um processo de licenciamento ambiental como um projeto de túnel.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Já tinha licitado.

O SR. FERNANDO DE FREITAS BEZERRA - Licitado.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Quem embargou a licitação foi o Tribunal de Contas da União com a alegação - que eu não vou dizer que é controversa - de que, enquanto não conduzirem as obras da 280 e da 470, não tem cabimento começar uma obra nova. Foi mais ou menos esse o texto da decisão do TCU.

O SR. FERNANDO DE FREITAS BEZERRA - Sim. E o Governo do estado, se não me engano, apresentou também uma proposta de um traçado, mas passa por uma área indígena. Então, a gente vai fazer esse estudo de viabilidade nesse meio tempo...

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Passa por uma área indígena decretada em dezembro do ano passado e que está sofrendo um PDL já aprovado no Senado Federal - está na Câmara -, sustando os seus efeitos.

O SR. FERNANDO DE FREITAS BEZERRA - Então, só para dizer que estão autorizando o estudo de viabilidade, que vai endereçar qual a melhor obra, e que a gente vai dar esse tratamento, nesse meio tempo, até ter a otimização contratual. Então, a ANTT ela está trabalhando nesse sentido, Senador.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Com a palavra ao Senador Jaime Bagattoli.

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. Para interpelar.) - Cumprimento o Presidente, hoje o Esperidião Amin...

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Ontem, eu estive com o Secretário de Transportes de Santa Catarina - seus vizinhos -, Jerry Comper, e os seus primos, todos os seus primos. Ele manda na Secretaria de Transportes de Santa Catarina também.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Quero cumprimentar aqui o nosso Senador Esperidião Amin e dizer para você, Esperidião, que você tem razão, talvez eu conheça algumas rodovias lá em Santa Catarina, mais do que muitos Parlamentares de lá, até porque fui motorista de caminhão, andei um pouco lá também, mas há muitos anos.

Quero cumprimentar aqui o Anderson, Coordenador-Geral das Concessões, convidado, o Nicola, o Marco Aurélio. Quero cumprimentar o Fernando, da ANTT.

Digo para vocês o seguinte: eu não sou contra a privatização de rodovia, até porque eu tenho um grande conhecimento e sei que o Governo não tem braço, não tem mais recurso, não tem mais condição a não ser a privatização. É rodovia, é ferrovia, são os aeroportos, enfim, a infraestrutura do Brasil que se está por fazer tem que ir para a iniciativa privada, tem que ir para a privatização.

Nós temos a 364, a 163 e a 101. A BR-364 é uma rodovia de mais de 3 mil quilômetros, quase 3,3 mil quilômetros. Nasce aqui, na divisa, praticamente, de São Paulo, corta o Goiás, o Mato Grosso, corta Rondônia, chegando ao Acre, na divisa, e é a BR-364 que interliga a Rodovia Transoceânica, pela qual nós chegamos ao Pacífico, depois de sair da 364, entrando no Peru. É tudo asfalto hoje, até lá, na Cordilheira dos Andes. E eu estou no Município de Vilhena, que é exatamente na divisa do Mato Grosso e é a divisa das águas entre o Oceano Pacífico e o Oceano Atlântico. Dali ao Oceano Pacífico é a mesma distância de você ir a Santos, aqui no Oceano Atlântico.

O que me preocupa muito na questão da privatização... Vocês, a ANTT... Foi feita a privatização da BR-364 em torno de 685km; pegaram dez quilômetros à frente de Vilhena, 12km, em um trevo que vai para Colorado do Oeste, e privatizaram esses seiscentos e oitenta e poucos quilômetros, com custo, Senador Jayme Campos, de R\$40 por tonelada: um custo altíssimo, pouco investimento, são só 110km de duplicação, só vai ter em torno de 195km de terceira faixa, os primeiros três anos com praticamente zero, 25km de terceira faixa em três anos e oito anos para concluir esses 195km, mais esses 110km de duplicação, e uma concessão por 30 anos.

Agora, o que me preocupa muito é que, quando se fizeram os estudos, falou-se que foi feita audiência pública. Não foi feita audiência pública, só foram comunicar, comunicar que a rodovia ia ser privatizada.

