



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

REUNIÃO

07/10/2015 - 30ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Ferraço. Bloco Maioria/PMDB - ES) - Declaro aberta a 30ª Reunião Extraordinária da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da atual Legislatura.

Antes de iniciarmos os nossos trabalhos, proponho aos Srs. Senadores a dispensa da leitura e a aprovação da ata da reunião anterior.

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

Informo às Sr^{as} e aos Srs. Senadores que está aberto o prazo para a apresentação de emendas da Comissão de Infraestrutura ao Projeto de Lei Orçamentário para 2016. O prazo se encerra, de acordo com as regras da Casa, às 16h do dia 9 de outubro, sexta-feira próxima, para que já na próxima quarta-feira nós possamos deliberar sobre as prioridades que forem do entendimento do conjunto dos Srs. Senadores que compõem a Comissão de Infraestrutura, considerando o calendário que esta Comissão deve cumprir para enviar à Comissão Mista de Orçamento as propostas prioritárias da Comissão de Infraestrutura.

As emendas devem ser enviadas pelo sistema de emendas com uma via impressa entregue na Secretaria da Comissão, assinada, evidentemente, pelo Senador membro.

Observo, por fim, que respondo pela relatoria das emendas da Comissão e que a reunião para deliberar, como disse aqui anteriormente, organizada para o dia 14 de outubro, próxima quarta-feira, às 8h30.

A Presidência comunica recebimento de um ofício do gabinete do Sr. Senador Acir Gurgacz, no qual o Senador Acir justifica ausência na reunião de hoje em razão de uma designação para representar o Senado no Fórum para Investimentos em Projetos de Agricultura nos BRICS, que se realiza em Moscou.

Por ser relator da Mensagem nº 70, o Senador Acir Gurgacz formulou algumas questões e, adequadamente, na hora indicada, nós estaremos formulando ao Sr. Fernando Fortes Melro Filho, indicado pela Presidência da República para o DNIT.

A Presidência comunica o recebimento de expediente da assessoria de relações institucionais do gabinete da Marinha, que formula convite para a participação das Sr^{as} e Srs. Senadores integrantes desta Comissão para uma visita oficial ao Programa de Desenvolvimento de Submarinos (Prosub), em Itaguaí, nos dias 15 e 16 de outubro de 2015.

As Sr^{as} e os Srs. Senadores que tenham interesse em participar da visita oficial podem obter maiores informações junto à Secretaria da Comissão, que está estruturada para dar essas informações.

Sr^{as} e Srs. Senadores, o jornal *Folha de São Paulo* revelou em reportagem publicada na sua edição de segunda-feira que a Petrobras firmou contratos com escritórios de advocacia, três escritórios de advocacia que somam cerca de R\$200 milhões. Os negócios se dedicam à realização de investigação interna na própria companhia, envolvendo os ruidosos crimes revelados pela Operação Lava Jato da Polícia Federal.

Diante desse fato, nós estamos encaminhando à Mesa Diretora do Senado requerimento de informações à Petrobras sobre os contratos firmados entre a estatal e os escritórios de advocacia, escritórios do Brasil e escritórios nos Estados Unidos. No mesmo requerimento, solicitamos também o envio ao Senado das cópias dos respectivos contratos.

Soa, no mínimo, estranha a informação de que a atual diretoria da Petrobras se recusou a detalhar aos jornais ou à imprensa as bases dos negócios celebrados sem licitação com escritórios de advocacia. Segundo a reportagem da *Folha*, os contratos foram assinados pelo atual Presidente da Petrobras, Aldemir Bendine, com a dispensa de licitação, alegando que se tratam de serviços técnicos de natureza singular, e isso apesar de a empresa ter o maior departamento jurídico do Brasil. As informações não são precisas, mas dão conta de que constam do quadro técnico-jurídico da Petrobras mais de 700 advogados. Ainda assim, Senador Moka, mesmo contando com esse conjunto de advogados, resolveu a Petrobras contratar sem licitação, por notória especialidade, por R\$200 milhões, escritórios de advocacia.

De acordo com o jornal *Folha de S.Paulo*, o escritório brasileiro Trench, Rossi e Watanabe receberia R\$96 milhões e o americano Gibson, Dunn e Crutcher outros R\$37 milhões. Ambos os casos com validade até março de 2016 foram contratados por serviços e para serviços de investigação. Além desses, no caso da Ernst & Young, o acordo, com prazo encerrado em setembro, se dedica a tecnologia forense e apoio às referidas investigações.

A situação é particularmente complicada se se considerar o atual momento de adversidade enfrentado pela petroleira, o pior de sua história, com corte de investimentos e profunda perda patrimonial. O momento exige da companhia absoluta transparência após tantos escândalos revelados, o inverso do que sua gestão insiste em continuar praticando.

Por isso mesmo, nós estamos não apenas enviando esse requerimento de informações para que a Petrobras possa ter a oportunidade de esclarecer não apenas a esta Comissão, à Comissão de Infraestrutura, mas também ao Senado da República por que motivos, por que fundamentos estaria contratando esses escritórios de advocacia com valores tão elevados, o que salta aos olhos.

Evidentemente que nós mantemos ainda nossa elevada expectativa de que o Congresso brasileiro possa decidir sobre o decreto legislativo que susta os efeitos do Decreto nº 2.735, que foi editado ainda em 1998. Por esse decreto presidencial editado, foi concedido à Petrobras, apenas à Petrobras, exclusivamente à Petrobras, dentre todas as estatais brasileiras, um regulamento próprio de procedimento licitatório simplificado, dando à Petrobras, evidentemente, flexibilidade na contratação de produtos, obras e serviços sem se submeter à Lei de Licitações.

A prática do regime simplificado, na Petrobras, de contratações vem sendo usada de maneira indiscriminada na estatal, contribuindo, a meu juízo, para uma série de irregularidades e abusos que já foram, inclusive, constatados pelo próprio Tribunal de Contas da União. O próprio Tribunal de Contas da União afirmou que cerca de 70% dos contratos de bens da Petrobras nos últimos quatro anos, em um total entre R\$60 bilhões e R\$70 bilhões, foram feitos sem licitação, ou por carta convite ou por considerar que ela poderia e deveria contratar por notória especialização. Ou seja, é profundamente estarrecedor que a Petrobras continue valendo-se desses expedientes, mesmo considerando toda coleção de escândalos que a população brasileira está acompanhando.

Evidentemente, essa não é uma decisão do conjunto dos profissionais e trabalhadores da Petrobras, mas essa é uma decisão do seu corpo diretivo, e além do Tribunal de Contas da União, nesta que é a Comissão de Infraestrutura, julgo ter o dever e a responsabilidade de pedir esses esclarecimentos, enquanto estamos avaliando, na Comissão de Assuntos Econômicos, proposta inclusive de minha autoria, visando à revogação desse decreto que estabeleceu regulamento de procedimento simplificado por parte da Petrobras.

É evidente que nenhum de nós deve e pode ser ingênuo e imaginar que uma companhia da dimensão da Petrobras deva estar 100% subordinada às regras da Lei nº 8.666, que traz engessamento e pode trazer um conjunto de dificuldades e burocracias, tanto que o Senado Federal está trabalhando o aperfeiçoamento da Lei nº 8.666, que é vista como um gargalo pela Administração Pública brasileira. No entanto, não podemos, ainda que aperfeiçoando as regras da Lei nº 8.666, abrir mão dos critérios constitucionais, ligados à impessoalidade, à moralidade e à plena obediência ao interesse público, tanto que estamos também encaminhando requerimento para que possamos ouvir os Srs. Senadores. A Comissão de Assuntos Econômicos, ontem, aprovou convite para que o Presidente da Petrobras esteja naquela Comissão para uma audiência pública, para que possamos debater a conjuntura e a realidade da Petrobras, os seus desafios e os seus problemas à luz de todas as informações que dão conta, dia após dia, das suas dificuldades e dos seus desafios. A ideia é de que essa audiência pública possa acontecer com a Comissão de Assuntos Econômicos e a Comissão de Infraestrutura, a ser marcada adequadamente pelo Presidente da Comissão de Assuntos Econômicos. Julgo ser do interesse desta Comissão de Infraestrutura que possamos tratar com lupa, com exatidão e precisão tudo aquilo que acontece na Petrobras, por ser uma empresa absolutamente estratégica para o nosso País.

