



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

REUNIÃO

03/12/2015 - 43ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho, Bloco Maioria/PMDB - RN) - Declaro aberta a 43ª Reunião, Extraordinária, da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da atual Legislatura.

Antes de iniciarmos nossos trabalhos, proponho a dispensa da leitura e, ao mesmo tempo, a aprovação da ata da reunião anterior.

Os Srs. Senadores e as Srªs Senadoras que a aprovam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovada.

A presente reunião destina-se à realização de audiência pública em atendimento ao Requerimento nº 58, de 2015, de autoria do Senador Wellington Fagundes, para discutir, no âmbito da avaliação do Plano Nacional de Logística de Transportes, as razões dos atrasos e abandonos de obras públicas no Brasil e tratar do cronograma das obras atuais sob responsabilidade do Governo Federal.

Para debater o tema, foram convidadas as seguintes autoridades especialistas, a quem já convido para que tomem assento à Mesa, a Srª Natália Marcassa de Souza, Secretária Executiva do Ministério dos Transportes; Valter Casimiro Silveira, Diretor-Geral do DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes); Mário Mondolfo, Diretor de Engenharia da Valec Engenharia Construções e Ferrovias S.A.; Arsenio José da Costa Dantas, Coordenador-Geral de Infraestrutura do Tribunal de Contas da União.

Agradeço a presença dos nossos convidados.

Informo que esta audiência pública será realizada, mais uma vez, em caráter interativo, com a possibilidade de participação popular. As pessoas que têm interesse em participar da audiência podem fazer os seus comentários e perguntas através do Portal e-Cidadania e também do Alô Senado.

Concedo a palavra ao Dr. Arsenio José da Costa Dantas, Coordenador-Geral de Infraestrutura do Tribunal de Contas da União.

Com a palavra, o Dr. Arsenio.

O SR. ARSENIO JOSÉ DA COSTA DANTAS - Bom dia a todos!

Sr. Presidente, Senador Garibaldi; Senador Wellington, autor do requerimento; demais participantes da Mesa, a quem cumprimento; senhoras e senhores, mais uma vez, o Tribunal é convidado para participar de uma audiência, sendo uma prioridade de todas as administrações contribuir aqui, no âmbito do Senado Federal, uma vez que o Congresso é o titular do controle externo e exerce essa função com o auxílio do Tribunal de Contas da União.

Com relação a esse tema, o Tribunal tem atuado, em razão das suas secretarias especializadas, desde 1997, com atuação e fiscalização de obras públicas. Recentemente, foi estruturada a Coordenação de Infraestrutura, reunindo as unidades especializadas nessa área. Quanto a esse tema, mais de 500 fiscalizações já foram feitas. O Tribunal sinaliza com a natureza de uma fiscalização, não só a fiscalização de conformidade, de modo a colaborar, de modo a alavancar o desenvolvimento da infraestrutura. Senão, vejamos.

Trabalho realizado, em 2013, com conclusão em 2014, no DNIT. Vejam os senhores que, nesse cenário, não estava ainda presente a situação atual de recessão econômica. Era no cenário de 2012/2013. Em uma fiscalização que foi feita em 1.200 empreendimentos, havendo ou não havendo contrato, foram detectados 100 empreendimentos paralisados naquele momento. A distribuição, a partir de todo um entendimento feito com o DNIT e de uma discussão clara do que era e do que não era paralisação, resultou nesse gráfico que temos.

Inicialmente, não havia justificativa em 31%. O DNIT não conseguiu, à época, apresentar essa justificativa em 31% daqueles empreendimentos paralisados. Posteriormente, temos problemas com projetos, 27%; em 19%, pendências diversas administrativas; depois, vêm desapropriações, descontinuidade do empreendimento, atuação do Tribunal - no caso, havia apontado duas obras -, e dotação orçamentária, que à época não era problema.

O Tribunal, junto com o DNIT, trabalhou no sentido de apurar esse cadastro, de apurar essas obras e encaminhou para o Legislativo e para o próprio DNIT. Esse foi um trabalho nessa parte de obras então paralisadas.

Na sequência, foi feito um trabalho nas que estavam com atraso. Já foi um avanço. Nós trabalhamos em atraso de obras, nesse mesmo sentido de buscar alavancar a gestão dos órgãos que tocam as obras e de atender às necessidades, uma vez que a paralisação e o atraso acabam importando um maior prejuízo para a sociedade.

Nesse caso, foram constatados novamente problemas de prazo e cronogramas ineficientes em controle de prazo, problemas com a definição de aditivos para as obras. Nesse sentido, o Tribunal proferiu, como é a praxe em trabalhos dessa natureza, recomendações para que fossem criados critérios objetivos para avaliar os pedidos de prorrogação, para que fosse dada mais transparência a essas questões no sentido dos empreendimentos, para que fosse criada funcionalidade no próprio sistema de acompanhamento de contratos do DNIT, de modo a ter indicadores e avaliações dessas paralisações e atrasos.

Paralelamente, o Tribunal também realizou uma auditoria no sistema de acompanhamento de contratos, uma avaliação inicial e, posteriormente, monitoramentos no sentido de que o sistema viesse atender essas necessidades. Foram encontradas impropriedades. Isso foi conduzido pela própria unidade especializada do Tribunal em fiscalização de sistemas. A partir daí, temos notícia de que foram feitas melhorias, funcionalidades e adotadas ações para recuperar inclusive valores que tinham sido pagos indevidamente. Isso no âmbito do DNIT.

Trabalhos de natureza semelhante também têm sido feitos recentemente na área ferroviária, como foi o caso no operacional do PIL Ferrovias, também deliberação de 2015. O Tribunal enviou recomendações ao Ministério para a elaboração de estudos técnicos para contemplar as avaliações; alternativas que justificassem o modelo pensado, na época; seleção de trechos e a elaboração de uma matriz de responsabilidades contemplando os responsáveis e os prazos pelo cumprimento das ações de investimento necessárias à implantação. Essa determinação foi objeto de solicitação de prorrogação de prazo pelo Ministério. O Tribunal continua aguardando o recebimento do plano, das providências a serem tomadas.

De igual modo, cito recente trabalho feito no acompanhamento do Conselho de Administração da Valec, no sentido de avaliar o acompanhamento da atuação do Conselho enquanto acompanhar a questão estratégica no âmbito da empresa, não só problemas ou assuntos administrativos. Esse trabalho, entendemos, rendeu bastantes frutos, porque está se vendo maior atenção com esses assuntos estratégicos, uma análise da circunstância de risco dos empreendimentos, enfim, um aporte de recursos para que o Conselho tenha condições melhores de trabalho.

Próximo.

Encontra-se em andamento o Fisc Hidrovias, que é uma análise sistêmica do setor por parte do Tribunal, que está em andamento e que, me parece, já está em fase de finalização na unidade técnica, porém ainda sem deliberação do Tribunal, do Colegiado.

Podemos citar, nessa linha de trabalho do Tribunal, que eu posso dizer que é uma parceria com Administração, os trabalhos realizados nos corredores logísticos visando à questão da exportação de grãos da fronteira agrícola de Mato Grosso do Sul. Foram feitas três fiscalizações: no Corredor Centro-Sudeste, no Corredor da BR-163, nos portos do Norte, e no Corredor do Rio Madeira, escoamento pelo Rio Madeira e BR-364. Foi feita uma execução mais no sentido de cronogramas, em que situações se encontravam esses empreendimentos.

No caso, o que saltou aos olhos como maior problema foi o Corredor Logístico da BR-163, porque, desde 2009, quando se iniciaram as obras de implementação dessa rodovia, foram identificados, problemas de deterioração precoce do pavimento. Lembro-me que, na época, o então Diretor-Geral, General Fraxe, imediatamente adotou providências internas no sentido de apurar se as questões eram decorrentes de problemas no projeto ou de má execução. Foram apontados também problemas de coordenação entre os órgãos na Hidrovia Teles Pires. Foram feitas determinações aos Ministérios para que apurassem inclusive aqueles problemas, no sentido de que publicassem as licitações de obras e serviços de engenharia após a realização do planejamento de execução das obras, que deve refletir a real condição de execução.

Enfim, são orientações e recomendações do Tribunal de sua função constitucional e precípua de acompanhar o orçamento, a aplicação dos recursos orçamentários, como entidade de fiscalização superior, que trabalha com critérios. Os critérios são estabelecidos pelo poder legiferante, pelo Congresso Nacional, enfim, por quem tem poder de editar leis e normativos, o Tribunal segue esses critérios. Ele não está criando, como tem sido, na minha opinião, indevidamente, acusado de estar influenciando na gestão dos órgãos ou coisa dessa natureza. Nesses casos, a determinação é para que se faça um plano, para que melhore o planejamento, enfim, de natureza de gestão, mas não é uma ingerência nos órgãos. Entendemos que é uma atuação que pode, sim, resultar em benefícios.

Paralelamente, posso citar que, na última rodada de fiscalização que o Tribunal faz em atenção aos ditames da LDO, da fiscalização das obras, os empreendimentos que foram indicados como paralisação à Comissão Mista de Orçamento, inclusive ontem fui à Comissão, foram os empreendimentos que dizem respeito especificamente a contrato de repasse de recursos do Ministério das Cidades em São Paulo. O primeiro e o terceiro, na própria Comissão, os órgãos já se comprometeram a suspender, na verdade, a revogar o edital e adotar um edital mais adequado, porque o Tribunal apontou problemas de competitividade, prejuízo à competitividade. Esses dois casos já estão resolvidos, como foi o caso de Brasília, com o BRT.

Então, o Tribunal, muito apropriadamente, vem atuando cada vez mais nas fases anteriores à obra, seja no estudo de viabilidade, projetos e editais e, se for o caso também, atua na execução. Nesse caso, não tinha execução nenhuma ainda, mas, desde o início, foi detectado sobrepreço e problemas de competitividade, e já está sendo promovida a alteração.

Só para finalizar, nesse acórdão do Fiscobras que consolidou, o Tribunal deixou claramente que ele aumentasse a fiscalização em editais, pelos benefícios que são gerados e que também continuasse e implementasse a fiscalização nos órgãos de gestão, nos órgãos que têm gestão de obras, no sentido de fazer com que essa gestão seja mais eficiente e, obviamente, possa entregar as obras, os empreendimentos à população.

Por fim, não é nenhum trabalho realizado, mas apenas uma consulta que fizemos ao Tesouro Gerencial, no final do mês, dando conta, realmente, da baixa execução orçamentária, que é, naturalmente, do conhecimento dos gestores da Casa.

Era isso que tínhamos a apresentar, Sr. Presidente.

Estamos à disposição para algum questionamento e colaboração com a Comissão.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Concedo a palavra agora, em seguida, agradecendo a exposição feita pelo Dr. Arsenio José da Costa Dantas, Coordenador-Geral de Infraestrutura do Tribunal de Contas da União.

Agora, vamos ouvir a palavra do Dr. Mário Mondolfo. Antes de conceder a palavra a ele, que é Diretor de Engenharia da Valec, eu gostaria de registrar a presença entre nós do Dr. Marcelo Bruto da Costa Correia, Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Portanto, com a palavra, o Dr. Mario Mondolfo, Diretor de Engenharia da Valec.

O SR. MARIO MONDOLFO - Bom dia a todos!

Em nome do Presidente, cumprimento todos os presentes.

Agradeço a oportunidade de vir a esta Casa para mostrar o que a Valec está fazendo e como vamos dar continuidade às obras que estão sob a responsabilidade da Valec.

Hoje, a Valec tem duas grandes obras sob sua responsabilidade. A primeira delas é a Ferrovia Norte-Sul (FNS), que chamamos de Extensão Sul, que é um trecho que vai da região de Anápolis até Estrela d'Oeste, em São Paulo. É muito importante esse trecho porque, em São Paulo, ele vai ligar a ferrovia da ALL, que transporta os grãos da região de Mato Grosso até o Porto de Santos. Então, vai ser uma importante integração logística. Esse trecho foi dividido em cinco lotes, com mais dois lotes adicionais, um de ligação com a ferrovia da ALL e outro pequeno trecho que foi licitado posteriormente. Também sob a responsabilidade da Valec está a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL). O projeto original liga desde a Norte-Sul até Ilhéus. O trecho que está em execução hoje é o trecho entre Barreiras e Ilhéus, que foi dividido em nove lotes de obra.

Como todos nós sabemos, este foi um ano difícil em relação às questões orçamentárias e financeiras. No primeiro semestre, vínhamos num ritmo de obra muito pesado, no ano passado, com alta porcentagem de execução, quando começaram a surgir as nossas restrições financeiras. Em função disso, a Valec fez um planejamento para que as obras pudessem diminuir de ritmo ordenadamente, de forma que não houvesse perdas de serviços já realizados, procurando minimizar isso.

Então, essa é a situação da Ferrovia Norte-Sul hoje, da Extensão Sul, com um planejamento de faturamento das empresas até dezembro. Com isso, a gente deve terminar o ano de 2015 com o avanço das obras em torno de 91,3%.

Aqui, está listado basicamente... Não vou me estender nisso, mas a redução dos trabalhos se deu no sentido de basicamente não haver novas frentes de obra, para evitar perdas de serviço, terminando gradativamente os serviços já iniciados, dando ênfase à drenagem e às obras de arte especiais.

Nesse trecho, há duas grandes obras que são o gargalo para que a obra possa ser concluída no prazo que estamos colocando aqui, que são as pontes sobre o Rio Paranaíba, na divisa de Goiás com Minas, e a ponte sobre o Rio Grande, na divisa de Minas com São Paulo. São pontes muito grandes. Uma delas é uma das maiores obras ferroviárias já executadas no País.

Estive lá na semana passada, inclusive. As obras estão andando num ritmo um pouco mais lento, mas de uma maneira que permita que, estando os recursos disponíveis, possamos terminar terminá-las no prazo previsto.

Essa é a situação da Fiol. É a mesma coisa. O avanço físico está em 40,8%. Aqui, há um detalhe que é importante salientar, que é o seguinte: a Fiol foi dividida basicamente em dois segmentos de execução. Um deles é o trecho Ilhéus-Caetité, que chamamos de Fiol 1. Esse segmento está com um percentual de avanço bastante elevado, na faixa de 70%. Lembramos que o principal insumo a ser transportado nessa região é justamente o minério de ferro proveniente das minas da região de Caetité. O trecho entre Caetité e Barreiras já está com 20% de execução, em média. Por essa razão, a média global está em torno de 40,8%. A ideia é terminar, inicialmente, o trecho entre Ilhéus e Caetité.

Também aqui há uma listagem dos serviços que estão em execução. Como é de conhecimento geral, algumas empresas tiveram dificuldades financeiras. Foi noticiada na imprensa a questão de greve etc.. Isso motivou alguns pedidos por parte das empresas de suspensão do contrato que foi renegociado com a Valec.

Para vocês terem uma ideia da redução do ritmo das obras, a Fiol tinha em torno de sete mil funcionários em novembro de 2014, e, hoje, estamos com 1,2 mil funcionários. Em termos de equipamentos, havia dois mil equipamentos; hoje, estamos com 245 equipamentos. A mesma situação se dá na Norte-Sul, onde havia 4,5 mil funcionários; hoje, 1,2 mil empregados estão trabalhando.

Essa é a situação financeira hoje dos contratos da Valec. Em dezembro, não foi lançado nenhum valor de aporte de recursos, pelas razões que todos nós sabemos. Se perdurar essa situação, terminaremos o ano com um saldo de dívida em torno de R\$320 milhões, o que significa basicamente dois meses de atraso em pagamentos.

Esse é um exercício apenas que a gente fez para a retomada das obras. Então, se os fluxos de recursos forem repassados para a Valec na forma que está prevista no Orçamento, devemos entrar numa situação positiva entre março e abril do ano que vem, o que nos permitirá conversar com as empresas no sentido de retomar as obras com a condição de pagamento em dia e com planejamento para que as obras sigam seu curso normal. A prioridade nossa vai ser terminar a Norte-Sul, que está praticamente na mão para ser terminada. Em fevereiro, se esses recursos forem garantidos, estaremos com a obra pronta, em condições de operação. E poderemos dar um andamento, um ritmo bom para as obras da Fiol também.

Então, essa é a situação para 2016 com relação ao trecho central da FNS, que já está em operação. Está ali com 97,9%. É uma questão de que a Valec tem ainda alguns compromissos no sentido de compensações ambientais que se vão estender para os próximos quatro anos. Quanto à Extensão Sul, a gente pretende terminar o ano de 2016 com 98% de execução, o que permitirá entrar em operação no início do primeiro trimestre, primeiro quadrimestre de 2017. E a Fiol avançaria de 42% para 49%.