E eu queria, sim, que o Governo... Nós não tivemos a oportunidade de chegar e conversar sobre essa situação. É a única BR que corta o estado. É a espinha dorsal, só tem ela, não existe outra. É diferente do Paraná, é diferente de São Paulo, é diferente de qualquer outro estado, só existe ela, e sobrou um custo para a sociedade, principalmente para o Acre e para o nosso povo de Manaus, porque ela interliga a BR-319.

Senador Jayme Campos, o que mais me preocupa também é que - eu já pedi esse esclarecimento ao Ministro Renan Filho e queria ver se, depois, o Fernando, não precisa ser neste momento, ou o Anderson, poderiam nos dar essa resposta... A população precisa saber. Veja bem, o Governo sai do ônus. Para vocês entenderem, essa BR tinha um orçamento de R\$450 milhões, só para este ano, 2025 - em torno de R\$450 milhões, quase R\$500 milhões! -, para fazer o conserto e a manutenção preventiva. O Governo sai do ônus. E nós precisamos saber - porque eu sei que o Governo vai arrecadar imposto em cima dela... Entendeu, Senador Amin? O Governo vai arrecadar mais impostos em cima do pedágio. Quer dizer, sai do ônus e entra mais - ainda volta a arrecadar imposto. Então, a grande preocupação nossa é o custo que isso tem para a sociedade.

Outra coisa, como saiu o Município de Vilhena, os outros municípios foram contemplados.

No Município de Vilhena, a BR cruza a cidade no meio, porque a cidade é dividida, e a parte de Vilhena já está duplicada. Mas não foi contemplada em nada. Então, eu quero que, depois, essa é uma outra pergunta que eu quero fazer a vocês - porque vai privatizar, Senador Jayme Campos... Estão querendo privatizar, também, passando por Vilhena, Comodoro, Campos de Júlio, Sapezal, Campo Novo - tudo onde está o setor produtivo -, e a grande preocupação nossa é que vai inviabilizar a rodovia.

Quero que vocês façam um estudo, porque a Ferrogrão vai sair. Não pode mais aquilo ficar só no papel, tem que sair, a Ferrogrão vai sair. Vai ser, realmente, construída pela iniciativa privada. E Sapezal e Campo Novo são divisores de água. Vai se fazer o custo para onde que vai mandar isso? Se vai mandar para Santos? Se vai mandar para Miritituba? Ou se vai para Porto Velho, indo pela BR-364? Você imagina privatizar mais esse trecho, Senador Jayme Campos? Um caminhão nove eixos, se ficar nos mesmos custos, vai dar mais de R\$3 mil.

Digo mais para vocês, quando o Senador Amin diz que tem que fazer uma revisão sobre as privatizações que temos no Brasil, Ponta Grossa e Curitiba, - eu fui motorista de caminhão, em 1981 -, era pista simples. Em 82, ela foi duplicada. Estamos em 2025, fazem 43 anos. Eu passei lá, há pouco, fazia muitos anos... Passei de automóvel esses dias lá. Senador, 100km... Um caminhão gasta mais de cinquenta, praticamente 50% do que ele gasta de óleo diesel, para fazer os 50km, os 100km, com três pedágios.

Eu pergunto aos senhores, 43 anos - e olha que eu conheço, eu conheço aquilo lá... Não sei quem é a concessionária, não sei quem pegou, isso não me interessa. Só pintaram o meio-fio, roçaram a grama e nunca fizeram nada. E quem fez na época foi a União. E aí eu digo para vocês que precisa ser revisto isso. É porque eu quero que vocês entendam o seguinte: nós estamos indo para o gargalo, para o extremo. Cada vez se cobra mais imposto da sociedade e nós temos que fazer as privatizações.

Por isso, não havendo reforma administrativa, o país vai entrar em colapso. Nós vamos entrar em colapso. Nós não temos mais para onde seguirmos. Mas, assim, eu vejo que não tem outro caminho, que tem que ser a privatização. Mas eu deixo essas duas perguntas para vocês: o que nós vamos fazer, a ANTT e o Dnit? Estou indo hoje lá. Tenho uma reunião lá no Dnit, porque nós ficamos à mercê. Se eu colocar todas as emendas parlamentares minhas... Senador Jayme Campos, se eu colocar todas as emendas parlamentares, durante quatro anos, eu não consigo fazer aquela travessia de Vilhena. Não consigo fazer. E aí nós ficamos para trás, saímos de lá e de cá. O Governo quer sair e quer deixar para a privatização. Isso está errado, gente! Pelo amor de Deus, está errado! Por quê? Porque o Governo já saiu do ônus sobre seiscentos e poucos quilômetros. Agora, nós temos ainda, então, esse grande problema.