Vamos, então, *a posteriori*, solicitar à assessoria que possa formular esse requerimento para que esta audiência pública possa ser conjunta entre a Comissão de Assuntos Econômicos e a Comissão de Infraestrutura.

Concluindo a fase das comunicações, iniciamos a nossa pauta.

A presente reunião será realizada em duas partes. A primeira parte destina-se à sabatina do Sr. Fernando Fortes Melro Filho, indicado ao cargo de Diretor de Administração e Finanças do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT.

A segunda parte destina-se à apreciação de matérias deliberativas.

ITEM 1

MENSAGEM (SF) Nº 70, de 2015

- Não terminativo -

Submete à apreciação do Senado Federal, de conformidade com o art. 52, inciso III, alínea "f", da Constituição Federal, combinado com o art. 88 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, o nome do Senhor FERNANDO FORTES MELRO FILHO, para exercer o cargo de Diretor de Administração e Finanças do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT.

Autoria: Presidente da República

Relatoria: Senador Acir Gurgacz

Relatório: Pronto para deliberação

Observações:

1 - Reunião destinada à sabatina do indicado.

2 - Em 30.09.2015 foi lido o relatório e concedida vista coletiva da matéria, nos termos do art. 383 do RISF.

Observo também que a votação da matéria será realizada por meio de urna eletrônica.

Convido, sem mais delongas, para que tome assento à Mesa, o Sr. Fernando Fortes Melro Filho, indicado ao cargo de Diretor de Administração e Finanças do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT.

Informo a V. S^a, Sr. Fernando Fortes Melro Filho, que V. S^a dispõe de 20, 25 minutos, com a tolerância que julgar necessário, para apresentar suas credenciais, sua especialização, considerando que foi indicado para a diretoria de um importante órgão do campo da infraestrutura brasileira.

Este é o momento, portanto, não apenas de V. S^a apresentar suas credenciais, mas também de apresentar sua visão sobre o órgão e os desafios do DNIT, considerando que a infraestrutura brasileira, evidentemente, como todos sabemos, está absolutamente aquém das necessidades do País.

Portanto, esta é a oportunidade que a Comissão de Serviços de Infraestrutura dá a V. S^a para apresentar o seu plano de trabalho, a sua visão sobre o DNIT, sobre a infraestrutura.

Posteriormente, estaremos abrindo para o questionamento dos Srs. Senadores e, evidentemente, a votação do nome de V. S^a.

Seja muito bem-vindo.

A palavra é de V. S^a.

O SR. FERNANDO FORTES MELRO FILHO - Bom dia!

Eu gostaria de cumprimentar o Exmo Sr. Presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado, Senador Ricardo Ferraço, o Exmo Sr. Senador Acir Gurgacz, que não está presente por estar em missão extraordinária, as Exmas Sr^{as} Senadoras e os Exmos Srs. Senadores aqui presentes, as demais autoridades presentes, as senhoras e os senhores.

É com muito prazer que venho hoje à Comissão de Serviços de Infraestrutura para participar desta reunião destinada à minha sabatina para exercer o cargo de Diretor de Administração e Finanças do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes.

Frente à minha administração no DNIT, é uma honra ter sido escolhido pelo Exmo Sr. Ministro dos Transportes, Antonio Carlos Rodrigues, para exercer essa função tão importante para a autarquia.

Dou inícios às minhas considerações enfatizando que o Brasil precisa de um sistema de transportes bem estruturado, no qual todos os modais - hidrovias, rodovias, ferrovias - estejam devidamente articulados entre si e recebam os investimentos necessários para garantir a máxima eficiência logística no País, fazendo, assim, com que produtos essenciais cheguem às mãos dos seus consumidores.

Sem transportes, as indústrias não produziriam. Não haveria comércio externo. Enfim, qualquer nação fica literalmente paralisada se houver interrupção no seu sistema de transportes.

Nessa linha, o DNIT tem como missão implementar política de excelência na infraestrutura de transportes, contribuindo para o desenvolvimento sustentável do País e oferecendo mais segurança e conforto para os usuários de forma geral.

Para chegar a esse objetivo, é necessário buscar aprimorar constantemente a gestão das obras sob sua responsabilidade, desde a questão orçamentária e financeira à contratação do empreendimento até a execução propriamente dita.

Temos que ter uma atenção especial ao nosso orçamento de investimento. Está previsto para o DNIT, no ano de 2015, um orçamento de em torno de R\$6,7 bilhões, inferior ao dos anos anteriores, que era de R\$10 bilhões a R\$14 bilhões.

Temos que investir no seu quadro de pessoal, que, diga-se de passagem, é composto por profissionais de muita competência. Porém, é preciso ter mais apoio no sentido de motivação, capacitação e assistência jurídica.

Falo em assistência jurídica porque as constantes auditorias feitas pelos órgãos de controle causam um medo excessivo no quadro de servidores.

É notório o impacto positivo que a crescente presença dos órgãos de controle vem fazendo na fiscalização da gestão pública de uma maneira geral. Porém, também é fácil perceber que o acúmulo de ações de controle, perante os trabalhos do órgão executor, inibe, castra o trabalho do gestor público, fazendo com que o mesmo deixe de se preocupar com o bom andamento das obras para se ater a questões burocráticas. Isso acaba deixando o servidor público com medo de exercer a sua função como deve. O servidor público acaba se precavendo em excesso, até quando está fazendo a coisa certa do ponto de vista técnico e social. Esse medo colabora enormemente com o comodismo e a morosidade do setor público, que são partes de uma realidade retrógrada, que vem se arrastando ciclicamente ao longo dos anos no Brasil.

Por isso, Exmos Srs. Senadores e Senadoras, precisamos da ajuda de V. Ex^{as} para fazer essa ponte de integração entre os órgãos de controle e o DNIT, para que possamos alcançar os objetivos esperados pela sociedade.

Iniciei minha atuação profissional em 1997 e, desde então, venho exercendo funções de gestão por onde passei. Sou Superintendente Regional do DNIT do Estado de Alagoas há oito anos. Nesse período destaco a correlação direta com as atividades a serem desempenhadas na Diretoria Administrativa e Financeira, uma vez que o Superintendente é responsável, no âmbito regional, pela administração de pessoal, de patrimônio, de material, de serviços gerais e pela gestão financeira e orçamentária, o que me permitiu adquirir conhecimento para suprir as demandas administrativas e financeiras.

Minha experiência de 18 anos nas áreas pública e privada me conferiu o conhecimento desejado em gestão pública, no processo de execução governamental e na atuação das ações administrativas e financeiras, vitais para o meu desempenho profissional no DNIT.

Agradeço a confiança depositada pela Presidente Dilma Rousseff e pelo Sr. Ministro dos Transportes, Antonio Carlos Rodrigues, quando me indicaram para exercer o cargo de Diretor de Administração e Finanças do DNIT.

Sabendo da importância da atuação do DNIT no desenvolvimento da infraestrutura de transporte do País, sinto-me honrado com a indicação. Tenho consciência que são grandes os desafios a serem vencidos, mas tenho a certeza de que estou preparado para assumir o cargo de Diretor Administrativo e de Finanças do DNIT, caso seja esse o entendimento de V. Ex^{as}, Srs. Senadores da República.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Ferraço. Bloco Maioria/PMDB - ES) - Concedo a palavra a V. Ex^{as}, os Senadores, que desejarem.

O SR. VICENTINHO ALVES (Bloco União e Força/PR - TO) - Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Ferraço. Bloco Maioria/PMDB - ES) - A palavra é de V. Ex^a.

O SR. VICENTINHO ALVES (Bloco União e Força/PR - TO) - Solicito a V. Ex^a que, depois de ouvir os colegas, após a excelente exposição do Dr. Fernando, que pudéssemos abrir o painel e procedermos à votação.

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Ferraço. Bloco Maioria/PMDB - ES) - Consulto às Sr^{as} e aos Srs. Senadores se alguém, de alguma forma, se opõe à iniciativa do Senador Vicentinho? (*Pausa.*)

Com a concordância do conjunto dos Srs. Senadores, aqueles que desejarem poderão exercer o seu voto durante o processo de sabatina. Não é obrigatório; é opcional às Sr^{as} e aos Srs. Senadores que já conseguirem ou se sentiram com juízo de valor para exercerem o seu voto.

