



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

REUNIÃO

13/07/2016 - 22ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Declaro aberta a 22ª Reunião, Extraordinária, da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 2ª Sessão Legislativa Ordinária da 55ª Legislatura.

A presente reunião destina-se à deliberação de matérias e à realização de audiência pública para tratar da duplicação da BR-364, no trecho Comodoro-Porto Velho, em Rondônia, em atendimento ao Requerimento nº 38, de 2016, desta Comissão, de autoria dos Senadores Acir Gurgacz e Valdir Raupp.

Era nossa intenção fazer, primeiramente, a deliberação das matérias, mas ainda não temos um quórum mínimo. Então, vamos nos permitir iniciar a audiência pública e, em um determinado momento, pedir a compreensão daqueles que estão participando da audiência pública para termos um espaço para aprovarmos matérias que estão pendentes de deliberação. A matéria terminativa, claro, só será levada a votação se houver número razoável, adequado.

O universitário aqui interfere para dizer o quê?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Foi apenas uma pequena modificação relativa à audiência pública.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - O universitário viaja muito! Mas hoje chegou atrasado. Ele viaja, mas não sabe dirigir o veículo dele. *(Risos.)*

Bem, para debater o tema, que eu já anunciei, o Senador Acir Gurgacz aqui está; o Senador Valdir Raupp deve estar chegando, claro. Para debater o tema foram convidados especialistas e autoridades, os quais aproveito para convidar para que tomem assento à mesa.

Vamos começar pelo nosso Dr. Luciano de Souza Castro, Secretário de Gestão dos Programas de Transportes do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (Seges/MT).

Luciano foi Deputado Federal. Quantas legislaturas?

O SR. LUCIANO DE SOUZA CASTRO *(Fora do microfone.)* - Seis.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Seis - cansou!

Stephane Louis Georges Quebaud - se é que eu estou na melhor pronúncia...

Não estou?

(Intervenção fora do microfone.)

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

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Então ele será representado pela senhora?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Se fosse pela senhora, eu aplaudiria mais.

Diógenes Eduardo Cardoso Alvares - já nos cumprimentamos.

Temos aqui também Luiz Antonio Ugeda Sanches - bem-vindo! -, que é Diretor de Regulação da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR).

O Dr. Diógenes Alvares é Gerente de Pesquisa e Desenvolvimento Logístico da Empresa de Planejamento e Logística S.A. Stephane Louis Georges Quebaud é Coordenador da Área de Outorgas da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Luciano de Souza Castro é Secretário de Gestão dos Programas de Transportes do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.

Vamos dar início à nossa audiência pública. Vamos dar a palavra...

Saúdo o Senador Waldemir Moka, presença constante no início das nossas reuniões, e pergunto ao Senador Acir Gurgacz se, antes de darmos propriamente início a esta audiência, ele queria fazer algumas considerações.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Bom dia, Presidente. Bom dia, Senador Moka e nossos convidados.

Quero apenas agradecer a V. Ex^a, Sr. Presidente, porque na semana passada V. Ex^a, com os demais membros desta Comissão, foram muito ágeis e atenderam o nosso pedido para que pudéssemos fazer esta audiência hoje. Em uma semana nós nos mobilizamos e conseguimos isso com o apoio da Comissão, com o apoio de toda a equipe.

Também agradeço aos nossos convidados por estarem aqui para que possamos esclarecer em definitivo hoje essa questão da duplicação da BR-364, que vem se alongando há muito tempo. Agradeço a V. Ex^a e aos nossos convidados.

Depois das explanações, nós faremos as indagações necessárias.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Eu tenho o prazer e a honra de dar a palavra a Luciano de Souza Castro, Secretário de Gestão dos Programas de Transportes do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (Seges/MT), ex-Deputado Federal durante seis legislaturas.

Com a palavra o Dr. Luciano.

O SR. LUCIANO DE SOUZA CASTRO - Bom dia a todos.

Quero cumprimentar o nosso Presidente, Senador Garibaldi Alves, nosso amigo de longa data, os Srs. Senadores aqui presentes e os membros da Mesa.

É uma satisfação retornar a esta Casa Legislativa.

