



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

REUNIÃO

29/04/2015 - 8ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Declaro aberta a 8ª Reunião, Extraordinária, da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 55ª Legislatura.

Antes de iniciarmos nossos trabalhos, proponho a dispensa da leitura e a aprovação das Atas da 5ª, 6ª e 7ª Reuniões.

As Sr^{as} e os Srs. Senadores que as aprovam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovadas.

A Comissão já tem definida a data da realização da audiência pública com a presença do Ministro da Aviação Civil da Presidência da República, Eliseu Padilha, em atendimento aos Requerimentos nºs 7, 10 e 17, de autoria dos Senadores Rose de Freitas, Ricardo Ferraço e Vanessa Grazziotin, respectivamente.

Agradecemos a presença do Ministro e Senador Antonio Carlos Rodrigues, que já está presente e compõe com muita honra a nossa Mesa. Então, só me cabe nesse instante conceder a palavra ao Ministro Antonio Carlos Rodrigues.

Com a palavra o Ministro e Senador Antonio Carlos Rodrigues.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Bom dia a todos.

Quero cumprimentar o Senador Garibaldi, Presidente desta Comissão; Jorge Bastos, Diretor Geral da ANTT; Valter, Diretor, substituto, do DNIT; André Luiz, Secretário de Fiscalização; Davi Barreto, Secretário de Fiscalização de Infraestrutura; os Senadores Acir, Blairo, Moka e Wilder.

Presidente, estou à disposição para começar e estou estranhando, porque sempre sentei do lado de lá e agora sentar do lado de cá é mais difícil.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - O senhor vai ver que é mais difícil mesmo.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - É mais difícil.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - É.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - A sua experiência já diz tudo, não é? Você esteve dos dois lados.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - É. Estive dos dois lados e gostei mais daquele ali.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Mais daqui, não é?

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - É.

Bem, V. Ex^a vai fazer uma exposição inicial...

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Exatamente. Depois, nós abrimos.

Eu quero apresentar aqui, porque estou com toda a estrutura do Ministério: DNIT EPL e Valec. Então, na medida do possível, quando for técnico, eu peço para que eles colaborem.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Os universitários estão todos presentes.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Todos presentes.

O primeiro item nosso aqui é dos investimentos em transportes, diagnóstico e desafio. Depois, o desempenho orçamentário, as ações do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), as ações do Programa de Investimentos em Logística (PIL) e as medidas institucionais.

Os investimentos em transportes movem o País. Então, esse quadro é ilustrativo.

Importância dos transportes no Brasil. Os custos logísticos são entrave ao desenvolvimento do País e respondem por 11% do PIB, na estimativa. Empregos no setor são 5,2 milhões. E mais os dados ilustrados.

Diagnóstico dos modais de transportes: Rodovias, ferrovias, hidrovias e cabotagem.

São os nossos desafios: ampliar investimentos, estabelecer rede de logística integrada, reduzir custos de transportes e racionalizar a matriz de transportes.

Diretrizes para superar os desafios de transporte em rodovias: investimento contínuo para manutenção da malha existente - sabem que hoje nós estamos com grandes dificuldades financeiras e provavelmente nós só vamos ter condições de fazer a manutenção -; pavimentação de corredores; duplicação e adequação de capacidade de eixos estratégicos; construção de contornos, travessias e vias marginais em áreas urbanas. Na ferrovia: expansão da malha ferroviária, aumento de capacidade das ferrovias existentes, construção de contornos e travessias em áreas urbanas.

Aí estão as diretrizes para superar os desafios de transportes em hidrovias e fomento à marinha mercante.

Patamar de investimentos em transportes. Podemos ver nesse gráfico o que investimos em 2003 e o que investimos em 2014. Foi um grande salto. Foi distribuído quase 60% em rodovias; 14% em ferrovias; hidrovias, 0,8%; a marinha mercante com um grande percentual de 26,4%; e os outros 3,1%. Estamos aguardando os recursos previstos para 2015. Nós esperamos ter, para dar continuidade, R\$13,6 bilhões, sendo R\$5,8 bilhões para manutenção, R\$3,9 bilhões para construção, R\$2,2 bilhões para o ferroviário, R\$0,1 bilhão para o aquaviário; e os outros, que são concessões, estudos, projetos em rodovias, R\$1,6 bilhão somando 13,6 bilhões.

Planejamento com visão integrada: construção do Plano Nacional de Logística Integrada (PNLI).

Diferenciais do PNLI.

Programa de aceleração do crescimento (PAC).

Transporte rodoviário. Rodovias em manutenção. Em 2004, tínhamos 17% no índice: bom, chegamos, em 2014, com 60%. Agora, as testemunhas são vocês, os Senadores que acompanham o dia a dia nos seus Estados.

Manutenção de rodovia. Em 2015, estávamos com 66% de bom. Espero chegar, em 2018, a 84%.

Obras em andamento. Na Região Norte, tenho dez obras em andamento. Espero continuar com essas obras ainda este ano. Posso citar como exemplo: em Rondônia, a 364, a duplicação na travessia de Porto Velho; em Roraima, em Novo Paraíso, a 432; no Amapá, a 156; no Pará, a 155, Adequação; e no Tocantins, em homenagem ao Vicentinho, a construção do Taguatinga e Peixe e a 153 na ponte sobre o Rio Araguaia.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Não. Eu tenho aqui hoje as obras em andamento.

Na Região Nordeste eu tenho 20 obras em andamento e 4 a iniciar.

No Centro-Oeste eu tenho 6 obras em andamento. No Mato Grosso eu tenho a BR-158 em construção; a BR-163 e a 364, que é a duplicação de Rondonópolis e Cuiabá - aí em homenagem ao Wellington e ao Blairo, dois Senadores do mesmo Partido e da mesma Região, isso é inédito...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Tem três.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Mais um? Os três são de Rondonópolis?

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT. *Fora do microfone.*) - É inédito porque eles se elegem em épocas diferentes, não é?

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Em épocas diferentes.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - E tem o maestro, que é o Blairo, não é?

Temos, em Goiás, Uruaçu e Luiz Alves, também em obras.

Na Região Sudeste, temos 12 obras em andamento e 4 a iniciar.

No Sul, 16 obras em andamento e 3 a iniciar.

No ano de 2015, esperamos fazer manutenção em 52,2 mil km, uma adequação de capacidade de 38, construção e pavimentação de 254...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Não, não, isso são resultado das minhas anotações.

E uma duplicação de 25. O investimento total de R\$13 bilhões.

Próximo, por favor.

Essa é uma visão integrada para estruturação de corredores rodoviários. Fazemos todo o litoral, vindo de Natal até o Rio Grande do Sul. O vermelho são obras em andamento; o verde são concessões existentes, pista dupla com duas faixas; e o amarelo são as pistas simples que temos, vindo de Natal ao Rio Grande do Sul. Esta é uma visão integrada Presidente para a estrutura de corredores rodoviários do eixo agronegócio. Aí, se tiver que discutir, deixo para o Blairo, para o Wellington, para o Moka.

Transporte ferroviário:

A malha ferroviária brasileira tem 28,2 mil km concedidos.

Aqui, no mapa, estão as empresas: Valec, ALL, Estrada de Ferro Paraná Oeste e assim por diante, como podemos ver no mapa.

Ferrovias de projetos estruturais. O azul é o concluído e o verde são obras em andamento.

Transporte hidroviário.

Principais Ações Hidroviárias em Andamento:

Manutenção hidroviária em 6mil km: dragagem, sinalização e balizamento nas hidrovias do Amazonas, Madeira, São Francisco, Paraguai,Paraná e Mercosul

Aqui são os terminais hidroviários na Região Norte.

Agora, vamos para o Programa de Investimentos em Logística (PIL).

Vou pular as concessões rodoviárias e as concessões ferroviárias porque vou passar ao Daniel, que fará a exposição.

Medidas institucionais. De que precisamos?

- Consolidação da gestão por resultados;
- ampliação do nível; consolidação de carteira; aperfeiçoamento dos marcos regulatórios;
- aprimoramento das ações de licenciamento ambiental - é o que dá o grande trabalho;
- maior participação da iniciativa privada;
- e otimização da matriz de transportes.

Quero agradecer. Estou à disposição. Antes de o Daniel fazer a exposição, temos três problemas nas atuais concessões: a Via Bahia

O Jorge, depois, se precisar, pode dar alguma alternativa.

Na Via Bahia, estamos com um problema com a concessionária, que não está cumprindo. Eu já tomei todas as providências necessárias. Nós devemos preparar um TAC já para o início do mês de junho para ver o que podemos fazer.

A concessionária Rio-Teresópolis, há dois ou três anos, não abriu pedágio. Eu vou ter que ou aportar o recurso, ou prorrogar o contrato. Mas isso é uma coisa do passado; é coisa de dois anos atrás, que não abriu pedágio.

O problema mais sério que eu tenho é a 153 (Tocantins-Goiás). O que aconteceu? A Galvão, a concessionária, já aportou R\$200 milhões e aguarda um financiamento de R\$400 milhões do BNDES, que estava programado. Não preciso dizer a todos aqui que ela está envolvida na Operação Lava Jato, tendo sido cortado o referido financiamento. Então, nós estamos conversando no BNDES - temos uma reunião no BNDES no dia 30, não é, Jorge? - para vermos em que situação ficamos.

Eu gostaria, agora, que o Daniel passasse às concessões.

O Daniel é o nosso Secretário de Fomento

O SR. DANIEL SIGELMANN - Bom dia a todos os Senadores; bom dia, Ministro, demais presentes, colegas.

Pode passar ao próximo eslaide, por favor.

Aqui é só para termos uma visão da malha concedida.

Nos últimos dois anos, dobrou a malha federal que está sob gestão do setor privado, passando de cinco para 10 mil quilômetros. Nós temos, atualmente, 21 trechos sob gestão privada e fizemos, nos últimos quatro anos, oito concessões, uma das quais foi uma renovação. Pela primeira vez, no Brasil, nós fizemos a renovação de uma concessão, que foi a da Ponte Rio-Niterói, com um leilão recente, em março, de muito sucesso.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Daniel, seria bom você dar os dados sobre qual será o investimento na Rio-Niterói e quanto era o pedágio e quanto passou a ser. Acho que foi o maior sucesso do Ministério dos Transportes nessa primeira renovação de concessão.

O SR. DANIEL SIGELMANN - Para a Ponte Rio-Niterói, está previsto R\$1,3 bilhão a ser investido durante o período do contrato, do qual R\$800 milhões nos primeiros cinco anos, quando se terá obras de ampliação de capacidade. O pedágio estava em R\$5,20 e, com o reajuste que haveria em maio, pelo IPCA, passaria a R\$5,70. Com o leilão, ele caiu para R\$3,70. Então, houve uma economia expressiva na tarifa, no custo de pedágio para o usuário, além de investimentos importantes. Os outros trechos concedidos pelo PIL também preveem investimentos muito relevantes. A duplicação de toda a malha que foi concedida, de quase cinco mil quilômetros. O concessionário tem 3,4 mil quilômetros para fazer a duplicação. As cinco concessões que foram feitas em 2013 já estão em obras. As concessionárias entraram num tempo recorde, entre dois e cinco meses depois de assinarem o contrato e entrarem na rodovia, e as obras estão se desenvolvendo numa velocidade muito boa.

O processo de licenciamento que o Ministro citou também tem ocorrido muito bem no caso das concessões. Algumas delas já tem LI - Licença de Instalação e as outras estão no processo de obtenção dessa licença.

Então, a partir desse desempenho, nós, já em 2014, lançamos a PMI para cinco novos trechos. Um já maturou, que foi a Ponte Rio-Niterói; os outros quatro estão em andamento, os estudos estão sendo produzidos. Assim, a gente poderá ter novas licitações ao longo deste ano.

No caso da ferrovia, o primeiro gráfico mostra como se tem uma evolução do investimento feito pelas concessionárias.

Passa, por favor para o segundo eslaide.

Mostra algumas obras importantes que estão sendo feitas no Brasil neste momento, como a duplicação de Carajás. O Ministro já citou a Transnordestina, que está em franca obra no Piauí, no trecho do Ceará.

Nós temos a duplicação de Campinas/Santos, que também vai agregar muita capacidade do sistema em conclusão agora no próximo mês.

Há um conjunto de investimentos importantes já em andamento, além da Norte/Sul da Valec também citada. Serão complementados por outros investimentos que estão na fase de estudos, a maior parte através das PMIs, o processo de manifestação de interesse. O próprio setor privado está estudando e, na medida em que o estudo vai ficando pronto, a gente tem condições de avançar no processo de licitação.

Acho que era isso. Obrigado.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Eu e a minha equipe estamos às ordens.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Bem, nós vamos conceder a palavra ao Senador Wellington Fagundes, que foi o autor do requerimento. Depois, de acordo com o andamento dos trabalhos, vamos ter que, talvez, dependendo desse andamento, marcar um tempo. Por ora, estou achando...

Porque só tem dois Senadores inscritos aqui.

O SR. WALDEMIR MOKA (Bloco Maioria/PMDB - MS) - Nós costumamos, em algumas Comissões, marcar pelo horário de chegada. É o mais democrático, eu acho.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - É? É uma maratona.

O SR. WALDEMIR MOKA (Bloco Maioria/PMDB - MS) - Havia uma Comissão aqui em que era por ordem alfabética. Aí, um dia, eu falei: meu nome é Waldemir, mas vocês podem me chamar de Abigail. *(Risos.)*

Então, eu queria me inscrever, Presidente. Vou à Comissão de Assuntos Sociais, V. Ex^a sabe que aqui eu sou membro suplente, mas não poderia deixar de vir para prestigiar o Senador Antonio Carlos, um amigo, e o Jorge Luiz. Era muito importante. Se V. Ex^a puder me inscrever, eu faria um pequeno comentário.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Antes de passar ao Senador Wellington Fagundes, gostaria de esclarecer que estou à disposição. Gostaria de marcar já uma nova reunião assim que eu souber o que tenho de investimentos. Então, vão ser muito difíceis as minhas respostas porque eu não sei quanto eu tenho no bolso, eu não sei quanto eu posso gastar.

A grande preocupação nossa hoje é ter recursos para manutenção. Eu estava falando com o Blairo lá na antessala e ele falou que vai jantar com o Levy hoje à noite. E eu disse que ele peça ao Ministro socorro para os transportes.

As minhas respostas vão ser muito complicadas por eu não saber o que vou ter. Eu nunca esperava chegar ao início de maio sem saber o que tenho de recursos.

É notório para todos que, ontem, recebi o recurso... Estou acabando de pagar ainda dezembro e iniciando janeiro. Então, vai haver várias reclamações dos senhores sobre paralisação de obras. Parou, sim! Eu não vim aqui, não há cortina de fumaça, eu não posso esconder o que está acontecendo no Ministério. Tudo que aconteceu e que está acontecendo no Brasil afetou muito o meu setor de transporte. Por quê? As grandes empresas estão na Lava Jato, as que tinham suporte para aguentar a fase de atraso de pagamentos. E as pequenas não têm.

Tenho recebido, junto com o DNIT e a Valec - se vocês pegarem a minha agenda -, vários empreiteiros, que perguntam quando vamos pagá-los e o que vai ser pago. Estou aguardando, vou me reunir com Valec, DNIT e a ANTT; na hora em que souber o que eu tenho, vou fazer um cronograma com as empresas e saber como vou tocar as obras.

Assusta receber um telefonema falando: "Ou você me paga hoje - e eu não tenho - ou vai parar a obra tal."

Os telefonemas que recebo e as visitas que estou recebendo nesse período de quatro meses são apenas de reclamação por falta de dinheiro e falta de estabilidade, e não sabendo o que vou ter pela frente.

Era isso que eu queria esclarecer, respondendo antecipadamente...

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - Acabou a audiência então, Ministro?

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Não acabou. Ô Blairo, não adianta. Eu estou à disposição. Nós podemos fazer até por módulo.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - Mas isso não nos impede de pedir, não?

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Não, não. Nós podemos fazer por módulos, Presidente. Estou à disposição, na hora que eu souber, para vir apresentar aqui. O que eu vou ter: olha, eu vou ter X de recursos, as prioridades que demos são Y, Z e X. Por exemplo - não há ninguém de Santa Catarina aqui -, faltam 5% para eu terminar a ponte de Laguna. É um negócio incrível! Faltam 5%. Mas a ordem é cronológica, temos que obedecer à lei. Tenho que esperar para dar um recurso mínimo, para eles darem continuidade. Quatro meses brigando. Ontem...

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - Chegou Santa Catarina.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Chegou Santa Catarina. Foi só falar de Santa Catarina, e você chegou.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Estou falando exatamente isso, da Ponte de Laguna. Ontem, eu aportei um pequeno saldo, porque eu tinha 50% do que estávamos devendo, para dar continuidade. Devemos inaugurar a ponte de Laguna no início de julho.

Mário, presta atenção aqui, senão vocês fazem duas reuniões.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Senador Wellington. Não vá apertar o Ministro.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Inicialmente, gostaria de saudar aqui o nosso Ministro, que tem sido não só competente como também incrível. Agora há pouco, conversava com uma jornalista, e ela me dizia não só da simpatia, do carisma do Ministro e companheiro Senador Garibaldi, Presidente, mas eu dizia para ela da energia. Ele consegue estar até tarde da noite nas reuniões e, de madrugada, já está aqui a convocar todos nós.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Só quando tem reunião desta Comissão.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Eu quero cumprimentar o nosso Ministro dos Transportes, e até com muita honra, mas também com a responsabilidade de ser do nosso Partido, o PR. Nós o convidamos aqui, Ministro, para buscarmos apoiar, claro, o Ministério. O senhor já coloca uma situação, e eu acho que já podíamos sair agora, Ministro, em caravana para o Ministério da Fazenda. Acho que poderíamos programar aqui...

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Mas tem um jantar hoje, na casa do Blairo. É mais fácil.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Podemos, então, transferir a caravana daqui, para ir para lá hoje à noite.

Quero cumprimentar o Dr. Jorge Luiz Bastos, que agora assumiu a Diretoria-Geral da ANTT, ele que estava lá na interinidade. Estivemos na posse, muito prestigiada. Claro que, com a sua nomeação definitiva, temos expectativas maiores com o melhor funcionamento, o aprimoramento da Agência Nacional de Transportes. Isso permite mais planejamento, com certeza.

Queremos cumprimentar os outros companheiros da Mesa, o André Luiz, o Davi, e também o Tribunal de Contas, que está meio virado aí; o Valter presente.

Bom, Ministro, o senhor já colocou que, realmente, não há como hoje falar do que pode ser feito de planejamento e pagamento. Lembro-me de que, no primeiro ano do Presidente Lula, a situação era mais ou menos parecida. O Ministério devia R\$1,7 bilhão, as nossas estradas brasileiras, todas, eram esburacadas. Coube também ao nosso Partido, o PR, àquela época, assumir o Ministério dos Transportes. Eu me lembro muito das matérias que saíam, em rede nacional, na imprensa, sobre a Operação Tapa-buraco. E operação desmoralização também, claro, do Ministério, porque você tapa buraco, vem a chuva, e aquilo é dinheiro desperdiçado.

Para a população, claro, isso causa perplexidade muito grande. Nós estamos vivendo um momento - como o senhor fala - da crise, então, os recursos são poucos. O Brasil vem com uma falta de planejamento, há muito tempo, em todas as áreas, mas, no caso da área de transportes, isso é mais preocupante ainda, porque, se não se planeja a médio e longo prazo, dificilmente se consegue fazer com que essa malha tenha uma condição ideal de trafegabilidade.

Hoje, estamos em um momento - o senhor ainda está assumindo o Ministério -, em que a malha, como o senhor colocou, está relativamente, vamos dizer, razoável. O nosso País é rodoviário, então, o maior volume de transportes hoje se dá nas nossas rodovias. Nós temos uma condição de rodovias extremamente estranguladas, onde o volume de carretas concorrendo com veículos pequenos de passeio é muito grande. Aí temos um problema mais sério ainda que é o número de acidentes no Brasil. Eu sempre digo que, com vidas, não podemos brincar, e hoje temos no País um volume de acidentes com mortes muito grande, com danos materiais e impacto social. Na área da saúde, muito se gasta, diretamente, com os acidentes que ocorrem.

Então, penso que temos um trabalho a ser feito não só pelo Ministério dos Transportes. É preciso um convencimento da equipe econômica: como, em época de crise, vamos priorizar os recursos? Penso que, na área social, temos que mostrar o valor e a importância disso. Temos que mostrar também a questão social do desenvolvimento do País, porque, se não investirmos na infraestrutura e não tivermos um planejamento de curto prazo, vamos voltar à época do tapa-buraco, e teremos muito mais acidentes e dificuldades.

Gostaria de falar de todo o Brasil, mas acho que compete mais ao Ministro fazê-lo. Como Presidente da Frente Parlamentar de Logística, temos conversado muito sobre todas as dificuldades, a exemplo dos portos. Estivemos com a Presidente na inauguração do Porto do Futuro, no Rio de Janeiro, uma coisa maravilhosa. É o caminho que temos que buscar: a questão das concessões. Lá vemos uma concessão que deu muito certo, onde foi investido R\$1,8 bilhão. A iniciativa privada investiu R\$1 bilhão, e hoje nós temos o porto mais moderno na área de logística de contêiner.

Então, primeiro, precisamos buscar essas parcerias. O Brasil vinha em uma linha de concessão que tinha recurso próprio do País participando nessas concessões. A pergunta, de forma bem clara, é: como hoje há a decisão da equipe econômica com o Ministério em função das novas concessões, vamos ter novas concessões, realmente, no curto prazo? Porque, a nosso ver, este é um grande caminho que precisa ser trabalhado: concessões na área de estradas, ferrovias, portos.

E a celeridade disso? Quero falar do caso do Mato Grosso - do Centro-Oeste, de um modo geral -, pois, para cada quilômetro de estrada que se constrói, a resposta, para o Brasil, é muito rápida. A produção incremental de forma muito rápida. O retorno para o investidor e o retorno para o País também vêm muito rápido.

O senhor falou sobre a questão da 158, no Araguaia. O Mato Grosso tem condição de produzir tudo o que se produz no Brasil, hoje, na área agropecuária, no agronegócio. Só a região do Araguaia tem condição de produzir tudo o que o Mato Grosso produz, sem nenhum impacto na questão ambiental! É só construir a estrada. É só viabilizar a ferrovia, no caso, a FICO, que foi tão falada. Para nós, da Região Centro-Oeste, é extremamente importante. Então, por que tanta demora nessas concessões? É a modelagem? Acho que essa é uma explicação que poderia ser melhor colocada aqui.

Falando do Mato Grosso e do Mato Grosso do Sul, temos a concessão da BR-163, uma estrada troncal extremamente importante para o Centro-Oeste e para o Brasil inteiro. A concessão, no Mato Grosso do Sul, vai da divisa do Mato Grosso até o Paraná, e, no Mato Grosso, vai da divisa do Mato Grosso até a cidade de Sino. Só que, enquanto no Mato Grosso do

Sul toda a concessão é de responsabilidade da concessionária, no Mato Grosso, metade do trecho é de responsabilidade da concessionária.

Ou seja, da divisa de Mato Grosso do Sul a Rondonópolis; de Rondonópolis a Posto Gil, a responsabilidade é do DNIT. De Posto Gil a Sinop, a responsabilidade é da concessionária.

O que está acontecendo hoje? A concessionária está fazendo a sua parte, e as obras do Ministério dos Transportes estão parando. Está no mapa que o trecho de Rondonópolis a Jaciara está parado; de Cuiabá a Serra de São Vicente está parado. Quanto ao trecho de Jaciara a Serra de São Vicente, a empresa está já nas últimas. O trecho de Cuiabá a Rosário está em licitação. Há um trecho concluído, de Rosário a Posto Gil, que tem um problema sério, que é a Serra da Caixa Furada. É um problema de geologia que teve um impacto muito grande, e que pode, inclusive, interromper todo o trânsito na Região Amazônica, porque passa, necessariamente, por esse trecho.

Então, como é que vai ficar essa questão da concessão? A concessionária está fazendo a sua parte, construindo as praças de pedágio. Daqui a pouco, virá a necessidade da cobrança, com um trecho, que é de responsabilidade do Ministério, em condições precárias. Como vamos fazer? A população, claro, não vai aceitar pagar o pedágio. Não pagando o pedágio, vem mais uma complicação em relação à concessionária, porque ela não vai cumprir os seus compromissos.

Quanto tempo nós temos ainda, Sr. Presidente?