Declaro, portanto, aberto o processo de votação para Mensagem nº 70, de 2015. Informo às Sr^{as} e aos Srs. Senadores que se desejarem votar, já podem se dirigir à cabine de votação, localizada à direita.

Pede a palavra o Senador Moka. A palavra é de V. Ex^a.

O SR. WALDEMIR MOKA (Bloco Maioria/PMDB - MS) - Eu queria indagar ao Sr. Fernando Fortes se V. S^a é funcionário de carreira do DNIT. É funcionário concursado do DNIT?

O SR. FERNANDO FORTES MELRO FILHO - Não, não sou. Eu estou como Superintendente do DNIT de Alagoas há oito anos. Antes de trabalhar no DNIT, eu trabalhar na Companhia Energética de Alagoas, na Eletrobras de Alagoas. Também trabalhei por quatro anos lá com cargo de direção também. Agora, estou com o nome indicado para...

O SR. WALDEMIR MOKA (Bloco Maioria/PMDB - MS) - E a sua formação técnica?

O SR. FERNANDO FORTES MELRO FILHO - Engenharia civil.

O SR. WALDEMIR MOKA (Bloco Maioria/PMDB - MS) - Engenheiro civil.

O SR. FERNANDO FORTES MELRO FILHO - Engenheiro civil.

O SR. WALDEMIR MOKA (Bloco Maioria/PMDB - MS) - Era só isso.

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

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Ferraço. Bloco Maioria/PMDB - ES) - Senador Blairo Maggi, a palavra é de V. Ex^a.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - Bom dia. Presidente Ricardo Ferraço, bom dia, Fernando Fortes Melro Filho, eu vou fazer uma pequena contestação... Aliás, não é contestação, mas constatação de que o Governo instituiu há algum tempo nas obras e, principalmente lá no DNIT, no Ministério dos Transportes o pagamento por ordem cronológica das obras que são feitas.

Quando tem muito dinheiro, quando se tem bastante dinheiro, quando se atende à demanda de pagamentos, me parece que, naquela oportunidade, era uma situação ideal para que nós pudéssemos, conforme chegando os empenhos, a autorização de pagamento, faz-se o pagamento na ordem cronológica. Mas desse momento, estamos vendo que os recursos são poucos para o enfrentamento das obras que nós temos no Brasil.

Eu me deparo com um problema bastante grave lá no Estado de Mato Grosso, em duas frentes de obras têm lá. A primeira é uma obra de duplicação de uma rodovia que foi concessionada à Rota do Oeste, que é uma empresa controlada pela Odebrecht. Ela é a responsável pela duplicação da BR-163, 364, que vai desde a divisa de Mato Grosso do Sul e Mato Grosso nas cidades de Sonora e Itiquira, que vai até Sinop, que são em torno de 800km de rodovia duplicada que tem.

O trecho entre Rondonópolis e Cuiabá, de 212km, ficou por conta do DNIT, por conta do Governo Federal de fazer essa duplicação. Acontece que as velocidades que têm nessas obras são muito diferentes. A velocidade da iniciativa privada e eficiência da iniciativa privada, que está construindo a duplicação com recursos próprios, ou recursos de financiamento, é impressionante a velocidade com que aquilo acontece.

Já no trecho entre Rondonópolis e Cuiabá, que temos treze empresas estão ali colocados, elas não conseguem mais tocar as suas atividades porque, vão produzir, depois vão medir, depois vai empenhar, depois vai vir a ordem de pagamento. Quando chega ordem de pagamento aqui no DNIT, ela entra na fila. Quer dizer, e aquilo que o Governo tem colocado de recursos para o pagamento dessas obras não liquida 100% da medição que ele fez no mês anterior.

Então, as empresas estão aproximadamente com 6 meses, 8 meses de atraso nos pagamentos. E, óbvio, que as empresas têm seus limites, têm seus fôlegos para trabalhar. Paralelamente a isso, os bancos, olhando que o Governo está atrasando esses pagamentos, Senador Moka, retiraram das empresas os créditos. E sumiram dos créditos. Nenhuma dessas empresas hoje, e quero crer que é no Brasil inteiro, as empresas conseguem ir ao banco e buscar um adiantamento e dar em garantia a medição que têm do DNIT, porque ele está em uma filha e não sabe quando é que ele vai ser pago.

Então é uma situação muito complicada. Especificamente nesta obra tem o seguinte, mais um problema no meio: feita a duplicação, começaram-se os pedágios e, nesses trechos entre Rondonópolis e Cuiabá, cobra-se pedágio sem ter a duplicação das obras. É assim uma coisa muito difícil de levar adiante porque, no mesmo momento em que você começa a cobrar pedágio, você não consegue ver a aceleração das obras para que elas possam acontecer na velocidade ou igual à velocidade que o setor privado, concessionado está fazendo.

Esse é o primeiro ponto que nós temos lá. O segundo é que liga a BR-163 entre Mato Grosso e no Pará, no porto de Miritituba, desde a divisa de Mato Grosso até Miritituba. Também lá, hoje, faltam 180km, aproximadamente, de asfaltamento de rodovia. Foram feitos nos portos do Pará mais de R\$1 bilhão em investimentos entre portos de Miritituba, portos em Barcarena, embarcações, empurradores, barcaças. O sistema está funcionando e 187km, ou 180km, não conseguem ser asfaltados, há morro inclusive em que os caminhões começam a subir, às vezes patinam, lascam um pneu inteiro, quer dizer, um pneu que um "cara" perde numa viagem dessa, ele perde a viagem inteira. Então é uma tragédia que está acontecendo lá.

Eu acho que a exemplo dos dois que estou citando aqui, no País deve haver outras obras também tão prioritárias quanto essas. Então a minha pergunta para V. S^a é a seguinte: dá para trabalhar, dá para trabalhar dentro do DNIT, no Ministério dos Transportes, para a gente não seguir hoje essa lista, essa sequência, e olhar para os projetos prioritários que o Brasil tem, aqueles que trazem mais benefícios com menos investimento?

No caso dessas de Mato Grosso, elas são assim: você põe um centavo, elas geram R\$10,00, porque você tem uma diminuição dos fretes, você tem uma eficiência, consegue ser mais competitivo na exportação.

Então a minha ideia é que a gente possa achar uma forma de desvincular, desvincular os pagamentos dessa lista geral, dessa sequência que é feita, talvez transferindo para os Estados, para as UNITS, que sejam colocados recursos direto nas UNITS, para que elas possam pagar dentro do Estado e sair da lista geral que nós temos hoje, porque a lista geral, o pagamento em sequência não consegue atender. Por exemplo, se o Governo está colocando lá um milhão por mês, mas tem de pagamentos registrados quase 2 milhões por mês... É um exemplo, só estou dando um número qualquer aqui.

Então é evidente, mais uma vez, que os bancos fogem das empresas. Se as empresas não recebem no tempo certo e não têm crédito, é quase que natural que elas vão para uma recuperação judicial. E aí nós complicamos todo o quadro de novo, não é?

Então eu gostaria de fazer essa pergunta. Primeiro, qual a sua opinião da desvinculação do pagamento geral, da lista geral, jogar para as UNITS, para que elas possam priorizar algumas obras importantes, ou que o DNIT fale quais são as obras mais importantes do Brasil e limite-se a gastar, neste momento, nessas obras e que informe os demais construtores do Brasil, dizendo o seguinte: "Olha, eu não tenho recursos este ano para vocês, vocês não produzam, porque eu não vou pagá-los." Quer dizer, é muito melhor o empreiteiro encostar as máquinas e fazer uma programação para o ano que vem, ou para o outro ano, porque eu acho que serão dois ou três anos com muita dificuldade, mas priorizar aquelas obras, como falei, que com muito pouco investimento, trazem um benefício enorme para o Brasil.

E não estou aqui só defendendo o Estado de Mato Grosso e o Pará, que no caso são ligações a que já me referi, mas acredito que em outras partes do Brasil também haja obras assim. Vou citar uma outra obra - já estou pedindo muito para o meu Estado, não é, Moka, mas para dizer o seguinte: uma ligação do Araguaia mato-grossense, ali de Ribeirão Cascalheira até a Linha Férrea Norte-Sul, que foi feita, é uma obra de 200km só. Foi feita uma ferrovia no Brasil, que já está há 30 anos sendo construída, que praticamente não tem carga, e nós, do outro lado do Mato Grosso, no Araguaia e em todo o Mato Grosso, temos uma carga enorme e não conseguimos acessar essas ferrovias. Então essa é a nossa luta permanente no Estado do Mato Grosso, de poder fazer essas ligações, de fazer com que pequenas obras, com pouco investimento se tenha uma lucratividade e um movimento bastante grande.