V. Ex^a sabe, Presidente: nós, que vivemos aqui por 24 anos, sempre temos um gosto especial ao voltar a esta convivência. Nós estamos agora no Ministério dos Transportes, na Secretaria de Gestão, que vai se transformar na Secretaria Nacional de Infraestrutura Viária, e temos o prazer de atender à solicitação do Senado Federal, em especial do Senador Acir, a respeito da BR-364 (Mato Grosso-Rondônia), relativa especificamente a um processo novo de concessão.

Vamos lá.

Na realidade, esse trecho da BR-364 (Rondônia-Mato Grosso) compõe um tripé rodoviário logístico do Arco Norte para escoamento da produção.

Então, nós temos ali a BR-158 (Mato Grosso-Pará), a BR-363 (Mato Grosso-Pará também) e a BR-364. Esse é todo o complexo logístico do Arco Norte. Agora mesmo, recentemente, estivemos com o Ministro Maurício no Pará, na região de Marabá, dando prosseguimento aos trabalhos também em toda essa região, o Pedral do Lourenço. Foi feita a contratação de derrocamento daquela região, o que vai facilitar o escoamento e tornar navegável a via Araguaia-Tocantins. Todo esse conjunto é de fundamental importância, é vital, e, sem dúvida nenhuma, se insere no trecho da BR-364 (Rondônia-Mato Grosso).

Os Municípios que serão interceptados. Vejam que, no caso de Rondônia, há um elenco de Municípios de suma importância para aquele Estado. Quinze Municípios de Rondônia e o Município de Comodoro, no Mato Grosso, serão beneficiados. A rodovia sairia de Comodoro basicamente, passaria por Vilhena, que é um Município maior de referência, chegando até Porto Velho.

Empresas autorizadas - PMI. Na realidade, se interessou, ou se habilitou, esse elenco de empresas, mas, efetivamente, somente a Construtora Sanches Tripoloni Ltda. tem os estudos em andamento. As demais demonstraram interesse inicialmente, mas depois recuaram tendo em vista o andamento...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Excelente, está parecido com a eleição da Câmara dos Deputados: muitos candidatos. *(Risos.)*

O SR. LUCIANO DE SOUZA CASTRO - Começou com 16 e só sobrou um!

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. LUCIANO DE SOUZA CASTRO - A estrutura dos estudos. Como é que ocorrem esses estudos?

Nós temos os trabalhos de campo, a empresa ou o grupo de empresas vai fazer a modelagem do tráfego; depois faz o cadastro geral - faz os estudos ambientais; faz os trabalhos iniciais; recuperação; manutenção e conservação; e o programa de investimentos -; depois estabelece o modelo operacional; o produto econômico-financeiro; um relatório executivo; e, por fim, encaminha, ao final, o aprimoramento de documentos.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN. *Fora do microfone.*) - Aquele "PER" quer dizer o quê?

O SR. LUCIANO DE SOUZA CASTRO - Não é o PR nosso não! *(Risos.)*

O processo de licenciamento ambiental se encontra na seguinte fase. Ele é complexo nessa região toda, bastante complexo, porque ele envolve uma parte da Unidade de Conservação de Proteção Integral ali perto da represa de Samuel, uma área de alagamento muito grande, marcada, e encontra-se na área de influência da rodovia. Então, é de muita complexidade o licenciamento ambiental.

Os Srs. Senadores podem observar também a influência das áreas indígenas no decorrer do trajeto. Só ali nós temos quatro comunidades indígenas.

Então, o licenciamento ambiental realmente é complexo, com regiões de alagamento da Usina de Samuel e também com a influência das áreas indígenas nesse complexo.

Esse é o cronograma dos estudos que estão em andamento.

Nós temos estudos de tráfego, que se encerram agora, no mês de julho; o cadastro geral da rodovia, também no mês de julho; os estudos ambientais, praticamente já em fase de conclusão; aí você tem programas de investimentos, que serão estabelecidos até agosto; o modelo operacional, também até julho; o estudo econômico-financeiro se estenderá até agosto; apresentação do relatório executivo em agosto; o programa de exploração da rodovia será feito em julho e agosto; e eventuais aprimoramentos dos documentos do edital. A data de entrega dos estudos, então, é agosto de 2016; a abertura da audiência pública é no segundo semestre de 2016.