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Deixe-me dar um aparte, pela oportunidade, para falar da 163.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Sr. Ministro, antes de o senhor fazer a sua colocação, quero dizer que este é o momento de trabalhar na Região Centro-Oeste e Amazônica. Se perdermos um mês, dois meses nesse período, perdemos o ano. Se uma empresa para agora, como parou, até ela voltar a trabalhar, para mobilizar de novo, ela vai perder mais um mês, dois meses, e acabou o ano. Então, é um ano perdido.

E temos outro problema, Sr. Ministro. Nesse aspecto, lá naquela região, também os prefeitos estão apavorados. Havia naquele trecho entre Rondonópolis e Jaciara mais de mil pessoas trabalhando. Nesse trecho, a cidade de São Pedro Da Cipa é a menor cidade, e o canteiro de obras está lá. As pessoas foram para lá trabalhar. Com a demissão, agrava-se o problema social. Os prefeitos estão tendo de dar cesta básica porque os trabalhadores foram para lá e estão na expectativa de voltar. Eles não querem sair. E aí, Senador Moka, começa o problema social. Com o trabalhador desempregado, a prefeitura tem que arcar com toda a responsabilidade.

Ministro, o senhor queria fazer um aparte; da minha parte não tem problema. O Presidente é quem define.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Ele é Senador.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - Pela ordem, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Sim.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - Eu gostaria de fazer uma proposta antes de o Ministro falar. Na sequência do que o Senador está falando, vou fazer as minhas perguntas. Como é a mesma região, é o mesmo interesse, se eu pudesse, logo depois do Senador Wellington, fazer as minhas colocações e o Ministro responder...

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Lógico, lógico.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - Porque estamos falando das mesmas coisas. Então, para não ser repetitivo para V. Ex^a...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Então, nós vamos fazer por bancada, não é?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Por bancada e por partido.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - Acho que por região fica até interessante.

O SR. WALDEMIR MOKA (Bloco Maioria/PMDB - MS) - Acho que até por região, porque aqui eu poderia estar falando no Brasil inteiro,

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - O Moka é Parlamentar e ele tem mais propriedade para defender a sua região.

Para complementar, ainda, temos esse problema. Temos que saber como ficará a questão da relação da concessionária com a sociedade e, também, do Ministério no compromisso que tem a ANTT no contrato que foi feito.

Tenho visitado diuturnamente a ANTT. O Presidente sabe dos problemas: a travessia urbana de Rondonópolis, as travessias de Sinop, Nova Mutum, Sorriso, mas aqui não vamos falar no detalhe. São também obras importantes porque cada travessia urbana é um ponto crítico. O ponto crítico é o local de maior volume de acidentes. E aí, claro, há um impacto também social nesse aspecto.

Não sei se o Ministro poderia também abordar a questão dos pontos críticos das travessias urbanas, não só no caso da concessionária. Houve momento, no Ministério, em que você ia falar de uma travessia urbana e diziam: "ah! Isso é obra paroquial", como um conceito de que o Parlamentar estava defendendo um interesse muito localizado, mas, na verdade, toda a travessia urbana é um ponto crítico, é um problema maior.

Além disso, Ministro, gostaríamos também de questionar aqui os critérios de pagamento num momento de crise, porque, até agora, o Ministério paga na fila. Como vocês vão fazer agora com pouco recurso, vocês vão ter condições de priorizar as obras mais necessárias?

E sobre isso o senhor poderia, inclusive, talvez fazer alguma consideração sobre a questão da legislação. É permitido ao Ministro, ele terá essa faculdade de poder priorizar as obras, digamos, mais críticas, mais necessária?

E, ainda complementando, no Mato Grosso, como nós falamos aqui, sobre a BR-242, o senhor colocou ali, é fundamental, estão paradas também as obras, principalmente obras que estavam em andamento. A BR-158, como já disse, a BR-174, lá no Norte, ainda é um convênio com o Governo do Estado, a obra não começou efetivamente. Mas um ponto crítico temos no Mato Grosso, e o maior ponto crítico é o contorno rodoviário de Barra do Garças. Barra do Garças está na divisa de Mato Grosso com Goiás, e são três cidades: Barra do Garças, Pontal do Araguaia e Aragarças. E, por esse trecho, passa no centro das três cidades a principal avenida, que é a BR-158, a BR-070 e a MT-100.

Então, é um local em que começou a obra e também parou a obra do contorno. São duas pontes, uma sobre o Rio Garça e outra sobre o Rio Araguaia. E essa é uma expectativa, uma obra que começou, Ministro, há 16 anos - 16 anos!

E, nas pontes que existem hoje, já tivemos problemas, quase caindo. E o Ministério teve que emergencialmente, no passado, gastar o recurso que seria necessário e suficiente para fazer o contorno. Então, essa é a história do planejamento: sobrecarrega-se a existente, que é a antiga, não é feita a obra nova e, daqui a pouco, vão cair novamente aquelas pontes existentes.

Em função do tempo aqui, em que também todos têm que falar, Presidente, não vou abusar do meu tempo de requerimento. O Senador Blairo Maggi vai complementar.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Como o ilustre Senador vai complementar, não vai deixar nada para os outros.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - E o Senador Blairo vai complementar, porque aqui há aspectos importantes que não falei. Talvez o Senador Blairo queira abordar a questão da greve dos caminhoneiros, não sei se tem a ver com o impacto diretamente. Então, vou aqui agradecer inicialmente e, claro, depois outras perguntas poderão vir.

Mas, Ministro, foi bom o senhor começar a reunião falando sobre as dificuldades financeiras e dizendo que não é responsabilidade do Ministério dos Transportes, porque quem vai priorizar e vai definir os recursos é a Fazenda. Acredito que esta Comissão, Presidente, terá o papel de ajudar também o Ministro a pressionar, porque não há Ministro competente sem recursos; não há, não há principalmente nessa questão da infraestrutura. Ela não é feita com conversa, você tem que fazê-la efetivamente é com o trabalho.

Por isso, Ministro, o objeto dessa nossa reunião, principalmente o meu e o do Senador Blairo, enfim, o de todos os componentes, é que o senhor mostre verdadeiramente, da mesma forma como o senhor começou a reunião, as suas angústias, para que possamos, inclusive, ajudar a área de infraestrutura, que é fundamental para o Brasil. Penso que, em momento de crise, principalmente a questão da infraestrutura não só gera emprego, mas gera também, direta e indiretamente, a oportunidade de desenvolvimento e de geração de riqueza, para que a gente possa cumprir os nossos compromissos.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - O Ministro quer responder logo ou fazer...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Não, o Blairo, porque aí fechamos o Mato Grosso. Não é melhor, Blairo?

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Sim, a bancada do Mato Grosso.

O SR. WALDEMIR MOKA (Bloco Maioria/PMDB - MS) - Presidente, combinei com o Senador Blairo Maggi e até disse ao Ministro que vim mais em função de que acho importante e vou ser muito objetivo. Diante do que o Ministro falou, poderia aqui colocar as prioridades do Mato Grosso do Sul - ele as conhece a 419, a Sul Fronteira - mas o Governo está falando, como o Ministro colocou, em ajuste fiscal. Acho que, paralelamente ao ajuste fiscal, há que se começar a falar - e a Presidente já reuniu - em investimento, porque é isso que vai fazer com que possamos estabelecer. Precisamos fazer ajuste fiscal, mas, ao mesmo tempo, fazer os investimentos. E aí acho que eu reforçaria o que já foi dito pelo Senador Wellington Fagundes:

Qual a grande ajuda desta Comissão, e de V. Ex^a, principalmente? Como fazer com que, na discussão desse ajuste fiscal, mostremos a necessidade de se priorizar, orçamentariamente e financeiramente, o Ministério de Infraestrutura, que é o Ministério dos Transportes? Porque, sem esses recursos, não há como fazer com que essas obras paralisadas ou as em andamento possam ser concluídas.

Então, objetivamente desejo sucesso.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Muito obrigado.

O SR. WALDEMIR MOKA (Bloco Maioria/PMDB - MS) - V. Ex^a sabe que, nesta Casa, tem um monte de amigos, de companheiros, mas, hoje, na função de Ministro, é claro que a responsabilidade de V. Ex^a é grande, e queremos ajudá-lo. Queremos cobrar, mas, diante da fala de V. Ex^a, digo que seria importante, na discussão, Senador Garibaldi, esta Comissão colocar como prioridade o investimento, sobretudo nessa área de infraestrutura, especialmente na continuidade dessas obras.

Só diria uma coisa, para concluir e agradecer. A BR-163, graças a Deus, está em continuidade; na parte do Mato Grosso do Sul, conforme já falou o Senador Wellington, o setor privado está tocando. Mas, quanto a esta discussão sobre quando passa uma duplicação na parte urbana, e lá são mais de 20 Municípios, é preciso que haja a discussão do acesso com esses prefeitos, porque, senão, fica muito difícil para uma prefeitura, às vezes, pequena e modesta ter que arcar com uma obra que vai facilitar o acesso da entrada nessas cidades. Quer dizer, essa é uma questão que, talvez, especificamente numa audiência pública, ou mesmo numa reunião com o Ministério, Dr. Jorge, e talvez na ANTT, precise ser discutida com a empresa que está fazendo essa duplicação.

Então, desejo sucesso e peço desculpas, porque vou para outra Comissão; V. Ex^a, Sr. Presidente, sabe, em que tenho que relatar uma matéria.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Agradeço ao Senador Waldemir Moka.

E peço a compreensão do Senador Acir Gurgacz, para conceder a palavra ao Senador Blairo Maggi.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - Muito obrigado, Presidente Garibaldi Alves.

Gostaria também de cumprimentar o nosso colega e Ministro Antonio Carlos Rodrigues - seja bem-vindo a sua Casa! Também queria cumprimentar o Sr. Valter Casimiro Silveira, que é Diretor-Geral do DNIT; o Sr. Jorge Luiz Macedo Bastos, Diretor da ANTT; o Sr. André Luiz da Silva Vital, Secretário de Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária do TCU; e também o Sr. Davi Ferreira Gomes Barreto, Secretário de Fiscalização de Infraestrutura Portuária, Hídrica e Ferroviária do TCU.

Ministro e demais colegas Senadores e Senadoras, fiz questão de falar logo depois do Senador Wellington, porque, realmente, estamos discutindo as mesmas coisas. E tudo o que o Senador Wellington colocou aqui, a gente assina em baixo sem ter o que colocar e o que tirar. Mas queria fazer algumas ponderações, também, sobre as mesmas obras. E uma das coisas que o Senador Wellington não colocou aqui, que é importante e sobre a qual eu conversei com o Ministro, é a questão da BR-163, no Norte, lá dentro do Pará, quer dizer, já estou falando de região fora de Mato Grosso, porque refere-se àquela rodovia que liga à Miritituba, em que há um novo corredor portuário, e ali faltam 120km, se não me engano.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - São 164! Piorou, então. *(Risos.)*

E parece que nem construtora existe lá. Deu desertos uma vez. Enfim, sei que há uma confusão bastante grande, é preciso licitar isso.

Então, estamos falando em licitar uma obra este ano e falando em começar a obra praticamente ano que vem. Estamos falando em terminar uma obra em quase dois, três anos para a frente, e alguma coisa já deveria estar pronta, e não está. Assim, este é um ponto de atenção, porque os investimentos naquela região, na outra parte da infraestrutura portuária e também de barcas, é bastante grande, o que vai gerar um prejuízo muito grande para todos os investidores naquela

região, uma vez que não há carga suficiente, porque a rodovia não permite que se chegue lá com velocidade e com carga - a estrada de chão de 160km vira uma tristeza, é atoleiro a todo momento.

Então, esse é um ponto para o qual eu gostaria de chamar atenção. Volto para Mato Grosso, na questão da duplicação entre Cuiabá-Rondonópolis-Posto Gil, enfim, toda BR 163 no tramo de Rondonópolis. V. Exª sabe que metade daquele trecho de 800km, o Governo Federal, por meio do DNIT, deve entregá-lo pronto para a concessionária para que ela o explore. Então, ele faz 400km, aproximadamente, e o Governo entrega os outros 400km. O que acontece é que a parte privada - eu fui visitá-la na semana passada - é uma coisa assim de encher de orgulho os olhos das pessoas que vão lá, que vão a uma obra daquela. São em torno de mil máquinas trabalhando. A Odebrecht está lá... A concessionária se chama Rota do Oeste. Dizem que são, aproximadamente, dois mil homens trabalhando em um trecho de 100km. Eu visitei todos os 100km.

Senador Acir, é emocionante! Máquinas para todo o lado, você vê a obra saindo, e dizem que vão entregar a obra até final do ano. Quer dizer, 100km de duplicação em pouco mais de 12 meses. Estão trabalhando em 30km no ano passado. Então, é esse o modelo que queremos. É isto o que a população espera: que uma obra comece e termine.

Mas, quando a gente vem ao setor público, que é de Cuiabá-Rondonópolis-Posto Gil, é uma paradeira que é um desânimo. Quer dizer, não há condições de continuar da forma como está, conforme o Senador Wellington já colocou. As empresas que ali estão têm hoje enorme dificuldade para tocar a obra. Não só daqui para frente, não! Não podem dizer: olha, vocês vão trabalhar e receber daqui a dois ou três meses. Não! Elas trabalharam e não receberam dois, três ou quatro meses para trás! Então, o problema social e o problema empresarial é muito grande.

Sobre esse aspecto que tenho feito alguns pronunciamentos no Senado, colocando que o Ministro Levy erra na mão quando quer fazer um ajuste fiscal. E eu não discuto a necessidade de fazê-lo, acho que assim deve ser feito, senão o preço a ser pago no futuro será maior. Mas fazer sobre os projetos que temos pela frente... Vocês têm de escolher o que podem lançar, o que não podem lançar, o que tem dinheiro o que não tem dinheiro... Mas não pagar os fornecedores que fizeram os serviços para trás, Ministro, para mim só tem um nome: calote! Não há condições... O Governo autorizou, o Governo deixou fazer, mediu, processou e, na hora de pagar, falar que não tem dinheiro, porque o Ministro da Fazenda está fazendo um superávit primário com o dinheiro do passado, com o dinheiro das pessoas que são fornecedoras do restaurante, o borracheiro, quem vendeu o diesel, quem vendeu a pedra, quem construiu? Acho esse tipo de coisa muito ruim. Sei do empenho que V. Exª está fazendo para cumprir, está esperando, agora, mais R\$700 milhões ou R\$800 milhões do Tesouro para pagar... Aí tem de entrar na lista, conforme a lei manda. Então, projetos prioritários têm a mesma dinâmica do que não é prioridade para a sociedade, e as coisas ficam muito complicadas.

Então, gostaria de dizer que nossa situação em Mato Grosso, como os demais, mas falo pelo meu Estado, é lamentável. Ministro, politicamente, diferente de muitos colegas que não apoiaram a Presidente Dilma... Eu apoiei a Presidente Dilma: fui a palanques, pedi votos. E fiz meu apoio à Presidente em nome dos meus projetos, dos projetos do Estado de Mato Grosso que estavam lá para sair, que estavam saindo... Quer dizer, assim como muita gente diz que se sente enganado por isso ou aquilo, eu também me sinto enganado. Eu fui contra... Aliás, nós perdemos a eleição em Mato Grosso. Eu fui contra a maioria do povo de Mato Grosso que não queria mais a continuidade deste Governo. Mas, em função dos projetos de Mato Grosso, eu fui lá defender e dizer que era o melhor que tinha para o Estado. Hoje, vejo que eu estava errado. Vejo que aqueles que foram contra mim estavam certos. Então, eu tenho todo o direito... Aliás, nem é só direito; aliás, eu tenho a obrigação de reclamar e dizer: "Cadê o dinheiro que estava aqui?", como diz aquele programa. Onde estava o dinheiro programado para essas obras?

Nessa rodovia de Cuiabá-Rondonópolis, todo dia a gente perde um amigo, dois amigos. É uma carnificina. É um negócio impressionante! São 200km e gastam-se seis horas, sete horas para fazer uma viagem desse tamanho. Nós chegamos à exaustão. Não há mais o que fazer.. Não há mais o que fazer!

Mas eu teria uma solução - uma solução, não; uma sugestão a fazer, já que temos dois técnicos do TCU: o trecho da duplicação de Mato Grosso do Sul pega lá na divisa, em Guaíra, e vem até à divisa de Mato Grosso, que também está em torno de 800km, todo ele foi concessionado. Todo ele é privado, vamos chamá-lo assim. E a velocidade de implantação dizem ser muito grande. Inclusive, empresas de Mato Grosso, empreiteiras que ficaram sem trabalho, porque o Estado também parou e a União parou, estão trabalhando lá em Mato Grosso do Sul. Acho que é CCR, se não me engano, a concessionária lá. E as coisas estão andando.

E, na parte de Mato Grosso, como falei, é metade e metade: metade é público e metade é privado. Nós tínhamos de fechar uma forma e entregar tudo isso à iniciativa privada de uma vez só. E cabe, Ministro, cabe porque o pedágio de Mato Grosso do Sul foi feito sobre 800km. Então, o pedágio nos 800km de Mato Grosso do Sul é diferente do pedágio de Mato Grosso. O nosso é mais barato, e o de Mato Grosso do Sul é mais caro. Então, cabe um estudo para ver se, nessa

diferença, de pedágio que existe, a concessionária de Mato Grosso possa pegar todos os 800km para resolver isso em um tempo mais curto.

Eu sei que aí entra TCU e entra toda nossa burocracia, e a gente vai se perder nessa discussão. Mas eu gostaria de deixar o seguinte: na crise, temos de buscar algumas soluções. E as soluções na crise passam por criatividade, passam por abrir mão, muitas vezes, de algumas coisas. Não dá para cumprir tudo, tudo, tudo o que se faria em um período normal.

Então, Ministro, fica aqui meu pleito, até um desabafo. Sei que o senhor não pode priorizar, porque existe uma lista; mas, mesmo assim, se tiver alguma oportunidade de pagar essas empresas que estão nesse trecho, até em detrimento das outras - sei que vou aqui falar uma coisa que não é correta, mas em detrimento das outras -, e isso seria uma forma de fazer justiça, justiça mesmo, social e econômica, com esse trecho do Estado de Mato Grosso. Como disse, todos os dias a gente perde pessoas amigas, conhecidas e gastamos seis horas, sete horas para fazer 200km de rodovia.

Ministro, no mais, seja bem-vindo aqui. Seja bem-vindo, está em sua Casa. O senhor já nos desarmou, de saída, porque não tem dinheiro, não é? A gente sabe disso! Infelizmente, o Brasil está de joelhos. O Brasil está de joelhos! O Brasil está como alguém que quebrou e ainda tem a esperança de que o banqueiro dê crédito se ele cumprir algumas coisas até final do ano. E assim está o Brasil: se cumprirmos tudo o que está aí, a gente passa para o ano que vem; se não cumprir, aí será outra história. Muito obrigado.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Obrigado, Blairo.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Com a palavra o Ministro Antonio Carlos Rodrigues.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Bom. O primeiro item que quero falar é que não posso desrespeitar a Constituição e tenho de pagar na fila. Eu estava citando a Ponte de Laguna. Eu precisava de R\$25 milhões, pois faltam 5% para terminar. Só que, na ordem cronológica, eu precisava de R\$400 milhões. Então, chegaram-me R\$300 milhões, e eu não podia pagar a ponte para dar continuidade.

Eu pedi para nosso Jurídico estudar, mas não sei se vai ter essa alternativa. Eu cheguei como Secretário e fiz, em São Paulo, uma redistribuição em uma regra de três percentual. Então, chegaram-me R\$300 milhões - exemplo aleatório: o primeiro da filha são R\$300 milhões, e eu tenho mais R\$5 milhões que venceram no mesmo dia. Eu não posso pagar! Tenho de pagar os R\$300 milhões e, às vezes, deixo de pagar dez de R\$30 milhões. Então, fiz uma consulta ao Jurídico se posso fazer esta regra de três: pagar a todos 50%. Isso daria fôlego àquele pequeno para que pudesse andar.

Da 163, estamos com os quatro lotes em licitação; três estão em obra, e temos aquele lote, que vocês sabem melhor do que ninguém, que é o da Serra Furada. Eu tenho aqui as concessões que estão previstas. Eu tenho, na 163, Sinop e Porto de Miritituba; tenho Rondonópolis e Goiânia; tenho Jataí, de Goiás, e tenho Lapa e Chapecó que são as quatro a que darei prioridade. O que eu estou fazendo? Vou até contar uma coisa engraçada. Eu estava na Fazenda e me falaram: "Faça um corte linear de 25%." Eu disse: "Ah, tudo bem: na hora em que eu chegar a uma ponte, eu construo 75% e ponho uma balsa para eles atravessarem?"

Falei: "É diferente: em infraestrutura e estrada, não dá para se agir dessa maneira."

Então, volto a repetir: eu teria o maior prazer de voltar para esta Casa com dados. Dados do quê? Eu vou ter X de dinheiro, eu vou fazer tal prioridade ou tal prioridade, vou terminar tal obra e tal. Estou à disposição até de fazer por módulos: primeiro fazer o Sul, o Norte, etc. Não adianta eu vir aqui, e amanhã vocês falarem: "Você veio aqui e mentiu para nós?"

O que eu estou fazendo? Com o corpo técnico maravilhoso do Ministério - tanto o DNIT quanto o Valec são técnicos que estão tocando -, tenho toda a estrutura técnica, mas preciso saber dessa minha estrutura técnica o que posso tocar, o que eu posso fazer. Então, volto a repetir: enquanto eu não souber quanto tenho no meu caixa, não posso nem programar as empresas. Várias empresas da 163 vou parar, pois vou lá, olho na cronologia, vejo que devo R\$2 bilhões, e me vieram R\$300 mil para pagar. Às vezes, 20 ou 30 milhões,, eu não tenho como. Então, o que tem?

O que eu fiz neste Ministério em todo este período? Apaguei incêndio, fui mais bombeiro do que Ministro. E estamos tocando as concessões a todo o vapor. Dediquei-me muito à Rio-Niterói - muito à Rio-Niterói - que chegou a um momento de eu ficar até sem dormir, eu e Jorge, porque era a catimba deles: "Não, não vou entrar." E eu pensava: "Só falta dar deserta." Foi uma pressão terrível para manter. A mesma empresa trabalhou, com todo o respeito a eles e com todo o direito, eles são empresários, para continuar, mas lutamos muito. Chamei todos os empresários, todos os seis que disputaram, conversei com os seis que disputaram para que tivesse sucesso.

Então, o que eu vou centralizar? Já discutimos com o Jorge, com o Giroto e com o Daniel: vou ter que tocar as concessões, e o que eu tiver, tentar fazer as manutenções.

Pois não, Senador?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Ah! Eu pensei que você estava... Desculpe. *(Risos.)*

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - É Mato Grosso e Rondonópolis. Então...

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Mato Grosso e Rondonópolis...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Ele estava na Comissão aqui vizinha, onde, inclusive, há um assunto também importante do Centro-Oeste, e eu falei: "Vai lá, logo, pegar a sua vez." *(Risos.)*

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Então, eu gostaria de passar para o Jorge. O Jorge pode dar alguns detalhes dessas concessões que estão em andamento.

Faça o favor, Jorge.

O SR. JORGE LUIZ MACEDO BASTOS - Obrigado, Ministro.

Eu queria cumprimentar, aqui, o Senador Garibaldi Alves, na pessoa de quem cumprimento todos os Senadores, e o Senador Wellington, que foi o meu mandante. Acho que é muito importante cumprimentar os meus companheiros de Mesa: o Davi, o André e o Valter, que acabou de ser... - saiu hoje publicada a sua indicação para Diretor Geral do DNIT. Parabéns! Ouviu, Valter? Você vai passar por esta Comissão aqui, já, já, para ser sabatinado. Então, parabéns pela sua indicação.

Eu acho muito importante estar neste debate com os senhores. Acho importante a presença do TCU para que ele acompanhe as demandas que têm vindo dos senhores. Eu atendo diariamente, no gabinete, os Senadores do Mato Grosso do Sul com essa agonia da 163, com essa perspectiva da cobrança de pedágio que, já, já, vai acontecer, porque, pelo contrato, assim que a empresa completar 10% da duplicação do previsto para que a empresa duplique, ela tem o direito de começar a cobrança de pedágio. Então, ela vai começar a cobrança de pedágio num trecho total da rodovia, em que há um trecho que está muito, muito, muito prejudicado. Essa é uma preocupação nossa, que precisamos solucionar o mais rapidamente possível.

Com todo o esforço que o DNIT tem feito, a licitação tem dado vazia e tem acontecido esse problema, e a rodovia está no estado em que está.