Então a minha pergunta específica, além de fazer esse histórico, é: como V. S^a vê a possibilidade de nós desvincularmos os pagamentos dessas obras importantes, que devem ser definidas pelo DNIT e pelas UNITS, de que elas teriam prioridade no pagamento? Eu sei que na lista geral, na sequência, não é possível, há uma legislação; mas é possível, no meu entendimento, a transferência de recursos específicos para a UNIT, por exemplo, de Mato Grosso, para que ela possa ir lá fazer o pagamento dessas empresas, para que elas não parem obras tão importantes quanto nós julgamos que sejam.

O SR. PAULO ROCHA (Bloco Apoio Governo/PT - PA) - Senador. Senador Blairo Maggi.

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Ferraço. Bloco Maioria/PMDB - ES) - A palavra é de V. S^a.

O SR. PAULO ROCHA (Bloco Apoio Governo/PT - PA) - Só queria agregar...

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Ferraço. Bloco Maioria/PMDB - ES) - Senador Paulo.

O SR. PAULO ROCHA (Bloco Apoio Governo/PT - PA) - Agregar a tudo isso, que eu concordo com o Senador Blairo, agregar uma coisa muito importante também, que os nossos gestores aqui em cima têm que levar em consideração, que é a questão do calendário amazônico. Além de priorizar, há que levar em consideração a questão do calendário amazônico. Se for liberar verbas, Senador Blairo Maggi, se for liberar verbas só ao final do ano, entra no grande inverno da região, e não adianta, porque também não há condições de realizar obras desse tipo. Então, além de priorizar as grandes obras, ou essas prioridades aí, há que levar em consideração também o calendário amazônico que seria neste caso, para essas obras, exatamente agora, neste momento, que é o grande... Não trabalha mais.

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Ferraço. Bloco Maioria/PMDB - ES) - Há uma pergunta aqui, através do nosso e-Cidadania de um senhor chamado Alzenir de Oliveira da Silva, que pergunta as péssimas condições, há dois anos, das obras da BR-101 e da BR-316, no Estado de Alagoas. Através de comunicação direta, o Sr. Alzenir de Oliveira Silva pergunta a V. S^a, que foi ou que é superintendente do DNIT de Alagoas, a respeito do abandono dessas duas importantes rodovias para o Estado do Alagoas.

Esse mesmo senhor pergunta se a indicação de V. S^a pode ser considerada uma indicação técnica ou se foi um indicação meramente política. Essas são as perguntas por ora que V. S^a por responder, além das perguntas que foram aqui formuladas pelos Srs. Senadores.

O SR. FERNANDO FORTES MELRO FILHO - Posso começar pelo Senador...

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Ferraço. Bloco Maioria/PMDB - ES) - Por onde V. S^a desejar.

O SR. FERNANDO FORTES MELRO FILHO - Posso ficar com a pergunta também? Obrigado.

Senador Blairo Maggi, essas obras que o senhor citou são de manutenção ou são de implantação?

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - Manutenção e implantação.

O SR. FERNANDO FORTES MELRO FILHO - Na minha cabeça, o que estou pensando, chegando ao DNIT, era priorizar inicialmente as obras de manutenção rodoviária. Junto com os outros diretores, a gente conversaria sobre este tema, porque em todo o Brasil a gente não pode ficar com estradas em péssimas condições. Então, a prioridade seria obra de manutenção. Dentro do que o senhor perguntou, da questão se poderia ser transferido os recursos para os Estados, eu acho que há possibilidade, sim, dentro de um estudo justificado, bem justificado, um estudo de viabilidade técnica e econômica, de maneira, pegando o gancho no que o senhor falou, que é uma obra que, se colocando R\$10 milhões, ela vai trazer um retorno de trinta.

Então, isso daí, eu acho que o País, a gente tem que priorizar realmente essas obras. Agora, tem que ser feito isso de acordo com o estudo que fosse mostrada a viabilidade dela tanto técnica quanto econômica. Então, eu acho que, nesse sentido, nós queríamos, falando também nessa questão, não só nessa questão, mas na questão do período chuvoso. Quando está chovendo aqui no Centro-Oeste, no Nordeste está estiado. E assim, o Brasil tem vários pontos que são dessa maneira. Então, a gente tentar, em cima desse período de estiagem, a gente tentar alocar esses recursos em cima realmente dos locais onde a obra está em pleno andamento no período da janela de estiagem que a chuva dá. Não sei se eu respondi.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - Não. Eu quero uma posição sua, política. Política sua.

O SR. FERNANDO FORTES MELRO FILHO - Quer dizer, é óbvio que as obras a que estou me referindo têm que ter viabilidade econômica e técnica.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - Isso elas têm, mais do que demonstrado por tudo o que acontece lá. A minha pergunta é de ordem política pessoal sua. Você é favorável à transferência desses recursos para as UNITS, para que elas possam fazer o enfrentamento dessas obras? Essa é a pergunta.

O SR. FERNANDO FORTES MELRO FILHO - O DNIT, como um todo, a gente vem discutindo já há algum tempo a descentralização dos recursos, para que os recursos sejam transferidos para as unidades locais, para as superintendências, e as superintendências refaçam, desde o empenho, a fiscalização das obras e o pagamento. Então, eu acho que tem que se conversar com a diretoria do DNIT e com o Ministério.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - Não. Mas eu quero saber a tua posição.

O SR. FERNANDO FORTES MELRO FILHO - A minha posição, eu acho que sim. Eu acho que sim. Eu acho que é viável...

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - Mas acho ainda não é bom. É sim ou é não.

O SR. FERNANDO FORTES MELRO FILHO - Sim.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - Então, está bom. Obrigado.

O SR. FERNANDO FORTES MELRO FILHO - De nada, Senador.

Sobre a questão da pergunta do Sr. Alzenir de Oliveira, sobre a indicação. Primeiro, vou dizer sobre a indicação técnica e se é política. Eu tenho a minha profissional, eu estou há 12 anos trabalhando em cargos de direção. Trabalhei quatro anos como diretor da Companhia Energética em Alagoas. Na época, fui gestor de um programa chamado Luz para Todos. E esse programa teve o melhor desempenho em todo o País. Em dois anos, nós conseguimos colocar energia em 36 mil domicílios.

Na nossa missão frente ao DNIT, nós conseguimos recuperar toda a malha rodoviária do Estado de Alagoas, que, anteriormente, era considerada uma das piores malhas federais do Brasil. Hoje, em cima das pesquisas da Confederação Nacional da Indústria, as estradas federais de Alagoas, em termos de pavimentação e sinalização, estão entre as melhores do País.

Então, acredito que a minha indicação foi técnica, porém, com a indicação do Partido da República. Frente ao trabalho que venho fazendo no DNIT, o Sr. Ministro dos Transportes, Dr. Antonio Carlos Rodrigues, me indicou.

A outra questão é referente às obras da duplicação da BR-101 em Alagoas. A BR-101 em Alagoas não está em péssimas condições. A rodovia está em boas condições. O que há em Alagoas é uma obra em andamento, a duplicação da BR-101, que são 248 quilômetros, dentro dos quais nós dividimos essa obra em seis lotes. E, dentro dos seis lotes, nós já conseguimos concluir três lotes, uma faixa de 120 quilômetros. O restante é um trecho que está em obra e dois trechos que não estão em obra, porque a empresa vencedora desse trecho, quando venceu seu prazo contratual, não renovou o contrato, e a obra ficou como remanescente. Então, o DNIT está fazendo essa licitação para contratar esses dois trechos que têm remanescente de obra. Mas ela está sendo contratada.

A BR-316, que vai do quilômetro zero ao quilômetro 285, está toda em boas condições. A gente implantou um Crema 2ª etapa lá, e ela foi totalmente restaurada. Ela liga a capital ao sertão.

Agora, nessa BR há um trechinho do quilômetro zero ao 49, chamado de Carié-Inajá, que não tem pavimento. É o único trecho da BR-316 no País que não tem pavimento. Nós já fizemos esse projeto. Isso é uma demanda antiga, mais de 50 anos. Já fizemos esse projeto. Esse projeto foi licitado. Estamos na iminência de assinar a ordem de serviço para dar início a essas obras. Então, há o problema do quilômetro zero ao 46, mas todas as providências foram tomadas. E as obras estão praticamente autorizadas para serem iniciadas.