Então, eu deixo a seguinte pergunta: há intenção da ANTT, do Governo, do Ministério dos Transportes, de privatizar essa situação, vindo por Mato Grosso, da BR-364? Pergunta número dois: não vai existir praça de pedágio onde tem esses seiscentos e poucos quilômetros. Qual é o mecanismo que tem? É porque todos estão me cobrando lá para saber se o caminhão está vazio, está carregado, está com o eixo erguido, não está. Inclusive o setor de transporte está me cobrando isso. Vai-se cobrar por um painel, pela placa? Não sei como é que vai funcionar. Se pudessem explicar para nós realmente como é que vai funcionar.

Quero dizer para vocês que esta é a nossa grande preocupação. A nossa grande preocupação é que nós precisamos discutir, e eu preciso saber - eu não -, o povo brasileiro precisa saber qual é a carga tributária que se paga em cima da privatização, em cima do valor dos pedágios.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Eu considero que valem só as duas perguntas, porque da carga tributária ninguém sabe ainda.

De qualquer maneira, eu transfiro as perguntas ao representante do Ministério da ANTT.

O SR. ANDERSON SANTOS BELLAS (Para expor.) - É só para deixar claro, Senador, as duas perguntas, exatamente: beleza a da carga tributária, e qual é a outra que se colocou exatamente?

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Aquele trecho também, eu perguntei também sobre o trecho saindo de Vilhena. Os dez quilômetros antes, chegando em Vilhena, aí indo a Comodoro, Campos de Júlio, Sapezal, Campo Novo, se está no plano do Governo, no projeto da...

O SR. ANDERSON SANTOS BELLAS - Você lembra o trecho, Stéphane? É porque, pelo nome assim, eu não consigo identificar as rodovias. Hein, Stéphane, você lembra que trecho é esse?

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Não entendi.

O SR. ANDERSON SANTOS BELLAS - Não, estou perguntando para o Stéphane, porque, pelo nome que você falou, não consegui identificar as rodovias.

O SR. STÉPHANE LOUIS GEORGES QUEBAUD - Posso complementar, Senador?

O SR. ANDERSON SANTOS BELLAS - Mas o pessoal da ANTT vai ter informação lá.

O SR. STÉPHANE LOUIS GEORGES QUEBAUD (Para expor.) - Bom dia a todos!

Senador Jaime, a gente já se encontrou justamente para falar da concessão entre Vilhena e Porto Velho.

Bom dia a todos!

Eu sou da ANTT, da área justamente que estrutura concessões. Para responder à pergunta do Senador Jaime, de fato, está em fase final de avaliação pelo TCU - a auditoria especializada em rodovias - o trecho entre Cuiabá e Vilhena, que vai corresponder a esse trecho da 070, 174, 364, assim como o ramal que vai para Sapezal.

Talvez sobre a questão do Free Flow, acho que é isso que o Senador queria falar, o Fernando já pode dar mais informações.

O SR. FERNANDO DE FREITAS BEZERRA (Para expor.) - Sim.

Só para atualizar rapidamente sobre o sistema de livre passagem, o Free Flow.

A ANTT está finalizando uma resolução para tratar desse tema, mas, no início do ano, a diretoria aprovou um termo aditivo referencial para todos os contratos e a gente, então, está migrando para os locais onde não tem praça física, para o pórtico.

A nova 364 é a mesma empresa, a 4UM Opportunity, que assumiu a nova 381 em Minas Gerais. E lá já iniciaram com dois pórticos de cobrança. Eu estive lá semana passada e, no estado, o pessoal tem elogiado muito o trabalho dessa empresa, então, acredito que vai refletir também num bom trabalho em Rondônia, assim a gente espera.