A questão dos trilhos também é importante colocar. A Valec já adquiriu 100% dos trilhos da Extensão Sul. Grande parte já está, inclusive, colocada, implantada, e da Fiol nós estamos com 57%. Em função das restrições orçamentárias, também a Valec conversou com os fornecedores, são empresas do exterior, Espanha e China, principalmente, e nós renegociamos os trilhos da Fiol para começarem a ser entregues a partir do segundo semestre de 2016. Também já estamos tentando uma negociação para, dependendo do ritmo do fluxo financeiro, postergar isso um pouco mais.

Isso nos dá um fôlego maior porque, dentro do cronograma original, a entrega dos trilhos se daria totalmente até o primeiro semestre, primeiro quadrimestre de 2016. Então, nós postergamos a fabricação desses trilhos, de maneira a procurar compatibilizar o cronograma da obra com o cronograma da entrega dos trilhos. É uma situação um pouco complicada porque são contratos assumidos, mas estamos tendo uma boa repercussão junto às empresas fornecedoras.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Agradeço ao Dr. Mário Mondolfo, Diretor de Engenharia da Valec, pela sua participação, pela sua contribuição.

E agora teremos a palavra do Sr. Valter Casimiro Silveira, Diretor-Geral do DNIT, que é o mais assíduo aqui, à Comissão. (Risos.)

O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA - Bom dia!

Cumprimento aqui o Senador Presidente Garibaldi Alves; o Senador Wellington, autor do requerimento; a Secretária Executiva do Ministério dos Transportes, Natália Marcassa; o Diretor de Engenharia da Valec, Mário; o Dr. Arsenio, Coordenador-Geral de Infraestrutura do TCU; senhoras e senhores.

Esse assunto aqui, eu já o tenho tratado algumas vezes na Comissão. Acredito que esses números eu até já comentei com os senhores em outras visitas que fiz a esta Comissão. O DNIT recebeu uma previsão de gasto na Lei Orçamentária de 2005 na ordem de R\$10 bilhões e trouxe uma carteira de Restos a Pagar de R\$10,7 bilhões, que totalizava pouco mais de R\$20 bilhões para executar no exercício de 2015.

Com o contingenciamento que nós tivemos, foi dado um limite de empenho para o DNIT e, consequentemente, um limite de pagamento, de R\$6,4 bilhões, um corte de aproximadamente 35% - 36%, para ser mais exato. E hoje o DNIT já pagou, desse limite, R\$5,9 bilhões; então, a gente tem aí um saldo de pagamento ainda de R\$500 milhões para o mês, agora, de dezembro.

A gente vê aqui na apresentação que grande parte do que foi pago foram valores de Restos a Pagar. Somente 0,6, ou seja, R\$600 milhões foram executados com o orçamento do exercício.

Comparando aqui com 2014: nós tínhamos, em 2014, juntando Restos a Pagar e orçamento um montante de R\$23 bilhões, sendo que \$11 bilhões era do orçamento normal e R\$11 bilhões, do orçamento de Restos a Pagar. E tivemos um limite de execução de R\$9,8 bilhões. Com isso, o DNIT teve que tomar algumas medidas para poder reduzir o nível de execução, já que o histórico era de execução de aproximadamente R\$10 bilhões/ano. Tendo que reduzir quase 40%, nós aplicamos algumas medidas. Aqui apresento o histórico de execução, comparando 2014 e 2015, em que a gente vê o descolamento da curva e o comparativo das medições feitas pelo DNIT nos anos anteriores, de 2013 a 2015. A gente vê que, a partir de agosto, a gente reduziu drasticamente o nível de medição dos nossos contratos.

O que tivemos que fazer para poder ajustar esse limite orçamentário e financeiro em relação aos contratos? O DNIT, hoje, tem quase mil contratos ativos em execução e teve que priorizar a parte da manutenção, para que não tivéssemos uma degradação da malha hoje existente. Então, nas obras em execução, iniciadas, nós reduzimos em aproximadamente 35% o ritmo dos contratos de manutenção e em 45% o ritmo dos contratos de construção, fazendo uma repactuação desses contratos para poder estipular um valor máximo de medição mensal, para que não aumentássemos o volume de estoque de dívida do DNIT, para podermos garantir que não íamos aumentar o estoque de dívida do DNIT.

Tomamos a iniciativa de não dar a emissão de novas ordens de início de obra. Isso, claro que para obras de construção, duplicação, aumento de capacidade. Para a parte de manutenção, tivemos que estipular um limite por unidade da Federação, Estado, onde se fazia a avaliação da malha, da necessidade iminente de ataque, de manutenção, para que se pudesse priorizar a malha que tivesse maior nível de deterioração.

Então, essa redução, apesar de termos colocado 35% para manutenção, nós não estipulamos em que rodovias nós deveríamos reduzir por superintendência, isso ficou a cargo dos nossos superintendentes regionais. Aqui, a Diretoria do DNIT só estipulou um corte por unidade da Federação e, claro, fazia a avaliação caso a caso para aumentar ou diminuir o nível de intervenção em cada unidade, dependendo da condição da malha existente.

Os trechos inseridos no programa de concessão: iniciamos um processo de negociação com a ANTT e com o Ministério para que as obras que estavam a cargo do DNIT pudessem ser repassadas ou para as concessionárias ou para a ANTT, para poder fazer de forma direta, evitando, assim, a paralisação das obras nos trechos concedidos. Cito aqui o caso da BR-163, que tem já a cobrança de tarifas de pedágio e tem a obrigatoriedade de o DNIT entregar um trecho duplicado, de Cuiabá até Rondonópolis, isso ficou a cargo do DNIT. Como tivemos que fazer a repactuação, nós estamos em tratativas com a ANTT para poder passar esses contratos para que a ANTT execute e, assim, evite atrasos e redução no cronograma de execução.

Colocamos a casa de prontidão para dar foco na carteira de estudos e projetos, para que possamos preparar a casa para quando tivermos uma condição mais favorável, orçamentária e financeira, para que possamos dar continuidade nas intervenções, nos processos de melhoria da nossa infraestrutura, com projetos já elaborados, com estudos ambientais, com toda a parte de preparação já pronta e apta para iniciar de imediato a execução.

Nós chegamos a um nível, como podemos ver, abaixo de R\$400 milhões/execução/mês, de medição/mês. Em 2014, o DNIT media, nesse mesmo período, próximo de R\$1 bi/mês. Podemos notar que houve uma redução considerável no cronograma de execução, no nível de execução.

Recebemos alguns Parlamentares e empresas questionando se podemos atribuir que os nossos cronogramas aumentaram em relação ao que estava previsto, em torno de 45, para construção, e 35, para manutenção. Não podemos fazer essa correlação porque isso depende muito da fase em que o contrato estava em execução. Contratos que já estavam próximos de finalizar, você reduz 45% no ritmo. Hoje, você não vai ter um aumento de 45% no cronograma total do contrato, vai

ter somente naquele restante do contrato que falta ser executado. Então, obras que estavam já na sua fase de finalização aumentaram um mês, dois meses, três meses. Agora, obras que estavam no início, realmente, vão sofrer aí essa redução, até que venhamos a restabelecer o cronograma de obra com o fluxo financeiro condizente com o que já estava no planejamento inicial desses contratos.

Era isso que eu tinha para falar, Presidente.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Agradeço ao Dr. Valter Casimiro, Diretor-Geral do DNIT. Agora, ouviremos a palavra da Sr^a Natália Marcassa de Souza, Secretária Executiva do Ministério dos Transportes. Com a palavra, a Sr^a Natália.

A SR^a NATÁLIA MARCASSA DE SOUZA - Bom dia a todos!

Bom dia, Presidente!

Bom dia, Senador Wellington!

Primeiramente, eu queria trazer aqui a desculpa do Ministro Antônio Carlos e o agradecimento dele também pelo convite. Ele teve um compromisso de emergência, não pôde estar presente, mas encaminhou o fraterno abraço dele para os senhores, representantes desta Casa, que são colegas dele. E agradecer a oportunidade de o Ministério estar aqui hoje também expondo um pouco sobre esse tema que é tão importante para o Sistema Transportes.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Permita-me registrar a presença do Senador José Medeiros. Faço essa pausa para fazer esse registro porque ele é meu conterrâneo. Mesmo sendo Senador pelo Mato Grosso, é meu conterrâneo. Nasceu no Rio Grande do Norte e nos abandonou. *(Risos.)*

A SR^a NATÁLIA MARCASSA DE SOUZA - Este ano, principalmente, foi um ano duro para o Sistema Transportes. Os nossos colegas do DNIT e da Valec já fizeram a exposição mais detalhada sobre a questão das obras em cada uma das nossas vinculadas, mas nós tivemos um corte duro este ano no orçamento dos transportes. Nós vínhamos num ritmo de execução de obra de mais ou menos R\$12 bi ao ano, nos últimos cinco anos, e este ano nós tivemos um contingenciamento de orçamento PAC de 40%. Então, este ano, tivemos R\$9 bi para executar. É lógico que isso traz uma diminuição no ritmo das obras que o Sistema Transportes estava executando.

Mas ano de restrição orçamentária é ano também de pensar diferente, é ano de sair fora da caixinha e ter alternativas em relação à execução da infraestrutura do País, porque a infraestrutura do País também é uma das maneiras que vai nos alavancar, aumentar o crescimento do País. A restrição orçamentária também não pode ser no sentido de restrição para não haver essas obras.

O Ministério dos Transportes, nesse sentido, em 2012, já vinha trabalhando com o Governo Federal no Plano de Investimento em Logística. Então, além da execução que vamos ter em 2015, de R\$9 bi, que vai ser em OGU, temos também, via concessões, cerca de R\$5 bilhões, que serão executados via investimento privado. Então, temos uma certa compensação, que está sendo executada via investimento privado nas rodovias.

Este ano, apesar de toda restrição orçamentária, foram realizados 240km entre restauro e ampliação de capacidade no DNIT, e pelas concessões privadas, foram executados, este ano, do PIL, 269km de duplicação. Também é um número expressivo. Nas concessões de rodovias, além desses 269km, que foram entregues em 2015, está em realização mais 176km, que devem ser entregues ano que vem e nos próximos anos. Então, está havendo uma compensação pelo investimento privado. Esse é um dos nossos focos de saída, para compensar essa restrição orçamentária do Governo no momento.

Além disso, também em momentos de crise, há necessidade de priorização. Como já bem relatou o Dr. Mário Mondolfo e o Dr. Valter, do DNIT, o que o Sistema Transportes fez? Priorizou, no DNIT, a manutenção e a sinalização das rodovias, para que não tenhamos uma perda de investimento, porque no setor rodoviário, quando deixamos de investir em manutenção, o gasto a seguir é exponencial e muito mais caro. Então, vamos restringir o início de novas obras de ampliação, mas vamos resguardar os contratos de manutenção. Então, os contratos de manutenção foram priorizados. Outro item que priorizamos na parte rodoviária foi a execução de projetos. A verba, para a nossa carteira de projetos, está mantida, porque esperamos que o País vai se recuperar. Quando o País se recuperar, vamos ter projeto para executar. Então, não vamos ter um contingenciamento na verba de projeto, para na hora que houver recurso, não ficar se perguntado pelo projeto. Então, o projeto estará pronto.

Do lado da Valec, devido à restrição orçamentária que houve também no setor ferroviário, priorizamos a execução na Norte-Sul, que é a obra ferroviária está mais avançada, cerca de 85%, é mais ou menos o trecho da Norte-Sul. Então,

priorizamos a Norte-Sul em detrimento da Fiol, cujo ritmo de execução ainda é mais baixo, acho que 45%, na casa de 40% a 50%. Priorizamos essa, além desse trecho da Norte-Sul também estar dentro do Programa de Investimento em Logística, e deve ser concedido.

Então, essa foi a priorização do lado ferroviário. E, como infraestrutura geral, foi lançado, no início deste ano, o Programa de Investimento em Logística, que prevê a concessão de 16 trechos rodoviários. O primeiro foi licitado ainda este, que foi a "reconcessão", novamente o contrato de concessão da Ponte Rio-Niterói, que foi até um grande sucesso. Tivemos redução tarifária com ampliação de investimento. Na Ponte Rio-Niterói, vai ser realizado, nos próximos anos, R\$1.3 bi de investimento, com investimentos do lado de Niterói, com mergulhão; do lado do Rio de Janeiro, a ligação com a Linha Vermelha.

São outros 15 trechos rodoviários que a ANTT está trabalhando para lançar e tentar fazer os leilões o ano que vem. O ambiente econômico, lógico, está mais inóspito, mas o Sistema Transportes, junto com o BNDES e todo o Governo está trabalhando em busca de investidores e parceiros, porque esses são contratos de concessão de longo prazo. Lógico, eles sofrem uma interferência do momento econômico do curto prazo, mas são contratos para atender em 30 anos, que tem um horizonte de recuperação da economia.

O Programa de Investimento em Logística Rodovia prevê investimentos da ordem R\$66 bi, e da parte ferroviária, são cinco empreendimentos, além do estudo da Bioceânica, os cinco empreendimentos preveem investimento de R\$40 bilhões.

Há empreendimentos que são mais fáceis. Acreditamos que vai ter alguma atratividade mais rápida, que é a Norte-Sul. O trecho entre a Norte-Sul, Açailândia-Barcarena, já tem a metade do trecho pronto. O segundo trecho, que é o de Anápolis-Estrela d'Oeste, também já tem uma parcela pronta. Então, esses contratos de concessões ferroviárias futuros já têm uma execução pelo Poder Público, o que traz menos risco ao setor privado.

Então, essa é uma das saídas que o Ministério dos Transportes está buscando para manter o investimento em detrimento das nossas execuções orçamentárias.

Em relação ao pagamento das obras que aí estão, o Ministério dos Transportes as vincularam junto com o próprio Governo Federal e estão buscando, com os bancos públicos, viabilizar uma linha de crédito para que as empresas que hoje têm contratos públicos, DNIT e Valec, possam acessar uma linha de crédito um pouco mais facilitada, tentando dar agilidade a essas obras, que hoje estão em ritmo reduzido. Essa é outra frente em que estamos trabalhando para tentar manter o nível de execução desses contratos.

O Ministério está analisando a malha rodoviária hoje existente. Hoje, em posse do DNIT, nós temos 52 mil quilômetros de rodovias, 16 contratos já foram lançados como possíveis concessões, mas há uma gama da malha rodoviária que talvez pudesse ser analisada como uma concessão um pouco mais simples, só com manutenção desses trechos em contratos menores. Então o Ministério dos Transportes também está estudando isso como uma maneira de viabilizar a execução dos investimentos, mesmo num cenário de restrição orçamentária.

Era isso que eu tinha para trazer.

Agradeço muito o convite.

O Sistema Transportes está à disposição para quaisquer dúvidas.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Agradeço à Sr^a Natália Marcassa de Souza.

Antes de passar a palavra ao primeiro Senador inscrito, eu queria registrar a presença de Maurício Ferreira Wanderley, que é Diretor da Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Portuária Hídrica do TCU; também a do Sr. Uriel de Almeida Papa, Secretário de Fiscalização de Infraestrutura Portuária, Hídrica e Ferroviária do TCU; a do Sr. Eugênio Pacelli, Secretário-Geral da Presidência do TCU - nós estamos bem fiscalizados hoje -; a do Sr. Fernando Paes, Diretor Executivo da Associação dos Transportadores Ferroviários, e a da Sr^a Marcella Cunha, Gerente de Relações Governamentais e Internacionais da ANTF. Quero também registrar a presença de Elisângela Pereira Lopes, que é Assessora Técnica da Confederação Nacional da Agricultura, e de Zoraide Soares Reis Ipiranga, que também é da Confederação Nacional da Agricultura, Coordenadora de Relações Institucionais.

O Senador Wellington é o grande responsável pelo fato de nós estarmos aqui, como autor do requerimento e como coordenador dessas audiências, que dizem respeito à avaliação de políticas públicas, mas eu queria fazer uma consulta ao Senador Wellington, porque ele tem todas as prerrogativas para falar primeiro e até assumir a Presidência se quiser. Acontece que o Senador José Medeiros quer usar da palavra.

Como eu sei que o Wellington necessariamente vai usar a palavra por algum tempo, é claro, eu gostaria de saber se ele nos permite ouvir primeiro José Medeiros. Pode ser até que José Medeiros fale mais do que Wellington, mas acredito que não.

O que V. Ex^a acha, Senador Wellington?

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - É claro que ninguém vai imaginar que o senhor está dando prioridade por ser conterrâneo. Eu tenho certeza que não.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Não, porque eu já disse que ele nos abandonou. Ele é de Caicó, no Estado do Rio Grande do Norte, que é o meu Estado. Nasceu e zarpou. Embarcou para o Mato Grosso...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - E lá se deu bem.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Não há dúvida, não é?