Então, antes de marcarmos a arguição, é preciso que possamos ter todos os dados preliminares para lá chegar, e o Senado Federal, por seu Regimento Interno, define o mínimo.

É importante ressaltar a redução de acidentes com as privatizações. Onde as rodovias foram privatizadas, nós tivemos uma redução de acidentes em torno de 20%. Então, como o Senador estava falando que o acidente é muito grande, hoje nós temos estatísticas feitas por nós e pelas concessionárias...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Presidente, acho que é só mudar o termo concessionadas, porque isso também causa muito... O pessoal fala: "Ah, mas vocês estão privatizando". Nenhuma estrada é... Ela é concessionada.

Esse exemplo que o Ministro deu da Ponte Rio-Niterói é um bom exemplo do que aconteceu no Brasil. Eu quero inclusive parabenizá-lo, Ministro.

O SR. JORGE LUIZ MACEDO BASTOS - É. Nós estamos falando de concessões. Então, a redução de acidentes é muito grande.

Falando de investimentos, para este ano, o investimento previsto para as concessionárias é de R\$5,1 bilhões de investimento nas concessões. Nos próximos anos, é em torno de R\$20 bilhões de investimento.

Então, respondendo ao que o Senador tinha colocado a respeito da 163, nós temos essa dificuldade mesmo. A cobrança dos prefeitos, dos Senadores, dos Deputados do Estado do Mato Grosso é constante no nosso gabinete, com essa agonia.

A presença do TCU é importante para que ele... Eu já até combinei com o Dr. André para fazer uma reunião e ver como podemos encontrar a melhor maneira possível de resolver esse problema.

O SR. RONALDO CAIADO (Bloco Oposição/DEM - GO) - Sr. Presidente, pela ordem.

Eu queria, na resposta...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Com a palavra, pela ordem, o Senador Ronaldo Caiado.

O SR. RONALDO CAIADO (Bloco Oposição/DEM - GO) - Obrigado, Sr. Presidente.

Pela resposta dada pelo Dr. Jorge, eu só gostaria de saber qual o modelo da concessão, porque nós estamos sendo informados de que depois de todos esses anos, hoje o PT reconhece que errou. E hoje não vai ser mais a concessão pelo menor preço, mas vai ser a concessão onerosa. Então, é um reconhecimento de que este modelo implantado pelo Governo, seja no transporte, seja na área de energia, levou o Brasil a esse processo de colapso. Ou seja, 80 bi de prejuízo na Petrobras, juntamente com 42 bilhões a mais acrescidos da Eletrobras; e agora a área de transporte também falida, sem orçamento.

Então, a crítica que o Governo fazia a nós era a seguinte: "Não, nós estamos privatizando". E agora, o Governo Dilma, Lula, PT, voltou a privatizar. Ou seja, a concessão agora é onerosa. Ferrovias, também portos, e amanhã chegando a hidrovias. Esse é o modelo que eu gostaria... Já que não tem dinheiro, o Ministro já colocou que não tem orçamento, vamos perguntar o seguinte: Como é possível fazer as obras?

O modelo que o Governo vai implantar a partir de agora foi o que nós fizemos à época em que o Governo rotulou como privatização. Então, eu gostaria de saber. Já que não temos orçamento, não adianta mais discutir obra para cada um dos Estados. Eu respeito o Mato Grosso. Eu sou de Goiás e a demanda é a mesma. Não daria para atender aqui à demanda de cada um dos 27 Estados. Mas eu gostaria de saber, especificamente: qual será a concessão?

Essa é a pergunta que formulo a V. Ex^a que respondeu sobre o problema das concessões.

O SR. JORGE LUIZ MACEDO BASTOS - Senador, eu vou passar para o Ministro, porque essa é uma resposta de Governo. Nós somos uma agência de Estado. Eu só vou passar para o Ministro, para que ele possa falar a respeito disso, por favor.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Muito obrigado, Senador.

Eu não tenho espelho retrovisor. O que foi bom no passado pode ser feito agora. A resposta que eu posso dar é que não temos definições. Estamos estudando as definições, mas o que eu falar hoje, estarei faltando com a verdade. Se eu tivesse que opinar, não teria dúvida nenhuma de que hoje a situação é diferente de ontem.

O Ministro da Fazenda, na última reunião, também extraoficial, nada definindo, sugeriu várias prorrogações de ferrovias, para que entrassem recursos e se terminassem as outras. Então, a situação hoje é completamente diferente de ontem. Nós não temos como fazer com essa falta de dinheiro que sofremos.

Ontem, despachando com a assessora financeira, ela falou: "Eu nunca descii tanto, porque chegava a x... nós chegamos a pagar antecipado, pagar antes do vencimento".

Eu quero aproveitar para acabar de responder para a Bancada do...

O SR. RONALDO CAIADO (Bloco Oposição/DEM - GO) - Eu só peço desculpas, porque a mídia já publicou que o Governo já retomou exatamente a concessão pela forma do governo anterior. Já está aqui a *Folha de S. Paulo*: "Dilma retoma modelo de concessões adotado no Governo FHC". Não será mais menor preço, mas será exatamente a concessão feita por outorga onerosa.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Senador, a reunião...

O SR. RONALDO CAIADO (Bloco Oposição/DEM - GO) - A mídia já publicou aqui, Sr. Ministro.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Na reunião de sábado, nós posicionamos o que tinha no Ministério e ficou da área econômica dar a decisão. Às vezes, a notícia da mídia chega antes do que para o Ministro. Então, eu até concordo com você. Pode ser que sim.

Outra grande dificuldade que está acontecendo no Ministério, pela qual eu passei batido. Nós tivemos um aumento dos insumos asfálticos de 30%. Foi isso? Cadê o... De 30%. Nós estamos aguardando - está suspenso no TCU - para fazermos esse reequilíbrio.

Imaginem, aumentando insumos asfálticos em 30%, como ficam as empresas para tocar isso?

Dá uma média de quanto?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Dá uma média de 36%. Então, é outra pendência com que nós estamos, no TCU. E as empresas estão apavoradas para saber o que se vai fazer. Desde janeiro, eles pagam os insumos asfálticos 30% mais caro.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) - Ministro...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Vou dar a palavra, agora, ao paciente Senador - não é paciente de hospital, é paciente mesmo - Acir Gurgacz.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) - E o que chegou primeiro.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

Minha saudação aos convidados, ao Dr. Valter, ao Dr. Jorge, ao Dr. André, ao Dr. Davi.

Sejam todos bem-vindos.

Saúdo o nosso sempre Senador Antonio Carlos Rodrigues. Seja bem-vindo à sua Casa, novamente!

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Obrigado.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) - É um prazer tê-lo aqui conosco.

E agradeço sempre a maneira muito gentil com que V. Ex^a tem recebido todos nós do Parlamento. V. Ex^a nos tem recebido com muita atenção lá no Ministério. V. Ex^a sabe que, quando assume o Ministério, o senhor herda todos os problemas. Não tem como ser diferente.

Como o senhor já colocou que não tem recurso para obras novas - não é que não terá, mas no momento não há uma definição -, eu quero colocar o assunto de outra forma.

Se a gente puder ouvir, Presidente... Tem uma campanha aí? Aperte essa campanha, por favor.

(Soa a campanha.)

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) - Talvez a assessoria nos deixe falar, não é? Porque o problema é a assessoria, não é...

Então, está bom. Vamos lá.

A questão da BR-364, Ministro. Nós sabemos - e o senhor colocou muito bem aqui - da falta de recursos e da dificuldade para se fazer uma estrada ou para se restaurar uma estrada. Há dificuldade financeira, de projeto etc e etc. E quando nós conseguimos, depois de vários anos, projetos e estudos para fazer a restauração de uma BR - que é o caso da BR-364 -, iniciou-se a obra, a licitação foi feita e dada a ordem de serviço em 2012.

Em 2013, fizemos uma diligência através desta Comissão, Presidente, para constatar que a obra não tinha iniciado. Fomos lá eu, o Senador Raupp, o Senador Cassol, vários Deputados. E, enfim, iniciou-se a obra de restauração da BR-364.

Só que se iniciou o serviço, eu acompanhei a obra, fiz a minha fiscalização pessoal, tirei fotografias, trouxe-as a esta Comissão, enviamos ao então Ministro e também ao Diretor-Geral do Dnit, e nós pudemos constatar que o serviço que estava sendo executado era de péssima qualidade - não de má qualidade, mas de péssima qualidade. Ou seja, diante da dificuldade de construir, constrói-se ou faz-se uma restauração completamente malfeita.

Nós fizemos outra diligência, à época com o então Diretor-Geral do Dnit, General Fraxe, por duas vezes. Constatou-se no trecho 2, entre Pimenta Bueno e Ouro Preto do Oeste, mais especificamente entre Cacoal e Presidente Médici, que o serviço feito é de péssima qualidade. Isso foi constatado pelo General Fraxe e pelos técnicos do Dnit, que pediram que o serviço fosse refeito. Foram refeitos alguns trechos, e nada mudou. Mesmo feita a restauração, vieram os buracos na BR-364. Foram refeitos os pedaços e os buracos continuaram a aparecer. É assim: faz-se a restauração, ameaça chover, começa a esburacar a BR-364 novamente.

Eu, como de costume, Ministro, vou ao local e trago as fotografias. Depois vou passar a V. Ex^a a situação de hoje da BR-364. Desde 2003, nós estamos nessa luta. Não justifica nós termos uma restauração, e, na primeira chuva, no primeiro sereno forte, os buracos começam a aparecer novamente. É uma questão que quero ponderar aqui novamente. Faço isso desde 2012. Nós estamos em 2015. E o problema é o mesmo e não se resolve.

Eu sei que V. Ex^a assumiu agora e, como eu disse, herdou o problema, assim como o Fabiano, que é responsável pela Dnit (Rondônia e Acre) e está tentando resolver esse problema. Mas é uma questão de que nós não podemos deixar de falar dada a dificuldade de conseguir a verba, executar a obra e fazer um serviço - desculpe - não de má qualidade, mas um serviço muito ruim na restauração da BR-364. Isso aconteceu na BR-429 também; está acontecendo na BR-425.

Essa é uma dificuldade que nós temos que resolver. Falta de dinheiro é uma coisa. Mas não se trata de falta de dinheiro, de projeto. O projeto foi feito, está sendo executado, mas uma execução que não dá para aceitar. E a cobrança em cima da gente, de todos nós, evidentemente é muito grande e justa. Nós não podemos concordar como está sendo feita a restauração da BR-364.

Uma pergunta: dá para também inserir na concessão a BR-364, entre Vilhena e Porto Velho, entre Cuiabá/Porto Velho - parte 163, parte 354?

Fica a pergunta, porque nós estamos com um aumento de fluxo muito grande, e - claro - o nível de acidentes na BR-364 entre Vilhena a Porto Velho, infelizmente, é grande. Já perdemos vários amigos, Deputados Federais, como o Deputado Valverde, que perdeu a vida nessa BR.

Mas o que mais nos deixa indignados, Ministro, é a qualidade do serviço. Nós sabemos muito bem que sua vontade não é essa que está acontecendo lá, nem do Dnit, mas o fato é que tem que haver uma solução para o que está ocorrendo. Então, eu queria me ater só a essa questão. Depois lhe entrego as fotografias para que o senhor debater com os técnicos do Dnit. Era essa a minha ponderação, Presidente, para ser bem cirúrgico, rápido, porque todos aqui precisam falar. Eu quero expressar só essa posição.

Muito obrigado ao Presidente e ao Ministro Antonio Carlos.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Agradeço ao Senador Acir Gurgacz.

Com a palavra o Senador José Medeiros.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Não era bom eu responder ao Senador Acir, Sr. Presidente?

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) - Eu gostaria, Sr. Presidente (*Fora do microfone.*), até para a gente fazer um pingue-pongue aqui, porque esta matéria é da maior importância e está rolando desde 2012, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Então, eu vou abrir uma exceção.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Abra uma exceção aí, Sr. Presidente.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Vamos conceder a palavra ao Ministro Antonio Carlos.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Senador Acir, nós estamos com dois lotes problemáticos lá, sim. Então, eu vou determinar ao Luiz Guilherme, Diretor de Obras, o mais rápido possível - e, se quiser, já podemos marcar agora... E gostaria da tua presença. Se marcássemos numa sexta-feira em que você pudesse estar junto...

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) - Ministro, qualquer dia. Semana retrasada eu estive com ele, e ele disse: "Vamos amanhã?". Eu disse: "Eu vou junto".

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Não, não. Vamos marcar...

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) - Pode ser amanhã, a qualquer hora.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - ... e, se possível, você ir junto.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) - A qualquer hora.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Porque você sabe que nós temos uma lei que tem que exigir. Estamos notificando, estamos notificando. No entanto, vamos tomar providências drásticas: essa novela eu estou ouvindo desde a época em que eu estava aqui no Senado. Então, Luiz, que data que você pode ir? Combina com o Senador, já marca e vai para lá ver *in loco* ver isso daí junto com o Giroto para tomar todas as providências legais.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) - Obrigado, Sr. Ministro.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - E, sobre a concessão, vamos estudar. Eu vou passar para o Daniel também para estudar a concessão. Está bom?

O SR. DANIEL SIGELMANN - Está bom.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) - Muito obrigado, Ministro.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Concedo a palavra ao Senador José Medeiros.

O SR. JOSÉ MEDEIROS (Bloco Socialismo e Democracia/PPS - MT) - Sr. Ministro, Sr. Presidente, demais membros da Mesa, demais Senadores, vou direto ao ponto, porque está concorrido aqui.

Ministro, primeiro, parabéns pela forma com que V. Ex^a se apresentou aqui: não está sendo polido, não está sendo mentiroso, está olhando para a gente e sendo verdadeiro, dizendo: "Olha, não tem dinheiro. Acabou".

Eu penso: se o Governo tivesse pego essa cartilha aí, não estaria nessa dificuldade política, porque nós já vimos muitos representantes do Governo que vêm aqui se autoenganar, na verdade. Porque, aqui, a gente sabe o que está acontecendo com o País, a população sabe o que está acontecendo com o País. Aqui, nós estamos apresentando as dificuldades do nosso Estado, e V. Ex^a, de cara, disse: "Olha, não tem dinheiro." Isso é muito bacana, porque, diagnosticado o problema, a gente tenta correr atrás das soluções. E é isso o que nós estamos fazendo aqui. E não tenho dúvida de que é isso que o Senador Wellington Fagundes pretendia quando requereu esta audiência.

Os problemas são parecidos: na verdade, V. Ex^a vai ver que os Estados se repetem nos problemas. Ali, em Mato Grosso, como já foi dito aqui, nós temos um Estado produtor, que vive disso, que vive do escoamento. E dependemos só daquele corredor, praticamente. A grande verdade é que nós temos, praticamente, aquele corredor, aquele "batidão" ali da BRs-364 e 163, que nós estamos... Eu falo, de vez em quando, que parece que a gente tem uma "cabeça de jegue" enterrada ali, porque, quando você vem de Goiás, parece um tapete; quando a gente passa pela divisa e entra para Alto Araguaia, para Mato Grosso, a gente já começa a ter problemas. Mato Grosso do Sul, da mesma forma.

E, aí, quando saiu a concessão agora, todo mundo falou: "Bom, agora, beleza, não é? Porque vai ser privado e tal." E Mato Grosso do Sul está abençoado por Deus: as obras estão andando. O que acontece? Nós tivemos a infelicidade de ter aquele trecho, ali, que ficou sob a responsabilidade do Governo, e, aí, nós estamos na seguinte situação...

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Rondonópolis-Cuiabá, não é?

O SR. JOSÉ MEDEIROS (Bloco Socialismo e Democracia/PPS - MT) - Rondonópolis-Cuiabá. E, aí, criou aquele gargalo imenso.

As praças de pedágio já estão quase prontas, e eu vejo que, daqui a pouco, nós vamos estar numa situação de o pedágio estar ali, já para ser pago, e nós não termos a rodovia duplicada.

Paralelo a isso, como já foi dito aqui, nós perdemos ali, naquele corredor de rodovias, o equivalente a uma Boate Kiss todos os anos. Os números não mentem: são 280 pessoas que morrem todos os anos ali. Por causa da safra, a demanda é muito grande, formando uma verdadeira fila de caminhões. Há poucos dias, eu viajei à noite, e, do avião, você vê os faróis: parecem aquelas serpentes chinesas acesas. A rodovia fica toda acesa de farol, porque ela já está esgarçada.

Então, nós temos essas dificuldades todas, que não são novidade para V. Ex^a. Mas, o que a gente é cobrado é uma coisa de louco! Todo dia, nós falamos aqui. Nós viramos, já, um samba de uma nota só - eu, o Senador Blairo e o Senador Wellington. Mas todos os dias a gente recebe críticas: o que a bancada de Mato Grosso está fazendo? Porque o sofrimento das pessoas é muito grande; as pessoas ficam quatro ou cinco horas na fila.

Então, nós temos esses gargalos todos, e é, aí, que a gente... Embora V. Ex^a tenha dito aqui que não tem dinheiro no momento, a gente precisa de uma perspectiva ou que se diga que "nós temos essas perspectivas", ou, pelo menos, um prazo para sabermos quando é que essa obra, por exemplo, entre Rondonópolis e Cuiabá vai voltar a andar.

Outra coisa que nos aflige muito é a ferrovia, que criou uma expectativa muito grande. Nós recebemos aqui o Ministro Joaquim Levy, e ele disse que um dos eixos para que o País volte a crescer vai ser voltar às concessões - e aqui, inclusive, colocou as concessões ferroviárias.

Mas, ao mesmo tempo a gente nota que nesse modelo de concessão da Valec - um novo modelo que está sendo proposto, que, aliás, acho infinitamente melhor do que o outro - precisa haver recursos em *stand by* para garantir a demanda dos possíveis contratantes da ferrovia. Mas o certo é que a imprensa... O *Valor Econômico* já publicou que também está parado, que não vai.

Então, precisamos que V. Ex^a diga qual a perspectiva, se a Valec está descartada, se a ferrovia FICO está descartada, se esse é um projeto que está nos planos de ir ou não, enfim, que tirasse essas dúvidas.

Outra coisa também: nós temos - e o Senador Wellington, com certeza, em visitas a V. Ex^a junto com o Senador Blairo, também já colocou - aquele pequeno trecho, que não tem 200km, que ligaria o sistema rodoviário de Mato Grosso à Ferrovia Norte e Sul. E isso iria provocar um impacto positivo muito importante no transporte e no escoamento da produção de Mato Grosso.

Assim, indago de V. Ex^a se isso está como prioridade, enfim, como está aquela situação ali da BR-080. Porque, na verdade, como nós somos como um paciente na UTI, para nós, lá, tudo é urgente.

Então, precisamos dessa fala de V. Ex^a.

As nossas travessias também nos preocupam Ministro. A sabedoria popular já apelidou aquilo lá de "asfalto casca de ovo", às vezes, de "asfalto Sonrisal: quando chove, derrete", porque nós tivemos, entre Rondonópolis e Jaciara, que foram travessias que, na verdade, elas foram passadas... Na verdade, há um convênio entre o Dnit e as prefeituras, que eu acho, de certa forma, pernicioso, porque se faz aquele convênio, Presidente, com as prefeituras e aquele dinheiro vira um... Some! Ai, fica difícil para o Dnit. A fiscalização não fica com o Dnit; as prefeituras não têm estrutura de fiscalização - a grande verdade é essa -, e, ai, há caso em que, com quatro, cinco dias que a obra é entregue, ela já afundou, já ficou tudo... Porque a grande verdade é que os prefeitos não têm... Às vezes, não é nem má-fé quando se faz a medição da obra; é porque não tem mesmo como fiscalizar.

Então, são esses os temas que nos afligem.

E eu queria até sugerir aqui o seguinte... O Estado de Goiás criou um sistema, o chamado "caminhão laboratório" que eu achei muito interessante. Eles medem a estrutura do asfalto. Então, por exemplo, se o asfalto foi contratado para ter 10cm, aquele caminhão laboratório vai passando e medindo, tanto a questão do ligamento, da espessura etc. Isso é bom porque dá segurança para o contribuinte, dá segurança para o Governo que está contratando a obra, enfim, dá segurança para todos. Então, queria sugerir que esse fosse um modelo, de repente, a ser estudado pelo Ministério dos Transportes, porque eu sei que é ruim para todo mundo quando você entrega uma obra e, de repente, aquilo tudo afunda e vira aquela batalha jurídica que todos nós estamos acostumados - e é só decepção para todo mundo.

No mais, agradeço a V. Exª e elogio novamente a sua postura, porque somente sendo transparentes e sendo claros é que a classe política e o Governo vai resgatar a confiança profundamente abalada da população.

Muito obrigada, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Eu gostaria de pedir desculpas, porque a Comissão não está podendo acomodar a todos. Os problemas de infraestrutura do País começam nesta sala.

Eu quero também consultar os senadores se já podemos... Porque nós temos aqui, descartados os que já falaram, nove oradores inscritos. Assim, consulto se nós podemos fazer blocos de dois ou três para darmos andamento.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Blocos de quatro?!

Mas V. Exª fala por quatro. Ai não... *(Risos.)*

Então, se concordarem, vamos fazer blocos de dois.

Então, concedo a palavra ao nobre Senador Paulo Bauer; depois, ao Senador Wilder Moraes.

O SR. PAULO BAUER (Bloco Oposição/PSDB - SC) - Sr. Presidente, Srs. Senadores e Senadoras, caro Ministro e demais membros da mesa, primeiramente, quero agradecer ao Ministro pela providência da liberação do recurso (1/3 do total, porque o débito é de R\$67 milhões) que o Dnit deve à empreiteira para concluir os 3% que faltam da obra.

Aproveito para dizer a V. Exª que é a primeira vez, em dez anos, que eu ouço um Ministro falar de uma providência antes da gente pedir a providência. Portanto, o senhor já entra com crédito na conversa. Todavia, é preciso lhe informar - e o senhor assumiu o Ministério agora, recentemente - que essa obra começou no primeiro ano do Governo do Presidente Lula - não a ponte, a duplicação da 101 no trecho Sul de Santa Catarina, de Florianópolis até o Rio Grande do Sul. Portanto, é uma obra, Ministro, de dez anos ou mais, doze, quase doze.

Ainda mais - e o Presidente da ANTT, o Diretor-Geral do Dnit sabem disso: há um imprevisto, num trecho da obra, na transposição de uma montanha, onde existe uma comunidade indígena. Chegou-se à grande conclusão de que, para evitar os problemas com os indígenas, dever-se-ia construir um túnel por baixo da montanha, o que custaria alguma coisa como milhões, talvez bilhões de reais, ao invés de se buscar um entendimento com os indígenas, que eu conheço muito bem.

Quando eu fui Secretário da Educação de Santa Catarina, eu instalei uma escola naquela reserva indígena e eu sei que, quando a gente entra em entendimento com a Funai, com os indígenas e demonstra que uma providência não lhes prejudicará, não alterará a sua cultura e não lhes tratá problemas futuros, eles são sempre positivos na busca de solução.

O problema sempre é político. O Ministério pensa de um jeito, a ANTT de outro, a Funai de mais um. E, ai, você coloca um pouco de imprensa, um pouco de oposição, um pouco de situação e não sobra nem arco, nem flecha para ninguém. Essa que é a verdade! Está lá um imprevisto de uma faixa adicional, na área que seria acostamento, para permitir o fluxo em uma das rodovias mais importantes do País, que tem um fluxo intenso de veículos. E, nessa ponte, Ministro - e o senhor provavelmente não deve ter ido lá ainda nesse período em que está como Ministro -, nós temos a infelicidade de aguardar - e eu mesmo já fiz isso - quatro, cinco horas na fila esperando para transpor um trecho de uma obra que já poderia estar pronta.

Aliás, o seu antecessor, o Ministro Passos, esteve lá em outubro do ano passado.

Aliás em Santa Catarina, é muito curioso. Eu até vou lhe dar um conselho, Ministro: se o senhor permanecer no Ministério até o final do Governo da Presidente Dilma, não vá a Santa Catarina em ano eleitoral, porque todos os Ministros dos Transportes que pisaram lá em ano eleitoral mentiram. principalmente na véspera da eleição e, principalmente, entre o primeiro e o segundo turno. Eles fazem promessas inacreditáveis! Nem assim, a Presidente ganhou eleição no último pleito lá. Mas a promessa do Ministro foi de que a obra estaria pronta em maio, quando não até antes, porque havia uma velocidade muito grande na obra.