Quem fiscaliza Rondônia é a coordenação do Mato Grosso, que dá esse apoio também na fiscalização e a concessionária já apresentou proposta de substituição das praças físicas por pórticos. A cobrança vai ser o mesmo modelo, ele pega um trecho de cobertura entre praças, tem uma tarifa quilométrica, lá deve estar próximo dos 0,20 por quilômetro.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - E se o pneu estiver levantado, não cobra?

O SR. FERNANDO DE FREITAS BEZERRA - Isso, tem a questão do eixo suspenso...

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Câmeras, são câmeras CAPs?

O SR. FERNANDO DE FREITAS BEZERRA - Isso.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - CAPs fabricadas *made in* Áustria.

O SR. FERNANDO DE FREITAS BEZERRA - E esse sistema é bom, tem vários...

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Que vão ter a colaboração de uma empresa catarinense, a Intelbras.

O SR. FERNANDO DE FREITAS BEZERRA - O sistema detecta por *tag* ou placa, leitura OCR.

E o Senatran também está desenvolvendo um sistema para conectar junto à CDT (Carteira Digital de Trânsito). Então, se a pessoa passar, vai ser comunicada.

A gente está trabalhando... Tem concessionárias que têm plataformas que o usuário consegue pagar depois, por Pix, por cartão de crédito, mas tem uma proposta em andamento, então, dessa concessionária para instalação do sistema de livre passagem. Todos os contratos recentes estão migrando já para esse sistema, então, a tendência agora acho que é não ter mais praça física.

As obras, como o senhor comentou, são avaliadas, então, como o Anderson já tinha falado, através do estudo de tráfego, tem vários estudos que embasam os investimentos do tempo. Esses contratos têm gatilho de tráfego. No futuro, se exigir uma duplicação, uma faixa adicional, a concessionária vai ser demandada a executar no futuro. Então, por isso que não tem muita duplicação talvez no início, mas podem acontecer novos investimentos no prazo de 30 anos. A cada cinco anos a gente revisita o contrato, na revisão quinquenal, então, quando tiver próximo, vão ter audiências públicas nos municípios polos ali para que a gente possa discutir o contrato, mas eu acho que na época, não sei se o Anderson ou o Stéphane querem comentar, mas acredito que deva ter tido, é padrão, ter audiências públicas. Não sei em qual município teve, mas normalmente a agência tem e faz um relatório detalhando. Esses estudos, então, seguem uma política pública do Ministério do Transporte também que define, então, quais rodovias vão ser concedidas, quais investimentos vão ser alocados. É feito

um balanço, a gente sempre preza a modicidade tarifária, então, você não pode colocar muito investimento também no início, se não a tarifa fica muito alta. Então, tem todo esse equilíbrio, e quem vai definir é o estudo de viabilidade.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT. Para interpelar.) - Eu quero só fazer uma pergunta aqui, diante da indagação do Jaime Bagattoli.

No território de Rondônia está já sacramentada, definido qual é a empresa que vai explorar a concessão, etc. Gostaria de saber se há um estudo no território mato-grossense. Ou seja, ela inicia no Trevo do Lagarto, ali pega para esquerda e sobrepõe alguns trechos em relação a 070, a 163, a 164 e a 174. Feito isso, o que eu quero indagar? Se há um estudo sendo realizado, nessa possibilidade também - como privatizou o Estado de Rondônia -, se há também no Estado de Mato Grosso? Porque ela corta a minha cidade de Várzea Grande, demanda Cáceres e assim por diante, Planalto da Serra, Comodoro, Lacerda, Conquista. Se já está sendo estudada essa possibilidade também de fazer ali a privatização desse trecho do Mato Grosso?