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Isso é o Mato Grosso, um Estado de muitas oportunidades...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Se eu soubesse que era assim, eu também teria ido.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Se o senhor for a Mato Grosso, com certeza será eleito Senador só pela sua história. Fique tranquilo porque nós, mato-grossenses temos muito respeito...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Não. Para concorrer com o Senador Wellington e o Senador José Medeiros não é fácil, não.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - ...temos muito respeito pelos migrantes nordestinos, que foram muito importantes também para a consolidação do nosso Estado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Para a nossa satisfação, também chega aqui o Senador Dário Berger.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Então, Sr. Presidente, de forma alguma eu tenho objeção. É importante que o Senador Medeiros use a palavra, ele que também é da minha cidade, Rondonópolis.

Mais uma vez eu registro que Rondonópolis é a única cidade do Brasil que tem três Senadores: o Senador Blairo Maggi, o Senador Medeiros e eu, que nasci naquela cidade.

Então é uma satisfação estar aqui e ouvir o Senador Medeiros.

Em relação à minha pretensão de estar sentado nesta cadeira da Presidência, o senhor pode ficar tranquilo, porque eu o admiro. Gostaria de estar, mas sei que esse não é o meu lugar, principalmente pelo momento.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Eu tenho dúvidas quanto ao seu sentimento. (*Risos.*)

Senador José Medeiros.

O SR. JOSÉ MEDEIROS (Bloco Socialismo e Democracia/PPS - MT) - Sr. Presidente, agradeço as palavras carinhosas e a oportunidade de dar boas-vindas a todos os debatedores e os presentes que vieram nos trazer essa explanação.

Agradeço e homenageio o Senador Wellington por convocar esta audiência e também agradeço a V. Ex^a a oportunidade de falar primeiro, porque eu posso falar um pouco sobre a luta do Senador Wellington pela logística e pela infraestrutura do Estado de Mato Grosso.

Dr. Valter, V. S^a que está à frente do DNIT agora, a luta do Senador Wellington tem sido espinhosa, porque nós temos um Estado, Sr. Presidente, que tem poucos corredores rodoviários. É um Estado muito grande que produz muito. Para que os brasileiros que nos assistem pela TV Senado tenham ideia, nós temos o maior rebanho de gado do País, somos o maior produtor de soja, de milho e de algodão e caminhamos para a maior produção de peixes. Agora, tudo isso demanda uma grande necessidade de rodovias.

Nós não estamos reclamando. Queremos mais.

O Governo começou com um programa de concessão no Mato Grosso, que tem um corredor rodoviário que, eu diria, é praticamente a coluna vertebral do Brasil, porque liga o Centro-Sul e o Sudeste ao Norte. Pela BR-364, que liga Mato Grosso a Rondônia, tudo passa por ali. É uma rodovia pela qual, antigamente, passavam de nove a dez mil veículos diários no trecho entre Rondonópolis e Cuiabá. Hoje esse número já se aproxima de 40 mil veículos. Há uma demanda muito grande. Em determinados momentos, viajando de Cuiabá para Rondonópolis e ao ver a rodovia toda parada, a pessoa pensa que é acidente. Não é. Um caminhão passou por algum quebra-molas, algo assim, cria-se aquela onda e, como está cheia, lota e fica aquela fila de veículos parados. Então, é uma situação muito difícil.

O Governo começou esse programa de concessão, que já foi amplamente aqui cobrado pelo Senador Wellington e pelo Senador Blairo, os quais, aqui nesta Comissão, têm sido lutadores. Mas por que eu digo que a luta do Senador Wellington tem sido espinhosa, Dr. Valter? Porque nossa cidade, Rondonópolis, é uma cidade pequena, de 200 mil habitantes, mas os três Senadores são da mesma cidade. E justamente quis o destino que, nessa dificuldade financeira, o trecho que liga Cuiabá-Rondonópolis ficasse sob a responsabilidade do DNIT.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Tem quantos quilômetros nesse trecho?

O SR. JOSÉ MEDEIROS (Bloco Socialismo e Democracia/PPS - MT) - São 210 quilômetros.

E, aí, o que é que aconteceu? Houve a concessão, e no contrato de concessão dizia que a partir de aproximadamente 10% que a concessionária fizesse, de duplicação, ela já poderia começar a cobrar pedágio. E esse trecho, entre Rondonópolis e Diamantino, seria feito pelo DNIT. Ocorre que, concomitantemente, começaram-se as obras. A concessionária terminou as dela, cumpriu o que o edital exigia, montou as praças de pedágio, mas aí veio essa crise, o DNIT passou a não pagar as medições, e as empresas pararam as obras. E aí imaginem: está sendo cobrado pedágio numa rodovia que está com dificuldade. Agora, neste período de chuva, ela já começa a apresentar alguns "borrachudos", o termo que se usa para o asfalto, quando este começa a afundar. Imaginem a população como é que está.

Ontem eu vi nas redes sociais, o seguinte: "Olha, há três Senadores, e um aí diz ser o dono do DNIT e não faz nada pela cidade". Mas isso não é verdade. Nós vemos a luta do Senador Wellington aqui...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Quem é o dono do DNIT? *(Risos.)*

O SR. JOSÉ MEDEIROS (Bloco Socialismo e Democracia/PPS - MT) - Como o Senador Wellington trabalha defendendo a logística, levando, às vezes, o Ministro dos Transportes, e está nessa luta desde a época da duplicação da Serra de São Vicente, algumas pessoas dizem: "O Wellington é que é o dono do DNIT". E vem uma cobrança muito forte sobre os três Parlamentares. É uma dificuldade imensa. E estamos vendo os números apresentados aqui pelo Dr. Valter. Daí porque a importância desta audiência, principalmente para que a gente possa fazer algo.

E aqui eu faço esse discurso - não sou procurador dele, não sou advogado dele -, apenas para mostrar o que é. Somos até de partidos diferentes, mas nós sentimos a agonia dos cidadãos do Estado de Mato Grosso pela demanda que existe ali.

E uma coisa que eu queria colocar aqui - e com certeza o Senador Wellington vai falar sobre isso também - é que boa parte do trecho, Dr. Valter, entre Cuiabá e Rondonópolis, está pronto. Ele está pronto. De Jaciara até Cuiabá há um trecho muito grande. Eu acho que são mais de 30km, prontos, de duplicação - 40km, não é? -, o que já desafogaria muito. Provavelmente a empresa não recebeu, não sei qual o motivo, mas está lá o trecho. Está guardadinho, mas não liberam. E, ao mesmo tempo, temos aquelas filas imensas. É um problema sério.

Eu queria trazer outra preocupação também. Dizem que onde há fumaça, há fogo, mas existe uma outra preocupação: aquela duplicação, de Sinop até a divisa, é muito importante para o Estado de Mato Grosso, mas já começaram alguns boatos de que, devido à crise financeira, à crise econômica, o empréstimo-ponte que o BNDES teria feito para as empresas, para o aporte ali, estaria com dificuldades de liberação e que haveria, inclusive, possibilidade de a concessionária responsável por essa obra já tirar o pé do acelerador. É uma preocupação latente, e eu gostaria que vocês pudessem nos dizer alguma coisa sobre isso também.

Aproveitando que o Diretor, Dr. Mário, está aqui, devo dizer que também é um sonho antigo e latente da população de Mato Grosso a Fico, outra luta que o Senador Wellington há tempos vem travando. E é uma luta de todo o Estado de Mato Grosso, obviamente, não é? Então, eu quero aproveitar a sua presença aqui para que nos traga algum alento, para dizer-nos se já há algum pretendente para construir aquela ferrovia.

No mais, Sr. Presidente, quero só agradecer e registrar essa nossa preocupação, porque o Estado de Mato Grosso passa por um por necessidades mesmo. Nós estamos praticamente em estado de calamidade, quando se trata do gargalo de infraestrutura. Nós temos, como eu disse, um grande rebanho. Só para dar uma ideia desses números para os brasileiros, nós temos lá, por exemplo, o Maurição, que faz um leilão de 41 mil reses em um leilão apenas em um final de semana, no mesmo dia.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Quarenta e uma mil reses?

O SR. JOSÉ MEDEIROS (Bloco Socialismo e Democracia/PPS - MT) - Quarenta e uma mil cabeças de gado vendidas em um leilão. Então, você imagine...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - De uma vez só?

O SR. JOSÉ MEDEIROS (Bloco Socialismo e Democracia/PPS - MT) - De uma vez só.

Então, você imagine essa logística.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Isso é onde?

O SR. JOSÉ MEDEIROS (Bloco Socialismo e Democracia/PPS - MT) - Em Mato Grosso, em Água Boa.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Mas 41 mil reses?

O SR. JOSÉ MEDEIROS (Bloco Socialismo e Democracia/PPS - MT) - É.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Elas ficam...

O SR. JOSÉ MEDEIROS (Bloco Socialismo e Democracia/PPS - MT) - Exatamente.

Boa parte vai para lá, às vezes, levam-se 5, 6 mil de uma vez, ou 10 mil.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Compreendi. Vêm exemplares, porque não vai juntar 41 mil.

O SR. JOSÉ MEDEIROS (Bloco Socialismo e Democracia/PPS - MT) - Exato, mas elas acabam transitando depois, então você imagine. É só para os brasileiros terem uma ideia do que é Mato Grosso neste momento, quais são os números de Mato Grosso. É uma coisa gigantesca.

Ontem mesmo, encontrei com ele, que me disse que agora fará um leilão no Acre. Eu lhe perguntei: "Quantas cabeças de gado?", ele me disse: "São 6 mil cabeças de gado." Então, é tudo nas costas das BRs-364 e 163. Por isso a nossa grande preocupação e agonia da população em ter aquelas rodovias duplicadas.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Antes de dar a palavra ao Senador Wellington, eu quero agradecer ao Senador José Medeiros.

Realmente, o Senador José Medeiros, para a tristeza nossa, não pertence aqui à nossa Comissão, ou eu estou enganado?

O SR. JOSÉ MEDEIROS (Bloco Socialismo e Democracia/PPS - MT) - Estou aqui de visitante.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Mas será bem-vindo. Se quiser também se incorporar, não sei se o Senador Wellington vai gostar, mas...

Eu quero registrar a presença aqui, nos nossos trabalhos, de Lúcia Teles, Chefe da Assessoria de Relações Institucionais da Antaq. Seja bem-vinda, a exemplo de todos os outros; e Luzia Xavier Dutra, da Assessoria Parlamentar do Ministério dos Transportes. Quero registrar também que se encontra aqui outro conterrâneo meu, viu, José Medeiros, esse também nos abandonou, que é o Sr. Arsenio José da Costa Dantas, que é seu vizinho, deveria ser, porque todos os dois abandonaram, é de Jardim do Seridó. Está aqui em Brasília já - acredito - há muitos anos.

O SR. JOSÉ MEDEIROS (Bloco Socialismo e Democracia/PPS - MT) - Depois vou ver essa genealogia aí, porque, da parte da minha avó, há a ligação com a família Dantas, que é ali de Jardim do Seridó.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Bem, finalmente, vai ser ouvida a palavra mais esperada aqui, que é a palavra do Senador Wellington Fagundes.

O Senador Dário Berger, se quiser... Desculpe-me. Mate o homem, mas não erre o nome. Desculpe-me, Senador, que é um dos mais assíduos aqui na nossa Comissão.

O SR. DÁRIO BERGER (PMDB - SC) - Naturalmente, convocado pelo Presidente, jamais poderia deixar de comparecer, se não na plenitude do tempo, mas, com certeza, pelo menos, comparecer, para dar a presença e exercer.

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

O SR. DÁRIO BERGER (PMDB - SC) - Temos a responsabilidade, que tem cada um que faz parte da Comissão de Infraestrutura, especialmente hoje, quando há uma audiência pública para falar sobre a importância das rodovias, que é por onde se escoam 90% da produção brasileira.

Hoje se falou muito aqui em termos de Centro-Oeste, da região de Mato Grosso, com a presença de três Senadores brilhantes, como o Wellington, o Blairo Maggi e o...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - José Medeiros.

O SR. DÁRIO BERGER (PMDB - SC) - ... José Medeiros, que representam muito bem aquele Estado e ajudam a fazer com que o Brasil se desenvolva.

Estou aqui também para fazer sempre aquele apelo por Santa Catarina. Nós somos um Estado já desenvolvido há mais tempo, em que temos grandes necessidades, ou seja, o Estado cresceu, contribuiu muito para que o Brasil chegasse aonde chegou em desenvolvimento, mas, quanto à infraestrutura, especialmente rodoviária e até a ferroviária, há uma expectativa muito grande, no sentido de que a Norte-Sul passe, alcance Santa Catarina, para permitir que insumos importantes para a sustentação da cadeia produtiva das proteínas animais continue a ser forte no oeste do nosso Estado, ou seja, lá nós temos agroindústria, o agronegócio, que são extremamente importantes também para sustentar e ajudar a balança comercial do País.

Por isso, já tivemos o privilégio de contar com uma reunião do Fórum Parlamentar, na cidade de Blumenau, há poucos dias, com a presença de representantes do Ministério dos Transportes e do DNIT, no sentido de fazer com que a BR-470, uma das mais antigas do Estado, que corta o Estado de leste a oeste, por onde se escoia grande parte da produção do agronegócio do oeste Santa Catarina e que carece, ou seja, se há quatro trechos licitados, nem todos eles andando a uma velocidade que se desejaria, mas tem toda a sua continuidade. São quase 400 quilômetros; destes, os quatro trechos apenas atendem 73 ou 74 quilômetros. Sai do Porto de Navegantes até a cidade de Indaial, que fica um pouco acima da cidade de Blumenau, onde eu resido. Mas não é pelo fato de estar no Vale do Itajaí, onde está minha cidade, que é Blumenau, mas, sim, porque ela tem uma importância vital para o desenvolvimento do nosso Estado.

Por isso, nós gostaríamos também de apelar no sentido de que a preocupação com essas questões também seja direcionada lá para o sul do País, ou seja, no Estado de Santa Catarina. Com certeza, lá há grande contribuição para o desenvolvimento do Brasil.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Agradeço o Senador Dário, e concedo a palavra ao Senador Wellington Fagundes.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Sr. Presidente, quero, aqui, ressaltar que, como V. Ex^a já anunciou antes, estamos, na verdade, cumprindo o art. 96-B do Regimento Interno do Senado, no sentido de que as comissões permanentes selecionarão, na área de sua competência, políticas públicas desenvolvidas no âmbito do Poder Executivo para serem avaliadas.

A atuação do Estado por meio de suas políticas públicas é fundamental para promover o bem-estar da sociedade. As políticas públicas compreendem o conjunto de planos, ações e metas do Governo, que asseguram, entre outros objetivos, a prestação de serviço aos cidadãos.

Os investimentos públicos em infraestrutura de transportes devem ser vistos como essenciais para a transformação da dinâmica produtiva do País.

Neste ano, a nossa Comissão, a Comissão de Infraestrutura, elegeu dois temas para exercer seu poder dever de avaliação, sendo um deles voltado para o setor de transportes.

A avaliação dessas políticas públicas é a etapa final do ciclo que se inicia pela formação da agenda, segue pela formação da política, passa pela tomada de decisão, rumo à sua implantação.

Note-se que a avaliação é etapa essencial desse ciclo e que, após o processo realizado, o produto final é a prestação de contas à sociedade por parte da nossa Comissão.

Portanto, o nosso objetivo é ter um quadro do que já foi realizado, das dificuldades enfrentadas na implantação dos projetos, de modo a poder ter clareza acerca da expectativa para o investimento previsto no setor de transporte para os próximos anos.

E, aí, é importante que a sociedade perceba que aqui, na verdade, nós estamos procurando exatamente, com essa audiência e com todas as outras que já foram feitas, uma aproximação principalmente do Poder Executivo com o Poder Legislativo, no sentido de o que a gente possa estar fazendo aqui para resolver o problema do Brasil ou ajudar o desenvolvimento do Brasil. Claro, um órgão de controle, com seu objetivo também, que é exatamente estar fazendo com que o recurso público seja fiscalizado para ser aplicado da melhor forma possível. E, claro, um órgão de controle, que é o Tribunal de Contas, como órgão acessório do Poder Legislativo. Creio que melhorou muito, inclusive, essa relação do Tribunal de Contas com o próprio Poder Legislativo e com o Executivo, porque, inclusive, foi aqui colocado pelo Dr. Arsenio, a gente tinha, realmente, uma prática muito grande do Tribunal de Contas de suspender obras só por suspeita de irregularidade. E o prejuízo disso para a Nação, às vezes, era incalculável. E a gente viu e percebe uma evolução no Tribunal de Contas, pela própria apresentação do Dr. Arsenio aqui, de justificar também essa evolução que o Tribunal de Contas está fazendo.