V. Ex^a liberou recursos, não todos, e o felicito pela providência. Espero estar pronta a obra no menor prazo. E já lhe conto essa história dos indígenas, porque precisa, obviamente, da preocupação de todos os órgãos envolvidos, para que se encontre uma solução. No meu modesto ponto de vista, ela não precisa ser a do túnel, que é uma solução caríssima. Não sou da oposição para dar prejuízo ao País e ao Erário público; sou da oposição para ajudar na busca de soluções.

De outro lado, Ministro, já me contaram aqui, quando cheguei, da sua manifestação inicial de que não encontra as condições para resolver todos os problemas. É óbvio que não vai encontrar. O Brasil é muito grande, as carências são muito grandes, as dificuldades de solução são maiores ainda, mas digo a V. Ex^a que o grande problema é que há muita promessa de prazo. Ora, vai ficar pronto dia tal, vai começar dia tal, vamos tomar tal providência, entrega a ordem de serviço, faz discurso e depois não acontece. Todo mundo fica absolutamente incrédulo e crítico.

Em Santa Catarina - e já falei da BR-101 -, temos outra rodovia, a BR-280, que precisa ser duplicada, porque tem uma grande demanda da região portuária, levando grande parte da produção catarinense. É uma obra de 80km, em três lotes. Um lote já se encontra em andamento, com abertura de um túnel; no outro, fizeram uma roçada no período eleitoral e pararam; e o terceiro, objeto de três licitações e de duas tentativas de entrega de ordem de serviço, não aconteceu - isso, na região histórica de São Francisco do Sul, onde exatamente se encontra o porto.

Semana passada, a imprensa de Santa Catarina mencionou, na edição de domingo do *Diário Catarinense*, uma informação, o seguinte - e me permitam aqui reproduzi-la: "Bacia das Almas. Questionado sobre a duplicação da BR-280, o Ministro Antonio Carlos Rodrigues adiantou que a obra não está na lista de prioridades. Portanto, ficará na dependência de que o corte no Orçamento não seja tão radical".

O senhor está falando a verdade, penso eu, até porque já foi Senador como nós somos e não haveria de não falar a verdade aqui e em toda a sua administração, mas a verdade é que, antes do senhor, a própria Presidente Dilma, num discurso, na cidade de São Francisco, o Ministro Passos e todas as autoridades dos Ministério dos Transportes e do setor que lá estiveram anunciaram andamento da obra, anunciaram datas, anunciaram providências, e o senhor hoje está falando a verdade. Quando alguém fala a verdade, a crítica, obviamente, não cabe aos que lá passaram vendendo sonhos; a crítica vai sobrar, naturalmente, para a atual administração.

Então, é preciso, Ministro, que a gente dê um voto de confiança e de crédito a V. Ex^a e à sua equipe, a todos os setores envolvidos, mas é preciso também que a gente tenha um cronograma mais seguro, mais palatável dentro da realidade orçamentária.

Assim como a 280 é uma obra complicada e necessária em Santa Catarina, a 470 também o é. É a rodovia que demanda do Porto de Itajaí, em Navegantes, até a cidade de Blumenau. É uma situação extremamente grave, Ministro. O senhor precisaria, antes de tomar decisões sobre prioridades, dar uma volta pelo País, mas não deixe de passar em Santa Catarina, para ver *in loco*, ao vivo, o que acontece lá, principalmente, nessas três rodovias às quais me referi.

É claro que a gente tem mais para falar, tem ferrovia, contorno de Florianópolis, tantas outras coisas, privadas ou públicas, mas quero lhe dizer - e aproveito a oportunidade aqui - que o Estado tem muita carência de providências, principalmente, de verdades. Felicito V. Ex^a por estabelecer a verdade como uma das linhas de conduta da sua gestão.

Se nós soubermos, com clareza, o que vai ser feito primeiro, o que vai ser feito depois, quando vai ser feito, quanto dinheiro tem, qual o cronograma, qual o ritmo, a gente se acomoda e aceita essa regra, desde que ela seja cumprida. O que não se pode e não se admite é uma notícia, um começo, uma parada. Aí, o povo se sente, efetivamente, enganado, e nós não queremos sê-lo e acho que nós não merecemos.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Com a palavra, o Senador Wilder Moraes.

O SR. WILDER MORAIS (Bloco Oposição/DEM - GO) - Obrigado, Presidente Garibaldi.

Cumprimento o Ministro e colega Antonio Carlos Rodrigues e toda a equipe do Ministério dos Transportes.

Ministro, eu também cheguei no Estado, tive a oportunidade de ser Secretário de Estado e pegar, também, uma herança muito difícil. Talvez fique, aqui, essa mensagem do que fiz lá, e, logicamente, tive o apoio do Governo, e, se o senhor tiver o apoio da Presidente, talvez isso possa ter sucesso.

Nós fizemos o levantamento de tudo que aconteceu no Estado e, primeiro, fizemos a visita *in loco* num período muito pequeno e traçamos a prioridade, coisa que a gente não vê nesse Governo.

Então, como diz o colega Paulo Bauer, que não precisa, podia fazer um planejamento de quatro anos, que não precisa mentir para nenhum Estado mais, não tem mais eleição.

Então, as decisões, agora, poderiam ser de Brasil.

Então, eu coloco, eu vejo as concessões, hoje, o Governo faz com raiva e ele sabe que as concessões são a solução. Como disse a V. Ex^a, agora, Jorge Bastos, o resultado que teve com as concessões, que poderia ser chamado, lá atrás, de privatizações.

Isso aconteceu em todos os lugares em que aconteceu. Se for nos aeroportos, você vê a diferença. Se vai nas rodovias, há diferença. Agora, isso poderia ter sido feito há muitos anos.

Eu acho que o Governo tem que dar uma enxugada na estrutura dele e transferir a responsabilidade para a iniciativa privada, que tem vontade e tem capacidade para fazer.

Então, eu acho que a saída - e eu acompanhei pela imprensa a reunião de sábado - de Ministro levar agenda positiva... Agenda positiva é não inventar mais nada! Há que se criar a prioridade do que já foi feito e do que está parado - e, de repente, eu vou até contra o meu Estado, contra a defesa, aqui, das prioridades do meu Estado - e, se a prioridade do Brasil não for lá, que se estabeleçam as prioridades. Como disse o Paulo Bauer agora, que se defina, ainda que o Estado de Goiás seja a terceira, a quarta colocada nos quatro anos.

E foi assim que eu fiz, na época de Secretário, junto com o Governador do Estado de Goiás. Hoje, pode ter certeza de que a gente tem a melhor malha estadual por conta disso.

Fizemos o levantamento. Nós tínhamos 10 mil quilômetros asfaltados e 10 mil quilômetros não asfaltados. Seis mil precisavam ser refeitos. Fizemos um planejamento de quatro anos, tivemos um desgaste momentâneo com os Deputados de cada região, mas, com o passar dos anos, foi checado que a prioridade não era política, mas econômica.

Então, num país com uma dificuldade dessa, um país desse tamanho, se o Governo adotasse isso como prioridade, e não mentisse... E tantas obras que faltam apenas 5% para serem terminadas, outras que começam e param no meio do caminho...

Então, até hoje, quantas ferrovias foram lançadas? Nenhuma terminada. Agora, eu precisava agradecer, lá, o pessoal da Bahia; eu precisava agradecer Mato Grosso e criei mais uma linha, mas isso nada funcionou.

Então, o Governo deveria fazer um projeto até 2018 e estabelecer as prioridades. Eu acho que, aí sim, com certeza, ele teria o respaldo da nossa Comissão, que é uma Comissão importante, e, com certeza, nenhum Senador, ainda que, inicialmente, em detrimento do seu Estado, deixaria de apoiar, desde que o cronograma fosse algo que, com certeza, fosse executado.

Eu estou vendo, hoje, em relação ao Orçamento do ano passado, que havia R\$4,7 bilhões para fazer manutenção de rodovia. Neste ano, vocês têm R\$1,2 bilhão. Como que vão ficar as rodovias?

Então, tem que elencar algumas prioridades, Ministro, para que V. Ex^a tenha sucesso. E V. Ex^a chegou muito bem aqui, dizendo que não tem condições - e você tem razão. Eu também cheguei no Estado e disse: "olha, precisamos de tantos milhões. Como que vamos fazer?"

Essa parte de infraestrutura é muito importante...

(Soa a campainha.)

O SR. WILDER MORAIS (Bloco Oposição/DEM - GO) - ... é muito importante para que o Brasil volte a crescer. Se não tem investimento em infraestrutura, o custo Brasil fica cada vez mais caro.

E eu digo, hoje, como a Bancada do Mato Grosso disse aqui - e é verdade: se um Presidente da República e um Ministro visitarem o Estado, com certeza, eles voltam de lá dizendo o seguinte: "Isso aqui é prioridade!" Já que o agronegócio, hoje, tem o maior peso na balança comercial e é de onde se diz que a gente vai conseguir recuperar a economia; então, é uma decisão de foco.

O Governo tem que pegar agora e decidir qual o rumo que ele quer para o País e se dedicar a isso.

Então, não é tentar acudir a todos os ministérios, em todos os lugares, e mais uma vez ludibriando o povo e dizendo mais um discurso.

Então, eu deixo aqui uma pergunta Ministro: no caso da nossa rodovia, que é a concessão de Goiânia a Brasília. As praças de pedágios estão prontas e há o compromisso de fazer uma alça que sai de Hidrolândia a Anápolis. Qual o tempo de conclusão dessa alça, tendo em vista que não depende do Governo?

Eu acho que essa pergunta vai para o Jorge Bastos.

Era isso que eu queria dizer, Ministro, e parabéns pela sua condução.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Concedo a palavra ao Ministro Antonio Carlos.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Senador, eu vou te mandar - está aqui e eu vou te passar já - um cronograma de todas as obras de Santa Catarina, para a gente não ficar detalhando. Eu tenho a adequação da 101, eu tenho a duplicação da 101, eu tenho a construção da 101, a adequação da 163, a duplicação da 280. Ou seja: estão aqui todos os dados, e eu estou aqui com todos os dados e eu estou as ordens. a hora que você quiser. Eu até venho aqui para discutir.

Na BR-280, o Lote 1 não foi iniciado. É isso, não é?

Não foi iniciado, confirma o Luiz Guilherme.

No Lote 2, o ritmo está lento, porque nós estamos com problemas de pagamento e desapropriação.

E, com relação ao túnel, estamos com trabalhos iniciais.

Então, agora, voltando ao Senador, eu quero dizer o seguinte: parece que nós combinamos. O que é que eu fiz no Ministério? Eu estou aguardando saber o que eu vou ter. Na hora em que eu tiver definido que vou ter "x", eu estou à disposição e venho aqui discutir e dizer: "Olha, as prioridades que eu consegui fazer foram essas".

Com relação ao problema de pagamentos, vocês sabem da ordem cronológica. Volto à ponte de Laguna: se eu pudesse, pagava tudo, terminava e entregava em 1º de julho, mas não posso; eu tenho os impedimentos legais.

Eu estou à disposição, quero vir discutir e vim aqui pedir ajuda. Vocês têm que me ajudar e discutir o que vai vir para nós, porque não adianta... "Em casa que falta água é pão, ninguém tem razão". É o que está acontecendo comigo lá.

Então, as concessões eu estou tocando; estou à disposição.

Ninguém melhor do que os senadores, do que os deputados, os parlamentares para falar: "Olhem, para em pé tal concessão, para em pé tal concessão, para em pé aquela concessão".

Estou aí à disposição. Não quero saber se o módulo foi de Governo anterior ou vai ser. A nossa posição de Ministério é tentar fazer ele andar na medida do possível.

Eu vou passar para o Jorge para ele dar detalhes dessa concessão que atinge a ANTT.

Muito obrigado.

O SR. JORGE LUIZ MACEDO BASTOS - Senador, o senhor está falando do contorno de Goiânia?

O SR. WILDER MORAIS (Bloco Oposição/DEM - GO) - Sim.

O SR. JORGE LUIZ MACEDO BASTOS - Essa obra que a gente deve começar no final de maio. Vou convidar o senhor para a inauguração do início da obras lá. Só esta faltando obter a licença ambiental, que quem está tirando... Inclusive, o Ibama transferiu a licença para o Governo de Goiás. Eu tenho estado várias vezes com o Governador Marconi, que está se empenhando em obter essa licença; e o concessionário esteve comigo ontem falando que essa licença deve sair até o final do mês. Assim, nós vamos lá inciar a obra imediatamente.

O SR. WILDER MORAIS (Bloco Oposição/DEM - GO) - Jorge, a responsabilidade pela execução desse trecho é da concessionária? Faz parte da...

O SR. JORGE LUIZ MACEDO BASTOS - Está dentro do PA da concessionária; então, é a obrigação da concessionária o contorno.

O SR. WILDER MORAIS (Bloco Oposição/DEM - GO) - Ministro, só para completar, Jorge - eu que faço essa rodovia -, é um exemplo para ser seguido. Como é um trecho muito próximo, era interessante que V. Exª visitasse até para ter mias força para dizer: "Presidente, não vamos inventar moda não; a moda já está inventada".

Realmente, a empresa tem uma eficiência, um trabalho efetivo: máquina e gente no trecho inteiro. E, com certeza, a praça de pedágio deve estar pronta para cobrar... Deve ter muito investimento já que os autorizam a cobrar, e a gente nota a diferença já na rodovia a partir do momento em que entrou a Empresa Triunfo.

O SR. JORGE LUIZ MACEDO BASTOS - Senador, todas as concessionárias desta terceira etapa têm sido fiscalizadas pela ANTT, e todas estão cumprindo, rigorosamente, o cronograma, tirando, infelizmente, a 153, que está com problema com a construtora que foi a vencedora da licitação. Todas as outras estão rigorosamente dentro do prazo. A nossa Superintendência de Infraestrutura tem acompanhado diariamente o andamento das obras, todas estão andando de acordo com o contrato.

O SR. WILDER MORAIS (Bloco Oposição/DEM - GO) - Ministro, só para terminar, acho que talvez fosse pertinente fazer esse estudo. Se buscamos tantos recursos externos para fazer outras coisas, investir em Petrobras, em outras empresas, por que o Governo não faz um plano de privatização, já que o BNDES não tem condição de participar de tudo, e o Governo seja garantidor, e a gente busca esse dinheiro lá fora, tendo em vista que a maioria das rodovias nossas têm viabilidade econômica?

Então, acho que essa é uma saída, e o Governo tem que largar de querer fazer as concessões - e falo do Governo do PT -, que faz com raiva. As concessões, o mundo inteiro fez. Então, estamos atrasados nisso. Talvez fosse uma saída fazer um estudo para o Brasil inteiro, e o Governo, sendo o ente regulador, evita isso porque é muito difícil, até o processo de licitação, a 8666... Eu vejo a dificuldade do Dnit fazer a manutenção; é difícil medir, é difícil acompanhar, tendo em vista que as empresas responsáveis, quando são na iniciativa privada, tem que fazer bem feito porque, se tiver manutenção, o custo é dela.

É isso, Ministro.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Senador, parece até que combinamos para você me perguntar. Eu estive, nesse período, em contato com os empresários chineses, japoneses e espanhóis, e também estamos nesse caminho. V. Ex^a sabe que não é de um dia para o outro que as coisas acontecem, mas, desde fevereiro, venho conversando com os empresários japoneses, coreanos, até os russos estiveram com a gente para ver se adequava em alguma coisa.

O SR. JORGE LUIZ MACEDO BASTOS - Ministro, só completando. O trecho original da Norte-Sul foi concluído, está aqui o Dr. Bento que pode testemunhar. O trecho original da Norte-Sul já está concluído; o que falta da Norte-Sul é um trecho que foi complementado depois do projeto original. O trecho original da Norte-Sul foi completado com a entrega até Anápolis. Então esse trecho da Norte-Sul já está completo, faltando somente o trecho... Estou falando até pela Valec ali, mas...

O SR. WILDER MORAIS (Bloco Oposição/DEM - GO) - Mas já tem operador?

O SR. JORGE LUIZ MACEDO BASTOS - Não; é porque, agora, como falta o trecho da ligação até São Paulo, está-se estudando a melhor maneira de botar esse trecho em concessão também.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Concedo a palavra ao Senador Vicentinho e, em seguida, ao Senador Hélio José.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. VICENTINHO ALVES (Bloco União e Força/PR - TO) - Presidente Garibaldi...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Esqueci logo uma mulher aqui.

O SR. VICENTINHO ALVES (Bloco União e Força/PR - TO) - Estimado Presidente, estimado Ministro, Senador Antonio Carlos, meus cumprimentos, é uma alegria estar aqui ao lado de um grande amigo e de um grande Ministro.

Cumprimento o Dr. Valter, Diretor do Dnit; cumprimento o Dr. Jorge Bastos, Diretor-Geral da ANTT; cumprimento os servidores do Tribunal de Contas da União, Dr. André, Secretário de Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária do TCU; cumprimento o Dr. Davi Gomes Barreto, Secretário de Fiscalização de Infraestrutura Portuária; cumprimento os colegas Senadores, demais presentes.

Serei bastante breve para contribuir com o tempo.

Ministro, fiquei em dúvida se era a BR-242 que está mantendo no Tocantins - a construção -, que é uma rodovia importantíssima, idealizada por Juscelino Kubitschek, nosso brilhante Presidente, que liga o Atlântico ao Pacífico. Enquanto os modais rodoviários, ferroviários e hidroviários sempre são Norte/Sul, essa 242 é Leste/Oeste e cruza o Tocantins. É uma rodovia importantíssima não somente para o Tocantins como para o Brasil. Ela liga o Atlântico ao Pacífico, e faltam apenas 90km da Ilha do Bananal, que estamos trabalhando no sentido de viabilizar já com entendimento com a Funai, Procuradoria, enfim, com todas as instituições envolvidas na travessia da Ilha do Bananal.

Agora, gostaria de fazer uma pergunta ao nosso Diretor-Geral da ANTT, Dr. Jorge.

A duplicação da BR-153, de Anápolis a Aliança do Tocantins, está paralisada. Parece-me que há problemas com a empresa. São duas perguntas: como vai ser resolvido isso? A empresa vai continuar tocando, vai ser outra empresa, vai ser outra licitação de concessão? O que está acontecendo? De Aliança até Talismã, na divisa com Goiás, o Dnit não pode mexer, e é justamente onde as estradas estão ficando esburacadas. De Aliança até a divisa com o Maranhão, no Estreito, a BR-153 está uma maravilha; não tem problema nenhum. Os caminhoneiros, os usuários, estão nos cobrando por que de Aliança para o Sul a estrada está sem manutenção?

Precisamos resolver esse problema. Se for para demorar a implantação da concessão, precisaremos de manutenção, porque a BR está com problemas seriíssimos.

No mais, quero falar também da BR-010, que não está aqui - e já despachei com o Ministro neste sentido -, mas que é uma rodovia importante, Ministro, porque atinge o Tocantins, o Maranhão, o Piauí e o Pará. A última fronteira agrícola está na BR-010. Portanto, é uma rodovia importantíssima, não somente para o Tocantins como para a região do Mapitoba - Bahia também. Então, que retomemos a BR-010 para atender toda aquela região de fronteira, Bahia, Maranhão e Tocantins, que hoje é uma das maiores fronteiras agrícolas do País.

No mais, agradeço sempre, Ministro, pela sua atenção para com esse parlamentar no Ministério, porque sempre quando tenho algum questionamento, algum pleito, V. Ex^a tem me recebido da melhor forma possível. Estou aqui ao lado do Senador Roberto, do Maranhão. Ele me disse: "Rapaz, que Ministro verdadeiro!" É bom vir aqui dessa forma, falar o que tem e o que pretende de apoio.

Portanto, a presença sempre de V. Ex^a aqui no seu meio, que é o Senado Federal, será sempre muito bem-vinda.

Portanto, fico aguardando a resposta do Dr. Jorge.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Concedo a palavra à Senadora Vanessa Grazziotin.

A SR^a VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Sr. Presidente, fiz uma permuta com o Senador Hélio José. Como ele chegou, não há problema que ele fale.

Senador...

O SR. HÉLIO JOSÉ (Bloco Maioria/PSD - DF) - Exatamente, Vanessa. Desculpe-me. Como sou da Casa e sei da dificuldade de esperar mais um pouquinho e o Senador Roberto Rocha, que vai ter uma reunião da executiva do partido dele, pediu essa vênica e, ainda, como você é logo em seguida, podemos conceder para ele?

Então, vamos deixar o Senador Roberto Rocha falar primeiro.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - O Senador Hélio José, em matéria de concessão, é mais eficiente que o Ministério dos Transportes e que a ANTT. *(Risos.)*

A SR^a VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Fico com os créditos, Sr. Presidente. Fico com o crédito acumulado.

O SR. VICENTINHO ALVES (Bloco União e Força/PR - TO) - Sr. Presidente, pela ordem. Depois do Senador Roberto Rocha, nosso amigo, é possível ouvir o diretor sobre o questionamento? Pergunto porque ainda tenho uma audiência no Tribunal de Contas da União.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Certo.

O SR. VICENTINHO ALVES (Bloco União e Força/PR - TO) - Obrigado.

O SR. ROBERTO ROCHA (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - MA) - Sr. Presidente, Sr^s e Srs. Senadores, inicialmente, quero agradecer a gentil concessão dos nossos colegas, que de forma muito amigável e gentil nos proporcionaram falar logo, para podermos participar de uma reunião da executiva do Partido.

Quero cumprimentar o Ministro, não o conhecia; cumprimentar toda a Diretoria do DNIT; toda a equipe do Ministério. E gostaria de fazer um questionamento simples: sei, até comentava sobre isso, como disse o Senador Vicentinho, da sinceridade de V. Ex^a e sei que o Brasil está passando por um momento de muita dificuldade e muitas restrições são feitas. Mas também entendo que uma das principais razões dessas dificuldades é exatamente o Brasil não ter compreendido a necessidade de investir na infraestrutura nacional.

Após o econômico, veio o momento do social, e era necessário compreender o momento da infraestrutura nacional. Isso era para ter sido feito ainda na década passada. Esse momento não existiu, o Brasil se contentou com o crescimento não através

do investimento, mas através do consumo, de tal modo que hoje não há nem investimento, nem o consumo responde; estamos com a economia estagnada, à beira de uma recessão, com ameaça séria aos empregos, que já está acontecendo.

Tivemos um crescimento econômico revelado agora pelo IBGE em 2014 de 0,1%; para 2015, dez entre dez economistas, inclusive o Ministro da Fazenda, admitem que a diferença em relação ao ano passado é de 1% a 2% para menos, ou seja, teremos um crescimento negativo. Com esses cenário todo de dificuldade, imagino o que V. Ex^a e seus companheiros de trabalho estão passando no órgão que cuida da infraestrutura nacional.

O Brasil não investiu em portos, aeroportos, rodovias, ferrovias e hidrovias, como deveria. Fez algumas concessões em relação a aeroportos, claro, pressionado pela questão da Copa do Mundo. E, se não fosse, também, não o faria, porque havia uma dificuldade, não sei se ainda há, em relação às políticas de concessão, por conta do preconceito existente às vezes em relação ao capital privado.

O Governo não tem resposta para dar a tantas pessoas que chegam ao mundo: de dez em dez anos, vem 1 bilhão de pessoas. Então, nem o Brasil, nem qualquer lugar do mundo, tem condições de fazer investimento com o dinheiro público em infraestrutura. É necessário fazer isso - o aeroporto de Brasília, até um dia desses, todos conheciam como era, e hoje o aeroporto de Brasília melhorou bastante.

A função do Governo no Poder Público é servir as pessoas. Espero que o Brasil possa compreender que, se não fizer isso, vamos continuar com uma linha imaginária, e é proibido crescer a partir dela. Essa linha imaginária impede que o Brasil avance com o seu desenvolvimento econômico.

E venho de um Estado muito pobre. Aliás, devo dizer que não é um Estado pobre. O Maranhão é um Estado muito rico; porém, injusto e desigual e com muitos pobres. A maior pobreza do Maranhão, inclusive, é de espírito público.

O Maranhão é muito rico, não sei se V. Ex^a conhece.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES (*Fora do microfone.*) - Conheço.

O SR. ROBERTO ROCHA (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - MA) - Conhece, muito bem!

A Presidenta Dilma teve, nas eleições de 2014, a maior votação do Brasil no Maranhão. Conheço o Maranhão de norte a sul, de leste a oeste. E, para chegar à capital, São Luís do Maranhão, há uma única possibilidade, porque lá é uma ilha oceânica, é a BR-135.

Existe o contrato de duplicação dessa rodovia, porque a ilha está sendo muito pressionada - muito pressionada! E aí, para poder haver alguns investimentos, como, por exemplo, a tão cantada e recantada refinaria da Petrobras, deveriam ocorrer logo após a ilha, no Município de Rosário.