O SR. STÉPHANE LOUIS GEORGES QUEBAUD (Para expor.) - Então, Senador, este projeto é exatamente o traçado que o senhor comentou, foi objeto de análise na mesma época do que o trecho de Rondônia e está hoje em fase final de apreciação pelo TCU, já passou pelo crivo técnico, e a gente está na fase do relatório técnico final da auditoria especializada, que vai depois para o Ministro Relator e depois para o Plenário. Então, já em andamento.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - Só me causa uma preocupação, Sr. Presidente e demais convidados aqui: imaginem você pegar praça de pedagiamento - vamos imaginar só no trecho da Várzea Grande, porque o cara vem vindo de São Paulo, Paraná etc - e vir mais uma praça de pedagiamento de Várzea Grande, no Trevo do Lagarto, demandando ao Estado de Rondônia. Deverá ter, no mínimo, no mínimo, ali 12 a 15 praças de pedágio. Muitos vão parar. Na verdade, não vai aguentar pagar, sobretudo o transporte nosso lá. O transporte rodoviário é o maior volume do Mato Grosso, que, infelizmente, tem pouca ferrovia, quase nada, e muito menos o transporte aquaviário. Eu não sei como vai sair a margem de lucro para qualquer empresário da região. Essa é a minha preocupação. É pesado o pedágio, não é barato. Mesmo que, em algumas concessões, já estejam até defasados os preços, mesmo assim, ele é pesa no bolso, sobretudo, do transportador, do caminhoneiro - vamos chamar assim - ou das empresas transportadoras. Eu não sei qual vai ser a base que vai ser cobrada, a faixa de km. Por exemplo, o Free Flow cobra por km rodado. Entretanto, daí para a frente, eu não sei quantas praças vai ter, qual vai ser a tarifa que vai ser praticada. Isso vai pesar no bolso da sociedade lá, mas vai pesar muito. Alguém vai ter que pagar essa conta da privatização. O Governo entrega, privatiza, mas o cidadão brasileiro vai ter que pagar essa conta, todos aqueles que trafegam. Eu não sei quantas praças de pedágio, qual vai ser o valor praticado.

Enfim, eu quero até fazer um requerimento, via Comissão de Infraestrutura, pedindo não só para Agência - que eu acho que é o órgão mais competente -, e o próprio Ministério da Infraestrutura. Essa é uma indagação.

É uma boa notícia lá para o povo do Mato Grosso se preparar. Senador Jaime já está reclamando desse trechinho, mas tem mais um trecho no Estado de Mato Grosso.

Obrigado.

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Só uma complementação, Senador Amin.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Pois não.

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Stéphane, você que é da ANTT, quero que vocês entendam o seguinte: saindo de Vilhena, em cem quilômetros, você está no Comodoro, aí há a bifurcação. Como disse o Senador Jayme Campos, um ramal vai Cáceres ligando.... Então, dali de Comodoro a Cuiabá, Senador Jayme Campos, dá em torno de 620 a 640 quilômetros - até Cuiabá. O outro ramal, saindo de Comodoro - aí é a 364, indo, porque a outra é a 174, que vai a Cáceres... Essa que vai a Campos de Júlio, Sapezal e Campo Novo, ligando a BR-163, que já está pedagiada, do lado de lá para cá, vai dar em torno de uns 500km. Aí o que acontece? Esse percurso da BR-364 é de 5 a 1, ou seja, a cada cinco caminhões que estão ali, ou seis, tem um por Cáceres, está me entendendo? É de cinco a seis, se não for mais, e vocês já fizeram os cálculos... Eu conheço as duas rodovias. Você imagina cercar o povo, entendeu? E cercar tudo, igual o Jayme Campos falou aqui... Você imagina o caminhão sair de Porto Alegre - vocês têm que fazer essa conta, estamos fazendo essa conta - para chegar a Rio Branco no Acre? Vou dizer para vocês aqui, claramente: o caminhão, no óleo diesel e no pedágio, já dá muito mais do que o valor do frete hoje, muito mais. Vai ser uma coisa que nós não sabemos... Quer dizer, esse custo vai para alguém, vai ter que sair de alguém. Mas é uma grande preocupação nossa.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Bom, as respostas possíveis foram dadas. Elas podem não satisfazer, mas é isso mesmo. Temos que conhecer essas dificuldades - em primeiro lugar, conhecê-las. Não podemos exigir dos que estão aqui presentes nenhuma decisão política a respeito do assunto.

Considero que a reunião cumpriu a sua finalidade, em parte, e renovo aqui a minha solicitação para que tanto a ANTT, quanto o Ministério dos Transportes, considerem as questões aqui colocadas, todas, de igual forma e com a mesma dimensão, e a questão do Monte dos Cavalos como uma dívida escriturada do Ministério e da ANTT e ainda não escriturada do Tribunal de Contas.

Muito obrigado, está encerrada a sessão.

(Iniciada às 9 horas e 11 minutos, a reunião é encerrada às 10 horas e 30 minutos.)