Por isso, eu quero, inclusive, parabenizar o Tribunal de Contas, mas registrar para a sociedade que temos que buscar fazer. A fiscalização é importante e necessária, mas precisa existir a compreensão, principalmente do trabalho que nós temos que

desenvolver para melhor atender o cidadão, porque o cidadão - eu sempre tenho dito - que está numa estrada esburacada, Sr. Presidente, fica revoltado. Ele tem pressa porque quer produzir, quer gerar sustento para a sua família.

A maioria dos Estados brasileiros, cada um com suas dificuldades, cada um com suas peculiaridades, mas o cidadão, acima de tudo, paga imposto e quer ver os seus recursos bem aplicados. Hoje sabemos que, de modo geral, há uma insatisfação muito grande por parte do cidadão na qualidade dos serviços prestados em todas as áreas, não só nos transportes, mas na saúde, em todas as outras situações.

Por isso, nós informamos que, ao término da coleta de todas as informações, vamos elaborar um relatório preliminar, o qual será apresentado no âmbito da Comissão, que será apreciado pelos Parlamentares, membros desta Comissão, para que apresentem sugestões para serem incorporadas a esse relatório - e temos feito isso - e também dos cidadãos, porque todas as nossas audiências públicas são feitas com a participação dos cidadãos, mediante dos nossos meios, como foi anunciado pelo Presidente. Felizmente, cada dia mais, vemos uma participação mais intensa por parte dos cidadãos em compreender esse processo legislativo, inclusive a necessidade da participação daqueles que estão lá na ponta vivendo o dia a dia. Este relatório final estamos concluindo e, com isso, cumprindo o nosso papel dentro da Comissão também.

Tenho aqui algumas perguntas que foram preparadas pela nossa assessoria. Alguns pontos estão esclarecidos, mas eu faço questão de lê-las até porque é um trabalho que está sendo em conjunto com a Consultoria da Casa para que possamos produzir este material.

E então, ainda na linha do raciocínio do Tribunal de Contas, desse papel nosso, do Legislativo, de buscar as soluções, eu quero dizer que também, como Presidente da Frente Parlamentar de Logística, Transporte e Armazenamento, temos buscado fazer um trabalho exatamente como funcionam as frentes, que é o de ser o mediador entre os Poderes Legislativo/Executivo e a sociedade. E nós estamos trabalhando, dinamizando essa Frente Parlamentar, atuando em todas as áreas da infraestrutura. Registro principalmente a participação das Agências, todas elas, a ANTT, Antaq, Anac, que têm a ver com a nossa área de infraestrutura. Mais uma vez, destaco o papel de V. Ex^a, nosso papel aqui na Comissão de cobrar do Governo para que fossem indicados os nomes e termos as Agências funcionando em plenitude.

A Dr^a Natália, que estava na ANTT, hoje, como Secretária Executiva do Ministério compreende e sabe, porque viveu essa angústia lá de ter uma diretoria interina, que, às vezes, ficava ali claudicando para tomar uma posição, dada essa interinidade.

Dr. Marcelo está aqui, foi sabatinado por esta Comissão e já está lá hoje cumprindo esse papel numa Diretoria da ANTT, que é muito importante e hoje toda ela é definitiva, assim como Antaq, as outras Agências. Mas quero registrar o papel do Presidente Garibaldi de cobrar nesta Comissão, o Governo e hoje, felizmente, podemos dizer que, com todas as dificuldades do País, Presidente Garibaldi, nós avançamos, nós conseguimos, mediante esse trabalho da Comissão, cumprir esse papel de cobrar. Inclusive, todas as nossas sabatinas V. Ex^a presidiu com extrema agilidade. Parabéns inclusive a Secretaria da Comissão, o nosso universitário maior, jovem, mas dinâmico, em nome dele e de toda a Comissão, porque, com agilidade, com dinamismo...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Finalmente ele recebeu um elogio. *(Risos.)*

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - ... ele nos ajudou fazer com que a Comissão pudesse funcionar a contento. Já fui Presidente várias vezes de comissão na Câmara dos Deputados e sei da importância que representam principalmente os assessores, que são pessoas concursadas, que têm carreira e que desempenham, acima de tudo, a contento, esse trabalho.

Como nós estamos falando para o Brasil, muitas pessoas não têm a noção do que representa esse trabalho aqui das Comissões. Porque aquilo que aparece muito mais na imprensa é o debate lá no plenário e, às vezes, até o bate-boca infrutífero de um discurso que é apenas para aparecer. Aqui, não. Aqui nós, nas Comissões, estamos discutindo, buscando soluções efetivas. Então, esse trabalho conjunto da Consultoria, enfim, de todo esse corpo técnico da Casa, é fundamental que a sociedade conheça, até porque a sociedade, às vezes, é cobrada e cobra muito também. Quanto custa o Poder Legislativo? Quanto custa cada Senador? Imagina-se que esse custo é dividido apenas por cada Senador. E na verdade não é. Aqui existe todo um trabalho de uma Consultoria, de pessoas que ajudam, inclusive, como eu disse aqui, o Tribunal de Contas, como órgão acessório, que tem que ser o parceiro, principalmente nessa fiscalização do Poder Legislativo.

O planejamento no setor de transporte depende da disponibilidade de dados e informações perenes, tais como contagens volumétricas de tráfego, pesquisa de origem e destino, custos das intervenções, entre outros.

Com que frequência o Ministério dos Transportes tem coletado dados e produzido as informações necessárias para o adequado planejamento do setor?

A priorização dos investimentos em rodovias e ferrovias tem levado em consideração os resultados desse trabalho?

Como são determinados os investimentos em infraestrutura de transporte do PAC?

Em que medida o Plano Nacional de Logística e Transportes é utilizado para determinar a inclusão de investimentos do PAC ou do PIL?

Entre 2012 e 2016, o investimento em transporte ficou estabilizado em 0,6% do PIB. Especialistas opinam que seria necessário investir no setor 2,3% do PIB. Com que perspectiva de investimentos, no horizonte dos próximos cinco anos, o Ministério dos Transportes trabalha?

Claro que a gente sabe a crise em que vivemos, e essas perguntas estão sendo feitas aqui, e fique bem claro que muitas coisas vocês podem, inclusive, mandar aqui para a gente...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Olha, me permita fazer uma observação?

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Rapidez?

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Está muito rápido no gatilho aí.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Bom, é porque eu também não quero abusar da paciência do Presidente e eu tenho que lê-las, porque isso fará parte do nosso trabalho. Então, muito daquilo que vocês não conseguirem responder aqui e agora vocês poderão mandar, inclusive, por escrito, para que a gente possa com isso subsidiar o nosso trabalho. Mas vou tentar ser um pouco mais lento.

O limite para o interesse do capital privado em empreendimentos de infraestrutura é o retorno financeiro dos empreendimentos. Estima-se que o setor privado teria interesse na concessão de até 20% da malha rodoviária pavimentada nacional, que é de 63 mil quilômetros. Desses, já foram concedidos cerca de 11 mil quilômetros. Portanto, a margem para transferir trechos adicionais para a gestão privada não é muito grande. Sendo assim, não se poderá dispensar a utilização de recursos fiscais na ampliação da malha rodoviária e na manutenção do patrimônio rodoviário nacional. É uma afirmativa que a gente está fazendo.

Embora tenha aumentado nos últimos anos, os recursos públicos aplicados no setor nunca atingiram um nível considerado suficiente para recuperar o histórico *gap* de infraestrutura de transporte e atingir um nível considerado necessário ao desenvolvimento do País. A crise fiscal vivenciada nesse ano de 2015 agrava ainda mais esse problema. E quando eu disse "é nunca", não é deste Governo, dos governos passado e retrasado; isso é ao longo de várias décadas. Diante desse quadro, eu pergunto: que ações têm sido tomadas para evitar a paralisação das obras de construção, restauração e duplicação já contratadas?

Quanto à manutenção das rodovias, seria possível garantir que os recursos disponíveis e as ações emergenciais adotadas são suficientes para evitar o colapso da malha rodoviária federal? Claro, agravado principalmente por esse momento, a Dr^a Natália, bem como o Dr. Valter, já explicaram isso aqui, mas, mais do que nunca, a gente gostaria que vocês fossem aqui, apesar de já terem sido bastante realistas, mas de que forma nós podemos ajudar ainda mais para que esse serviço para o Ministério possa, pelo menos, ter esse planejamento mínimo?

Quero ressaltar que nesta semana nós tivemos uma reunião com a Presidente Dilma, onde estavam todos os Líderes da Base. Uma das reivindicações que lá fizemos foi para aprovar aquilo que aprovamos ontem, sobre a questão da meta fiscal: exatamente que o Governo verdadeiramente priorizasse, pelo menos, R\$10 bilhões em programação, para que o DNIT pudesse pagar o atrasado das obras. O mais complicado, Sr. Presidente, é uma empresa ficar seis meses... E o DNIT utiliza um critério, que acho correto, que é o da fila. Ou seja, as medições são pagas de acordo com a entrada. Entrou hoje uma medição, ela vai lá para trás esperar a última medição. Então, isso complica a que o DNIT possa priorizar obras em execução.

Aí entra, Senador Medeiros, a nossa situação de Mato Grosso, porque especificamente nós temos esse trecho da BR-163, que foi concedido, da divisa de Mato Grosso do Sul até Sinop, sendo que metade do trecho de Rondonópolis a Posto Gil era de responsabilidade do DNIT.

Essa é uma situação *sine qua non* do Brasil, porque todas as outras concessões foram de responsabilidade da concessionária executar as obras. No caso de Mato Grosso, não. Uma parte do trecho, então, é de responsabilidade do DNIT. Como veio agora a crise, então as empresas estão na fila para receber. Como a fila está muito longa, as empresas estão chegando na situação que o Senador Medeiros colocou.

O Dr. Valter esteve em Mato Grosso, nós fomos lá visitar e ele conhece essa realidade que foi colocada pelo Senador Medeiros. Ou seja, grande parte do trecho está pronto, Presidente, mas a empresa, como não recebeu, não faz a parte final. Ou seja, deixa ali; está tudo pronto, mas ela não vai entregar com medo depois inclusive de o trecho ser danificado e ela ficar com a responsabilidade da manutenção daquilo, porque contratualmente encerra-se o contrato quando terminar

a obra. Além disso, há outro aspecto importante: é de responsabilidade contratual das empresas, inclusive, a questão dos acidentes, quando ela tem um contrato em execução. Ou seja, ela é responsável - aí é importante o Tribunal de Contas atentar para isso - pela sinalização, manutenção e depois também, se houver algum acidente, ela é solidária junto com o Ministério. E para uma ação é mais fácil os advogados procurarem a empresa, pois ela tem o que penhorar, do que procurar receber do Governo, pois o Governo vai sempre brigar, ou seja, estar na justiça contra o Governo é coisa longa, demorada, e, além de demorada, às vezes, é quase inglória.

Então, esse é um aspecto também que acredito precisa ser até estudado, repensado como se pode fazer isso, porque se imputa à empresa toda a responsabilidade, o que está principalmente levando hoje muitas empresas quebrarem no Brasil.

Aqui foi colocado pela Dr^a Natália o trabalho que o DNIT e o Ministério estão fazendo com os bancos públicos para financiar as empresas. O que acontece? Nós estivemos no Banco do Brasil para conversar, situação em que o diretor do Banco do Brasil falou: "Olha, aqui, não tem pedalada. Aqui não é Governo. Vamos separar as coisas." Hoje, com essa história das pedaladas, passou-se a haver uma preocupação muito grande de todo mundo. É uma exigência da Lei de Responsabilidade Fiscal. Então, o Banco vai financiar quem? Quem está com a situação cadastral e com todas as suas certidões prontas. Agora, normalmente, uma empresa que está há seis meses sem receber, como ela vai apresentar isso?

Então, praticamente está sendo inócua essa situação, porque os bancos públicos também hoje têm de dar satisfação ao Tribunal de Contas, à sociedade, enfim, porque houve essa questão e hoje o que mais se discutem são as pedaladas no Brasil. Então, fica aquela história de que a empresa que está bem praticamente não precisa.

Às vezes, até pega para o capital de giro, mas, dificilmente, hoje, uma empresa tem condições de esperar. Além disso, se ela pegar o financiamento, o próprio Banco do Brasil diz: "Aqui é um banco. Aqui nós temos que fazer uma discussão comercial." Portanto, trata-se de um juro de mercado.

Imaginem se ele demora seis meses para receber, Sr. Presidente, pagando juro de mercado! Sendo que a correção do Governo, ou seja, dos órgãos - neste caso, estamos falando do Ministério dos Transportes - não é igual à dos juros cobrados pelo próprio banco estatal.

Então, fica uma situação extremamente complexa. Estamos dizendo isso, porque imagino que o Governo precisa buscar medidas que deem segurança, inclusive jurídica. Acredito que o Tribunal de Contas pode até ajudar, dando uma sugestão ao Parlamento para que possamos fazer, quem sabe, alguma modificação na legislação.

Quando um técnico do Tribunal de Contas vai fiscalizar, ele tem que ser formalista. Na verdade, é preciso estar de acordo com a legislação, mas, às vezes, nós impomos uma condição na legislação, como acontece hoje com a questão da Justiça trabalhista, Sr. Presidente. Nós temos uma Justiça trabalhista da década de 40, de Vargas, mas o Brasil mudou, todo o mundo mudou. Hoje, está tudo *on-line*, e ainda existe a figura da hipossuficiência. Um médico, que é funcionário de um hospital, é hipossuficiente? Um advogado, que é funcionário de uma empresa, é hipossuficiente? Ou seja, a legislação foi feita quando a maioria das pessoas não tinha qualificação.

Então, a relação no trabalho mostra essa complexidade existente hoje, e a relação das empresas, com a situação atual, faz com que o empresário seja reconhecido também como alguém que normalmente está ali para mostrar sabedoria ou levar vantagens. Até foi prática do Tribunal de Contas, no passado - não sei se ainda o é hoje. Por exemplo, uma empresa tinha um contrato através da 8.666. Se essa empresa adquirisse um equipamento, uma tecnologia que melhorasse a produtividade, técnicos do Tribunal de Contas iam à empresa e diziam: "Não. Se melhorou a produtividade, tem que baixar o preço." Ou seja, num contrato feito através de licitação, o Tribunal de Contas exigia das empresas que revissem aquele contrato de licitação pública, acertado, pactuado, assinado. Essas são incoerências que vinham acontecendo.

Espero que o Tribunal de Contas, com toda a sua modernidade, com toda a sua instrumentalização, tem muito mais capacidade hoje do que os órgãos do Executivo, Sr. Presidente, muito mais eficiência do que o próprio órgão do Executivo, mas se não tiver a sensibilidade, num momento de crise, de analisar a verdadeira situação, vai levar todo mundo à falência.

Concluindo, eu pergunto, diante desse quadro: que ações têm sido tomadas para evitar a paralisação das obras de construção, restauração e duplicação já contratadas?

Quanto à manutenção das rodovias, é possível garantir que os recursos disponíveis e as ações emergenciais adotadas são suficientes para evitar o colapso da malha rodoviária federal?

Pacotes de investimento no setor de transporte rodoviário e ferroviário têm sido divulgados com certa frequência. Sabemos que a solução dos gargalos logísticos é fundamental para alavancar a produtividade da economia. O problema é que tais projeções são muito divulgadas e pouco realizadas.

Em 2007, foi lançado o PAC 1; em 2011, o PAC 2. Ainda na vigência do PAC 2, em 2012, tivemos a divulgação do PIL 1, e, agora, em junho deste ano, o PIL 2. Porém, poucas ações saem do papel. De 2012 para cá, o setor ferroviário está

praticamente parado. Nenhum projeto que constou do PIL 1 foi concedido. Já se passam seis meses de lançamento do PIL 2, e nenhum novo projeto ferroviário foi outorgado à iniciativa privada.

No segundo balanço do PAC, estava prevista a conclusão da Ferrovia Transnordestina em 2010. Cinco anos se passaram, e a ferrovia ainda não está operando.

Quanto à Ferrovia Norte-Sul, embora alguns trechos tenham sido finalizados, ainda não está em operação na plenitude.

Em relação a esse setor ferroviário, então, eu pergunto: qual a perspectiva do Ministério dos Transportes em relação aos investimentos em ferrovias promovidos pela iniciativa privada na expansão da malha ferroviária, conforme divulgadas no lançamento do PIL 2?

Para quando é esperada a conclusão da Ferrovia Transnordestina?