E, para que aquilo ali tudo fosse região metropolitana, seria preciso duplicar, para se estabelecer uma região metropolitana mais ampliada, além dos limites da ilha, perpassando as fronteiras da ilha de São Luís.

Nessa rodovia, a obra tinha, em dezembro do ano passado, 542 funcionários. Hoje, em abril, ela tem 42 funcionários. Essa obra, que é a única obra de infraestrutura do Governo Federal no Maranhão, recebeu, com muito pesar, a notícia de cancelamento dos investimentos da refinaria. Houve o cancelamento. Simplesmente publicaram no *site* da Petrobras que não existe mais a refinaria, depois de investirem R\$2,7 bilhões, US\$1 bilhão. E, agora, para completar, veio o anúncio também do fim do acordo entre Brasil e Ucrânia relativo à base espacial de Alcântara.

Toda essa conversa comprida é para perguntar a V. Ex^a e ao DNIT se, efetivamente, a duplicação da BR-135, em São Luís, que é a única entrada e saída da ilha, vai parar. Se isso acontecer, já está programada uma série de confusões, como aconteceu recentemente, quando a ponte caiu. Numa ocasião há alguns anos, a ponte, que é a única que liga São Luís ao continente, caiu. Então, houve um transtorno muito grande para a cidade.

Estou muito preocupado, Ministro. Não sei se V. Ex^a tem agora informações a respeito disso da parte do DNIT, mas trago aqui essa preocupação do Maranhão e da capital do Estado com a eventual possibilidade de paralisação das obras de duplicação da BR-135 num trecho de apenas 26 quilômetros.

Era o que eu tinha a dizer.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Concedo a palavra ao Dr. Jorge Luiz Macedo Bastos, que vai responder a uma indagação do Senador Vicentinho.

O SR. JORGE LUIZ MACEDO BASTOS - Senador, realmente, preocupa-nos muito a condição da BR-153, que está concedida para a empresa Galvão, que, recentemente, fez uma proposta de adiamento do contrato, com a previsão de manutenção da rodovia nas condições estabelecidas no contrato. Então, ela faria a manutenção da rodovia até que ela conseguisse o financiamento. Fez uma proposta - estou sendo bem claro - de prorrogação do contrato em um ano. Nós a estamos mandando para o nosso corpo jurídico, para vermos a possibilidade de isso ser atendido ou não, porque há

dificuldade de ela conseguir o financiamento. Ela nos mandou uma correspondência, tentando conseguir sócios, para que possa conseguir o financiamento e aí desenvolver o contrato. Nós mandamos isso para a nossa procuradoria, para que ela possa nos dar uma resposta o mais rápido possível, porque sei que o problema da BR é muito grande.

Agora, no dia 1º de maio, ela começa a ficar inadimplente com o contrato, porque ela teria de começar, no dia 1º de maio, a operação da rodovia, colocando lá ambulância, tudo o que é regido pelo contrato. Contratualmente, isso começa a ficar em inadimplência no dia 1º de maio, e nós poderemos tomar todas as providências para começar o processo de caducidade do contrato. Isso levaria algum tempo, e a rodovia poderia ficar em condições não adequadas.

Então, por isso, nós estamos estudando o pedido dela, para que ela mantenha a rodovia pelo prazo por ela pedido de um ano. Vamos ver se isso é possível juridicamente. Se isso for possível, nós vamos atender, e ela vai manter a rodovia em condições, com toda a infraestrutura, até que ela obtenha ou o contrato ou um novo sócio para poder dar seguimento.

O SR. VICENTINHO ALVES (Bloco União e Força/PR - TO) - Muito bem! Só para concluir, quero dizer, primeiro, que, com relação à empresa, não tenho nada contra e sou a favor da Belém-Brasília.

E ocorre que, por exemplo, na cidade de Figueirópolis, a Belém-Brasília, que é a BR-153, Presidente, corta a cidade ao meio. E o DNIT já havia, na época, licitado e praticamente já estava iniciando uma travessia urbana. Com isso, está paralisada a travessia urbana de Figueirópolis. E ali há muitos acidentes, além da rodovia com problemas.

Então, se caso a empresa tiver dificuldade ou demorar, que encontremos a solução via DNIT, porque o DNIT tem eficiência, ter um pessoal preparadíssimo para fazer isso aí. Agora, não pode é a Belém-Brasília ficar como está. Talvez seja uma das rodovias mais movimentadas do País.

Era essa a preocupação.

O SR. JORGE LUIZ MACEDO BASTOS - Com certeza, Senador. A nossa preocupação também é muito grande a respeito disso. Nós temos levado toda essa demanda, que agora virou jurídica. Nós temos que respeitar o contrato e seguir o andamento do contrato em termos jurídicos. Então, todas as providências estão sendo tomadas. A ANTT notificou a concessionária e está fazendo todo o trabalho que tem que ser feito, mas precisamos, além disso, dar condições de tráfego na rodovia.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Com a palavra o Ministro Antonio Carlos Rodrigues.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Senador Vicentinho, vou passar todo o cronograma que existe para o Maranhão, mas a sua pergunta sobre a BR-110, Tocantins, está no PAC 3. Estamos no início da pavimentação de 111km.

O SR. VICENTINHO ALVES (Bloco União e Força/PR - TO) - O problema lá, Ministro, é só na área da concessão. Na área do Ministério e do DNIT, 100% tranquilo. De Aliança até o Maranhão, tranquilo. O estado da rodovia está ótimo.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Senador, eu também passo ao senhor que a BR-010, que é a adequação da travessia urbana de Imperatriz, está em obra, numa extensão de 14,4km a executar. A conclusão é para dezembro de 2017. Na BR-135, a duplicação do Anjo da Guarda-Porto de Itaqui, a licitar.

A duplicação da BR-135, Estiva-Bacabeira, em obra.

A duplicação da 135, a licitar.

Eu vou passar todos os dados. Estamos fazendo a manutenção da malha. Há uma malha enorme lá, 3.261km de malha de pavimentação. Sendo 64% cobertos por contrato de manutenção; 32% do Crema; 31% de conserva; e 1% de restauração.

Eu vou passar e estou à disposição para, depois, dar maiores dados, o.k.?

O SR. ROBERTO ROCHA (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - MA) - O.k., Ministro. Bom, eu sei, o Maranhão tem quase 4.000km, mas o Maranhão é maior do que São Paulo, o Estado de V. Exª. É maior que São Paulo. O Maranhão é um Estado muito grande. Dentro do Maranhão, há um Rio Grande do Norte, um Sergipe e um Ceará, só de áreas protegidas, áreas que não podem ser exploradas. Para V. Exª ter uma ideia, é do tamanho de um Paraná. Então, estamos falando de um Estado do tamanho da Alemanha, quase do tamanho do Japão. Esse Estado tem uma capital, bem no litoral, e tem um dos melhores portos do Planeta, pelo menos a localização. E essa capital está ameaçada de ter o tráfego interrompido. Só há uma entrada e uma saída.

É exatamente sobre isto a que eu me referia, a questão da entrada de São Luís, da BR-135, que é uma obra que está em andamento. Em dezembro, tinha 542 funcionários e, em abril, tem 42. Ela está andando a passos largos para paralisar. Se V. Exª me perguntar agora qual é a empresa, por exemplo, não sei lhe dizer. Estou me referindo ao aspecto da obra, da ação

do Governo numa obra importante. Se, por exemplo, for paralisada, vai criar um transtorno monumental. Uma greve de caminhoneiros já cria. Imagina a paralisação de uma obra dessas, numa ilha, numa cidade com produtos perecíveis, tudo.

Então, é exatamente sobre essas licitações que estão aí. Realmente, V. Ex^a tem razão. Eu conheço alguns. São dez BRs que o Estado tem.

Mas eu pontuei aqui a minha participação, mesmo considerando as dificuldades do Ministério de V. Ex^a, o esforço que V. Ex^a deve fazer no dia a dia com a sua equipe para enfrentar essas dificuldades, o contorcionismo, as restrições econômicas, financeiras, orçamentárias. Mas a gente está tratando de uma questão extremamente crucial para o Estado, que é a duplicação da BR-135, entrada de São Luís, a única que existe.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Senador, eu iniciei a minha fala citando a falta de recurso. Esses atrasos criaram uma série de dificuldades. Eu vou passar para o Luiz Guilherme, que tem maiores dados sobre o que está acontecendo.

Mas quero dizer que eu também não fiquei sentado lá no Governo pensando na falta de dinheiro. Eu estou fazendo um grande corte no custeio, estamos acelerando as concessões.

Nós temos outro fantasma que deve surgir agora, que é a MP 082. Essas rodovias teriam que vir... as que estão nos Estados, nós passamos para os Estados e estamos fazendo o custeio de manutenção delas. É outra coisa que nós vamos ter que resolver, e eu vou precisar da ajuda do Senado, porque há um imbróglia jurídico: há Estado que fala que não vai devolver, outros que querem devolver mas não têm recursos para ficar com essas estradas - lá atrás foi aportado recurso, e eles não prestaram conta ao TCU. Então, é outra dificuldade que eu vou ter.

Por favor, Luiz Guilherme, você poderia dar detalhes? Vem para cá, é melhor.

O SR. LUIZ GUILHERME RODRIGUES DE MELLO - Senador, a BR-135 termina este ano, caso a gente tenha realmente a continuidade, o fluxo financeiro de pagamento à empresa. É um consórcio, o Serveng-Aterpa. A obra está bem encaminhada para terminar. A gente só não consegue terminar se a gente não tiver um fluxo financeiro garantido à empresa.

Realmente, ela diminuiu muito o ritmo de trabalho, mas por questões óbvias de atraso de pagamento.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Volta-se àquele assunto inicial: parou porque eles não tinham condições financeiras de suportar o atraso.

O SR. ROBERTO ROCHA (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - MA) - Mas parou mesmo? Vai parar mesmo?

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Não, não, não...

O SR. ROBERTO ROCHA (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - MA) - Desacelerou?

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Desacelerou. Eu não tenho dúvida de que, se acontecerem os aportes financeiros até o final de maio, quando eu devo receber, nós vamos colocar tudo em dia.

O SR. ROBERTO ROCHA (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - MA) - O.k. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Com a palavra, a Senadora Vanessa Grazziotin. Em seguida, o Senador Lasier.

A SR^a VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Muito bem, Presidente. Até que enfim chegou a minha vez.

Eu quero cumprimentar V. Ex^a, Senador Garibaldi; o Ministro dos Transportes, nosso querido companheiro e colega aqui do Senado, Antonio Carlos Rodrigues; o Dr. Jorge e todos os que participam desta mesa. E quero dizer que estamos aqui prestando muita atenção na audiência, Presidente Garibaldi, e parece que é sempre assim em todas as audiências com ministros dos transportes nesta Casa; sempre se têm conduzido assim. Parece que estamos diante de um profissional médico e cada um apresenta os seus problemas, e o profissional aponta caminho para resolver os problemas.

Eu não farei nada diferente, Ministro Antonio Carlos. Eu trilharei esse mesmo caminho, mas, antes, eu quero lembrar que, creio, na última audiência que tivemos aqui ou numa das últimas, o senhor estava sentado ao nosso lado.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Que é muito mais fácil.

A SR^a VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Eu não sei se é mais fácil. Quem dera que... Eu acho que o ideal seria que a gente pudesse debater e ter como resolver os problemas. Esse seria o ideal,

mas não temos como fazer. Então, nós temos que recorrer aos senhores, que compõem o Ministério da Presidenta Dilma, para resolver os problemas.

Para variar, eu trago aqui - e V. Ex^a já deve imaginar o que seja - a questão da BR-319.

Nós ficamos ouvindo - eu e a Senadora Sandra - a intervenção dos outros Senadores dos outros Estados: "Aquela BR, a outra BR..." Nós só temos uma BR, que nos liga ao Brasil nós só temos uma e não temos nenhuma. Aliás, a gente podia gravar todas as nossas intervenções, não importa quem seja o Senador e quem seja a Senadora e, neste momento, só ligar o gravador que ia se repetir. A gente repete, porque nós só temos uma BR que nos liga ao Brasil, o Estado do Amazonas é a maior unidade da Federação e até hoje a gente não conseguiu resolver o problema, porque entenderam que uma BR que foi inaugurada no ano de 1973 e que, num determinado momento, precisava de uma recuperação profunda, não era mais uma BR existente. Então, teria que passar por todos os procedimentos de uma nova BR - foi isso que entenderam. Na época, o Ministro era Alfredo Nascimento, hoje Deputado Federal pela Bancada do Amazonas, mas nosso colega aqui na Casa e do nosso Estado do Amazonas.

Então, a BR-319, repito, é a única que liga a parte da Amazônia ocidental ao Brasil. Nós da Amazônia ocidental - aí pegaríamos principalmente Amazonas e Roraima - somos ligados à parte norte da América do Sul, à América Central, à América do Norte, mas não somos ligados por estrada ao Brasil. Não somos. Então, vivemos um isolamento grave, um isolamento que nos tem trazido prejuízos.

Tenho aqui, vou passar às mãos do Ministro, às mãos do Diretor Presidente da ANTT, um material produzido pela Federação das Indústrias, que mostra o grande esforço que o segmento produtivo no Brasil vem fazendo para modernizar os produtos, para baratear custos de produção. Isso tudo não apenas se prejudica, mas muitas vezes é fadado ao fracasso por conta de gargalos como a falta da logística e da infraestrutura. Aí dizem: "Ah, mas vocês têm lá o transporte aéreo e o transporte fluvial." Óbvio, temos o transporte fluvial que não funciona, o Rio Madeira não é navegável os 12 meses do ano. Do transporte aéreo, nós sabemos o custo. Em qualquer lugar que vemos o aparelho de televisão, vamos ver a etiqueta atrás: Produzido na Zona Franca da Manaus. Procurem ver as etiquetas da motocicletas: Produzido na Zona Franca de Manaus. Aí a gente vive a maior confusão aqui, toda hora há um projeto dando incentivo para produção de motocicleta no Ceará, na Bahia, no Piauí, não sei o quê. Mas, gente, já há incentivo para produção de motocicleta. "Ah, mas é caro, ainda está caro", porque nosso produto é encarecido por conta disso.

Mas essa novela todos conhecem; V. Ex^a, Ministro, conhece tanto quanto nós. Muito bem, não só pelo que ouviu aqui, mas pelo que o ex-Ministro Alfredo Nascimento lhe passa acerca do assunto.

Eu não quero perguntar como vão as coisas. Está tudo aqui, no relatório do DNIT. Quando o Presidente Collor presidia esta Comissão, chegamos a um tal momento em que foi feito um relatório, que só é pelo DNIT, um relatório que só é complementado com informações, que mostram quando da retomada do processo de uma BR de 42 anos, inaugurada em 1973, de 2007 até agora o que aconteceu. Aconteceu tanta coisa que não vale a pena recordar: instruções normativas, metodologias vinculadas ao meio ambiente, licença ambiental.

Ministro, ontem estivemos no Ministério de Minas e Energia, toda a Bancada do Norte, com o Ministro Eduardo Braga. Uma das coisas que ele colocou imediatamente foi a reunião de sábado que teve com a Presidente da República. Porque o problema da infraestrutura não está desvinculado do problema ambiental no Brasil nem pode estar. Nós estamos falando de uma região que detém a maior biodiversidade do Planeta, que é nossa maior riqueza - nossa e do mundo -, mas principalmente nossa.

Então, é óbvio que temos que ter todos os cuidados, mas não podemos esperar 50 anos, 100 anos. Quanto tempo vamos esperar ainda? Então, temos que resolver - o Ministro Eduardo Braga, que também tem os mesmos problemas com relação ao seu Ministério - disse: "Vamos precisar de uma PEC, uma emenda constitucional, por exemplo, para estabelecer algumas questões relativas a áreas indígenas. E olha que já estamos no ICMBio, o Ibama já apareceu aqui. Uma das novidades da última audiência para cá... O Ibama não, a Funai. A novidade da última audiência para cá é que a Funai agora já está aqui também. A Funai já está aqui. É correto, é correto. Agora, temos que ter prazo.

Não estão dizendo que vai haver uma PEC aí para ter prazo para a Presidente da República indicar diretores de agência, que não se pode esperar *ad aeternum*? Tem de ter prazo. E tem de ter prazo para esse também. O Ibama tem de ter prazo, o Meio Ambiente tem de ter prazo, a Funai tem de ter prazo.

Ministro, o que eu quero pedir dos senhores que aqui estão é isto que eu sei que os senhores já estão fazendo, mas vamos ver se agora saímos do papel para a prática. A teoria é bacana, é fácil falar. Candidato, então, é uma maravilha. Eu nunca vi nenhum candidato pedindo voto para o povo dizendo que vai votar contra o salário mínimo. Nunca vi. Então, é fácil. E mais importante do que o discurso que o vento leva, que as palavras que o vento leva é a prática.

Acho que o Brasil, neste momento de crise... A crise é relativa, nós não estamos diante de um país falido, não. Estamos diante de um país que tem a maior potencialidade do mundo. Dentro dos BRICS, a China pode ter mais gente que nós, a Índia pode ter mais gente, mas eles não têm o somatório que nós temos de população, de território produtivo, de riqueza natural. Ninguém tem. Quem tem isso é o Brasil. Então, acho que é dessa forma positiva que temos de olhar o nosso País. E olhar o nosso País é ver o que é o principal. Não há dúvida, Ministro, de que o principal hoje é resolver esses gargalos ambientais na região, de forma conjunta, com os ministérios que trabalham com infraestrutura, como o Ministério de Minas e Energia, o Ministério de Transportes e outros ministérios, para que possamos resolver. Muitas vezes, basta uma priorização - na gradação, colocar como alto grau de prioridade - que conseguimos resolver isso.

Não estou falando só de um parque industrial que é o maior da América Latina, que é a Zona Franca de Manaus, mas estou falando de toda uma gente. São mais de 20 milhões de habitantes que vivem isolados, não têm ideia do que significa isso. Isso faz com que o nosso sentimento de patriotismo, que já não é muito grande, se perca um pouco. Nossa gente gostaria muito de, no final do ano, ir lá para as praias do Rio Grande do Norte, Presidente - Natal, aquela bela cidade, com aquelas praias maravilhosas -, mas sabe para onde eles vão? Para Margarita, na Venezuela, porque lá chegam de carro ou de ônibus, mas ao Morro do Careca, às suas praias não chegam. E de avião é caro, principalmente na época de férias, porque aí o custo fica maior.

Esse não é um pleito meu - aqui está a Senadora Sandra, o Senador Omar acabou de sair daqui, lá estão os Deputados -, é de toda uma região. Então, é muito importante.

Chegamos a sugerir, numa época, Ministro, uma comissão interministerial, porque não adianta fazer uma reunião em que digam: "O problema não é nosso, o problema é deles". Não, o problema é nosso, porque nós somos o Brasil, e o Governo é formado por Meio Ambiente, pelo Ministério da Justiça, em que está a Funai, pelo Ministério dos Transportes e tudo mais.

Quando falamos de estrada, só estamos falando de estrada, mas há o problema também da comunicação. Falta de estrada traz problemas na comunicação. A pior internet é a nossa, é por satélite, cai, é cara.

Fica aqui o apelo em nosso nome. Sabemos dos esforços que o DNIT vem fazendo para resolver o problema, mas eu creio que, dentro do DNIT, dentro do Ministério, seja preciso um grupo de ação. Não há, quando acontece problema de epidemia? Agora mesmo, São Paulo está com problema de dengue. Não há um grupo de ação para enfrentar a dengue? Vamos criar um grupo de ação para enfrentar isso, tudo dentro da lei, tudo dentro do rigor ambiental, a que eu sou plenamente a favor, pois a riqueza é nossa, não é de ninguém.

Vamos fazer com que esse projeto ande. Eu acho que é disso que nós precisamos, Ministro, e tenho certeza de que os senhores têm capacidade de resolver não para a Amazônia, mas resolver para o Brasil como um todo.

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Fica o meu apelo também, Ministro, para eles chegarem às nossas praias!

Com a palavra, o Senador Lasier.

O SR. LASIER MARTINS (Bloco Apoio Governo/PDT - RS) - Muito obrigado, Senador Garibaldi.

Ministro Antonio Carlos e seus diretores, não é por acaso que nós estamos tendo hoje uma das reuniões públicas mais concorridas. Como disse a Senadora Grazziotin, quando se fala em transporte, isso interessa meio mundo, pela elementar razão de que isso é uma das maiores precariedades do Brasil, infraestrutura viária, logística. Acompanhei partes do seu pronunciamento, porque estou dividindo o tempo com uma outra Comissão, mas ouvi de V. Ex^a no início, desde logo, dizendo das dificuldades financeiras.

E aí, como disse o Senador Blairo, o senhor nos desarmou logo de saída. Porque os Senadores de todo o Brasil estão aqui desfiando seus apelos, suas aflições com relação à carência de rodovias de qualidade no País. Mas sei que o senhor ainda não falou do meu Estado; venho do Rio Grande do Sul. E o Rio Grande do Sul, Ministro Antonio Carlos, sabe V. Ex^a, é um dos Estados mais carentes pela quantidade de rodovias estreitas, precárias, perigosas. Temos altos índices de acidentes no Rio Grande do Sul.

Então, meu questionamento consiste de dois pontos. Um deles sobre prioridades para o Rio Grande do Sul. O segundo ponto, duas rodovias em particular. Está aqui a meu lado o Sr. Sérgio Neto, que é um dos grandes transportadores do Rio Grande do Sul, e que está aqui hoje no Congresso participando de um grande evento dos transportes. E ele me lembrava ainda de duas rodovias sobre as quais lhe faço questionamentos. Uma delas é a 116, no trecho Porto Alegre-Pelotas, porque no trecho Pelotas-Rio Grande, isto é, até a chegada ao porto de Rio Grande, escoadouro de grande parte da produção do Estado, embora uma outra parte venha se dirigindo à Imbituba, Santa Catarina, porque os pedágios são incomparavelmente mais baratos do que os pedágios que ligam Porto Alegre ao Porto de Rio Grande. Inclusive, presentemente, estamos

vendo a duplicação, no momento paralisada, já completada a parte Pelotas-Rio Grande, em que a concessionária vai se beneficiar da duplicação e cobra um dos pedágios mais caros do Rio Grande do Sul. Porque quanto do Ministro Eliseu Padilha, ele fez um aditivo de prorrogação do contrato por mais 10 anos. Então, vai-se beneficiar a concessionária à custa da duplicação com dinheiro público.

Mas a minha pergunta primeira, Ministro Antonio Carlos, é sobre a retomada das obras da 116, Porto Alegre-Pelotas, que é muito importante, para valorizarmos cada vez mais o Porto de Rio Grande.

A segunda questão é como relação à 290, que é o trecho mais longo do Estado. É a rodovia que divide exatamente pelo meio o Estado do Rio Grande do Sul: Eldorado do Sul-Uruguaiana, exatamente a metade do Estado. E é o corredor internacional em direção à Argentina e ao Uruguai. Essa rodovia é muito importante, é muito perigosa, é muito carente. Então, o que o senhor traz de bom para nós, particularmente para os transportadores, enfim, a produção no Rio Grande do Sul, que está lhe assistindo pela TV Senado, que é uma TV muito assistida no Rio Grande do Sul, e onde precisamos tanto, especialmente sobre essas duas rodovias.

Quero lembrar que há bem pouco tempo foi construída a 448, para aliviar o trânsito de Porto Alegre, que era muito sobrecarregado. No pequeno trecho de Canoas-Porto Alegre, com um percurso de apenas 30km, até pouco tempo, se levava de uma hora a uma hora e meia na hora do pico, de manhã ou no fim da tarde. E foi construída a 448, que, em menos de um ano, já começou a precisar de reparos porque houve aplicação de material de segunda categoria. E aquela rodovia nova parecia um tobogã em vários pontos, que é uma outra questão que nos preocupa, ou seja, a fiscalização das empreiteiras das rodovias.

Em resumo, Ministro: 290 e 116; e que notícias o senhor nós traz com relação a prioridades quanto à questão viária do Rio Grande do Sul.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Com a palavra o Ministro Antonio Carlos Rodrigues.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - A resposta para o Amazonas eu combinei com a Vanessa, mas com a presença da Sandra. Vamos discutir essa licença ambiental. Estou a par de tudo o que está acontecendo no Amazonas. Tenho aqui o cronograma, mas vai ser chover no molhado. Acho que nós podemos nos sentar, na hora em que vocês determinarem. Eles vão marcar junto com a Ministra do Meio Ambiente, e vamos tentar ver uma alternativa.