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Ferraço. Bloco Maioria/PMDB - ES) - Senador Beber, a palavra é de V. Exª.

O SR. DALIRIO BEBER (Bloco Oposição/PSDB - SC) - Queria cumprimentar o nosso Presidente da Comissão, Senador Ricardo, os demais Senadores e V. Sª, que hoje está sendo sabatinado para ocupar uma importante função junto ao DNIT.

Sou de Santa Catarina. E as preocupações com relação à manutenção do sistema viário são iguais às dos demais Estados brasileiros, mas, com certeza, temos algumas prioridades que gostaria de colocar para que, quando o senhor assumir a função, tenha especial preocupação também com o nosso Estado de Santa Catarina, onde temos uma rodovia de extrema importância não só para o Estado, não só para a região do Vale do Itajaí, mas, sobretudo, para o Brasil, uma vez que por lá escoamos, digamos, a grande produção do agronegócio do oeste do Estado de Santa Catarina, que é a BR-470, que corta exatamente o Vale do Itajaí, os portos de Itajaí e Navegantes, ligando lá com o extremo oeste do Estado, na divisa com Santa Catarina.

Há quatro trechos de obras contratadas que estão andando ou até paralisadas em função de dificuldades que o DNIT encontra no sentido de fazer com que os pagamentos aconteçam de forma pontual. E os empreiteiros não têm condição de sustentar, digamos, o andamento da obra, o ritmo contratado sem o recebimento dos valores faturados.

Por outro lado, existe uma questão que faz também com que a obra fique paralisada, que é a questão das desapropriações. Lamentavelmente, as ações do Governo, no caso do DNIT, no sentido de desapropriar as áreas que serão ocupadas com a implantação da duplicação dessas rodovias, acontecem somente após a contratação - ou seja, o processo licitatório, a contratação e a ordem de serviço - das empresas que foram vencedoras no processo licitatório.

Então, a prioridade hoje, quero crer, de muitas dessas obras, é fazer com que o órgão, o Poder Público federal seja mais ágil no sentido de promover as desapropriações para liberar os trechos, a fim de que as empresas contratadas possam, de fato, executá-las no tempo certo.

Existe hoje um profundo mal estar na região do Vale do Itajaí em razão de que os contratos previam que esses quatro trechos fossem realizados até 2017. E agora já se renuncia que esses quatro trechos levem até 2022. Isso provoca um profundo desânimo de toda a sociedade, especialmente no setor produtivo do Estado de Santa Catarina, que contribui fortemente para a arrecadação de tributos, tanto de ordem federal quanto de ordem estadual e municipal.

Então, gostaria de colocar para V. Exª esta especial preocupação de fazer com que se adote como prática que as desapropriações têm que anteceder todo e qualquer processo licitatório e contratação de duplicação de rodovias federais em nosso País.

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Ferraço. Bloco Maioria/PMDB - ES) - Pergunta o Senador Acir Gurgacz como funciona a cronologia de pagamentos do DNIT, quais são as diferenças na questão da cronologia entre os pagamentos de custeio e de investimento. Pergunta ainda se existe possibilidade de substituição nos recursos destinados a pagamentos de contratos de investimentos para pagamentos de contratos de custeio. São as duas questões que o Relator Acir Gurgacz deixou para que fossem encaminhadas a V. Sª, que tem o uso da palavra.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO - A primeira pergunta sobre os pagamentos da parte orçamentária do financeiro e de custeio.

Primeiro, o dinheiro que é repassado para o DNIT, uma parte é para o pagamento de investimento e outra parte para o pagamento de custeio. Dentro dessa parte que é repassada a cronologia é respeitada dentro das emissões dos ofícios das medições feitas. Não há possibilidade nenhuma de se passar recurso de investimento para pagar custeio, o que é de custeio vai para custeio, o que é de investimento vai para investimento.

Fora isso, o custeio também, uma grande parte já é descentralizado. Quando é repassado esse custeio, só fica com a sede do DNIT em Brasília a parte que é de custeio da sede, do DNIT de Brasília. Todas as superintendências recebem esse repasse e essa parte de custeio das superintendências é gerida pelo próprio superintendente.

E a outra questão do meio ambiente, da desapropriação, realmente isso incomoda. Lá em Alagoas, não é só duplicação da BR-101, uma das demoras é a empresa não ter renovado o contrato. Um dos problemas foi justamente de desapropriação. Isso é uma questão de planejamento, essa coordenação de desapropriação que o DNIT tem hoje, uma coordenação geral de desapropriação, ela fica vinculada ao diretor de planejamento, mas qualquer obra terá que ter realmente esse trabalho anterior, antes da ordem de serviço de desapropriação. E não só desapropriação, há também as realocações, que é questão de logística, de rede elétrica, de adutoras. Enfim, todo esse processo que atrapalha o andamento da obra. Isso é uma questão que, no dia a dia, para quem está na ponta, incomoda e muito.

Então, é preciso fazer esse planejamento, que só as obras sejam dada ordem de serviço após as desapropriações terem sido resolvidas.

O SR. DALIRIO BEBER (Bloco Oposição/PSDB - SC) - Em Santa Catarina, está sendo implantada neste momento uma rede de gás às margens da rodovia BR-470, que, com certeza, terá problemas sérios na sua duplicação, que está prevista em estudo que deve ficar concluído no Ministério até o mês de janeiro do próximo ano, ou seja, vamos ter dificuldades em função da topografia, mas sobretudo também porque está sendo implantada uma rede exatamente no passeio, ou seja, no acostamento da BR-470. São dificuldades que, com certeza, vão atrasar ainda mais essa duplicação, tão pretendida e tão requisitada pelo Vale do Itajaí.

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Ferraço. Bloco Maioria/PMDB - ES) - Senador Flexa, a palavra é de V. Ex^a.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Presidente Senador Ricardo Ferraço, Srs. Senadores, Dr. Fernando Melro Filho, indicado à diretoria do DNIT, acredito que seja pela enésima vez que trato deste assunto na Comissão de Infraestrutura do Senado Federal. Já o fiz por vários indicados à direção do DNIT, por último, com o Diretor-Geral, Dr. Valter.

V. S^a está sendo indicado para a área administrativo-financeira do DNIT. O pedido que fazemos é que o DNIT, o Governo, de uma vez por todas, possa atender o pleito do Estado do Pará, de todos os paraenses, com relação ao derrocamento do Pedral do Lourenço.

Isso já virou, eu diria, até motivo de piada no Pará. Porque o DNIT, a cada mês, assume o compromisso de que, ao final do mês, lançará o edital. Isso vem há vários anos. O último compromisso do Dr. Valter é de que estava sendo feita uma revisão do orçamento e que, ao final do mês de setembro, no máximo, o edital seria publicado, quando ele esteve aqui, se não me falhe a memória, em agosto ou início de setembro para ser sabatinado.

E, lamentavelmente, estamos hoje no dia 7 de outubro, e o edital tão esperado por todos os paraenses, em especial aqueles da microrregião do sul, de Marabá, não saiu.

Eu pediria a V. S^a, quando assumisse a direção administrativo-financeira, que pudesse ajudar agilizando o processo. Até porque, Senador Ferraço, o Pedral do Lourenço vai ser licitado, ele é importante, Senador Blairo, para permitir a navegação na hidrovia do Tocantins, de Marabá até Belém, durante os 364 dias do ano, porque hoje só pode navegar quando o rio está cheio, quando está vazio não navega.

Mas a empresa vencedora do processo licitatório terá, por obrigação, de tirar licença ambiental. Isso vai levar um, dois anos. Então, o desembolso do Governo Federal para isso ocorrerá em 2017, 2018. Então, não há porque reter por mais tempo essa questão.

Tenho outras questões a levantar. O pagamento também é com V. Ex^a, a restauração das BRs 155 e 158. As empresas que lá estão paralisando o serviço, Dr. Fernando, por falta de pagamento. Tenho recebido aqui os vereadores, os prefeitos dos Municípios de Redenção, de Santana. Eles fizeram um grupo de WhatsApp das BRs 158 e 155 urgente. Estão denunciando que as empresas estão paradas, ou quase parando, porque não recebem as faturas e as medições que estão no DNIT.