De que depende a efetiva entrada em operação dos 855km do trecho da Ferrovia Norte-Sul que vai de Palmas (TO) até Anápolis (GO)? Como V. Ex^a já até colocou, é um recurso muito pequeno, Sr. Presidente: parece que quarenta e poucos milhões ou sessenta e poucos. É isso?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Milhões. Só!

O SR. MÁRIO MONDOLFO - Não. A questão...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Desse pequeno trecho.

O SR. MÁRIO MONDOLFO - Ele está praticamente pronto. Inclusive, está programado. Já houve uma carga de locomotivas que trafegou nesse trecho há cerca de três meses, e está programada agora uma sequência de cargas de farelo de soja, saindo do pátio de Anápolis e indo até o Porto de Itaquí. Vai percorrer os 2.500km da ferrovia. Isso deve acontecer nas próximas semanas.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Mas para isso vocês têm que fazer um aporte de quanto?

O SR. MÁRIO MONDOLFO - Não; a obra já está pronta. O que está faltando são algumas compensações ambientais que o Ibama solicitou da Valec, o que está restringindo um pouco a velocidade da via. Então, há um trecho na região de Gurupi, onde há um manancial, e ali ele tem que trafegar com uma velocidade um pouco mais baixa em função de obras complementares que precisam ser feitas, como contratrilhos e proteções da represa. Isso está sendo feito, mas não está impedindo a operação da ferrovia.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Vou finalizar.

É reconhecidamente baixa a eficiência do Governo Federal na execução dos orçamentos anuais. Os recursos orçamentários autorizados a cada ano nunca são efetivamente aplicados, ainda que considerados os Restos a Pagar inscritos. Portanto, nos últimos anos, a falta de investimento em infraestrutura não foi devida à escassez dos recursos financeiros públicos. Neste ano, quando voltamos a ter problemas de escassez de recursos para investir, como está a execução orçamentária do DNIT e da Valec? Isso também já foi colocado aqui, em grande parte, pelo Dr. Valter e também pela Valec.

É possível assegurar que os recursos disponíveis, ainda que insuficientes, serão aplicados pelo DNIT e pela Valec?

Neste ponto também, como V. S^a já colocou, eu queria questionar se o Tribunal de Contas está atento principalmente aos custos que os órgãos executores estão tendo com a questão ambiental, porque existem muitas denúncias de que os custos, Sr. Presidente, principalmente na área aquaviária, os custos da área ambiental de uma obra chegam a custar 50%. Ou seja, é botar dificuldade para vender facilidade. Os custos para se chegar à execução de uma obra no Brasil estão ficando cada dia mais... É muita exigência, é muita dificuldade na área indigenista, na área ambiental, enfim - e a execução é o que o povo quer e que precisa ocorrer -, e às vezes os recursos vão sendo gastos muito mais do que com a execução da própria obra. Então, eu gostaria de uma consideração do Tribunal de Contas nesse aspecto como resposta aqui.

E ainda tenho uma pergunta, feita por uma das pessoas que aqui está, o Dr. José Augusto Valente, que inclusive é um dos nossos companheiros da Frenlog. Ele afirma:

Não há dúvida de que os órgãos executivos devem observar com rigor as normas técnicas e legais em relação às obras de infraestrutura. O TCU está certo em exigir que isso ocorra. Entretanto, quando o TCU exige ou sugere a paralisação de uma obra, o faz com base em estudo que avalie a relação custo-benefício da paralisação? Não haveria outras possibilidades de correção de rumo que não seja a solução drástica da

paralisação? O TCU considera as perdas devidas à paralisação e quanto temos de elevação de custo para retomar uma obra paralisada por meses?

Quanto fica isso em termos de custo para o País? Porque, na realidade, não é para o órgão, Sr. Presidente; é para o País.

Então, eu quero, aqui, agradecer e dizer que me delonguei, mas isso aqui é a função como Relator. Inclusive, repito: vocês não têm que ter, rigorosamente, a necessidade de colocar resposta pergunta por pergunta, porque isso aqui, inclusive, eu farei questão de entregar por escrito para que vocês possam também nos subsidiar no nosso trabalho.

Agradeço muito, Sr. Presidente, e espero que, com isso, eu possa concluir o meu trabalho, cumprindo aquilo que assumi ao ser votado pela Comissão, mas, claro, designado, com muita honra, por V. Ex^a. Eu tenho aqui uma admiração, uma das figuras mais respeitadas neste Congresso, sempre agindo com leveza, com alegria, com presença de espírito, porque, principalmente, na relação do dia a dia, na dificuldade da tensão que, às vezes, representa o nosso trabalho, nada melhor do que essa característica única do nosso Presidente Garibaldi Alves, com a sua experiência, mas, também, principalmente, com essa forma peculiar de poder conduzir o nosso trabalho.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - O senhor é bondoso mas não tanto assim.

Eu quero registrar a presença aqui do Dr. Erick Moura de Medeiros. Ele será sabatinado aqui daqui a duas semanas, porque, dependendo do seu desempenho, que acreditamos que será dos mais eficientes, V. S^a foi indicado, na verdade, para o cargo de Diretor de Infraestrutura Aquaviária do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte.

Informo ainda à Comissão, que recebeu a sua indicação e já distribuiu para o Relator, que será o Senador Vicentinho Alves, que já entregou o relatório. V. S^a se prepare, então. Hoje, não.

Quero registrar e agradecer, e aqui vale, realmente, um agradecimento, porque estão presentes aqui os Consultores do Senado Federal, que têm ajudado a esta Comissão, principalmente o trabalho do Senador Wellington Fagundes. São Consultores do Senado Federal e estão aqui presentes: Dr. Túlio Leal; Dr^a Liliane Galvão Colares; Dr. Cícero Crispim Feitosa e o Dr. Marcos Kleber Félix. Agradeço todo o trabalho desempenhado por eles, e não preciso dizer que, se não fosse o trabalho deles, o Senador Wellington Fagundes, certamente, não teria...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Principalmente como médico veterinário, tendo que falar sobre a infraestrutura. (Risos.)

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - V. Ex^a é médico veterinário?

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Se o senhor tiver qualquer problema de saúde, pode falar comigo, Presidente... (Risos.)

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Essa ficou sem resposta... (Risos.)

Bem, nós vamos, agora, seguir a mesma orientação que foi adotada no início dos trabalhos, porque eu tenho uma preocupação, porque está para ser iniciada agora no Plenário, não sei se é do conhecimento do Senador Wellington, uma sessão temática sobre a crise hídrica do Nordeste. Aí eu não posso deixar de estar presente a essa sessão que, fui informado agora, vai começar às 11h30, espero. Então, eu faria um apelo, porque não sei se as perguntas do Senador Wellington possam ser respondidas agora. Eu acredito que não, porque foram muitas perguntas, uma bateria.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Sugiro, Sr. Presidente, que cada um faça um resumo, principalmente porque o objetivo desta nossa audiência todos já compreenderam bem. A gente tem de dar satisfação à população. Acho que cada um poderia fazer um resumo mais como considerações finais e, claro, todos poderão depois ter essas respostas por escrito, o que é mais importante, inclusive, porque nós queremos produzir o nosso documento.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Eu, por exemplo, teria perguntas sobre o meu Estado, mas vou deixar para... Já aproveito para pedir uma audiência.

A SR^a NATÁLIA MARCASSA DE SOUZA - Concedida, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - E não irei só. Irei com os outros membros da Bancada federal do Estado.

A SR^a NATÁLIA MARCASSA DE SOUZA - Receberemos todos muito bem. Essa é com o Ministro.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Há reivindicações e até notícias de que poderemos retomar obras de importância, como as do trecho da BR-304 que dizem respeito à Reta Tabajara, já está sendo assinado um contrato para a retomada das obras.

Bem, agradeço...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Sr. Presidente, tenho uma pergunta. Chegou aqui da Comissão da CMA. Acho que seria importante até porque é a participação de uma comissão.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Pois não.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Vou ler. Quero dizer que não tenho nem conhecimento, que não deu tempo de ler antes. Então, vou ler aqui direto, ao vivo e em cores.

A hidrovía Tietê-Paraná transportou mais de 6 milhões de toneladas em 2013 e 2014. Era importante rota de escoamento da produção de grãos, cana, areia, calcário e fertilizantes. Atendia pelo menos cinco Estados: Mato Grosso; Mato Grosso do Sul; São Paulo; Paraná e Minas Gerais. Hoje, a hidrovía Tietê-Paraná encontra-se paralisada em razão da estiagem. Os prejuízos estimados em 2014 e 2015 são de 700 milhões e pelo menos o tráfego de 35 mil veículos a mais nas rodovias. Há necessidade de investimentos em construção de terminais, em adequação e dragagem do rio e modernização, também, das suas eclusas. Quais medidas estão sendo tomadas pelo Governo para retomar a navegação da hidrovía Tietê-Paraná ainda no início de 2016?

Essa é a pergunta que veio de lá. Fica aqui, para finalizar. O Senador Medeiros acaba de chegar, novamente.

Um detalhe é que a gente tem cobrado muito da ANTT e do DNIT uma solução. Como eu fiz aqui o raciocínio do trecho da BR-163, a responsabilidade...É a única estrada do Brasil que foi concessionada. Está sendo cobrado o pedágio. O trecho de Rondonópolis a Cuiabá, então, está sendo executado pelo DNIT. Buscamos o Ministério dos Transportes, o DNIT, para fazer uma descentralização só desse trecho em função de ser uma situação totalmente específica. O DNIT chegou a fazer a descentralização, mas foi questionado. Assim como também na Valec a questão da compra dos trilhos. E aí, Sr. Presidente, os trilhos vêm de outro país. São importados da China. Como é que nós, numa relação de compra de um país com o outro, não temos condições de fazer uma excepcionalidade e temos de ficar na fila?

Então, é mais um questionamento ao Tribunal de Contas, mas principalmente, no caso da 163, a gente encontrou uma alternativa que seria...Como a estrada já está toda transferida à ANTT, que fosse feito um convênio do DNIT com a ANTT para que ela pudesse honrar esse compromisso através, claro, de transferências de recurso do DNIT. E se esta demorando também demais para se tomar uma decisão por parte dos dois órgãos.

Sei que o Dr. Walter tem se empenhado demais, mas de público, aqui - tanto eu quanto o Senador Blairo e o Senador Medeiros -, estamos cobrando porque nós não achamos justa essa situação que está acontecendo. Principalmente porque esse trecho, Sr. Presidente, de Rondonópolis a Cuiabá e Posto Gil é, segundo a Polícia Rodoviária Federal - e inclusive o Senador Medeiros é policial rodoviário federal e tem os dados - o trecho em que mais acontecem acidentes frontais no Brasil.

E acidente frontal normalmente representa a perda de vida e a gente não pode brincar com a vida das pessoas, porque lá, Sr. Presidente, o volume de caminhões, é uma coisa impressionante. O Dr. Valter esteve lá e inclusive filmou, ele mesmo ficou bastante surpreso com a situação. E quando um veículo vai tentar ultrapassar, principalmente quando um veículo leve vai tentar ultrapassar, a possibilidade de acidente é muito grande, é quase a tal da roleta russa.

Então, por isso a nossa posição aqui de forma... Não é intransigente, mas é porque realmente é uma situação muito diferenciada.

E eu gostaria que o Dr. Valter fizesse na sua conclusão, principalmente por sermos aqui, os dois, Senadores de Mato Grosso e estarmos até agora, uma consideração quanto a esse aspecto.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Senador Wellington, antes de iniciar aqui a fase final dos trabalhos, eu gostaria que...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Os consultores estão pedindo aqui apenas para que os palestrantes respondessem no prazo máximo de 30 dias as perguntas que foram feitas.

E eu acho que é um tempo suficiente para a gente poder concluir o trabalho, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Bem, eu gostaria de pedir ao Senador Wellington que assumisse, com um certo sentimento de receio, mas, gostaria que V. Ex^a assumisse a Presidência porque eu preciso ficar liberado para a sessão temática que já está sendo iniciada e o Nordeste está me convocando.

É a crise hídrica do Nordeste, então...

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

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Eu preciso ficar mais liberado.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Eu já vou assumir, com muita satisfação, mas eu quero registrar, antes que V. Ex^a saia, que eu coloquei-me à disposição para qualquer tratamento de saúde e eu não especifiquei, pode ser do seu gato, do seu cachorro, do seu boi, enfim, mas coloco-me à disposição mais uma vez em relação a qualquer problema de saúde.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Continua sem resposta. *(Risos.)*

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Bom, eu acredito, então, que a gente pode fazer na mesma ordem da apresentação também as conclusões.

Então, com a palavra, acredito que foi o TCU.

O SR. ARSENIO JOSÉ DA COSTA DANTAS - Senador Wellington, na linha da orientação de V. Ex^a, só fazendo um resumo, com relação à questão dos custos ambientais, de fato, estes custos são, sim, levados em conta nos estudos que são encaminhados ao tribunal.

No tocante à paralisação, que uma pessoa encaminhou para V. Ex^a, a própria LDO prevê um dispositivo de que em caso de indicação de paralisação o tribunal tem que apontar eventuais custos dessa paralisação. Já está previsto na própria lei, como eu disse, que o tribunal atenta aos critérios estabelecidos, enfim, aos critérios de auditoria, ele já faz isso. Não é por outra razão que o tribunal tem cada vez mais atuado na fase de editais, pois nesta fase não há essa necessidade, é muito mais fácil junto ao gestor fazer com que, eventualmente, algum problema no projeto, algum problema de sobrepreço, enfim, qualquer questão de não conformidade, possam ser resolvidos antes.

E queria até lembrar que um ano e meio atrás houve uma reunião desta mesma natureza na Comissão de Serviços de Infraestrutura, na qual o então Diretor-Geral General Fraxe, discutindo o projeto, disse aqui, na comissão, que ele recebia projetos com 200 não conformidades. Isso está nas notas taquigráficas.

Então, essa antecipação de atuação do TCU, sem dúvida é no sentido de evitar maiores problemas com relação a isso.

Mas quando não é possível, e aí já está em execução e tudo, como foi recentemente no caso do Canal do Sertão, em Alagoas, o Tribunal dá toda a oportunidade de defesa e de contraditório, tanto para o gestor - não é só por uma vez, são em muitas oportunidades - quanto, sendo o caso, para o terceiro interessado pelos contratos, com relação àquela pendência que se esteja deliberando. De todo modo, na orientação de V. Ex^a, vamos também encaminhar, por escrito, esse relatório com essa finalidade.

Também, estamos à disposição, a qualquer momento, da Comissão. E essa questão, levantada por V. Ex^a, de ter uma parceria entre o Poder Legislativo, o Congresso Nacional, é uma questão realmente muito importante e que, tenho certeza, o mesmo interesse que o gestor tem em fazer a hora andar, que o Parlamentar tem, o Tribunal também tem. Ele realmente tem essa consciência e essa responsabilidade.

E as últimas ações do Tribunal nesse sentido, acredito que os próprios gestores aqui são testemunhas disso, são de sentar para discutir na mesa com todos os gestores e para que se consiga realmente, na situação do empreendimento, fazer com que a coisa ande.

Gostaria de agradecer também a oportunidade. Não vão ser necessários 30 dias, não. Vamos encaminhar a esta Comissão esses apontamentos com relação a esse caso.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Eu só gostaria aqui também de deixar uma pergunta, se puder responder agora, e seria importante que ela fosse colocada no relatório.

É fato, V. S^a é um técnico experiente. Mas é fato também que o Tribunal de Contas fez concurso há pouco tempo e muitos técnicos entraram no órgão, e eu quero dizer aqui de testemunho próprio: chega um técnico jovem para fiscalizar uma obra, muito mais com uma visão de Ministério Público, muito mais de uma atuação de policial, do que de um técnico para olhar os detalhes da obra e tal. Inclusive com posicionamentos, às vezes: "vimos aqui foi para prender".

Eu quero saber se o Tribunal de Contas tem uma avaliação também do resultado das auditorias feitas pelos seus técnicos. Por exemplo, vai lá um técnico, faz uma auditoria, faz um relatório e coloca coisas absurdas que depois o próprio Ministro ou o Pleno diz: "isso aqui não". E resume, às vezes, uma coisa que inclusive imputou penalidades a um gestor ou a uma empresa, de uma forma que deixa todo mundo extremamente temeroso, principalmente aos executores, aos técnicos que têm que assinar.

E essa responsabilidade, depois, viu que não era nada daquilo e continua sem uma resposta se ele foi penalizado ou se foi chamada a sua atenção, se o Tribunal tem um código de avaliação, uma linha de avaliação de todos os seus técnicos.