A Sandra também está a par do caso do Ministro Eduardo... as dificuldades que nós temos no meio ambiente. O Miguel poderia dar mais detalhes, mas não há necessidade.

Senador, você está me cobrando prioridades. Eu não tenho a mínima condição hoje de dar as prioridades que eu vou ter de execução e de continuidade de obras que eu tenho. Então, já combinei aqui com o Presidente que, assim que eu souber o que vou ter de recursos, eu estou à disposição para voltar à Comissão já com uma notícia positiva. Jamais posso falar que vou dar prioridade à A, B ou C, porque não sei exatamente o que eu tenho de recursos para essas obras.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Vai ser a reunião mais concorrida.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Vai ser a mais concorrida. Eu ainda gostaria de fazer por módulo: fazer Sul, fazer Centro-Oeste, Norte e Nordeste, porque aí trago os resultados. Eu acho que você vai entender a minha situação, porque não tenho como dar essas prioridades.

Sei que o ritmo da 116 está baixo. A duplicação de Guaíba a Pelotas está em andamento, num ritmo baixo, com conclusão para dezembro de 2016. O contorno da Estância Velha de Sapucaí do Sul, com conclusão para março de 2018. A adequação da 158, que é a travessia de Santa Maria, em andamento, conclusão para maio de 2017.

Mas eu só vou poder confirmar essas datas de conclusão quando eu souber quanto eu tenho no meu caixa.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Mas está perto. Eu acho que, até o início de maio, eu já sei o que devo ter e já marco logo em seguida para a gente discutir as prioridades.

Desculpem por não poder dar a resposta, mas eu seria muito leviano de dar um chute aqui, sem saber o que eu tenho de recursos.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Concedo a palavra à Senadora Sandra Braga e, em seguida, ao Senador Hélio José.

A SRª SANDRA BRAGA (Bloco Maioria/PMDB - AM) - Eu gostaria de agradecer ao Senador Hélio, nosso rei da concessão. Muito obrigada.

Meu querido Presidente, Senador Garibaldi, gostaria de cumprimentar o Ministro Antonio Carlos, toda a Mesa e toda a equipe que se faz presente - eu sei que há um equipe aqui, e gostaria de cumprimentar a todos.

Ministro, com relação ainda à questão da BR, que a Senadora Vanessa colocou, isso é essencial para o nosso Estado, é um assunto que todos nós... Pelo que o senhor vê, é muito antigo, e eu gostaria de propor ao senhor, como este é um assunto que não é fácil de responder rapidamente, que a nossa Bancada do Amazonas fizesse uma visita ao senhor e que lá pudessemos discutir esse assunto.

Temos aqui o relatório do DNIT dando o passo a passo de toda essa movimentação, que vem acontecendo há muito tempo. Então, acho que seria adequado nós marcarmos essa visita e conversarmos até um pouco mais tecnicamente, para que possamos acompanhar de perto o que hoje nós podemos esperar ou não dessa BR.

Pode ser assim? Vamos marcar, e essa resposta será dada.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Sandra, estou à disposição. Vou só aguardar este início do mês de maio. Na hora em que vocês marcarem com toda a bancada, vocês podem me avisar um dia antes para eu colocar na agenda e trazer toda a estrutura técnica para a gente discutir. Eu acho que é ideal a sua solicitação.

A SRª SANDRA BRAGA (Bloco Maioria/PMDB - AM) - Agradeço.

Bem, outra questão importante para nós, no Amazonas, é a do transporte pelas hidrovias. Para aprimorar ainda mais esse transporte de cargas e passageiros por hidrovias com um plano estrutural eficiente e sólido, eu sei que seu Ministério iniciou, recentemente, um projeto denominado Plano Hidroviário Estratégico. Com esse plano, o Ministério tem por objetivo preparar uma estratégia para a implementação do plano até 2031. Não é isso?

Bem, o plano deve se concentrar nas atividades relacionadas ao transporte hidroviário do Ministério e de outros de forma a integrar a política do Ministério para o setor hidroviário com as demais relativas ao uso de recursos hídricos.

Quais as perspectivas desse Plano para a Região Amazônica?

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Senadora Sandra, eu vou passar para o Valter, que hoje é o substituto do Diretor Geral, mas é o Diretor de Infraestrutura Aquaviária, que pode te dar detalhes técnicos.

Por favor, Valter.

O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA - Bom dia, Senador Garibaldi, Presidente; Ministro Antonio Carlos; Jorge Luiz Bastos, Presidente da ANTT; Secretários do TCU, Srs. Senadores, senhoras e senhores.

O DNIT, como órgão que implementa as políticas de infraestrutura de transporte, tem acompanhado o Plano Hidroviário Estratégico e o seu desdobramento com ações de dragagem e sinalização, que a gente está chamando de dragagens estruturadas, e vai contratar, em formatação de cinco anos, essas dragagens para que possa dar uma confiabilidade maior à navegação dos rios.

Foram feitos estudos de viabilidade em todas as bacias hidrográficas. Na Região Amazônica, foi feito no Madeira, está sendo executado no Amazonas, já está em fase de finalização no Tapajós, Teles Pires/Juruena e Tocantins, também em fase de execução. O Madeira já concluiu e a gente está elaborando o edital para contratação dessa dragagem estruturante que vai ficar fazendo essa manutenção por cinco anos.

Então, com relação a esse problema que a Senadora Vanessa Grazziotin comentou de que, hoje, a gente não conseguir navegar 12 meses por ano no Madeira, a ideia é que a gente tenha o Madeira sendo realmente navegado 12 meses por ano com um calado ideal para embarcação do seu tamanho sem a necessidade de desmembramento.

Então, o DNIT já está preparando o edital para o Madeira. Na sequência vem o Tapajós, do trecho de Miritituba até Santarém, que, apesar de haver várias empresas já utilizando a hidrovia, a gente sabe que também tem restrição num período do ano para navegação lá. Então, o DNIT vai fazer essa contratação também no Tapajós e, na medida em que forem liberando esses projetos, nas demais hidrovias.

A SRª SANDRA BRAGA (Bloco Maioria/PMDB - AM) - Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Agradeço à Senadora Sandra e concedo a palavra, finalmente, ao Senador Hélio José.

Ele concedeu tanto que ficou quase para o final.

O SR. HÉLIO JOSÉ (Bloco Maioria/PSD - DF) - Eu queria cumprimentar o Senador Garibaldi Alves e o Ministro Antonio Carlos Rodrigues pela paciência, pela tranquilidade na condução dos trabalhos.

Como Presidente da Frente Parlamentar da Infraestrutura, realmente devo estar concedendo para os colegas perguntarem e a gente poder formar uma opinião mais tranquila aqui.

Eu queria cumprimentar V. S^{as} e o nosso querido Valter, Presidente do DNIT; o Jorge Luiz, da ANTT; os técnicos do TCU, o André e o Davi, que fazem um trabalho excepcional. Acho que V.S^{as} completam esse time com muita qualidade.

Primeiro, queria fazer uma observação, que, no Ministério do Transporte, a mão de obra básica, também no DNIT, e não na ANTT, porque esta tem seus técnicos, o técnico é exatamente a minha categoria, os analistas de infraestrutura, que são as pessoas que trabalham, que fazem a mão de obra do Ministério do Transporte e parte do DNIT.

Se é razoável permanecer o equívoco hoje remuneratório dessa categoria, que não fica; a maioria fica saindo o tempo inteiro, porque as pessoas estão estudando para outros concursos. Por um erro de data da homologação dessa carreira de Analista de Infraestrutura, que era para ser a mesma carreira, igual, do EPPGG, do APO, Analista de Planejamento e Orçamento, Analista de Comércio Exterior, essa carreira entrou um pouco depois da Medida Provisória nº 440, que organizou as carreiras na área pública.

Então, precisaria ouvir do nosso Ministro, do pessoal do DNIT, como pensam em nos ajudar junto à Presidenta Dilma a dar uma estabilidade para essa carreira tão importante para o PAC, que é exatamente a mão de obra de que dispõe tecnicamente o Ministério do Transporte, que é feita pela carreira de Analista de Infraestrutura.

Queria cumprimentar o Secretário Executivo, que é o nosso Deputado Giroto, que foi uma pessoa que nos ajudou muito aqui na época em que a gente quase resolveu esse problema da carreira, mas ainda não resolvemos, inclusive com apresentação de emendas quando ele era Relator aqui do Orçamento da União.

Outras questões importantes, Ministro, depois falar sobre os Analistas de Infraestrutura, é que, como Senador do Distrito Federal, uma das menores unidades da Federação, nós aqui também temos sérios problemas com relação à questão de transporte hoje em dia. Quando as pessoas saem das cidades-satélites para trabalhar em Brasília, a gente observa aquele engarrafamento sem tamanho, tanto de manhã quanto à tarde. Quer dizer, um caos muito grande.

Eu queria saber de V. Ex^a como é que anda a interface junto ao Ministério das Cidades com relação à mobilidade urbana, de escoamento dessas grandes cidades brasileiras, notadamente Brasília, por causa dessa questão dos grandes engarrafamentos que a gente sofre todos os dias.

Vocês estão fazendo uma obra importante para nós, que é exatamente a recuperação e o Crema da 080 e da 070. A gente precisaria marcar uma data, porque, quando se faz uma coisa importante para o local, a gente tem que realmente cacarejar e fazer o público conhecer. Queria marcar uma data. Conversei com o governo do DF para a gente poder fazer esse lançamento da 080 e da 070, que vocês estão fazendo aqui no Distrito Federal.

E falando na 080, é uma BR que liga Brasília a Goiás - inclusive quero discutir com o pessoal de Goiás - e que vitima uma série de pessoas numa cidade chamada Brazlândia, que é a única cidade do Distrito Federal que não é ligada por pista duplicada, onde ocorre um monte de acidente todos os dias, tanto na estrada de Brazlândia-Padre Bernardo, quanto de Brasília-Taguatinga-Brazlândia.

Então, se há alguma previsão com relação à duplicação dessa importante BR, que é 080, ligando esse trecho. Vocês vão fazer agora só na frente da cidade de Brazlândia um pedacinho de duplicação. A gente precisa duplicar todo o trecho dessa BR, que é uma coisa mais ou menos de 120km.

Sou membro da CMO, a Senadora Rose, que é a nossa Presidente da Comissão Mista do Orçamento, estava aqui há pouco instante. A gente quer discutir com a Bancada de Brasília e de Goiás a duplicação dessa BR 080, ver como a gente dota de recursos.

Aqui em Brasília, nós temos uma série de problemas também com relação ao entorno do Distrito Federal, que é uma área esquecida, que é uma área de ninguém. O nosso Diretor da ANTT, Jorge Luiz, esteve até fazendo um debate aqui com a gente com relação a algumas coisas importantes de transporte para essa área, por exemplo, o trem que liga Luziânia a Brasília, que precisa ver se vai se tornar uma realidade; uma outra proposta, que é a interligação do BRT no trecho Santa Maria a Luziânia.

O BRT já faz Santa Maria-Brasília. A gente conseguiria também evitar esses engarrafamentos enormes se fizesse esses BRTs, e isso está previsto. E a gente precisaria ver com o Ministro dos Transportes, com a ANTT ou com o DNIT, não sei qual dos três vê isso, se há possibilidade de se fazer um acordo, de haver uma relação entre o DER e o DNIT para que a gente possa assumir as manutenções de algumas coisas em Brasília, em área pequena, mas fundamental para a gente.

O gasto é muito grande. Veríamos se há possibilidade de fazer esse convênio, com relação ao repasse, para que o DER Brasília possa assumir essas questões das obras internas, porque há muitas pistas totalmente sem condições de transitar.

Com relação, para finalizar, à região do entorno, os gastos para melhorar essa situação estão na ordem de 150 a 250 milhões, e o DF não tem condições de assumir essa questão do entorno. Então, também a gente questiona se é possível haver um subsídio da ANTT para que a gente possa assumir essas questões aqui, como o trabalho de recuperação dessas vias do entorno para Brasília e a melhoria desse transporte.

Era isso que eu teria a dizer, Sr. Ministro, Sr. Presidente da ANTT, Sr. Diretor do DNIT. E falar o seguinte, fazer um comentário sobre a questão de que aqui em Brasília nós não temos hidrovias, mas, como cidadão goiano e analista de infraestrutura que sou, como engenheiro eletricista que sou e Presidente da Frente Parlamentar da Infraestrutura, quero, inclusive, convidá-los para para o ciclo de debates que a gente vai promover sobre transportes, envolvendo Deputados e Senadores. Vamos sentar e fazer esse ciclo. Mandaremos para V. S^{as} esse calendário, para que possam discutir.

Com relação às hidrovias e ferrovias, que são os transportes modais mais baratos que existem no mundo, por que, quando fazemos os projetos de barragem, de usinas hidrelétricas, já não deixamos em conjunto o projeto das eclusas para podermos tornar o Brasil mais navegável, tornar o Brasil realmente excelente? Porque o Brasil é um país privilegiado com esses grandes rios que cortam o País. A gente poderia fazer o transporte da soja e de outros produtos com muito menos despesas, não gastando o horror de dinheiro que temos que colocar nas rodovias, que se desgastam rapidamente.

Quanto às ferrovias, eu quero parabenizar o Brasil pelos investimentos altos que está fazendo nas ferrovias e dizer que, como membro da CMO, no que eu puder ajudar na questão dos transportes estarei ajudando, também nessa Frente Parlamentar da Infraestrutura.

Quero agradecer o nosso Senador Garibaldi pela paciência, todos os que estão aqui presentes e dizer que estamos às ordens para ajudar o nosso Brasil a progredir cada vez mais.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Concedo a palavra ao Senador Ivo Cassol.

O SR. IVO CASSOL (Bloco Apoio Governo/PP - RO) - Obrigado, Presidente.

É uma alegria cumprimentar V. Ex^a e os nobres colegas aqui. É uma satisfação também cumprimentar o nosso eterno colega Senador e hoje Ministro Antonio Carlos Rodrigues. Desejamos sucesso nessa nova empreitada que o senhor tem pela frente com relação às necessidades, à demanda da infraestrutura do Brasil. Cumprimento toda a equipe que faz parte do Ministério dos Transportes, enfim, todo mundo.

Ao mesmo tempo em que vi os Senadores aqui debaterem suas regiões e as necessidades que nós temos, eu quero aqui aproveitar, antes de começar a colocar os pontos referentes ao meu Estado de Rondônia, para dizer que, há poucos dias, estivemos reunidos, os Senadores do PP, com o Ministro da Fazenda e se dizia que o trabalho que o Governo Federal está fazendo, especialmente no aumento de receita, está correto. Mas quando o Governo Federal, infelizmente - e falo isso porque sou da Base, como vários Senadores aqui são da Base - deixa de fazer o dever de casa e cria, ajuda a criar a crise que está aí, que não é culpa dos Ministros, eu falei para o Ministro da Fazenda o seguinte, vou dar um exemplo simplificado aqui: se um pai de família chega em casa, tem dez filhos e, naquele dia, diz para a esposa e para os filhos: "Olhem, a partir de hoje nós temos que fazer uma redução nos nossos investimentos em infraestrutura e nas nossas despesas de 30% a 40%".

Até aí está tudo correto; porém, quando o Governo deixa de pagar a farmácia, a padaria, deixa de pagar a borracharia, deixa de pagar o posto, deixa de pagar o boteco, não tem como a gente colocar para frente as coisas que nós queremos.

Para simplificar, o que estou querendo dizer com isso? O nós estamos assistindo é que nós estamos precisando urgentemente... E, aí, não é culpa do Ministério dos Transportes, não é culpa do Ministério das Cidades; infelizmente, é culpa do Ministério da Fazenda e do Palácio do Planalto, porque a esta crise que, hoje, nós estamos assistindo, se não se tomar providência urgentemente, Sr. Presidente Garibaldi Alves, nós vamos complicá-la mais ainda. E por quê? Nós temos, urgentemente, que saldar os compromissos que a União tem com os Municípios, com os Estados e com os prestadores de serviços.

Eu dou o exemplo, no meu Estado e em outros Estados, de quantas obras foram contratadas, foram executadas, foram medidas e não foram pagas ou para as quais ainda falta concluir os pagamentos. E isso acaba prejudicando.

Eu sei que os Ministros têm debatido isso com o Ministro da Fazenda. E eu disse, Ministro Antônio Carlos, para o nosso Ministro da Fazenda que não adianta eles colocarem como pretexto que não têm dinheiro para pagar, porque dinheiro para pagar tem. E afirmo isso porque eu já fui governador. E essa mola propulsora do desenvolvimento não pode parar!

Nós temos de ajustar, para adequar, daqui para a frente, com as receitas que existem, como eu ouvi o Ministro Antônio Carlos falar agora há pouco para os demais Senadores: "Olha, eu não tenho na mão quais são as prioridades. A partir do

momento que eu tiver os recursos na mão, eu vou dizer a vocês quais são as prioridades em cada Estado". Está correto, até para que a gente possa criar uma expectativa futura.

Ao mesmo tempo, o que nós não podemos fazer é, por conta do que o governo está fazendo, deixar para o passado.

Vou dar outro exemplo simplificado aqui. Nós temos duas pastas importantes no Governo Federal. Eu acho que, tirando a educação e a saúde, que é normal e está na Constituição os investimentos que se tem de fazer nessas áreas, há duas pastas que necessitam de vários órgãos federais: o Ministério dos Transportes e o Ministério de Minas e Energia.

É inaceitável ver que o Estado do Amazonas ou outros Estados brasileiros, às vezes, fiquem no sistema isolado porque, infelizmente, um órgão ambiental não concedeu a licença própria para se fazer uma linha de transmissão! É inaceitável quando eu percebo, a exemplo da 319, como eu ouvi, agora há pouco, as minhas colegas Sandra e Vanessa falarem aqui, do Amazonas - e o Omar também tem trabalhado em cima disso...

Ministro Antônio Carlos, meu Presidente, eu, no passado, era caminhoneiro. Eu puxava banana de Porto Velho a Manaus. Eu saía de manhã cedo e, de noite, estava em Manaus. Quarenta anos depois, hoje, está aí a situação: por barca, uma dificuldade; por via aérea, ficamos na exploração das passagens aéreas, dependendo de promoções. E, aí, vêm os órgãos ambientais dizendo que não se pode fazer.

É uma rodovia que sempre vai interligar o Amazonas com o resto do Brasil. E não é só lá não! Se nós pegarmos a BR-301, em todos os trechos aqui, veremos que, volta e meia, há um pedaço paralisado por conta das questões ambientais. Aí, qual é a falha que há? A falha, mais uma vez vou dizer, está no Palácio do Planalto. E por que está no Palácio do Planalto? Eu já sugeri isso para a Presidente, já sugeri isso para os Ministros: façam um projeto de lei, façam uma PEC, façam o que tiverem de fazer, mandem de lá para cá, que todos os projetos estruturantes, em nível nacional, de interesse da Nação, de interesse dos brasileiros, serão cumpridos. Acabou!

Qualquer um emperra qualquer obra. Vou dar um exemplo aqui do meu Estado, Rondônia: a BR-429. É uma rodovia que interliga Presidente Médici, Alvorada, São Miguel do Guaporé... E quero parabenizar aqui o Ministro e toda a sua equipe - está aqui o Miguel de Souza, que foi Deputado Federal do meu Estado -, porque foi licitado, há poucos dias, a travessia de São Miguel de Guaporé. E parabenizo porque uma firma de "malas" pegou lá e fez pela metade um serviço porcária no trecho de Alvorada a São Miguel, deixando o povo de São Miguel praticamente isolado, porque não tinha condições de sequer trafegar direito. Mas há trechos, nessa rodovia, de São Miguel a São Francisco e dali a Costa Marques, Presidente, Ministro, que estão paralisado porque ainda há pendência de ordem ambiental no meio. E isso faz cinco ou seis anos!

Será que essa estrada vai passar pelas nuvens? Será que essa rodovia vai passar pelo céu? Será que essa rodovia vai dar a volta pela Bolívia para voltar ao Brasil? Poxa vida! Essa é uma questão de entendimento de administração pública! Eu fui governador; e eu não aceitava... Eu sentava à mesa com os meus Secretário e dizia: "Ou vocês se entendem e fazem a coisa dentro da lei, ou eu boto todos vocês para fora!"

O que não pode é dez puxarem para frente e ter um, que se acha dono da pasta, puxando para trás! E é o que, infelizmente, tem acontecido no governo.

E, aí, Ministro, acaba atrapalhando a sua garra, a sua determinação, da sua equipe, como do Ministro Eduardo Braga, que reuniu os Senadores ontem que estiveram presentes lá. Eu não tenho uma questão... não precisa passar por cima da questão ambiental, mas eles que tirem a bunda da cadeira e decidam essa situação. Que coloquem no papel o que precisam e autorizem essas obras estruturantes de nível nacional.

Vou dar um exemplo aqui em Brasília, quantas vezes nós, Senadores, saíamos daqui para o aeroporto, aí quando chegamos naquela pista embaixo lá, aqui pertinho do aeroporto, porque existe calango de um lado e sapo do outro - não sei o que é que tem aqui, acho que é um parque -, não pode e não podia ampliar. Resultado: travava todo o movimento e ficava essa situação que nós vivemos aqui dentro de Brasília.

Quer dizer, tão fácil de resolver. São obras que o Brasil precisa, não é o Senador Ivo Cassol que precisa, não são os Senadores aqui de Goiás e da região que precisam, somos todos nós que precisamos. Então, o que nós precisamos, urgentemente, essa aqui é uma solicitação que eu faço ao nosso Presidente desta Comissão, eterno Ministro e Senador Garibaldi Alves, para nós cobrarmos da Presidência que faça, urgentemente, um entendimento, uma legislação, para que todas as obras estruturantes se concluam. Está aqui um exemplo que eu vou dar ainda, mais um relacionado às de Minas e Energia: quantas vezes pararam as obras de Santo Antônio e Girau? Quantas vezes pararam as obras de Belo Monte pela falta de energia, Flexa Ribeiro? O que nós temos no Brasil? Qualquer um se acha no direito de chegar lá e sentar em cima de um toco e paralisar tudo. E isso é ruim para o Brasil.

Então, eu quero aqui agradecer o empenho que o Ministro Antônio Carlos tem dedicado, como toda a sua equipe, no Ministério, para retirar essas pendências. Mas para vocês poderem conseguir produzir a contento da sociedade brasileira, nós precisamos que o Ministro da Fazenda libere, urgentemente, os saldos de débitos que o Ministério tem, não só o seu

Ministério como os demais Ministérios, para que eles possam projetar e programar para frente o que tem que fazer e, ao mesmo tempo, atender.

Da mesma maneira, nós precisamos aqui, e eu quero também parabenizar mais uma vez o DNIT... Esses dias eu estive em seu gabinete, Ministro e, quando alguém da bancada nossa de Rondônia tentou imputar ao DNIT e ao Ministério dos Transportes a culpa dos viadutos de Porto Velho, eu defendi na hora que a culpa dos viadutos de Porto Velho não é culpa do DNIT, a situação dos viadutos de Porto Velho é culpa da incompetência do Prefeito passado de Porto Velho, do Sr. Roberto Sobrinho, do Prefeito atual de Porto Velho, que simplesmente sentaram em cima e não tiveram competência de tirar as pendências que tinha na época e ver o que tinha sido executado e pago a mais, e querendo culpar o DNIT. Agora não, o DNIT assumiu, o DNIT apurou os fatos, e já está contratando e já deu a ordem de serviço para que possam começar essas obras nos próximos dias, porque o prejuízo que tiveram aqueles comerciantes, infelizmente, é muito grande.

Ao mesmo tempo, nosso Ministro, eu queria solicitar de toda a sua equipe aqui, que mesmo com as dificuldades que tem, que fosse colocado como prioridade o contorno norte de Porto Velho. Está aqui o Miguel de Souza, que sabe disso. Porque o contorno norte de Porto Velho? Porque nós temos um novo porto hoje, que despacha todos os grãos do norte de Mato Grosso. E, hoje, essas carretas passam e vão passar tudo por dentro de Porto Velho, tudo pelo centro de Porto Velho. As ruas não vão aguentar - não é mais aquela Av. Jorge Teixeira indo para o porto antigo - e esse transtorno que está ocorrendo, nós precisamos, urgentemente, construir esse contorno norte. São 17km. Na época, como governador, eu fiz a reabertura do traçado por onde vai passar essa rodovia. Se não for lá pavimentar urgentemente, porque não tem condições, que se faça pelo menos um serviço, paulatinamente, para que bote esse movimento todo para esse contorno norte, uma vez que esse novo porto, nos próximos dias, vai começar a funcionar ou já está funcionando. O próprio Senador Blairo Maggi, tem uma estrutura que funciona descendo o Rio Madeira. Então é fundamental para que a gente possa dar uma condição para o povo de Porto Velho, já que a situação do trânsito urbano é muito pesada.