Então, eu pediria que tão logo V. S^a assumisse a direção administrativo-financeira colocasse em dia essas faturas. Nós vamos entrar numa janela hídrica. Começou a chover, daqui a pouco não vai ser possível continuar o trabalho. E por lá está sendo escoada a soja, não só de Mato Grosso, do oeste de Mato Grosso, como também do sul do Pará, onde já existe a produção de grãos.

Teria outras reivindicações, porque são muitas no Estado. Lamentavelmente, o Governo tem se colocado de costas para um Estado que não é problema para o Brasil, é solução para o nosso País no momento de crise que estamos vivendo.

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

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Ferraço. Bloco Maioria/PMDB - ES) - Com a palavra, o Senador Blairo Maggi.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - Eu tenho ouvido o Senador Flexa e os Senadores do Pará falarem desse Pedral do Lourenço. Eu não conheço o Pedral, mas já me sinto íntimo dele, de tanto que V. Ex^a cobra essa questão. Desde que chegamos aqui, em 2010, início de 2011, é essa persistência cobrando sobre o Pedral do Lourenço. Eu brinco: "Olha, eu não conheço, mas já é meu íntimo, de tanto ouvir o Flexa falar."

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Ferraço. Bloco Maioria/PMDB - ES) - V. Ex^a, no aparte, não faz uma pergunta. V. Ex^a faz uma solicitação para que o comunicado, chegando ao DNIT...

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Eu peço... É, não é uma pergunta. Eu peço que ele possa agilizar o processo, em chegando à Diretoria. E o Senador Blairo já é nosso convidado, porque ele é de Mato Grosso, mas é paraense de coração. Então, ele vai conhecer o Pedral para ver como é importante o derrocamento.

O SR. FERNANDO FORTES MELRO FILHO - Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Ferraço. Bloco Maioria/PMDB - ES) - A palavra é de V. S^a.

O SR. FERNANDO FORTES MELRO FILHO - Senador Flexa, eu recebi a informação aqui de que o processo está na Procuradoria Federal, em análise, e, saindo da Procuradoria Federal, ele vai direto para a licitação. Já está pronto o processo.

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Ferraço. Bloco Maioria/PMDB - ES) - Senador Ronaldo caiado, a palavra é de V. Ex^a.

O SR. RONALDO CAIADO (Bloco Oposição/DEM - GO) - Sr. Presidente, demais colegas Senadores, estamos nesta sabatina do indicado para a Diretoria do DNIT.

Neste momento, o que eu quero trazer aqui à discussão é que, na sabatina, a gente busca o conhecimento, o preparo do candidato em relação àquela diretoria, ou ao órgão que ele vai presidir. O Sr. Fernando Fortes Melro Filho vem de uma história na área da Engenharia, como, também, foi formado na Universidade de Alagoas e Superintendente Regional do Estado na área do DNIT.

A pergunta que faço, não sendo reincidente naquilo que o Senador Flexa colocou, é que as ações, hoje, tanto do DNIT como do Ministério do Transporte, estão extremamente limitadas, em decorrência daquilo que o Ministro tem dito aqui a todo momento, ou seja, nós não temos orçamento. Hoje estamos vivendo essa realidade. O orçamento, hoje, a cada momento, a cada dia de reajuste... Ao invés de a Presidente da República fazer corte no custeio da máquina e da estrutura - essa estrutura mumificada do Estado brasileiro - ela, a cada vez, corta mais investimento. Com isso, acredito que o DNIT fica sendo quase que figurativo.

Diante de demandas que vêm, que são reincidentes, como essa do Senador Flexa, como as nossas de Goiás, do Mato Grosso, e todos nós da Região Centro-Oeste, principalmente, e do Norte do País, onde a grande carência é exatamente a infraestrutura... Nós não temos outra demanda que não seja a infraestrutura. Esse é o grande gargalo que nós temos, essa é a nossa realidade. Então, não é defender as obras de Goiás, ou do Mato Grosso, ou do Pará; é que, realmente, esse Brasil que produz, e essa grande fronteira que realmente deu sustentação à economia brasileira e deu credibilidade ao País no cenário internacional, essa área está sendo quase que impedida de continuar a alavancar esse sentimento, porque não há a infraestrutura andando sequer atrás do investimento da iniciativa privada. Não é à frente, não.

Em qualquer país do mundo, você vê a infraestrutura ser instalada e, a seguir, você instala as empresas e as pessoas que irão explorar aquela atividade. É isso que nós vimos em todas as visitas que fizemos, principalmente nos países da Ásia. No Brasil, o setor primário já avançou, e muito, nessas regiões, e nos falta o primário, nos falta a rodovia, nos faltam, exatamente, portos, hidrovias, nos falta aquilo que é a condição mínima para que possamos avançar.

Gostaria de saber de V. S^a se a política do DNIT e do Ministério dos Transportes será aquela de dizer que não há orçamento e, como tal, não poderá atender às demandas ou, se não, vamos responsabilizar o meio ambiente, as concessões que não são dadas, vamos empurrar com a barriga ou existe também uma política dentro do Ministério dos Transportes hoje - e lógico que o DNIT tem um fator determinante - que seria abrir para a iniciativa privada espaço para que também esteja à frente dessas obras em várias regiões do País, onde a demanda é altíssima, e é a falta de orçamento que o Governo está sendo totalmente engessado e impedido.

V. S^a tem alguma dificuldade em expandir essa ação do DNIT, não sendo possível o atendimento pelo órgão público, avaliar as PPPs, incentivar as concessões? Existe um sentimento do DNIT mais estatizante ou V. S^a tem uma visão de que a estrutura do Governo não é capaz de atender à demanda - até pela má gestão - e que nós, mais do que nunca, precisávamos ampliar aqueles que deveriam participar conosco na infraestrutura do País?

Essa é a formulação que faço a V. S^a.

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Ferraço. Bloco Maioria/PMDB - ES) - A palavra é de V. S^a.

O SR. FERNANDO FORTES MELRO FILHO - Senador, a questão da dificuldade financeira é inevitável, todo mundo sabe o que País está passando. A nossa intenção na diretoria é, dentro dessa situação, dessa restrição orçamentária, que procuremos justamente alternativas.

Acho que algumas alternativas que se vêm discutindo há vários anos no País são as PPPs, são essas parcerias público-privadas. Acho que temos que trabalhar nesse sentido, sim, buscando alternativas e, com criatividade, tentando atender à demanda, que é muito grande e reprimida, que o País hoje necessita.

O SR. RONALDO CAIADO (Bloco Oposição/DEM - GO) - Isso já está atendido, já que o candidato não tem nenhuma restrição para que amanhã possamos avançar exatamente nesses consórcios com a iniciativa privada, porque não vejo mais como cobrar desse Governo as obras que deverão ser feitas.

Vejo situações, como no meu Estado de Goiás, como no Mato Grosso, que não têm como avançarmos a ponte sob o Rio Araguaia, não temos como levar a ferrovia de integração do Centro-Oeste brasileiro. Enfim, estamos com vários gargalos. Só de já ter esse sentimento de que não terá restrições já é um ponto positivo diante de um Governo engessado.

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Ferraço. Bloco Maioria/PMDB - ES) - Na prática, evidentemente, o DNIT deixou de ser formulador, há muito tempo, das políticas relacionadas à infraestrutura. E, adicionalmente a isso, é evidente que estamos, a meu juízo, pelo menos, diante de um governo prostrado, um Governo em que a sua única e permanente estratégia é a sua defesa nos tribunais, e as ações e as iniciativas para contemplar a sociedade brasileira ficam realmente à deriva, mas isso não é responsabilidade do Dr. Fernando Fortes, isso é responsabilidade do conjunto da coleção de equívocos que este Governo evidentemente tem submetido à população brasileira, lamentavelmente, assim como V. Ex^a olha para esse Governo, não vejo esse Governo proporcionar qualquer reação às diversas demandas no campo da infraestrutura, seja ela terrestre, seja ela aquaviária ou no campo que houver. É lamentável também a minha constatação.

Não havendo mais senhores ou Srs. Senadores que desejam...

O SR. VALDIR RAUPP (Bloco Maioria/PMDB - RO) - Presidente.

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

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Ferraço. Bloco Maioria/PMDB - ES) - V. Ex^a pede a palavra, a palavra é de V. Ex^a.