Porque, claro, nós estamos vivendo um momento de dificuldade, mas isso também vem causando um certo temor e a gente não pode permitir que a máquina pública pare, ou seja, nós temos que ter eficiência, eficácia e, principalmente, agilidade nos órgãos. E quando eu digo órgãos, são os executores. Não é só o Ministério dos Transportes, todos os Ministérios têm os seus órgãos, têm a sua ponta finalística de execução.

E a gente tem hoje uma grande preocupação de ver o País parar porque ninguém quer mais assinar nada.

Então, eu queria uma avaliação de como vocês têm feito esse controle da atuação do próprio Tribunal com os seus técnicos. Parece que o Senador Medeiros gostaria de fazer uma observação.

O SR. JOSÉ MEDEIROS (Bloco Socialismo e Democracia/PPS - MT) - Também quero fazer uma observação neste sentido.

Não é uma coisa fácil. Até entendo, porque geralmente essas filigranas das leis que regulamentam uma ação dessa nunca fazem isso fora do que diz a lei, de leis que muitas vezes aprovamos aqui.

Outro dia estava comentando aqui que nessa linha de produção de leis aqui temos que ter um cuidado tremendo, porque vai haver um impacto lá. Quando alguém vai simplesmente olhar na letra fria... É como antigamente. Havia um negócio no Código de Trânsito dizendo o seguinte: luz de placa, aquela luz minúscula. O legislador disse o seguinte: quando um carro tivesse um equipamento que não estivesse funcionando seria multado e apreendido.

Muitas vezes de dia o policial lhe parava e dizia que o carro estava apreendido. Por quê? Porque está faltando lâmpada. Meu amigo, estou há 70km da próxima autoelétrica. Quer dizer, é um absurdo, mas aprovamos isso aqui.

Esses dias, Senador Wellington, V. Ex^a sabe muito bem disso, nós vivemos numa região pantaneira. Um fiscal do trabalho antigo estava me contando que foi uma leva de fiscais de São Paulo, meninos que tinham acabado de passar no concurso. Ao vistoriar uma fazenda o fiscal falou que a situação era degradante, estavam servindo carne podre para os peões na fazenda. Vamos lá ver. Ele chegou ao fundo e disse que tinha um varal de carne seca. Mas cadê a carne podre? Está aqui. Tinha umas varejeiras.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Explica o que são varejeiras.

O SR. JOSÉ MEDEIROS (Bloco Socialismo e Democracia/PPS - MT) - Varejeiras são larvas. Ele disse que pegou uma outra parte da carne, aquela carne salgada, já quase virando charque e comeu na frente dele. Ele disse que quase teve náusea.

Aqui se ele matar uma vaca e servir carne, picanha, carne fresca, eles não gostam. Eles gostam dessa carne para fazer o carreteiro. É assim que se come aqui. Eles queriam autuar o fazendeiro por situação degradante e por aí vai.

Se ele amolda ao que diz a lei... Entendo a sua preocupação. Na verdade, é um desafio imenso que temos e essa coisa toda se forma na grande burocracia que temos no País que, muitas vezes, trava tudo, mas às vezes é uma filigrana, uma coisinha.

Lógico que cabe a sensatez de cada órgão poder ter um olhar mais amplo, mais holístico de tentar entender o todo, porque se for nas filigranas não andamos. A nossa produção às vezes engessa.

Sei que é duro açambarcar todas as realidades de um país numa legislação, mas é o desafio que temos e por isso a importância de uma reunião dessa para estarmos discutindo também.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Inclusive complementando, Dr. Arsenio, o Tribunal de Contas também tem um relatório do volume ou do número de processos que foram condenados pelo Tribunal, mas que depois as ações na Justiça derrubaram essas condenações? Vocês têm também uma porcentagem, uma avaliação disso, porque queira ou não isso representa o custo Brasil, como disse aqui o Senador Medeiros. Ou seja, estamos com excesso do controle e para o órgão executivo acaba sobrando pouco para execução mesmo. Isso diz respeito à máquina brasileira.

Nós aqui somos cobrados pela sociedade, porque temos um país extremamente burocrático. Aliás, primeiro, o nosso sistema judiciário acaba chegando ao Supremo Tribunal Federal e nós aqui no Congresso fazemos leis todo dia.

Ontem, questionava isso, conversava com os técnicos, inclusive quero fazer uma comparação da produção legislativa do Brasil com a de outros países, porque realmente a sociedade começa a cobrar. É muita lei todo dia. Será que vocês só ficam fazendo leis?

Então, gostaria também de saber a respeito desse balanço do Tribunal de Contas que, quero mais uma vez repetir, não precisa ser agora.

O SR. ARSENIO JOSÉ DA COSTA DANTAS - O.k., Senador. Com relação à essa questão da atuação do auditor, temos muita tranquilidade para falar com relação a esse ponto pelo seguinte.

De fato, pode ter ocorrido em algumas situações dessas como relatadas por V. Ex^a. Mas o senhor pode ter certeza de que os auditores, ao ingressarem no tribunal, eles são esclarecidos e são pessoas de alta qualificação e... São esclarecidos exatamente sobre a natureza do trabalho que eles têm que fazer.

E assim, vamos dizer, eu gosto de fazer isso quando eu recebo alguém, e atualmente está um pouco complicado de receber, digo: "Olha, o senhor não está ingressando no cargo de procurador da República, tampouco de delegado de polícia nem de magistrado. O senhor é auditor do Tribunal de Contas da União, que tem que se reger por um conjunto de normas de auditoria a sua atuação".

Ademais, essa atuação dele, em campo, em conjunto, não é como algumas vezes se fala, talvez por desconhecimento, que o auditor paralisou uma obra. Observe que a atuação dele, o relatório dele, ele é encaminhado ao supervisor da equipe. Esse relatório depois, acompanhado desse supervisor, é submetido ao secretário da área. O secretário da área encaminha ao ministro relator.

O ministro relator, eventualmente, aí dependendo da situação, pede a participação do Ministério Público de Contas porque a atuação do Ministério Público de Contas é obrigatória em processo de contas, tomada de contas especial, relatório de contas. Mas, se for uma fiscalização ele pode pedir. Ou seja, em alguns casos, você ter cinco ou seis intervenções para que a deliberação seja, de fato, de uma condenação ou de uma imputação de alguma coisa.

Então, essa questão de o auditor determinar uma paralisação e fazer isso me parece um pouco distorcida assim. Ademais, nós temos também mecanismos internos de avaliação. Como V. Ex^a bem citou, a evolução do TCU como órgão da Administração é grande, com relação a processo eletrônico, enfim, uma série de outras... Vamos dizer assim que o tribunal está sendo um pioneiro, e nesse caso de avaliação da atuação dos colegas.

Só para deixar V. Ex^a tranquilo, nós orientamos as pessoas, colegas com atuação nisso, a primeira orientação: "Olha, isso é um investimento". Então, tem que ser vista essa obra como um investimento. Seria mais fácil para o empresário colocar o dinheiro em uma aplicação ou em um outro investimento que ele queira, mas ele está investindo, ele vai ter que ganhar.

Agora, toda a parte de conformidade e de critérios que estão estabelecidos, o tribunal - e aí, friso mais uma vez, com todos os passos de contraditório, ampla defesa - tem atuado. Tem feito com que seja assim.

E essa questão, como bem citou V. Ex^a, chegou inclusive ao Supremo Tribunal Federal. E o Supremo Tribunal Federal, por três ocasiões, e não foi unanimidade, registre-se. Mas, por três ocasiões, ele confirmou a competência do tribunal para o mister. Ou seja, o tribunal, de fato, dando um exemplo bem...

Nós vamos fazer uma obra na nossa casa. Se a gente sabe que uma determinada obra tem esse valor de orçamento, não tem sentido nem justifica que se faça com um valor maior. Portanto, quando é esse caso, está plenamente justificada a atuação do TCU.

As equipes estão, cada vez mais, fazendo fiscalizações com base em padrões de autoria, em matrizes de responsabilidade cada vez mais uniformizadas e acompanhadas por um departamento nosso que avalia a própria qualidade.

Portanto, excesso pode ocorrer, mas a instituição está tomando todos os cuidados para que isso não ocorra. E, vou falar mais claramente, não haverá uma deliberação sem que todas essas etapas sejam cumpridas.

E, inclusive, a primeira manifestação em campo, essa defesa, vamos dizer, assim, as informações preliminares, do gestor ou do contratado, quando é o caso, são levadas em conta dentro deste relatório.

Agora é uma obrigação do Tribunal que haja a manifestação preliminar do gestor. E os gestores estão aqui para dizer se de fato isso está ocorrendo.

Não há um relatório antes da elaboração do relatório, desde que tenha um achado significativo, sem que o gestor tenha a oportunidade de se manifestar antes. Além daqueles ofícios e requisições normais no curso da fiscalização sobre informações, documentos.

E uma vez o relatório estando para ser entregue ao titular, ao supervisor e daí para o secretário, é submetido à manifestação do gestor.

Portanto, entendemos que há uma mitigação dessas preocupações de V. Ex^a, mas é sempre bom ouvir, sabendo que é necessário reforçar e que é necessário atuar cada vez mais nesse sentido.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Agora, então, vamos passar a palavra ao Dr. Mário Mondolfo, que é o Diretor de Engenharia da Valec.

O SR. MARIO MONDOLFO - Com relação à Valec, houve alguma colocação do Senador Medeiros em relação à Fico. A Valec foi responsável pela elaboração do EVTEA, Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental desse segmento entre Campinorte e Lucas do Rio Verde, e também pela obtenção da licença prévia do projeto básico.

Esse projeto foi incluído no PIL, e a Natália pode depois dar maiores detalhes sobre isso, mas a Valec também está atuando atualmente na obtenção da licença de instalação ambiental desse segmento no sentido de mitigar riscos do futuro concessionário. Quer dizer, um concessionário tem muito mais atratividade em investir em um segmento que já tenha todas as licenças ambientais e tudo perfeitamente definido do que em um segmento onde a responsabilidade do licenciamento é do investidor. Então, nesse sentido, a Valec está fazendo a licença de instalação desse segmento.

Com relação também à Norte-Sul, no trecho Palmas-Anápolis, como eu já disse, o que restam de obras lá são obras de mitigação ambiental. Elas devem terminar, se o fluxo de recursos for o que estamos prevendo para o início do ano que vem, até março. Aí a ferrovia estaria completamente operacional nas condições previstas em projeto. Não que ela não esteja operacional hoje; ela está operacional com uma restrição ambiental num segmento na região de Gurupi, principalmente, por causa de um manancial de água, para o qual o Ibama nos solicitou que instalássemos contratrilhos e medidas para evitar uma possível contaminação do manancial em caso de acidente com algum vagão.

E já foram feitos alguns transportes de locomotivas da VLI. E a partir de agora, que há o embarque de farelo de soja, já estão contratados diversos carregamentos entre Anápolis e Itaqui, e isso deve ocorrer nas próximas semanas. Acho até que já há coisa em andamento com relação a carregamento nessa ferrovia.

E esse segmento também está incluído no PIL. Depois a Natália pode dar maiores informações com respeito à modelagem dessa concessão.

Finalmente, com relação à Norte-Sul, na extensão sul ligando na ALL, em São Paulo, e que traz a carga até o Porto de Santos, como eu apresentei, as obras estão em um ritmo muito lento hoje em função do fluxo de recursos financeiros, priorizando algumas questões de obras de arte e drenagem. Com a retomada do fluxo de recursos e o pagamento em dia aos nossos fornecedores, esperamos terminar essa obra no primeiro trimestre de 2017.

Complementando, Senador, uma sugestão nessa questão da responsabilização dos gestores que provoca às vezes receio...

Por exemplo, na Valec, eu tenho um problema. Às vezes eu quero nomear um fiscal de obra concursado, etc., e ele não quer ser fiscal de obra por conta de responsabilização pessoal em alguma atividade inerente à atividade dele na obra.

Mas eu acho quanto à questão do TCU, temos avançado muito com relação a isso. Na própria Valec, temos a presença do TCU, presenciando as nossas reuniões do Conselho de Administração. Nós temos tido reuniões periódicas com eles, no sentido de colocar os nossos problemas, e eles, até numa atitude, vamos dizer, educativa, orientar-nos, não de modo formal, porque não é uma função do TCU isso, mas, às vezes, dar-nos a luz de algum caminho a ser seguido. Eu acho que isso é uma coisa bastante salutar para todos.

Mas eu vejo que a questão ambiental também... Nós temos um cipoal legislativo que é muito complicado, e também o pessoal dos órgãos licenciadores, não só do Ibama, mas também dos órgãos ambientais estaduais, também são responsabilizados na sua pessoa física, e eles têm um receio muito grande, às vezes, de emitir um simples parecer, por questões desse tipo. Um exemplo que eu vivi durante 15 anos na Dersa, em São Paulo, onde eu trabalhava, depois esse negócio passou para a ANTT, onde eu fui superintendente de infraestrutura rodoviária, a Régis Bittencourt demorou cerca de 15 anos para ter uma licença de instalação para iniciar as obras, por conta de recursos judiciais e etc., em função de toda uma legislação ambiental, e o receio do pessoal dos órgãos licenciadores de emitir alguma licença em função dessas ações judiciais e ele ser responsabilizado pessoalmente sobre isso.

Então, como acho que estamos na Casa das leis, eu acho que seria bastante importante ser analisada essa situação sobre o aspecto ambiental também.

Muito obrigado a todos.

O SR. JOSÉ MEDEIROS (Bloco Socialismo e Democracia/PPS - MT) - Senador Wellington.

Só falou que está fazendo os estudos... Os estudos não, o licenciamento ambiental. Há uma previsão? Uma estimativa de quando isso estaria pronto?

O SR. MARIO MONDOLFO - Esse licenciamento está em andamento, o de instalação. A licença prévia já existe. Eu acho que o nosso cronograma é até meados do ano que já termos protocolado essa documentação no Ibama.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Eu quero aproveitar aqui também, como Presidente da Comissão Senado do Futuro, para convidar a todos, inclusive aqueles que nos assistem também podem participar, ou aqui, fisicamente, ou através das nossas redes sociais.

A última audiência pública que vamos fazer aqui, na segunda-feira, da Comissão Senado do Futuro, com finalidade de debater o tema Relacionamento do Senado com o Cidadão. Estão convidados, a Dr^a Regina Bezerra da Silva Fontes, que é Coordenadora de Relacionamento com o Cidadão da Ouvidoria do Senado Federal; também a Dr^a Elga Mara Teixeira Lopes, que é Diretora da Secretaria de Transparência do Senado Federal - estava falando em transportes, mas é transparência do Senado Federal -, e a Virgínia Malheiros Galvez, que é Diretora da Secretaria de Comunicação Social do Senado Federal e ainda o Dirceu Vieira Machado Filho, que é Diretor da Secretaria de Comissões do Senado Federal, Serviço de Apoio ao Programa e-Cidadania. Inclusive, quanto a esse programa e-Cidadania, por uma deliberação e uma aprovação da Comissão Senado do Futuro, fizemos um projeto que já foi aprovado, inclusive pela Casa, instituindo o programa e-Cidadania, aqui, oficialmente, inclusive com dotação orçamentária para o próximo ano.

E essa é uma forma também que queremos aproveitar até para mostrar também para a população brasileira, dar a oportunidade para que toda essa assessoria aqui, do Senado da República, possa ter também o momento de mostrar esse trabalho, que é feito aqui, no Senado, por esses tão competentes consultores, assessores, toda a estrutura da Casa.

Agora, vamos passar a palavra ao Dr. Valter Casimiro Silveira, Diretor-Geral do DNIT.

O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA - Inicialmente, respondendo ao Senador José Medeiros, com relação àqueles 40km, de Cuiabá até Rondonópolis, que poderia ser liberado, infelizmente, ainda não há a sinalização, quanto aos itens de segurança para a liberação do trecho.

Estamos fazendo gestão junto à empresa, com a finalidade de concluir esses itens, para que se possam liberar esses 40km. Estivemos visitando a obra numa comitiva - inclusive, com o Senador Wellington Fagundes - e verificamos como estava a qualidade do trabalho.

Infelizmente, sem esses itens de segurança, não podemos liberar o trecho, porque isso gera a responsabilização, como foi até dito pelo Senador Wellington Fagundes, mas estamos fazendo gestão, para que a empresa dê prioridade nessa sinalização, nessa finalização, para que possamos liberar esse trecho o mais rápido possível.

Com relação à questão da liberação do BNDES, foi até feita outra audiência, há duas semanas, para questionar este banco quanto à liberação dos recursos. É claro que não cabe ao DNIT essa responsabilidade.

Coloco isso, porque foi dito pelo pessoal do BNDES que eles estariam dispostos a liberar o recurso prometido.