E uma outra solicitação que a gente queria fazer para o Ministro aqui, e aí entra o que eu falei agora a pouquinho, que precisa saldar a dívida atrasada e o Ministério da Fazenda tem que liberar, o Palácio tem que liberar esses débitos, esse dinheiro, para que a gente possa retomar, urgentemente, as obras da 425, da BR-364, de Nova Mamoré a Guajará-Mirim. Um por causa das águas, não é Ministro? Então, parou, mas ainda a situação financeira também, porque as empresas vieram com dificuldades, estão vindo com dificuldades. Porque, a partir do momento que o Governo Federal não paga, o empresário também não paga os funcionários, os funcionários também não pagam o mercado, também não pagam o boteco, também não pagam a borracharia, e fica esse caos social dentro da sociedade.

Então, eu queria solicitar do Ministro essa gentileza e priorizar essa questão final da 429, para que a gente possa concluir, de vez, não só as pontes da 429, como também o aterro e essas questões ambientais que têm pendentes no meio do caminho.

Agradeço, de resto, a atenção que o senhor e toda sua equipe sempre têm dado para nós, da Bancada de Rondônia, e especialmente para mim.

E me coloco à disposição para contribuir e ajudar. Estou falando isso, Sr. Ministro Antonio Carlos, aqui, porque sou da Base do Governo. E não é porque sou da Base do Governo que eu seja obrigado a ficar calado se alguma situação do Governo Federal não der sustentação para que os Ministros possam trabalhar, os Ministérios possam trabalhar.

E tenho certeza de que o Ministério dos Transportes é um dos mais importantes para levar riqueza e desenvolvimento, trazendo progresso para nossas regiões.

Desejo sucesso. Um abraço a todos.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Concedo a palavra ao Ministro Antonio Carlos para responder ao Senador Hélio e ao Senador Ivo Cassol.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Primeiro, ao Senador Hélio. Senador Hélio, a carreira de analista está na esfera do Ministério do Planejamento. Eu, com muito prazer, vou tentar ajustar. Quando eu estava aqui no Senado, passou um projeto do DNIT, mas, infelizmente, não me lembro o que aconteceu para o analista ficar de fora desse projeto. Já vou conversar com o Giroto, que está a par e na época era o Relator aqui na Câmara Federal. No que puder, vou colaborar.

O trem Brasília-Luziânia é com a ANTT. Depois, passo a palavra para o Jorge.

O BRT Santa Maria-Luziânia é com o Ministério das Cidades.

Manutenção das rodovias do Distrito Federal: 100% da malha do Distrito Federal estão cobertas pelos contratos de manutenção. O último posicionamento que eu tive é de que estávamos com 51% de bom, 33%, irregular e 17%, sofrível.

A BR-020, adequação de capacidade de Sobradinho a Planaltina, está concluída.

A BR-060, Distrito Federal-Goiás, o trecho DF, duplicado, de Brasília, obras estão sendo complementares. Também concluído.

A BR-450, adequação da Granja do Torto, estrada do DF, também concluída.

Sobre o Entorno, o Jorge teve oportunidade de falar nesta semana. Estou desde fevereiro trabalhando neste sentido. Tivemos reunião com os dois Governadores, houve licitações desertas. Eu o convido para participar conosco e tentar organizar. O Jorge não está medindo esforços para resolvermos as questões sobre o Entorno.

Gostaria, Jorge, que você colocasse o Senador junto, porque ninguém melhor do que o Parlamentar para ter as soluções.

Sobre Rondônia, quero deixar bem claro aqui que já estou vendo os jornais dizendo que eu estou jogando em cima da Fazenda. Temos dois episódios para falar antes: por que nós estamos atrasados? Atraso do orçamento, ver quando o Legislativo aprovou o orçamento, e temos o projeto do ajuste fiscal. Então, não é só no colo do Joaquim, não. Duas etapas atrasaram. O orçamento foi aprovado...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Na semana passada, então. Calma, jornalistas, eu sei que vocês pegam o gancho e batem em uma coisinha só. Esse atraso nós temos por causa do orçamento e do projeto de ajuste fiscal que está na Casa. Então, não é bem assim.

O Ivo é meu amigo, estivemos juntos aqui; sentávamos um ao lado do outro, não é, Ivo?

A BR-364, essa travessia de Porto Velho, está em andamento. Vamos ver o que podemos fazer para tirar todo esse atraso que houve.

A BR-429 concluiu 79km. Falta executar um pedacinho muito pequeno: 3,5km mais ou menos.

O SR. IVO CASSOL (Bloco Apoio Governo/PP - RO. *Fora do microfone.*) - Questão ambiental.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Questão ambiental.

E a manutenção da sua malha, que é uma malha grande; tem 1.876km de malha pavimentada, 92% cobertos pela manutenção.

Continuo à disposição.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Com a palavra o Dr. Jorge Luiz Bastos.

O SR. JORGE LUIZ MACEDO BASTOS - Senador, dentro do Distrito Federal nós temos algumas ações para o Entorno. Como o Ministro falou, nós vamos tratar da licitação do transporte rodoviário, nós estamos tentando melhorar o transporte com as novas licitações. Eu vou chamar o senhor para o debate.

Com relação à BR-040, ela foi concedida e nós estamos trabalhando na duplicação e na melhoria das condições do eixo sul do Entorno, com novas marginais, com novas passarelas, para que a fluidez do trânsito se dê da melhor maneira. Então, a concessionária já está fechando alguns acessos, porque, como o senhor sabe, há vários contornos irregulares na rodovia e todos eles estão sendo fechados. Nós já fizemos uma reunião com os prefeitos do Entorno. Então, a melhoria vai se dar rapidamente nessa rodovia.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Com a palavra o Senador Eduardo Amorim. Em seguida, Senador Flexa Ribeiro e, depois, Senadora Fátima Bezerra. E aí estaremos encerrando.

O SR. HÉLIO JOSÉ (Bloco Maioria/PSD - DF) - Excelência, só um instante, porque a resposta sobre as eclusas e o projeto conjunto com relação às hidrovias é muito importante para o Brasil e para a gente, e eu, como engenheiro eletricista, não posso deixar de ouvir essa resposta. O que acontece? Não há uma interface com o Ministério de Minas e Energia? Há problema nisso? Como a gente pode ajudar para que isso ocorra?

Obrigado, Presidente.

O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA - Com relação à questão dos projetos de eclusa, no ano passado, foi aprovada uma lei obrigando à construção de eclusa junto com a barragem. É claro que há uma série de condicionantes que estão estabelecidas, mas já houve um avanço nesse processo. O Ministério dos Transportes e o DNIT sempre colocaram como uma coisa boa a construção da eclusa, porque se reduz muito o custo de construção da eclusa quando se faz junto com a barragem. A gente tem conseguido avanços com o Ministério de Minas e Energia, porque a gente está sentando com o Ministério toda vez que se fala num barramento para poder definir o local correto para a eclusa, a melhor posição para o setor de transporte também. Inclusive, o Ministério de Minas e Energia até abriu uma possibilidade de incluir no edital, quando da contratação da empresa que vai construir a barragem, a possibilidade de essa empresa também fazer a

eclusa, claro que com recurso do Ministério dos Transportes, mas utilizando o mesmo processo licitatório na construção da barragem.

Então, vejo que, nesse ponto da questão da construção da eclusa, a gente tem conseguido um bom entendimento com o Ministério de Minas e Energia e a gente vai conseguir acompanhar essas construções já com a indicação de melhor posicionamento para as eclusas nessas barragens e, quando for possível, quando houver espaço fiscal, a gente também construir em conjunto com a barragem essas eclusas.

O SR. HÉLIO JOSÉ (Bloco Maioria/PSD - DF) - Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Senador Eduardo Amorim.

O SR. EDUARDO AMORIM (Bloco União e Força/PSC - SE) - Sr. Ministro, seja bem-vindo a esta Comissão.

Sr. Presidente, Diretores, Secretários, sejam todos bem-vindos a esta Comissão.

Meu Partido não faz parte da base do Governo.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. EDUARDO AMORIM (Bloco União e Força/PSC - SE) - Já fez. Não faz mais.

Mas quero dar o meu testemunho de que a Presidente soube escolher. Escolheu uma pessoa idônea, sincera, correta para o Ministério dos Transportes. Eu acredito muito nisso. Pena que o senhor chega numa hora em que o orçamento está extremamente travado, cortado e atrasado. Com certeza, o senhor não tem nenhuma culpa nisso.

Mas desejo e espero que o Governo saiba reconhecer a capacidade de V. Ex^a, o crédito que tem nesta Casa junto a todos os Parlamentares e colegas, porque se trata de um Ministério extremamente estratégico.

Sou filho de uma cidade conhecida nacionalmente, até por lei, como capital nacional do caminhão. É raro a família que não tenha algum envolvimento com caminhão. Até a arquitetura da nossa cidade, Senador Flexa Ribeiro, é desenvolvida, é feita em função do caminhão. O caminhão se hospeda na parte térrea da casa e, na parte superior, no segundo pavimento...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Como é o nome da cidade de V. Ex^a?

O SR. EDUARDO AMORIM (Bloco União e Força/PSC - SE) - Itabaiana, em Sergipe, capital nacional do caminhão por lei.

Então, todas as famílias têm envolvimento direto e indireto com o setor do caminhão. O convite até foi feito ao Ministro, recentemente, para que ele estivesse lá, na tradicional 50ª Festa dos Caminhoneiros. As famílias param e se comemora ali a data. Foi feito o convite para que o Ministro pudesse até discutir com aqueles que conhecem todas as rodovias deste País. Reitero aqui esse convite.

No meu Estado, o maior investimento do Governo Federal é numa rodovia, a 101, que atravessa o nosso Estado no sentido norte-sul. V. Ex^a sabe, porque já estive algumas vezes com V. Ex^a, como essa obra está demorada, mas vi que V. Ex^a tomou algumas atitudes.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. EDUARDO AMORIM (Bloco União e Força/PSC - SE) - Então, vi que V. Ex^a já tomou algumas atitudes. Já estamos vendo, assistindo a alguns resultados.

Nesta semana, estive em uma superintendência do DNIT, com alguns prefeitos, com algumas lideranças, falando sobre exatamente o atraso dessa obra. O que eu ouvi deles - não sei nem qual a empresa que está fazendo - é que a ponte sobre o rio São Francisco, que está sendo feita, já está em obra há seis meses. Parece que a empresa vem reclamando não receber absolutamente nada.

Preocupa-me muito essa situação, porque acredito que são poucos os empresários que suportam isso. Não há nenhuma autorização de quem quer que seja para falar sobre isso, mas espero que a obra não pare, que seja dada continuidade à duplicação e que comece outra duplicação tão sonhada no nosso Estado, que é a da 235, no trecho de Aracaju a Itabaiana, que é insuportável. São mais de 20 mil veículos pesados nessa cidade nacional do caminhão. Então, os caminhoneiros, os motoristas, vão descansar em casa quando podem. O trânsito é enorme, mas fui informado de que existe uma previsão orçamentária, pelo menos para o Orçamento do ano que vem, para essa duplicação.

Desejo, Ministro, que V. Ex^a consiga realizar seu intuito. Eu sei que V. Ex^a é capaz, mas o desafio é grande, sobretudo neste momento de crise e de arrocho fiscal. Sei da sua idoneidade e da sua transparência. Convivi com V. Ex^a, todos nós, por quase dois anos.

E pergunto: Ministro, qual a perspectiva de essas obras voltarem à velocidade que tinham? Porque o sentimento que temos é o de que, em pleno século XXI, o cimento brasileiro é diferente do cimento japonês, do cimento coreano, do cimento sueco, porque lá as coisas andam em outra velocidade.

Os Estados Unidos, em 1870, tinham 70 mil quilômetros de ferrovia, quando não se tinha nenhum motor de combustão interna. O motor de combustão interna era a vapor.

Hoje, com toda essa modernidade, não dá para entender como é que essa coisa demora. Essa duplicação do meu Estado já ocorre há mais de duas décadas.

Então, espero que, agora, na sua gestão, o sonho de muitos sergipanos se concretize. Com toda certeza, com a duplicação, muitas vidas serão salvas.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Quero registrar a presença do ex-Deputado Miguel de Souza, hoje componente da equipe do Ministério dos Transportes.

Concedo a palavra ao Senador Flexa Ribeiro.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Senador e Presidente Garibaldi Alves Filho, além de tudo isso, nosso amigo irmão, fico muito feliz quando V. Ex^a me concede a palavra e não limita o tempo da minha fala.

Eu quero saudar, pela presença: o nosso Senador e Ministro Antonio Carlos Rodrigues; o Presidente da ANTT, Jorge Bastos; o Secretário de Fiscalização de Infraestrutura do TCU, André Vital; o Secretário de Fiscalização do TCU, Davi Barreto; Valter Silveira, Diretor-Geral do DNIT; o nosso amigo Miguel de Souza; e a sua equipe, Ministro, que o acompanha nesta audiência.

Primeiro, quero fazer alguns registros, Senador Garibaldi Alves, que todos os que me antecederam fizeram. Eu quero parabenizar o Ministro Antonio Carlos pela forma que age neste pouco tempo que está à frente do Ministério dos Transportes, com transparência, com clareza, sem criar expectativa e sem assumir compromisso que não possa vir a cumprir.

Quero agradecer ao Ministro, que concedeu uma audiência à Bancada do Pará ontem. A Bancada, de forma suprapartidária, esteve presente, com cinco ou seis prefeitos do sul do Pará e mais de 40 vereadores, nessa audiência sobre um grave momento por que passam os paraenses dessa querida região do meu Estado.

A soja, a cultura dos grãos avança no Estado do Pará. O Estado do Pará tem um potencial de produção de grãos maior que Mato Grosso, que hoje é o maior produtor. E nós vamos alcançá-lo não a médio prazo, mas a médio e longo prazo nós vamos chegar lá. Nós temos 24 milhões de hectares abertos, a maioria usada para pecuária. Com tecnologia, pode-se reduzir essa área. Reduzindo-se um terço, nós vamos ter oito milhões de hectares já abertos sem precisar derrubar uma árvore para a agricultura e produção de grãos.

Eu pediria, Senador Garibaldi - e vou fazer isso, Ministro Antonio Carlos, para que todos os nossos amigos do sul do Pará que não puderam estar aqui na audiência com V. Ex^a, tomem, pela TV Senado, conhecimento das imagens mostradas a V. Ex^a e à sua equipe na reunião de ontem -, que nós pudéssemos passar o vídeo. São três minutos, Presidente. Desconte do meu tempo.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Pode descontar mesmo?

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Não inclua. Descontar no sentido de não incluir o tempo do vídeo na minha fala.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Eu pensei que era no outro sentido.

(Procede-se à exibição de vídeo.)

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Satisfeito, Senador?

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Faltou mostrar as imagens das pontes, mas o Ministro assistiu ao vídeo ontem.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Assisti ao vídeo ontem.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Já viu?

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Já.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - A fala de ontem...

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Eu pedi permissão a V. Ex^a, Presidente, para que o Pará inteiro tomasse conhecimento das imagens que o Ministro viu. Lamentavelmente, não mostraram as pontes, as ditas pontes assassinas, porque lá morrem pessoas, vidas são perdidas em função de pontes que foram usadas na guerra do Golfo, que foram doadas àquela altura para o Brasil e foram parar no Pará. Elas estão se desmanchando porque são de aço.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Senador Flexa, o senhor já ouviu falar - acho que é um ditado chinês - que uma imagem vale por mil palavras?

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - É verdade.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Então, como o senhor trouxe hoje essas imagens, não vai ser preciso mais V. Ex^a falar tanto.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Eu tenho vários itens aqui a respeito do trabalho que o Ministro desenvolve no Estado do Pará.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Pode falar.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Estou falando da ponte só porque não apareceram aqui.

Quero novamente agradecer ao Ministro o atendimento da audiência de ontem e os compromissos que ele assumiu, exatamente como disse aqui: "Não tenho orçamento, não sei quanto caberá ao meu Ministério, quando eu tiver o número, eu chamarei a Bancada e assumirei os compromissos que forem possíveis de serem atendidos."

Então, essa é a situação no Brasil.

O Senador Amorim aqui disse que o Partido dele não era da base do Governo. V. Ex^a respondeu: "Ainda."

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Não fui eu, não. Foi o Ministro.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Foi o Ministro. Disse: "Ainda." Eu não sou da Base do Governo e nunca serei. Então, não existe o ainda no prazo.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Então, vocês não serão governo nunca.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Nunca será governo.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Atual, atual, estou me referindo ao atual. De 2018 para frente, fique tranquilo, porque nós vamos mudar de lado e V. Ex^a vai estar conosco, deste lado de cá, com certeza absoluta. Não tenho dúvida disso.

Mas vamos voltar ao Ministro.

Então, Ministro, eu só pediria a V. Ex^a que, se pudesse, repetisse o compromisso que assumiu ontem, no Estado do Pará, com relação à BR-158, que é a BR de escoamento da safra de grãos de parte do Pará, a menor parte ainda do Pará, e o resto de Mato Grosso, dados os prejuízos que os produtores têm em não poderem escoar a sua safra.

Eu queria que V. Ex^a pudesse também - e será motivo de outra audiência da Bancada do Pará - dar uma resposta aos paraenses sobre o derrocamento do Pedral do Lourenço. O Senador Hélio aqui, há pouco, falou das eclusas. Realmente, é um avanço termos aprovado a obrigação de fazer eclusa quando se construir a barragem. Para isso, havia vários projetos aqui, inclusive um de minha autoria. Nós conseguimos, depois de 35 anos, concluir as eclusas de Tucuruí. Elas estão lá, sem uso. Foram gastos R\$1,5 bilhão dos brasileiros, e ela está parada, é um bibelô, porque não foi feito o derrocamento do Pedral do Lourenço. Eu vinha avisando que não adiantava terminar a eclusa três anos antes de ela ficar pronta para que houvesse o derrocamento concomitante.

Eu gostaria que V. Ex^a pudesse também fazer uma referência à BR-163. Eu acredito que ela está avançada. Faltam em torno de trezentos quilômetros para ser asfaltada. Qual é a expectativa de término dela? Porque por esta BR vão passar 120 mil caminhões por ano. Vou repetir o número, porque é importante que o Brasil saiba disto: são 120 mil caminhões por ano transportando seis milhões de toneladas de soja de Mato Grosso e do Pará para Miritituba. Aí, a partir de Miritituba, em balsa, para Barcarena.

A Transamazônica, a BR-230, essa está completamente fora de prazo. Nós não temos notícia da sua conclusão. Ela é importante porque liga leste a oeste, atravessa a Amazônia transversalmente.

Sobre a duplicação da BR-316, essa é uma saída da capital, Belém, no trecho de Castanhal a Santa Maria, vidas são perdidas. Pelos levantamentos do próprio DNIT, é uma das rodovias em que mais vidas são perdidas no Brasil, porque não foi, até hoje, duplicada. Então, gostaria de ouvir V. Ex^a.

Sobre a duplicação da Santarém/Cuiabá no núcleo urbano de Santarém, quando chegarem esses caminhões para levar soja para Santarém, se não houver uma lateral, uma via de escoamento desses caminhões, vão interditar a cidade de Santarém.

Por último, Presidente, a BR-222, que liga Marabá a Rondon - eu estive, há duas semanas, trafegando ali -, está, eu diria, em estado de bom para razoável. Queria só pedir a V. Ex^a que o DNIT pudesse fazer um tapa-buraco emergencial para não perder a rodovia. É só fazer a manutenção para que ela não se perca. Ela está com trafegabilidade boa.

Por último, falo da ferrovia, nosso amigo Jorge Bastos e Ministro, que liga Açailândia a Barcarena. Com a hidrovia do Tocantins e com a ferrovia Açailândia/Barcarena, nós vamos tirar grande parte desses 120 mil caminhões que trafegam na BR-163, transportando por modal mais barato do que o rodoviário, que é o ferroviário, e, melhor ainda, o hidroviário.

Então, parabênizo V. Ex^a.

Quero dizer a V. Ex^a que o Orçamento não foi aprovado antes porque o Executivo não quis. Não queria. E a certeza de que ele não queria aprovar o Orçamento é que até hoje não foi editado o decreto para utilização do Orçamento - e o Orçamento foi aprovado há mais de trinta dias. Não éramos nós, da Oposição, que não queríamos aprovar. Era a Base do Governo que não dava quórum no Congresso para ser aprovado.

Nós sabemos das dificuldades, que não nasceram hoje. São o resultado de doze anos de desgoverno. V. Ex^a, lamentavelmente, assume o Ministério dos Transportes num momento de crise. Poderia, e deveria - tenho certeza -, ter assumido quando estava no canto da cigarra, para que a gente pudesse ter, como V. Ex^a quer, atendido todos os brasileiros. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Agradeço ao Senador Flexa Ribeiro.

Antes de conceder a palavra à Senadora Fátima Bezerra, queria dizer que ela vai - acredito, Ministro - reiterar as demandas, as solicitações, os apelos da Bancada do Rio Grande do Norte.

Passo a palavra a ela, para que seja nossa representante, já que eu estou aqui como Presidente. Pretendia até passar a Presidência, mas a Senadora Fátima chegou. Ela agora fala pela Bancada do Rio Grande do Norte, sobre a BR-101, o trecho da Reta Tabajara e tantas outras reivindicações.

Com a palavra a Senadora Fátima Bezerra.

A SR^a FÁTIMA BEZERRA (Bloco Apoio Governo/PT - RN) - Senador Garibaldi, eu quero agradecer e, antes de mais nada, cumprimentar V. Ex^a, que, na condição de Presidente da Comissão de Infraestrutura, tomou a iniciativa de realizar esses debates de caráter programático, debates esses muito importantes, porque têm a ver exatamente com a logística, com a infraestrutura essencial para promover o desenvolvimento econômico e social dos nossos Estados.

Em segundo lugar, saúdo o Ministro, nosso companheiro Senador, junto com toda a sua equipe, o Diretor do DNIT, o Diretor-Geral da ANTT, os representantes do TCU, os colegas Senadores, os demais convidados, a turma do DNIT.

Mas, Ministro e Senador Garibaldi Filho, antes de me associar ao que o Senador Garibaldi Filho aqui já mencionou, que é o reforço à nossa agenda no que diz respeito às demandas da infraestrutura rodoviária do Rio Grande do Norte, eu quero aqui também fazer um registro das conquistas e dos avanços que tivemos ao longo desses 12 anos no Rio Grande do Norte - creio que não só no Rio Grande do Norte, mas em vários Estados da Federação.

Eu digo aqui, com muita alegria, que foi exatamente nos governos do Presidente Lula e da Presidenta Dilma que o Rio Grande do Norte conseguiu resolver gargalos que se arrastavam há décadas. Eu falo, por exemplo, da BR-110, construída sob a supervisão do Ministério dos Transportes. Era uma obra, Sr. Ministro, que se arrastava há mais de 40 anos, uma obra muito importante lá para o médio oeste - não é, Senador Garibaldi Filho? - do nosso Estado.

Eu falo aqui de uma outra obra igualmente importante, que foi a BR-226. Essa BR-226 liga duas importantes regiões do nosso Estado, que é a região do Seridó, uma região a oeste, que, por sua vez, se liga com um Estado fronteiriço, que é o Estado do Ceará. Lá, encrustada à ponte de Jucurutu, Triunfo, que era uma outra obra, Ministro, que se arrastava, simplesmente, há mais de 17 anos. E ela foi concluída durante esse período.

Menciono aqui, ainda, também, por exemplo, a duplicação da BR-101, outro investimento muito importante.

Destaco aqui, ainda, o contorno do Seridó, de Caicó. Aliás, até hoje não foi inaugurado, mas o contorno já está de vento em popa, ou seja, cumprindo o seu papel.

Então, importantes conquistas nessa área o meu Estado do Rio Grande do Norte teve ao longo desses anos. Agora, é claro que temos, literalmente, uma grande caminhada pela frente.

Aqui, associando-se ao Senador Garibaldi Filho, em nome de toda a Bancada federal do nosso Estado, como porta-voz do povo do Rio Grande do Norte, quero, mais uma vez, Ministro, a exemplo do que fizemos recentemente em uma audiência com o senhor, quando compareceu, inclusive, o Governador do nosso Estado, Robinson Faria, renovar o nosso apelo no que diz respeito às demandas em curso.