Íamos declarar o processo encerrado.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - O Raupp também gostaria, ele pode falar primeiro.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - V. Ex^{as} decidem quem fala primeiro.

O SR. VALDIR RAUPP (Bloco Maioria/PMDB - RO) - Presidente, a minha assessoria com a assessoria da Comissão estão concluindo um requerimento que vou dar entrada logo.

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Ferraço. Bloco Maioria/PMDB - ES) - Teremos uma segunda etapa depois de requerimentos.

O SR. VALDIR RAUPP (Bloco Maioria/PMDB - RO) - Mas esse requerimento é sobre as obras do DNIT, porque Rondônia, a exemplo do que já foi dito aqui,

O SR. VALDIR RAUPP (Bloco Maioria/PMDB - RO) - Mas esse requerimento é sobre as obras do DNIT, porque Rondônia, a exemplo do que já foi dito aqui - e sei que o cobertor é curto, sei que o orçamento é muito baixo para fazer frente a todas as demandas da infraestrutura e que o Brasil, também, nas últimas décadas, investiu muito pouco na infraestrutura, nos últimos anos, tem investido um pouco mais, este ano, talvez, esteja fugindo um pouco à regra, ano que vem, certamente, devido ao fraco crescimento da economia - tem inúmeras obras iniciadas.

Ouvi do Ministro Nelson Barbosa, do Planejamento, que seria dada prioridade a todas as obras iniciadas. Por isso, eu queria pedir ao diretor que assume agora, Diretor Administrativo e Financeiro, que deverá assumir, se for aprovado aqui,

que dê prioridade, que siga essa direção do Ministro Nelson Barbosa e dê prioridade às obras iniciadas, para que não sofram processo de paralisação, o que já está acontecendo em muitos lugares. Em Rondônia, a obra da BR-425, se não tivessem atrasado as medições, os pagamentos, teria sido concluída este ano. Vamos enfrentar mais um inverno de cinco, seis meses de chuva, sem a conclusão. Da mesma forma, a BR-364 tem dois lotes que nem sequer foram iniciados. Foram licitados e dois lotes avançaram bem. O lote de Porto Velho e Ariquemes. O lote de Ariquemes a Ouro Preto está um desastre, o lote de Ouro Preto a Pimenta Bueno avançou também, e o lote de Pimenta Bueno a Vilhena, uma rodovia de quase 800km, está com a metade pronta e metade por concluir. Não é diferente a BR-435, de Vilhena a Colorado e Cerejeiras, que também iniciou com um empresa chamada Cavalca, que fez um primeiro lote, no segundo, está brigando por alinhamento, por aditivo, que não consegue, e está paralisado. Assim como algumas pontes que estão quase parando as condições de Rondônia.

Então, esse requerimento que estou fazendo, que vou dar entrada daqui a pouco, é no sentido de que o DNIT, a ANTT, a Polícia Rodoviária Federal, porque há rodovias quase prontas sem fiscalização, possam fazer uma visita técnica nessas obras, em Rondônia, em conjunto, para ver de perto a situação.

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Ferraço. Bloco Maioria/PMDB - ES) - Se V. Ex^a acha que a situação de Rondônia está ruim, precisa conhecer a realidade do Espírito Santo. Aí, V. Ex^a vai ficar até animado com as perspectivas e as possibilidades de Rondônia.

A palavra é do Senador Wellington Fagundes.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Eu gostaria de cumprimentar aqui o Dr. Fernando e também o nosso Presidente, Senador Ferraço.

Primeiro, na linha que o Senador Caiado estava colocando, é importante dizer que algumas concessões estão sendo feitas no Brasil, já foram feitas, no meu Estado, a BR-163, bem como no Estado de Mato Grosso do Sul. Ou seja, são mais de 1.600km concedidos, cujas obras estão sendo tocadas.

No Estado de Mato Grosso, temos um problema: exatamente na metade do trecho entre Rondonópolis e Cuiabá, a responsabilidade ficou por conta do DNIT. Hoje, claro, com atraso de pagamento, as empresas passam a ter dificuldades. O Senador Blairo e eu temos conversado muito com o Ministério dos Transportes, a Ministra da Agricultura também acabou participando, ajudando. O Banco do Brasil está criando uma linha de crédito para que as empresas possam fazer antecipação das suas faturas. Esta semana, ontem, falei com o ex-Ministro César Borges, que é Vice-Presidente do Banco do Brasil. Segundo ele, já deve estar sendo contratado com a primeira empresa desse trecho que está sendo construído pelo DNIT. A concessionária, até agora, está tocando as obras em ritmo bem acelerado. Claro que essas concessões feitas foram baseadas em uma garantia de recursos do BNDES. A gente tem a preocupação que o BNDES continue tendo o fluxo financeiro dos empréstimos, para que essas obras possam ser tocadas no ritmo em que estão sendo feitas, um ritmo de celeridade.

É importante dizer que esse trecho da BR-163, entre Rondonópolis e Posto Gil, tudo que a Amazônia demanda tem que passar por esse trecho. Eu já disse aqui e repito, V. S^a está assumindo agora, com certeza será aprovado, quem sabe ainda hoje a gente possa ter, no plenário, porque esse é um trabalho pelo qual esta Comissão e o nosso Presidente sempre lutaram, para que a gente concluísse a diretoria das Agências e também do DNIT. Com isso, teremos lá praticamente concluído, não tendo essa dificuldade da interinidade. Portanto, esse trecho da duplicação da 163, mesmo V. S^a chegando agora, é importante que saiba que é o trecho em que mais acontecem acidentes frontais no Brasil, segundo a Polícia Rodoviária Federal. A gente até diz que lá é um trem de pneu, ou seja, é uma carreta imbicada na outra. Quando um veículo vai tentar ultrapassar, há sempre um risco muito grande de acidente.

Outro aspecto que é importante colocar é que hoje, neste momento, na nossa cidade, em Rondonópolis, está tendo agora a audiência da ANTT para a concessão da BR 364, no trecho de Rondonópolis à divisa de Goiás, em Alto Araguaia, e também de Alto Araguaia até Jataí. Essa concessão será feita, então, na verdade, de Rondonópolis a Goiânia, visto que de Jataí a Goiânia já está duplicado. É claro que, neste momento de crise financeira, a gente tem a preocupação de que essas licitações tenham celeridade, mas também tenham conclusão. Daí a importância também de o BNDES garantir os recursos para que essas empresas concessionárias tenham condições de tocar essas obras das futuras concessões a serem realizadas.

O Senador Blairo já colocou em outro momento, eu vinha ouvindo a fala dele, a necessidade, a possibilidade de o DNIT, de o Ministério dos Transportes, junto com a ANTT, discutir a possibilidade de fazermos concessões caipiras, ou seja, fazer apenas para a manutenção de estradas, como, no caso, a BR 070, que liga exatamente a 163 até a divisa de Goiás. Essa estrada está totalmente restaurada, neste momento. Se a gente tivesse a possibilidade de fazer uma concessão de manutenção apenas, com certeza nós teríamos condições de manter essa estrada com muito mais facilidade do que o

próprio órgão, dada a escassez de recursos, e também um aspecto que eu, particularmente, vejo muito no DNIT, o fato de se fazer a licitação para a manutenção dessas estradas, digamos, 500 quilômetros, 600 quilômetros, em uma mesma empresa. Então, às vezes, faltam recursos, a empresa para e a estrada fica totalmente abandonada. Isso acaba causando um prejuízo muito maior, um dano a essas estradas muito maior. Então, assim como o Senador Blairo, eu gostaria de sugerir a V. S^a que, ao chegar ao DNIT, insistisse nessa discussão, principalmente em Estados tão grandes, como no caso de Mato Grosso, com estradas que, no caso da 163, dá quase mil quilômetros. A BR 070, aproximadamente 600 quilômetros, a 158, que é muito importante para o Mato Grosso e para o Pará, estamos concluindo em Mato Grosso, faltando apenas um trecho, que é de uma reserva indígena, mas é uma estrada que deve ter aproximadamente quase 2 mil quilômetros, entre Mato Grosso e Pará. A 163 da mesma forma, a mesma intenção, a mesma preocupação que se tem com a do Pará, de concluir essa obra, para Mato Grosso também é fundamental.