A SR^a NATÁLIA MARCASSA DE SOUZA - Só para complementá-lo quanto a essa questão, estive na 3^a feira no BNDES, e este ficou de encaminhar a proposta. A empresa já tem o empréstimo-ponte desde o ano passado, e o BNDES ficou de encaminhar nesta semana a proposta da condição de crédito para longo prazo.

Então, se a empresa aceitar a proposta do BNDES nesta semana, vai haver a liberação de longo prazo ainda no mês de dezembro. Esse foi o compromisso do Nelson Siffert, Diretor de Crédito de Infraestrutura.

Vamos aguardar então.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Também é importante dizer que tivemos uma audiência pública nesta Casa há quinze dias, em que estavam aqui o BNDES e todas as concessionárias brasileiras. Também aqui foi feito o compromisso, ratificado pelo BNDES, de que os recursos - empréstimos-ponte - já estavam sendo liberados - não haveria nenhum problema -, bem como a finalização dos recursos em longo prazo.

Pelo menos, essa foi a garantia do BNDES nesta Comissão. Acho que o Dr. Valter estava nessa audiência pública.

O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA - Eu estava presente.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Essa era uma grande preocupação. Realmente, o BNDES estava vivendo um momento de aumentar exigências, exatamente colocando uma certa dificuldade. Isso trouxe uma tranquilidade para todas as concessionárias, mas principalmente no caso de Mato Grosso, porque a empresa que ameaçou fazer paralisações já não tem motivação para isso.

Quero aproveitar, inclusive, Dr. Valter e Dr^a Natália, para dizer que se inverte o papel, pois se encontra aqui o Dr. Marcelo Vinaud Prado, da ANTT, no sentido de que, como a concessionária assumiu todo o trecho, ela tem a obrigação de ter a agilidade principalmente na manutenção.

Estamos tendo problemas principalmente no trecho de Rondonópolis a Rosário Oeste, com a manutenção, deixando a desejar por parte da concessionária. O Dr. Valter esteve conosco e pôde ver, nesse trecho, buracos na pista. Isso não é admissível para uma estrada concessionada, onde se está sendo cobrado pedágio.

Gostaria de cobrar, de público, da ANTT uma melhor fiscalização. Gostaria, inclusive, se possível, que a Diretoria da ANTT marcasse uma visita a esse trecho. O Dr. Valter pode colocar aqui também o que ele constatou nessa visita feita por ele.

Normalmente, a concessionária é muito eficiente para cobrar do DNIT, tanto é que o trecho de Cuiabá a Rosário Oeste foi repassado à concessionária - havia uma licitação em curso -, exatamente porque nós, os Senadores, defendemos isso aqui. Entendíamos que isso seria importante, pois não haveria o problema do fluxo financeiro.

Gostaríamos até do restante do trecho de Cuiabá a Rondonópolis. Mas, claro, esses trechos já estão licitados, já em obra bem adiantada, e é impossível - praticamente impossível - que isso aconteça.

O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA - E complementando, Senador, ontem tivemos reunião com o Diretor da ANTT, Jorge Bastos, que além de tratar dos assuntos da 163, da passagem do contrato, como foi colocado aqui antes, tendo em vista as peculiaridades desse trecho, que é uma rodovia já concedida, mas ainda com a responsabilidade do DNIT de fazer a duplicação de um pedaço desse trecho, nós estivemos ontem com o presidente da ANTT, Jorge Bastos, para poder agilizar o processo de passagem desses contratos, hoje em execução, pelo DNIT para a ANTT, a fim de dar priorização, dar um tratamento diferenciado nesse contrato, em função da especificidade que temos nessa rodovia em que já está sendo cobrado pedágio - e existe ainda a responsabilidade do Governo Federal de fazer a duplicação. Nós relatamos também essa questão da manutenção da 163 no trecho que está sob responsabilidade da concessionária, por virem, já, reclamações ao DNIT da quantidade de intervenções necessárias para poder manter a rodovia num padrão de qualidade condizente com, também, a cobrança de tarifa de pedágio nesse trecho.

Foi relatada aqui a questão da baixa execução. Eu acho que essas respostas, como bem o Senador colocou, a gente vai responder oficialmente. E a gente já demonstrou nos quadros que, realmente, em função da restrição orçamentária, do contingenciamento, hoje o DNIT empenhou, a execução orçamentária do DNIT é de quase 100%.

(Soa a campanha.)

O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA - O que impede o DNIT de executar mais é simplesmente a questão do contingenciamento. O DNIT tem uma estimativa de gasto em torno de 12 bilhões - a capacidade de gasto anual do DNIT - e está executando quase metade do que a gente entende ser a capacidade do DNIT de executar de investimento por ano.

Foi bem relatada essa questão da dificuldade ambiental dos órgãos, essa dificuldade de conseguir vencer os trâmites burocráticos ambientais, indígenas, para poder conseguir iniciar nossas obras. Sabe-se que se gasta um tempo enorme para poder cumprir com todas essas condicionantes, e muito em função da legislação, que amarra e que trata de forma igual qualquer tipo de investimento. Esse relato de quanto se gasta com o licenciamento ambiental na parte hidroviária: os investimentos hidroviários não são investimentos de grandes vultos, são investimentos pequenos, mas quando se precisa fazer todo o cumprimento das condicionantes ambientais, acaba isso sendo considerado aqui como quase 50% do curso que se vai fazer de investimento na hidrovia, como dragagem, e gasta-se com o cumprimento das condicionantes ambientais, com estudos ambientais, coletas antes e depois das intervenções. Então, realmente, é um custo relevante em relação ao custo da intervenção na hidrovia.

Assim, para isso, o DNIT está elaborando uma proposta para poder ser apresentada para o Ministério do Meio Ambiente, para o Ibama, para poder facilitar esses estudos e diminuir essa burocracia que a gente tem em relação à parte ambiental, principalmente na parte de hidrovias, que, muitas vezes, até emperra a execução do serviço por conta de, por exemplo, o rio modificar o fundo durante o ano e nós termos pontos específicos para serem dragados, e, se de um ano para o outro mudar um ponto, não se consegue mais fazer a dragagem porque se precisa de todo um novo processo ambiental - uma demora. E, claro, o técnico do Ibama, como bem disse aqui o Mário, está seguindo uma legislação. E enquanto a gente não conseguir mudar essa legislação para facilitar, o técnico tem o medo de, depois, vir o órgão de controle e penalizá-lo por não ter cumprido todas as condicionantes ambientais. E, aí, fica uma burocracia, uma paralisia - não é? - dos órgãos de execução por conta da questão do controle, porque o controle acaba sendo um impeditivo, vamos dizer assim.

É claro que sabemos que esse é o papel do controle, para se seguir realmente a lei. Mas o técnico do Ibama diz: "Não lhe posso dar uma licença sem cumprir todas as condicionantes, porque depois vou ser punido pelo órgão de controle."

Então, o que o Dr. Mario colocou muito bem foi a questão de os técnicos da Funai, do Ibama e, às vezes, até dos órgãos de execução não cumprirem todos os requisitos legais. Não estou querendo aqui dizer que está errado, mas existem

especificidades que precisam ser consideradas no cumprimento dessas regras, para não fazermos com que os órgãos parem e não consigam cumprir a missão institucional, que é dar infraestrutura, viabilizar a navegação.

Foi comentada aqui pela CNA a preocupação em torno da Hidrovia Paraná-Tietê. O que o DNIT e os órgãos estão fazendo para viabilizar novamente a navegação no Tietê? O Tietê, até 2013, era a hidrovia em que mais havia carga no País. Com todos os barramentos e intervenções feitos no Tietê, aquela era a hidrovia mais funcional do País. Por conta da restrição hídrica, foram paralisadas suas atividades. Por que não tomaram medidas para resolver esse problema? Na verdade, o setor elétrico que atua no Tietê tem regras e continua dando vazão nos seus reservatórios, o que impediu a utilização da hidrovia. Foi utilizada a água para a geração de energia, mas não havia mais água para fazer a navegação. O que o DNIT fez? Solicitou uma cota de outorga à ANA para a navegação também, coisa que não tínhamos antes. A ANA dava outorga para a geração de energia, e não havia uma reserva para a utilização da hidrovia. Entramos com um pedido de outorga na ANA para poder garantir um nível mínimo no reservatório para a navegação. O Ministério dos Transportes assinou um termo de compromisso. O DNIT assinou um termo de compromisso também com o Governo de São Paulo para investir na hidrovia, para se fazer derrocamento, para se fazer dragagem. Está em licitação a ampliação de vãos de ponte, para diminuir a necessidade de desmembramento dos comboios.

Tudo isso é feito para favorecer o transporte hidroviário e para tirar essas 35 mil carretas das rodovias. Sabemos que, quando não se utiliza a hidrovia, tem de se utilizar ou a ferrovia ou a rodovia. E aí há um custo maior de manutenção nas rodovias, o que já aumenta a necessidade de investimento no setor rodoviário. E já há uma proporção da matriz bem voltada para o setor rodoviário. Não há um equilíbrio na matriz de transportes.

Acho que era isso que eu tinha para colocar. A maioria das perguntas vamos responder oficialmente, para eu não me delongar mais.

Coloco o DNIT à disposição para dar qualquer outro tipo de explicação e de atendimento à Comissão.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Nós gostaríamos de registrar, como Presidente da Frenlog, que estão aqui conosco o Dr. José Augusto Valente; o Dr. Tiago Lima; o Dr. Cláudio Soares; além do Presidente do IBL (Instituto Brasil Logística) - estamos na fase final da sua criação -, Dr. Anderson Ângelo de Oliveira. Para a finalização, Dr^a Natália, quero registrar, como V. S^a representa aqui o Ministro dos Transportes, a evolução que temos percebido. A crise também tem de ser aproveitada, para buscarmos aprender na crise. E, aqui, o Ministro dos Transportes - quando digo do Ministério, digo também de todos os órgãos ligados ao Ministério -, desde a sua primeira presença na Comissão, foi extremamente franco ao mostrar a realidade, as dificuldades.

Vejo que, com isso, o Ministério, o Ministro Antonio Carlos conseguiu aqui, inclusive, um apoio muito grande por parte desta Comissão, que não ficou apenas nas críticas. Fomos também várias vezes principalmente até os Líderes da Base; cobramos também da Presidente Dilma, da equipe econômica, do Ministro Levy que a infraestrutura tem que ser priorizada, porque o desenvolvimento passa, sem dúvida nenhuma, pelos investimentos da infraestrutura. Para um país tão grande como o Brasil, é claro que sempre o cobertor é curto para a necessidade, mas os investimentos na infraestrutura é que vão alavancar o desenvolvimento do País.

Mas essa atitude do Ministro, do Ministério, do DNIT de estarem aqui colocando com clareza essas dificuldades é fundamental, até para que também a própria sociedade possa compreender e apoiar, para que possamos buscar essa priorização na questão orçamentária.

Ontem, até a meia-noite, quase hoje de manhã, estivemos aí para votar. O Congresso deu essa resposta, porque, se o Congresso não votasse ontem esse ajuste, com certeza o País estaria parado hoje. Os órgãos não teriam condições de pagar o funcionamento mínimo. E não era questão do dinheiro; é muito mais a questão orçamentária. E é bom registrar para a população que isso aconteceu nos Estados Unidos, um país de Primeiro Mundo, um país com a maior economia do mundo. Então, se não tivéssemos tido a responsabilidade, ontem, de votar e aprovar a matéria, com certeza o País, hoje, estaria passando por uma dificuldade muito maior, uma crise de funcionamento da máquina pública. E a repercussão não é só para o Governo Federal, mas para o Governo Federal, para os Governos estaduais e para os Governos municipais. Muitos da oposição disseram que "o Congresso Nacional, ontem, aprovou, para que o Governo pudesse se utilizar de um déficit..." E não é nada disso. Na verdade, é uma situação orçamentária que existe, e não havia outra alternativa que não fosse o que conseguimos fazer ontem.

Quero passar a palavra para a Dr^a Natália, também para as suas conclusões finais.

A SR^a NATÁLIA MARCASSA DE SOUZA - Obrigada, Senador.

Realmente, sobre o orçamento, até como membro do Executivo, eu gostaria de agradecer a atuação do Congresso, porque, se não tivéssemos a meta fiscal aprovada ontem, teríamos uma paralisação de todas as atividades do Executivo até o final do ano, quando teríamos um novo orçamento em 2016. Isso seria uma catástrofe. No setor de transportes, teríamos que cancelar até empenhos já feitos. Portanto, isso é inimaginável para o setor de transportes.

Atentando agora para as questões que foram postas.

Senador Medeiros, em relação ao empréstimo, é isso. O BNDES tem o compromisso de liberação de recursos de longo prazo até o final deste ano. Se isso for cumprido, acho que haverá normalização dos investimentos, inclusive da concessionária, que realmente está em dívida. A ANTT já fez uma fiscalização lá. Independentemente do financiamento, ela tem que agir, mas é lógico que, sem dinheiro, tudo fica mais difícil.

Em relação à Fico. Um trecho da Fico, que é de Campinorte até Lucas do Rio Verde, está dentro do estudo total da bioceânica; ela vai fazer parte da bioceânica, mas não que isso vá ser feito de uma vez só. É um trecho que, por si só, tem rentabilidade. O que o Governo Federal fez foi adiantar projeto, adiantar licenciamento, e estamos negociando com alguns investidores que, inclusive, têm interesse em fazer esse trecho no lote atual, que colocamos, da Norte-Sul até Estrela d'Oeste. Eles teriam interesse em fazer, como se fosse um ramal, até Água Boa ou até Campinorte. É uma discussão que estamos tendo, inclusive há um grupo chinês também interessado. Portanto, o que for preciso da nossa parte para viabilizar isso, nós vamos fazer.

Mas, realmente, investimento em ferrovia é sempre muito mais difícil do que investimento em rodovia, em que já há infraestrutura implantada, pela questão do valor da infraestrutura. Esse trecho da Norte-Sul já está 85% pronto, mas o que falta construir fica mais ou menos em R\$5 bilhões, que é um montante de recurso muito grande.

Há uma limitação de interesse do setor privado e, da parte do Governo, uma limitação orçamentária para isso. Estamos trabalhando em várias frentes a fim de deixar a parte de projeto e licenciamento toda pronta, o que realmente facilita qualquer investimento.

O Senador Dalirio Beber falou sobre a BR-470, em que o DNIT está executando obras. Essa rodovia também está sendo prejudicada pela diminuição do montante de recursos que o DNIT recebeu, mas está inserida no Programa de Investimentos em Logística, assim como a BR-282. É um trecho que consideramos muito atrativo para a iniciativa privada, pois tem um volume equivalente de veículos alto, e acreditamos que haverá interessados.

Em relação às demais perguntas, com certeza, o Ministério dos Transportes vai organizar as respostas no conjunto do sistema de transportes e apresentar nossas explicações e nossos pontos de vista, para que isso fique claro para a sociedade. Nós fazemos coleta de dados, tanto do DNIT como, agora, da Empresa de Planejamento e Logística, que faz isso com certa frequência, a fim de alimentar o Programa Nacional de Logística Integrada (PNLI), que está nos dando a base inclusive para os resultados e as concessões que foram lançadas no PIL. Esses dados em relação ao tráfego e em relação à malha foram fruto do PNLI. E o DNIT utiliza todo o sistema de gerenciamento de pavimento com contagem volumétrica para dimensionar o Crema e os contratos de manutenção.

Em relação à concessão de financiamento pelos bancos públicos, é lógico que isso não é a panaceia e não é o que vai resolver o problema do atraso da dívida do DNIT e da Valec, mas é mais uma frente em que estamos trabalhando. Já houve uma certa flexibilização dos bancos na última semana, Senador. Eles aceitaram até, por uma iniciativa do Governo e com alguma flexibilização do Banco Central, fazer empréstimos com taxas de juros de poupança, o que já alivia a questão. Isso foi negociado com eles, e avançamos nesse sentido. É lógico que é um banco, e não há mudança na legislação atual. Portanto, ele vai agir como banco e observar a empresa para quem está emprestando.

Com relação ao Senado, o que existe hoje é uma legislação que não nos permite dar uma garantia porque, no final das contas, se o Governo está devendo para essas empresas, e está empenhado esse valor, é líquido e certo que vai ser recebido. Mas as empresas, pela legislação atual, não podem dar como garantia a medição do DNIT nem da Valec. Existe uma vedação para isso, o que aumenta o risco de empréstimo do banco às empresas. São matérias legislativas. Se o Senado e o Congresso quiserem entrar nisso, é uma possibilidade.