Primeiro: Reta Tabajara, fundamental por tudo que ela significa do ponto de vista da infraestrutura rodoviária do nosso Estado. Eu queria saber, inclusive, se o senhor pode confirmar uma boa notícia que eu tive na semana passada, de que o senhor e o DNIT estão ultimando as últimas providências e, provavelmente, nesses 30 dias, a obra já seria retomada. Essa foi uma notícia eu tive, na semana passada, do DNIT no plano nacional.

A outra demanda, também, Sr. Ministro, que quero colocar aqui são as obras complementares da BR-101 e fazer um apelo a V. Ex^a. À luz das dificuldades orçamentárias que temos e que teremos ao longo deste ano, sei que V. Ex^a terá que estabelecer algumas prioridades, ao lado da Reta Tabajara, fazemos um apelo para que as obras, Sr. Diretor-Geral do DNIT, complementares da BR-101 não sejam paralisadas. Elas estão em curso através dos chamados projetos executivos. Essa obra complementar da BR-101 significa as intervenções, através de viadutos e túneis, que teremos ao longo da BR-101, que é o cartão de visita do Rio Grande do Norte, a saída sul de Natal e toda a região metropolitana. Hoje se constitui, sem dúvida nenhuma, um dos grandes gargalos do ponto de vista do congestionamento de tráfego que a população do nosso Estado enfrenta. É uma obra orçada em R\$150 milhões, mas de fundamental importância para melhorar a mobilidade urbana que responde a mais de 50% da população de Natal.

Também acrescento, Senador Garibaldi Filho, até porque somos muito cobrados, a duplicação da BR-304, que é uma outra importante conquista para o nosso Estado. A duplicação da BR-304, associada à duplicação da BR-101, sem dúvida nenhuma, representa um importante instrumento, significa grandes investimentos para alavancar e para promover o desenvolvimento econômico e social do nosso Estado.

Quero ressaltar aqui também, Ministro, os acessos para o aeroporto de São Gonçalo, fundamentais, essenciais naquilo que couber ao Ministério dos Transportes, e só reforçar também o Contorno de Igapó, que já está em andamento, a estrada da produção, que é a estrada do cajueiro, e a duplicação da BR-406, que são projetos futuros.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Sr. Presidente, só pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Senador Wellington Fagundes.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Estamos aqui do começo ao final da reunião, para a qual nós convidamos também o Tribunal de Contas. Como eles não tiveram oportunidade de falar nada até agora, um questionamento que fazemos, de Mato Grosso, e que o Senador Blairo também colocou é sobre a questão do trecho de obrigação do DNIT. Claro que o Senador colocou a possibilidade de ser assumido pela concessionária todo o trecho de Mato Grosso, que é de responsabilidade do DNIT. Penso que é complicado os trechos que já foram licitados, que já estão sendo tocados. Acho que dificilmente isso é possível, até porque as empresas teriam que abrir mão, enfim, mas temos um trecho de Cuiabá a Rosário, de 108km, que é o trecho para o qual já tivemos duas licitações, porque uma deu deserta, cujo processo de licitação está em curso, ou seja, sendo publicado, ainda não tivemos a licitação concluída. Já tivemos uma reunião no Ministério dos Transportes, na Valec. Porque a nossa preocupação, em função da situação econômica que estamos hoje vivenciando, é que, por já ter sido feita a licitação duas vezes e dado deserta, o nosso questionamento - já estivemos com o Ministro, já estivemos na Casa Civil - é que sempre se esbarra na hipótese de que não é possível, dada a resistência do Tribunal de Contas. Então, nesse trecho, seria possível - é a pergunta que estamos fazendo -, afirmativamente também, como não foi concluída a licitação, ainda está em processo, o Tribunal de Contas se manifestar sobre essa possibilidade de a concessionária assumir esse trecho dos 108 quilômetros?

Claro que isso vai incidir na tarifa, mas, como já foi falado aqui, a nossa tarifa está muito menor do que a do Mato Grosso do Sul, porque no Mato Grosso do Sul todo o trecho será executado pela concessionária e o nosso, apenas a metade seria executado pela concessionária. Então, seria possível, mesmo esses 108 quilômetros sendo assumidos, ainda termos uma tarifa bem menor do que a do Mato Grosso do Sul.

Além disso, chegando em Rondonópolis, temos o terminal da ferrovia. Grande parte dessa carga acaba também sendo transportada pela ferrovia Ferronorte.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Pergunto ao Dr. André se quer se manifestar a respeito da indagação do Senador Wellington Fagundes.

O SR. ANDRÉ LUIZ F. DA SILVA VITAL - Agradeço pela oportunidade.

Queríamos mesmo ser mensageiros de boas notícias hoje. Foi muito interessante notar que as preocupações comuns, ressaltadas pelo senhor, Senador Wellington Fagundes, quanto ao problema dos acidentes, uma questão que estamos trabalhando muito, com relação aos gargalos logísticos que estamos identificando, diversas ações que estamos fazendo, tenho certeza de que percebemos alguma evolução, sim, na área de concessões, na área de atuação do DNIT também.

Gostaria de aproveitar a oportunidade para ressaltar que esta Comissão de Serviços de Infraestrutura sempre foi muito proativa e não tenho dúvida nenhuma de que ela contribuiu muito, e continua contribuindo, com essa evolução que a gente tem percebido.

Especificamente em relação à possibilidade de, digamos assim, um aditivo a um contrato de concessão de tamanha natureza, eu entendo que é uma matéria que transcende a nossa capacidade técnica e específica, a nossa atuação técnica. Ela teria que ser examinada do ponto de vista técnico e, após esse exame, essa instrução, ser submetida ao Plenário do TCU para uma deliberação nesse âmbito político.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Quero falar aqui, Sr. Presidente, em nome da sociedade mato-grossense, porque esse trecho é o trecho em que mais acontecem acidentes, é o mais complexo, da capital até o outro trecho que já está duplicado, que está em piores condições, porque se esperava a execução da obra.

Então, afirmo aqui, porque nós já conversamos muito com as lideranças, que, da parte da sociedade mato-grossense, é preferível ter um aditivo na tarifa do que essa obra não sair e as pessoas continuarem morrendo. Como foi colocado pelo Ministro, hoje não há previsão de recurso. As obras que estão acontecendo no trecho de Rondonópolis-Cuiabá estão paradas, parte delas, pela condição das empresas. Como eu disse, com vida a gente não pode brincar. E lá as pessoas estão morrendo. Segundo a Polícia Rodoviária Federal, é o trecho em que mais acidentes frontais existem no Brasil, proporcionalmente. Acidente frontal representa perda de vidas - são acidentes graves, com as pessoas tetraplégicas, paraplégicas - , além de um custo social para o Brasil. Então, a sociedade mato-grossense aceita ter uma majoração na tarifa, mas ter a obra executada num prazo mais rápido.

Estou falando aqui como representante do meu Estado, inclusive, assumindo as consequências do que estou dizendo, porque, é claro, é melhor você ter uma obra com a certeza de ser executada do que a dúvida sobre quando será concluída e as pessoas continuarem morrendo.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Com a palavra, o Dr. Jorge Bastos.

O SR. JORGE LUIZ MACEDO BASTOS - Senador, segundo informações, o DNIT pode confirmar, acho que deu vazio de novo. Não deu vazio?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. JORGE LUIZ MACEDO BASTOS - Está bem.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Eu queria pedir desculpas pela omissão, mas está presente aqui o ex-Deputado Federal Edson Giroto.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - E é o Secretário Executivo, portanto, um homem extremamente importante.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Hoje Secretário Executivo.

Concedo a palavra ao Ministro Antonio Carlos Rodrigues.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Conforme solicitação da Presidência aqui, a Senadora Fátima tem um compromisso, e como é bem rápido...

Senadora, nós já conversamos, já está tudo ajustado. Apenas vou passar a limpo algumas posições que a senhora solicitou, mas estão quase todas em andamento.

A BR-101, Natal-Parnamirim, foi contratada, e o projeto, iniciado. Nós estamos aguardando definição de orçamento para iniciar a obra.

A 304, que é a Reta do Tabajara, é um processo de rescisão. Estamos convocando a segunda ou a terceira logo nos meados de maio.

Sobre a malha do Rio Grande do Norte, nós temos uma malha de 1,545 milhão de quilômetros, e 55% dessa malha está sendo coberta por manutenção, com um índice excepcional, 79%, de bom.

Estou à disposição para, depois, dar os outros detalhes para a senhora.

Muito obrigado.

Senador Amorim, meu amigo, meu companheiro Senador Amorim, a duplicação da 101, na divida de Alagoas e Ceará, está em andamento. É uma extensão de 190 quilômetros. Nós concluímos 93 quilômetros. Falta executar: 97 quilômetros. Previsão de conclusão: setembro de 2018.

Sobre a BR-235, que é a maior reivindicação lá do Estado, Aracaju-Itabaiana, proposta para duplicar é a boa notícia. Está no PAC 3, 55 quilômetros. Sobre a malha rodoviária, nós temos uma malha pequena lá, de 318 quilômetros. Ela está 100% coberta de manutenção.

As solicitações do Estado. Nós tínhamos alguns problemas técnicos, resolvemos, agora temos que dar oportunidade para o novo superintendente. Nesse pequeno prazo, ele ainda não conseguiu pôr as coisas em ordem. Ele está lá há menos de uma semana, mas é um moço jovem e eu tenho esperança, é um técnico de carreira, de que ele vai satisfazer os objetivos do Estado de Sergipe.

O SR. EDUARDO AMORIM (Bloco União e Força/PSC - SE) - O senhor poderia pelo menos ter um Estado 100% contemplado, porque Sergipe não dá para comparar com as dimensões do Estado de Flexa ou de outros colegas. Sergipe é tão pequeno! Nesse contexto, pede tão pouco! Só temos duas rodovias federais, Presidente, somente duas: uma norte-sul, uma leste-oeste, que corta todo o Estado. Se tivermos esse sonho duplicado, com certeza o transporte em Sergipe vai melhorar, e muito.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - São 55 quilômetros, não é?

O SR. EDUARDO AMORIM (Bloco União e Força/PSC - SE) - Eu confio em V. Ex^a e sei que está sensível a essa questão.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Senador Flexa, sobre o Pedral, gostaria que o Valter falasse.

O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA - O Pedral foi licitado duas vezes pelo DNIT, já com o projeto revisado pela Marinha. Na primeira vez, houve uma ação judicial. As empresas questionaram se a responsabilidade ambiental estaria a cargo da empresa contratada ou a cargo do DNIT. Foi feita uma revisão nesse edital. Nós fizemos algumas alterações, relançamos o edital. Infelizmente, não houve nenhuma empresa interessada na obra. O que o DNIT está fazendo? Está revendo o projeto e fazendo uma correção no orçamento, para poder verificar onde é que está o erro. Então, estamos corrigindo esse edital, esse projeto. Algumas variações foram identificadas em função da leitura de régua na região, para poder deixar o mais justo possível, para não ter mais fracasso a próxima licitação. A previsão de nova licitação é para junho, meados de junho, junho agora.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - O Jorge vai responder sobre a ferrovia.

O SR. JORGE LUIZ MACEDO BASTOS - Senador Flexa, a ferrovia que liga Açailândia a Barcarena está com o PMI sendo feito. Alguns interessados estão fazendo o PMI, o estudo de viabilidade. A modelagem está sendo alterada. O Ministério do Planejamento pediu contribuições para que esse PMI saia da melhor maneira possível. Nós acreditamos que esse PMI fique concluído ainda este ano para que, no ano que vem, nós possamos fazer a licitação desse trecho, que é muito importante. É o trecho que liga a ferrovia Norte-Sul ao Porto do Pará. Então, é onde pode o escoamento da soja se dar; como o senhor falou, pode se dar tanto pelo Pará como pelo Maranhão. É uma rodovia que o Governo tem se empenhado bastante para que tenha a sua conclusão o mais rápido possível. Acredito que o PMI fique pronto este ano e, no ano que vem, nós possamos fazer a licitação.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Presidente, Dr. Jorge, eu lamento que V. S^a diga que o Governo está se empenhando bastante para que a ferrovia se torne realidade. Nós esperamos essa ferrovia há muito tempo e nos preocupa essa modelagem que está sendo alterada.

No noticiário se lê que vão alterar aquilo que tinha sido decidido pelo Governo: faria a concessão e garantiria ao vencedor a carga da ferrovia e repassaria essa carga para as empresas interessadas. Esse era o modelo que estava definido para Açailândia-Barcarena.

Agora, V. S^a dá uma notícia com a qual os paraenses que nos ouvem vão perder mais esperança do que já perderam. Quer dizer, só para o ano que vem a estação será colocada na rua. Ou seja, nós não temos esperança de que isso aconteça.

Tenho quase certeza de que vão surgir ferrovias para o transporte da soja, porque o Pará - é importante, Dr. Jorge -, sem sombra de dúvida, Ministro, é o Estado que tem a melhor posição para o escoamento da soja, porque é o mais próximo dos mercados consumidores - tanto da Europa, como da América do Norte e do asiático - e ficará mais próximo ainda com o Canal do Panamá duplicado, porque ele vai passar por esse canal.

Então, nós paraenses estamos preocupados. Vão passar 120 mil caminhões. Como ela não é linear, a safra não é durante o ano todo, vai comprimir esses 120 mil. Se fosse linear, passariam 340 caminhões por dia. E vão passar 5 mil caminhões por dia na BR-163, porque não tem a hidrovía nem a ferrovia.

Como eu estava dizendo, vão surgir ferrovias bancadas por grupos privados, só que essa ferrovia, de cujo grupo, inclusive, o Senador Blairo faz parte, vai paralela à 163. Ela vai de Sinop até Miritituba. Não é concorrente, evidente, da Açailândia-Barcarena. E o Porto de Barcarena fica esperando. Enquanto isso, os caminhões continuam trafegando nas rodovias, perdendo-se vidas e competitividade - isso é importante. O produtor brasileiro perde competitividade por falta de infraestrutura, de logística para escoar a produção.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Abusando da paciência, Presidente, só quero encaminhar à Comissão, conforme já tive orientação, um requerimento. Estou fazendo isso de forma verbal, mas vou fazê-lo por escrito para que, em a Comissão aprovando, seja remetida ao Presidente da Casa essa consulta ao Tribunal de Contas em relação aos 108 quilômetros.

A nossa preocupação é exatamente o tempo, porque a estação está em curso. Eu gostaria de pedir aqui aos técnicos, mais uma vez, que o fizessem de forma informal lá com o Presidente, com quem de direito, para, pelo menos, o Ministério e a ANTT terem um norte. De repente, o Ministro poderia, se tomar uma decisão como essa, até suspender o edital, enfim. A nossa preocupação é técnica, não é, Ministro? Mesmo que o Ministro queira, sabemos que ele não tem como tomar uma posição abrupta até porque, se interromper novamente a licitação por uma coisa indefinida, pior ficará a situação. Então, temos que ter certa cautela e responsabilidade nisso.

Mas gostaria aqui, Presidente, de encaminhar esse requerimento, o que vou fazer oficialmente.

Só para concluir, Ministro, quero parabenizar V. Ex^a e todos que aqui vieram pela paciência e pela forma cortês como agiram na audiência - sempre com a condução do nosso Presidente Garibaldi, que, mesmo com fome, no seu sorriso, no seu carisma, acaba envolvendo todos nós. Então, quero parabenizar V. Ex^a, Presidente, o Ministro, toda a equipe, o Presidente da ANTT e o Tribunal de Contas.

Só para concluir, Ministro, pedir também que o senhor refaça, mande fazer o estudo também da concessão do trecho da BR-070, em Primavera do Leste até a BR-163, visto que o trecho da BR-163 está em duplicação e, como também já temos uma concessão de Primavera a Rondonópolis, esse trecho eu penso que tem uma viabilidade muito grande, porque, também, passa por duas cidades importantes, Primavera e Campo Verde, que é a maior produtora de algodão do Brasil, uma região bastante rica, produtora de soja, de algodão, enfim, e os produtores da região, a sociedade também entende que essa concessão é extremamente viável e o custo-benefício também, da mesma forma. Então, eu gostaria de pedir o Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica, que fosse determinado, para que a gente pudesse, de repente, buscar, até, uma PPP caipira, porque eu acho que seria uma possibilidade nesse trecho.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Agradeço ao Senador Wellington Fagundes e, antes de dar a palavra ao Ministro, eu vou dar uma de Flexa Ribeiro: ainda vou fazer aqui uma indagação que me chegou da Bancada Federal do Rio Grande do Norte. A Senadora Fátima falou a respeito das nossas demandas, mas existe uma obra que está a cargo do Governo Federal na BR-101, entre a RN-160 e a BR-406. Pelo que nós estamos informados, não tem licença ambiental. Eu faria um apelo ao Ministro para que nós tivéssemos uma solução, o mais rápido, para isso.

Bem, concedo a palavra ao Ministro Antonio Carlos Rodrigues.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Senador Flexa, BR-163, Santarém com acesso a Miritituba, BR-230, lotes concluídos, lotes em andamento e ponte a licitar. É uma extensão de 1.045 quilômetros, foram concluídos 785 e faltam executar 260 quilômetros. A situação dela, hoje, o que está concluído é a pavimentação na divisa do Pará com o Mato Grosso até Santarém, incluindo o acesso de Miritituba. Previsão de relicitação das sete pontes, porque o certame anterior foi declarado fracassado.

A BR-230 com acesso ao Porto de Miritituba...

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Ministro, a 163, no trecho que liga Rurópolis a Santarém, esse trecho está sendo tocado pelo Batalhão de Engenharia...

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - É um convênio que nós fizemos com o Exército.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - ... com o Exército. Ministro, isso tem mais de 20 anos, são 90 quilômetros. Nós já tivemos reuniões anteriores com outros Ministros, porque está provado que, lamentavelmente, o Exército não tem condições de fazer esse trecho. É um trecho de 90 quilômetros que está, há 20 anos, sendo feito, e não

anda nem 500 metros por ano. Então, eu pediria a V. Ex^a - o General Fraxe, quando estava no DNIT, se comprometeu em fazer, ele era da Engenharia do Exército - para rescindir com o Exército e colocar uma empresa que pudesse fazer esse trecho tão pequeno e tão importante da Rodovia Santarém.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Faltam 20...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Ministro, eu quero corroborar com o Senador Flexa, porque, no Mato Grosso, foi a mesma experiência. Para o trecho de Guarantã à divisa do Pará, resolveu-se contratar o Exército, aliás, com dispensa de licitação, e o Exército não fez a obra. Ele terceirizou. Do custo que tinha sido licitado por um convênio com o Governo de Mato Grosso o Exército gastou mais que o dobro e a obra está muito precária.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Essa obra faltam 20 quilômetros.

Giroto, eu gostaria que você tomasse providência. Sente com o DNIT e veja como está, o estágio, o que dá para fazer. Se houver necessidade, rescinda, vamos licitar, e passe as informações para o Senador Flexa Ribeiro.

Construção da BR-230, acesso ao porto. Nós já publicamos edital, com abertura de proposta adiada. Nós devemos abrir, agora, no início de maio, novamente, a duplicação no trecho urbano.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - No trecho urbano.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Maio, em maio.

Dos dois itens principais que nós discutimos, e discutimos ontem, depois passo um *release* para o senhor sobre como estão, os estágios com data atualizada, dependendo do que vamos ter de recurso... Me dá dez dias que te passo tudo bem atualizado.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Eu só pediria, Ministro, que V. Ex^a pudesse responder exatamente aquilo que foi colocado ontem aos prefeitos, vereadores e à Bancada.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Nós vamos falar da 155 e da 158.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Isso.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Quanto à 155, que é o trecho Marabá-Redenção, uma extensão de 343 quilômetros, todo trecho está coberto por contrato de manutenção.

Agora, a boa notícia, que é a BR-158. Ontem não sabíamos o que tinha acontecido no processo licitatório que estava sendo aberto...

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Mas é uma notícia que todos estão esperando, que foi contra o leilão.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Foi bem-sucedido o leilão...

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Ótimo.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Foi bem-sucedido o pregão para manutenção e recuperação das pontes existentes. Já está acertado. O Miguel, assim que ajustar, vou repetir o que combinamos ontem, o Miguel vai para...

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Redenção.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - ... Redenção, vai sentar junto com os Parlamentares da Bancada do Pará, com o senhor e com a empresa e ajudar a fiscalizar para, de uma vez por todas, resolvermos isso. Assustei-me quando vi as pontes. Também vou chamar o superintendente do DNIT, porque não me conformo: uma manutenção simples, alguma coisa simples...

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Soldagem.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - soldagem, estar naquele Estado.

Então, era isso, Senador. Passo, depois, para o senhor maiores dados.

Quero agradecer...

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Ministro, já há uma empresa vencedora?

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Já. Eu não tenho os nomes, mas já há empresa vencedora. Devemos homologar. Há os prazos legais para recurso, mas correu tudo bem, entre a primeira e a segunda era um valor muito pequeno, vamos ser bem-sucedidos nesta licitação.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Agradeço, Ministro, a notícia que V. Ex^a dá não para o Senador Flexa Ribeiro, mas para todos os paraenses do sul do Pará que foram representados ontem no seu gabinete pela Bancada, pelos prefeitos e por vereadores.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Quero agradecer ao Senador Garibaldi, ao Senador Wellington, ao Senador Amorim, ao Senador Flexa, e quero dizer, Presidente, que estou sempre à disposição. É só me avisar, estarei à disposição. Só me dê algum tempo para eu ver como poderei conduzir esta etapa do Ministério. Quero agradecer a todos. Muito obrigado. Estou à disposição. Já avisei que Senador não marca audiência no meu Ministério. Estou a caminho. Todos são testemunhas de que nunca deixei de atender ninguém. É uma pena que o Senador Davi...

O SR. DAVI ALCOLUMBRE (Bloco Oposição/DEM - AP) - É verdade, Ministro.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Ele não tem o que pedir.

O SR. DAVI ALCOLUMBRE (Bloco Oposição/DEM - AP) - Não. Tenho muito. É que eu estava presidindo a outra comissão, da qual sou Presidente...

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Eu estava sentindo falta de você aqui.

O SR. DAVI ALCOLUMBRE (Bloco Oposição/DEM - AP) - ... a Comissão de Desenvolvimento regional. Mas vim aqui me congratular com o Ministério dos Transportes, com todos os órgãos, com os Senadores e dizer da forma cordial com que V. Ex^a sempre nos recebe à frente do Ministério, a forma peculiar, a conduta pessoal de V. Ex^a como homem público, como cidadão brasileiro.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES - Muito obrigado.

Tenham todos uma boa tarde!

Muito obrigado a todos. Desculpem-me, quero agradecer ao Tribunal de Contas e a toda equipe do DNIT, da Valec e da ANTT, que colaboram para esta audiência. Muito obrigado a todos e uma boa tarde.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Antes de encerrar os trabalhos, sei que o Ministro está com pressa e tem razão, primeiro, pedi a dispensa da leitura e a aprovação das atas da quinta, da sexta e da sétima reuniões.

As Sr^{as} e os Srs. Senadores que as aprovam queiram permanecer sentados. *(Pausa.)*

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Aprovadas.

Quero agradecer a presença do Dr. Jorge Luiz Macedo Bastos, Diretor-geral da ANTT; Sr. Valter Casimiro Silveira, Diretor-Geral do DNIT; do Sr. Davi Ferreira Gomes Barreto, Secretário de Fiscalização de Infraestrutura Portuária, Hídrica e Ferroviária do TCU (Tribunal de Contas da União); do Dr. André Luiz da Silva Vital, Secretário de Fiscalização de Infraestrutura.

Agradeço o Ministro pela cordialidade, pela sinceridade, pela franqueza com que ele encarou aqui as indagações de todos. Eu pensei, Ministro, quando o senhor disse que iriam faltar recursos, que não tinha recursos agora o Ministério para atender às demandas, que os Senadores não iriam perguntar mais nada, porque não havia dinheiro. Acontece que foram exatamente 14 Senadores que trouxeram as suas indagações. Mas não trouxeram só as indagações, trouxeram uma palavra de confiança na conduta do senhor à frente do Ministério, uma palavra de credibilidade, um atestado de credibilidade para o senhor.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Nós vamos puxar até palmas. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - As palmas são para o Ministro.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - E para V. Ex^a também.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Fico com ciúmes.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Obrigado.

Ficou com ciúmes? Eu só não quero que V. Ex^a retome tudo agora. *(Risos.)*

Eu queria lembrar que nós teremos, ainda, no dia 6 de maio, a presença do Ministro-Chefe da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, Eliseu Padilha, na próxima quarta-feira.

Está encerrada a reunião.

(Iniciada às 8 horas e 36 minutos, a reunião é encerrada às 12 horas e 53 minutos.)