Então, eu gostaria de ouvir de V. S^a, pela sua experiência de vida, pela atuação no órgão e em outros órgãos, se V. S^a pode citar aqui, alguma experiência inovadora para nós. Se tem alguma ideia, alguma sugestão a ser apresentada para o órgão no qual V. S^a vai chegar, neste momento de crise. Agora, quero colocar aqui também que cada um tem o seu papel, a oposição e a situação. Nós fazemos parte da base. E não foi muito longe o tempo que só tínhamos operação tapa-buracos no Brasil.

Eu me lembro, quando o Presidente Lula assumiu, no primeiro ano, assumiu também com a mesma dívida que hoje o DNIT está devendo às empresas, R\$1,7 bilhão, R\$2 bilhões. Então, foi um ano aproximadamente para pagar as dívidas e, depois, mais um ano para fazer as operações tapa-buracos, que são, na verdade, desmoralizantes, porque tapa o buraco, depois vem a chuva, volta o buraco.

Felizmente, hoje a realidade, de um modo geral, da manutenção da nossa malha é bem melhor, além da construção de algumas estradas que foram feitas. Então, neste momento de crise, claro que a gente não gostaria de estar passando por isso. O DNIT tem uma importância extremamente grande para o Brasil, visto que o nosso País é um País rodoviário, então, a maioria do transporte é calçada, infelizmente, ainda nas nossas rodovias, que é a principal função do DNIT. Apesar das Diretorias Ferroviária e Aquaviária ainda também estarem dentro do DNIT.

Mas, claro, essa preocupação da manutenção, que V. S^a já colocou, eu acredito muito importante, mas gostaria de ouvir também se há alguma experiência que V. S^a pudesse colocar aqui nesse aspecto de inovação, dentro do órgão.

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Ferraço. Bloco Maioria/PMDB - ES) - A palavra é de V. S^a, para encerrarmos aqui o processo de votação, considerando que temos a Comissão de Constituição e Justiça e temos sessão do Congresso.

A palavra é de V. S^a.

O SR. FERNANDO FORTES MELRO FILHO - Senador, como foi dito anteriormente, pela própria diretoria do DNIT, recursos para manutenção das rodovias não irão faltar. É a prioridade do DNIT, a manutenção. Então, dentro desse quadro, a gente iria trabalhar em uma nova alternativa para as novas obras, ou as obras que já estão em andamento, as obras de implantação, duplicação e adequação de capacidade.

Mas eu acho que precisa sim, entrando no DNIT, dentro da Diretoria Financeira, vamos ter que fazer um diagnóstico dessa situação, junto com a Diretoria de Infraestrutura, que fica responsável pela manutenção das rodovias do País, e a gente tentar um grupo de trabalho, para ver se há outras alternativas.

Sou sincero que, de imediato, não tenho nenhuma experiência nesse sentido, de fazer a manutenção fora do que já é previsto pelo próprio DNIT, de como o DNIT faz. O DNIT hoje faz os contratos de manutenção, mais com o esquema de segunda etapa, de cinco anos para cá, que são os contratos de restauração e manutenção.

Então, dentro desses contratos a gente tem as obras de restauração e as de manutenção. Eu vou propor à Diretoria que, dentro desses contratos, claro que há locais que terão que ser restaurados, não tem jeito, mas onde a rodovia ainda estiver em boas condições, ou regular, a gente priorize as partes do serviço de manutenção, para que a gente possa atender toda a malha.

É por aí que a gente está pensando em atuar.

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Ferraço. Bloco Maioria/PMDB - ES) - Declaro encerrado o processo de votação, e passamos ao procedimento do anúncio do resultado. Esperando, naturalmente, que a informática não nos deixe na mão.

(Procede-se a apuração.)

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Ferraço. Bloco Maioria/PMDB - ES) - A apuração indica que o Sr. Fernando Melro foi indicado, tendo sido seu voto confirmado SIM: por doze dos Srs. Senadores, e três: NÃO.

Fica, portanto, aprovada a indicação do Sr. Fernando Fortes Melro Filho, para exercer o cargo de Diretor de Administração e Finanças do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. A matéria vai ao Plenário do Senado Federal, para seguimento da sua tramitação.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Sr. Presidente, só gostaria de pedir aqui, à Presidência, a possibilidade de encaminhar...

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Ferraço. Bloco Maioria/PMDB - ES) - Vamos encaminhar automaticamente.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - ...hoje ainda. Porque o Presidente da Casa ontem, em uma conversa que a gente teve, colocou a possibilidade de colocar em votação hoje ainda. O que seria muito bom, porque conclui logo essa questão da interinidade.

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Ferraço. Bloco Maioria/PMDB - ES) - E amplia a nossa expectativa com relação ao cumprimento das metas do DNIT e do Ministério dos Transportes, para que a infraestrutura brasileira, finalmente, com essa votação, possa ser solucionada.

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

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Ferraço. Bloco Maioria/PMDB - ES) - Nós estaremos enviando o processado, automaticamente.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Não será por falta de diretores.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - Não, não será por falta de diretores. Finalmente, nós agora resolvemos o problema.

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - PE) - É um diretor nordestino, não é? Finalmente, uma diretoria dominada pelo Centro-Oeste.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - Eu cumprimento V. S^a e o deixo à disposição. Fique à vontade.

A segunda parte da nossa pauta diz respeito a temas deliberativos. Existem aqui requerimentos.

ITEM 1

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 61, de 2015

- Não terminativo -

Tendo em vista a aprovação do Requerimento nº 53, de 2015, de minha autoria, para realização de Audiência Pública nesta Comissão de Infraestrutura, a fim de discutir o PLS 530/2015, que regulamenta e organiza o sistema de transporte privado individual a partir de provedores de rede de compartilhamento e insere o inciso XIV ao artigo 4º da Lei 12.587/2012, de forma a definir a modalidade requeiro, nos termos regimentais, seja convidado a participar do debate o Sr. Pedro Somma, diretor de operações da empresa 99 Táxis.

Autoria: Senador Ricardo Ferraço

Lido o requerimento, consulto se algum dos Srs. Senadores presentes gostaria de se manifestar sobre a matéria. *(Pausa.)*

Não havendo quem queira se manifestar, em votação.

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

Aprovado.

ITEM 2

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 62, de 2015

- Não terminativo -

Requeiro, nos termos do art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, a inclusão dos nomes abaixo relacionados entre os convidados para participar da audiência pública sobre a qual trata o Requerimento nº 35, de 2015 - CI: Representante da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT; Representante do Ministério do Planejamento.

Autoria: Senador Valdir Raupp

Em discussão. *(Pausa.)*

Não havendo quem queira discutir, em votação.

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

ITEM 3

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 65, de 2015

- Não terminativo -

Requeiro, nos termos do art. 90, do Regimento Interno do Senado Federal, que seja convidado o senhor Aldemir Bendine, presidente da PETROBRAS, para que compareça em audiência pública conjunta da Comissão de Assuntos Econômicos e Comissão de Serviços de Infraestrutura desta Casa, a fim de prestar esclarecimentos sobre como a empresa pretende lidar com uma relação entre dívida líquida e o EBITDA prevista para quase 6 em 2016 em um contexto de Real desvalorizado e preço do barril de petróleo a USD 50.00 para recuperar sua capacidade de investimento.

Autoria: Senador Ricardo Ferraço

Ou seja, é um convite para que o Presidente da Petrobras possa estar na Comissão de Infraestrutura, apresentando o seu plano de trabalho de como pretende superar o atual quadro e conjuntura da Petrobras.

De autoria do Senador Ricardo Ferraço.

Em discussão. (*Pausa.*)

Não havendo quem queira discutir, em votação.

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

Aprovado.

Não havendo mais nenhum tema de pauta... (*Pausa.*)

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 66, de 2015

Requeiro, nos termos regimentais, a realização de Visita Técnica no Estado Rondônia/RO. Nesse sentido, solicito que sejam convidados o Ministro dos Transportes, Sr. Antonio Carlos Rodrigues; o Diretor-Geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, Sr. Valter Casimiro Silveira; o Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, Sr. Jorge Luiz Macedo Bastos e a Diretora Geral da Polícia Rodoviária Federal, Sra. Maria Alice Nascimento Souza.

Autoria: Senador Valdir Raupp e outros

Em discussão. (*Pausa.*)

Não havendo quem queira discutir, em votação.

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

Aprovado.

Não havendo mais nenhum tema a ser discutido nesta Comissão, vamos encerrar a presente reunião.

(Iniciada às 8 horas e 38 minutos, a reunião é encerrada às 10 horas.)