Quanto ao investimento executado, realmente, não temos esse problema no Ministério dos Transportes. Inclusive, este ano, estamos até executando todo o limite empenhado. Em 2003, a execução beirava R\$1,3 bilhão anual. Hoje, conseguimos executar R\$1,3 bilhão mensal. Na verdade, há capacidade de execução, e há capacidade de executar mais do que estamos executando hoje, mas infelizmente existe o problema de restrição orçamentária.

Em relação à questão específica da BR-163, entendemos o problema em Mato Grosso, que é diferente dos problemas que ocorreram em outras concessões do PIL, mas tanto a ANTT como o DNIT, com a ajuda do Ministério dos Transportes, trabalham com a possibilidade de alteração contratual. O que poderíamos passar para a empresa privada, que é a maneira

mais, digamos, ocasional de se fazer isso, foi passado, mas também há um limite tarifário. Há restrições de todos os lados nessa equação econômica. Portanto, para passar...

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - E, nesse aspecto, eu queria observar que a população do Mato Grosso até tem entendido. Tanto é que se está cobrando pedágio, e não houve, até agora... A própria assembleia legislativa do Estado fez uma audiência pública, tudo foi muito bem esclarecido.

Então, nós, os três Senadores aqui, defendemos, de forma pública, bem clara, a importância da concessão, o apoio a esse trabalho, porque nós entendemos que é muito melhor pagar alguma coisa do que deixar as pessoas morrendo. Isso foi uma posição dos três Senadores aqui.

Agora, claro, nós queremos cobrar também da concessionária; principalmente agora com a garantia do BNDES, que ela faça com agilidade o que assumiu, ou seja, a programação principalmente do trecho de Cuiabá a Rosário, porque ali é o gargalo. Ela já executou, praticamente está concluído de Rondonópolis até a divisa de Mato Grosso do Sul. Existe agora a questão da travessia urbana de Rondonópolis, e é preciso agilidade - ela já está na região sul - para concluir essa questão da travessia, que são 13 quilômetros, e, claro, iniciar a obra tão logo cessem as chuvas. Ela tem até um tempo para se programar, porque agora, durante as chuvas, nós também compreendemos que não é momento de começar uma obra. Enfim, a concessionária tem como se programar, e agora o que ela tem obrigação de fazer é uma manutenção eficaz, dando prioridade à obra, porque aí, na verdade, ela vai concluir o trecho da divisa de Mato Grosso do Sul até Posto Gil, faltando, claro, o trecho de Rondonópolis a Cuiabá, que é de responsabilidade do DNIT.

E, na região norte do Mato Grosso, hoje há uma satisfação por parte da população, porque a maioria são cidades novas, cidades com poder aquisitivo maior - Sinop, Lucas do Rio Verde, Sorriso -, enfim, toda aquela região. Inclusive, nós, da classe política, estivemos lá e testemunhamos que há uma satisfação porque realmente melhorou muito. O número de acidentes caiu bastante - isso é importante registrar.

Outro aspecto: é importante dizer que uma concessão não é só a construção e manutenção da estrada em si; é também todo um serviço ao usuário, e há um reconhecimento, por pesquisas realizadas no Estado do Mato Grosso, da atenção ao usuário durante as 24 horas do dia; estão sendo implantadas mais de 500 câmaras em todo o trecho, toda fibra óptica específica. Isso vai contribuir - já está contribuindo muito - não só na segurança na estrada, mas na segurança pública, porque ali também é um corredor do narcotráfico. E hoje já existe um trabalho, que será ampliado muito mais depois de tudo isso implantado, da Polícia Federal, da Polícia Rodoviária Federal, com a Polícia Militar e com a Polícia Civil do Estado.

Portanto, toda a população reconhece esse ganho que ela terá também, com todo esse trabalho a ser implantado na BR-163, como prestação de serviço.

V. Ex^a gostaria de falar, Senador?

O SR. JOSÉ MEDEIROS (Bloco Socialismo e Democracia/PPS - MT) - Só complementando, lembrei-me aqui de um tema importante, já que estão aqui todos os atores que regem a questão. É uma preocupação que tem sido latente, e até há algumas reclamações, É sobre os acessos.

Eu ouvi recentemente que o Senador Hélio teve inclusive de levar toda uma comitiva lá na cidade de Ouro Branco, que eu acho foi uma coisa desnecessária. Eu acho que a própria concessionária deveria ter tido o bom senso de não fazer aquilo: isolar uma cidade todinha. E nós temos visto empreendimentos que estão em Mato Grosso há 30 anos, 40 anos, e, de repente: "Não, aqui que passou". E mete uma cerca lá e isola tudo.

Então, essa é uma preocupação para o DNIT, para a ANTT levar, porque, se não, nós vamos ter de deslocar, toda hora, uma comitiva de Senadores para dizer: "Olha, fechou o acesso ao poço tal". De repente, acontece. A população diz: "Olha, é aqui que a gente usa". E aí passaram uma cerca, e não se usa mais. "Fechou a cidade tal".

É uma preocupação que nós temos. Eu sei que é um problema às vezes até paroquial, mas nós temos de trazer porque acaba chegando aqui no Legislativo.

O Senador Wellington é quem é mais demandado nessas questões, por estar há mais tempo lidando com o tema, mas ele frisou bem a preocupação sobre a travessia urbana de Rondonópolis, de Jaciara. Tem havido uma cobrança incessante. Em certa ocasião, a oposição batia muito no lombo dele, jogava a responsabilidade para ele... *(Risos.)*

Ele já apanhou muito por causa dessa travessia, mas é uma necessidade, e nós aproveitamos esta oportunidade para tratar do assunto.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Eu recebo as críticas não com tranquilidade, mas eu acho que o nosso papel aqui é esse mesmo. Estamos representando a população e temos que cobrar

dos órgãos. Lá esteve o Dr. Valter - inclusive, em Ouro Branco. Já houve uma sinalização da ANTT. Já estiveram lá a ANTT com a concessionária, para solucionar não só aquele como outros trechos.

Eu só quero aqui cobrar, porque o DNIT, apesar de a responsabilidade ser hoje da ANTT, há um trabalho conjunto da ANTT com o Ministério, ou seja, todos nós temos responsabilidade com a população, que é o final de tudo.

Eu só quero ainda, Dr^a Natália, dizer que há mais dois pontos críticos no Mato Grosso. Um é o contorno viário de Barra do Garças, Pontal e Aragarças, que liga Mato Grosso a Goiás, que é o único ponto para passarem mais de 3 mil carretas por dia, passando pelo centro das três cidades - a principal avenida de Barra do Garças, de Pontal e de Aragarças é exatamente duas BRs, a BR-070 e a BR-158, e ainda a MT-100. Essa obra vem se arrastando há muito tempo. Inclusive, agora, como nós estamos já fazendo o Orçamento do ano que vem, eu gostaria de pedir essa priorização. E há também a conclusão da travessia urbana de Primavera, que já está também na fase final, faltando pouca coisa. Também não podemos deixar uma obra dessa inacabada. Aí há um outro aspecto que eu gostaria de cobrar aqui, agora, sim, do Ministério - eu não sei como isso ficará no final em relação à ANTT. São as travessias urbanas. Com a construção dos contornos viários, como ficará a responsabilidade da manutenção das travessias urbanas? Hoje, na região sul de Mato Grosso, são várias cidades, como Rondonópolis, Jaciara, Juscimeira, São Pedro. São todas essas cidades em que hoje se passa pelo centro. Vai ser construído o contorno, e aquela avenida ali, na verdade, é uma estrada federal e não vai deixar de ser. Eu tenho orientado os prefeitos que não as assumam, porque o Município de São Pedro da Cipa, por exemplo, é o Município com menor população e com menor IDH de Mato Grosso, uma cidade pequenininha, com 5 mil, 6 mil habitantes, que não tem condições, depois, de fazer a manutenção. Essa restauração não está prevista nos contratos de execução hoje por parte do DNIT e, claro, não está prevista também na concessionária, depois. Nós temos de encontrar um caminho. Como isso também não vai ser para amanhã, nós temos tempo de planejar isso, mas fica aqui o registro.

A SR^a NATÁLIA MARCASSA DE SOUZA - Complementando as respostas, em relação ao trecho da BR-163 que hoje está com o DNIT, estamos tentando viabilizar juridicamente a possibilidade de a ANTT assumir - a área jurídica está analisando essa possibilidade -, para que, depois, também não tenhamos um problema de responsabilização pelos órgãos de controle. Estão analisando se isso é viável, se a ANTT pode ter essa competência ou não. Então, é isso que os jurídicos estão analisando e vão ter a missão de tentar mais um caminho. Estamos tentando, na verdade, neste momento de restrição de crédito, sempre ser criativos e buscar saídas. Já resolvemos uma parte, vamos tentar resolver o restante em relação a isso. Quanto à travessia de Rondonópolis, devemos iniciar no ano que vem, logo depois do período de chuvas. Esse é compromisso. E ela deve ficar pronta dentro do ano que vem mesmo. Então, devemos terminar a realização da travessia de Rondonópolis.

Em relação a essa última questão posta sobre os contornos, no contrato de concessão, só para ser bem clara, Senador, está prevista a restauração, sim, porque, como é até o quinto ano, então, vai estar tudo restaurado.

A partir do momento em que há um contorno, em geral, o que ocorre é que o próprio Município ou Estado assume - na verdade, na maioria das vezes, é o Estado que assume -, porque vira uma via urbana, não tem mais uma característica de rodovia. Inclusive, geralmente, o que fazemos é tirar do próprio SNV e passar para estadual. Claro que, se não houver um consenso, vamos continuar mantendo pela concessionária, mas, em geral, os Estados e os Municípios querem.

Nós temos algumas regras, quando é federal, que não se adaptam, às vezes, à necessidade estadual e local. Não se pode botar um sinaleiro, não se pode fazer uma passagem de pedestres, porque se está numa rodovia, mas, às vezes, ela já tem uma característica mesmo de avenida urbana. Então, geralmente, as cidades e os Municípios pedem para receber. Isso é uma coisa que vamos analisar caso a caso, se o Município vai ter estrutura para receber ou não, mas isso sempre está em discussão e não é feito de maneira unilateral.

Essas são, mais ou menos, as considerações do transporte sobre as questões específicas. Vamos responder a todos os questionamentos de modo a subsidiar a Comissão de Infraestrutura.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Dr^a Natália, eu tenho obrigação de falar, porque eu sou da região e sou cobrado. E, principalmente, por estar aqui, neste momento, presidindo, eu vou abusar da Presidência.

É bom atentar que, nesse trecho de Cuiabá até Rondonópolis, existem essas cidades que eu citei. Em Rondonópolis, a obra da travessia já está contemplada pela concessionária. O contorno viário tem um prazo para cinco anos de construção. Então, ela já vai fazer todas as obras necessárias de melhoria da travessia urbana no trecho da BR-163.

O trecho da travessia urbana da BR-364 está fora, que é uma obra que também estava prevista naquele contrato inicial com a prefeitura e que a prefeitura devolveu ao DNIT. Mas, como está sendo prevista a concessão da BR-364, quem sabe isso se resolva se realmente conseguirmos fazer a concessão.

Agora, para as cidades de Juscimeira, de São Pedro da Cipa e de Jaciara, não estão previstas obras pelo DNIT. Jaciara tinha um convênio com a prefeitura e isso foi devolvido.

A SRª NATÁLIA MARCASSA DE SOUZA (*Fora do microfone.*) - O senhor está falando de obras de melhoria?

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Não. Melhorias e construção mesmo. Por exemplo, Jaciara tinha uma obra contratada, que foi paralisada e hoje está no limbo, nem o DNIT tem, nem a concessionária vai assumir porque não está previsto para a concessionária. Como lá é RDC, pode, então, existir como se fosse um aditivo, como se fosse permitido um valor extra.

No caso de São Pedro da Cipa, também não havia nada e não há nada, e lá está sendo feito o contorno. Em Juscimeira, da mesma forma, está previsto o contorno por parte da obra que o DNIT está realizando, mas, para a travessia, não há nenhuma previsão, nem de projetos.

Eu gostaria de pedir ao DNIT, primeiro, a elaboração do projeto das três cidades, porque, senão, daqui a pouco, não haverá nem como fazer. No caso de Jaciara, existe um projeto ultrapassado. No caso de Rondonópolis, não; foi atualizado o projeto e não há problema. Mas, em Jaciara, Juscimeira e São Pedro, há necessidade da execução do projeto por parte do DNIT, para depois, na execução, definir se vai ser na própria obra do RDC já contratada ou se vai se fazer uma nova licitação.

A SRª NATÁLIA MARCASSA DE SOUZA - Só para ficar claro o que eu disse, Senador, o que está previsto, no contrato de concessão, é a restauração da pista. Isso está previsto no contrato de concessão. Como eu disse, a restauração está prevista. Agora, as melhorias - eu acho que o senhor está falando da travessia urbana, da segregação, da faixa - provavelmente não devem estar previstas dentro do contrato de concessão, porque foi previsto o contorno.

Só para continuarmos essa discussão, os contratos de concessão dessas rodovias são contratos de longo prazo. E hoje estamos falando desses três Municípios, mas vão surgir vários Municípios em que, ao longo de 30 anos de contrato de concessão, vamos precisar fazer investimentos. Os contratos de concessão possibilitam esses investimentos. Então, há possibilidade de reequilibrá-los para fazer esse investimento e há sempre a possibilidade de fazê-lo pelos órgãos executivos, direto do Ministério dos Transportes. Então, essas são questões que vamos avaliar ao longo do contrato.

O SR. JOSÉ MEDEIROS (Bloco Socialismo e Democracia/PPS - MT) - Pelo que eu entendi, nessas cidades que o Senador Wellington citou - São Pedro da Cipa, Juscimeira e Jaciara -, em que está sendo feito o contorno, a restauração da pista antiga está garantida?

A SRª NATÁLIA MARCASSA DE SOUZA - A restauração da pista antiga está garantida até o quinto ano de concessão, que é o período em que fazemos a restauração. Depois, em geral, o que fazemos nos contratos de concessão? Quando você faz o contorno, essa via que hoje é a BR fica com muita característica de uma via local. Então, geralmente, passamos isso para os Municípios ou para o Estado. Para isso, é feita uma negociação. Agora, o que está sendo posto é que, na verdade, precisar-se-ia de algumas melhorias de segregação. Podemos sentar e discutir qual a melhor forma de fazer isso, via DNIT, via...

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - As cidades maiores, como é o caso de Rondonópolis e Cuiabá - Cuiabá muito mais ainda, porque é a Rodovia dos Imigrantes, a senhora sabe, que foi federalizada -, estão contempladas na concessão. As menores que não têm condição de executar é que não estão.

A SRª NATÁLIA MARCASSA DE SOUZA - Está bom. O contrato de concessão nos permite essa análise e permite os investimentos também via DNIT.

Essas foram as contribuições que tínhamos sobre as questões específicas. O Ministério dos Transportes permanece à disposição para quaisquer dúvidas e esclarecimentos da Comissão de Infraestrutura e agradece a presença aqui hoje.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Estamos já no avançado da hora. Eu quero, mais uma vez, convidar a todos para, na segunda-feira, às 16h30, neste mesmo plenário, a reunião da Comissão Senado do Futuro, cujo tema e convidados já tive aqui oportunidade de ler para todos vocês.

Nada mais havendo a tratar, eu quero aqui agradecer todos os palestrantes: Drª Natália Marcassa de Souza, Secretária Executiva do Ministério dos Transportes; Dr. Valter Casimiro Silveira, Diretor-Geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes; Dr. Mario Mondolfo, Diretor de Engenharia da Valec Engenharia Construções e Ferrovias S.A.; Dr. Arsenio José da Costa Dantas, representando aqui o Tribunal de Contas da União; e também Dr. Marcelo Bruto, que representa aqui a ANTT.

Registro que entendemos que esta audiência foi bastante frutífera. Eu quero registrar que está constatada uma evolução por parte do Tribunal de Contas, que é o desejado. Nós precisamos disso e é natural. Em um país em desenvolvimento, temos que evoluir mesmo. Acredito que isso está acontecendo, mas, claro, temos que cobrar essa questão da área ambiental

principalmente, que foi aqui relatada e foram colocadas as dificuldades. Acho que nós Parlamentares temos o compromisso também de buscar aperfeiçoar essa legislação burocrata, essa legislação que aumenta muito o custo Brasil.

Quero agradecer aqui, Senador Medeiros, em seu nome e em nome de todos os Senadores que aqui estiveram, e convocar, para a próxima quarta-feira, dia 9 de dezembro, às 8h30, neste plenário, a nossa próxima reunião.

Nada mais havendo a tratar, agradeço a presença de todos e dou por encerrada esta reunião.

Muito obrigado.

(Iniciada às 9 horas e 37 minutos, a reunião é encerrada às 12 horas e 39 minutos.)