O *status* do processo ambiental.

Nós temos aí, então, o órgão licenciador, o Ibama; o licenciamento ambiental em fase inicial de contratação; o cronograma de marcos está aí estabelecido até a emissão final, em novembro de 2018.

Características do projeto de concessão:

- consideração da componente logística (indução de escoamento de grãos pelo Rio Madeira através do Porto de Porto Velho);
- garantia de nível de serviço adequado ao longo de todo período de concessão (execução de duplicação e terceiras faixas sempre que necessário para garantir o fluxo de tráfego em condições adequadas);
- avaliação minuciosa do posicionamento das praças de pedágio (isso é muito importante para que possamos estabelecer os valores operacionais);
- melhorias nas travessias urbanas;
- avaliação da necessidade de contornos (serão feitos se necessários forem);
- discussão com todos os setores interessados, agentes políticos e sociedade em geral no período de audiência pública.

Essas são as características do projeto de concessão.

Quero salientar aqui uma coisa importante. Na realidade, muita gente fala que as empresas ou, no caso, a empresa Sanches Tripoloni, que é a interessada efetiva e que está desenvolvendo os estudos finais... Há uma preocupação muito grande do mercado das empresas de que a toda a duplicação se faria necessária de imediato, e isso tornaria o custo de implantação do projeto muito alto, o que inviabilizaria todo o processo de concessão. Na realidade, têm sido feitos no Ministério dos

Transportes alguns estudos. Até a ANTT, depois, pode se posicionar sobre disso. Há a necessidade de que seja estabelecido o gatilho de tráfego. Através do gatilho de tráfego, pode-se permitir... Se aumenta o tráfego em determinado volume, pode-se estabelecer, então, a partir daí, que se iniciem os processos de duplicação. Então, não há a necessidade imediata da duplicação, o que tornaria inviável o interesse. Agora, sendo o gatilho estabelecido pelo fluxo de tráfego, esse disparo do gatilho permite que se façam as duplicações necessárias no decorrer de todo o trecho. Então, a duplicação vai acontecer. Ela ocorrerá no tempo da concessão, gradativamente. Ela não ocorre de imediato. Não se obriga a fazer toda a duplicação desse trecho.

Vou colocar, Sr. Presidente, a palavra à disposição dos demais membros da Mesa para que eles possam fazer os esclarecimentos complementares.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - O nosso próximo expositor é o Sr. Stephane Louis Georges Quebaud, Coordenador da Área de Outorgas da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Com a palavra, o nosso convidado.

O SR. STEPHANE LOUIS GEORGES QUEBAUD - Obrigado, Senador.

Bom dia a todos.

Cumprimento meus colegas da Mesa, os convidados desta Comissão e os demais participantes.

Acho que a apresentação do Secretário foi extremamente rica em detalhes, o que permite que vocês possam compreender do que trata o projeto de concessão da BR-364. Talvez eu possa dar mais detalhes sobre o que vai acontecer à frente, em relação ao processo de outorga em si.

Como o Secretário Luciano falou, vamos receber os estudos em agosto. O que vai acontecer depois disso? Haverá uma fase de ajuste desses estudos, de conferência desses estudos.

Depois de eventuais ajustes, temos que ver se o que foi entregue corresponde ao que o Governo espera desse projeto de concessão. Isso é um trabalho feito em conjunto com os membros do Ministério aqui presentes, da EPL e da ANTT. A partir desse momento, quando tivermos ajustados os estudos conforme nossas premissas, esses estudos vão ser submetidos ao Ministério para a sua validação.

Aí começa o processo de outorga em si. Vamos submeter o projeto a audiência pública. Isso fica a cargo da ANTT, que tem um processo de participação e controle social bastante estabelecido, bastante transparente, que consiste, na verdade, em abrir um período para contribuições da sociedade, dos diferentes atores envolvidos. Vamos também disponibilizar os estudos para a sociedade através do nosso site. Vamos também fazer sessões presenciais, geralmente nos locais afetados pelo projeto, como, no caso, em Porto Velho. Depois desse momento de audiência pública, vamos analisar as contribuições que teremos recebido. Obviamente, haverá contribuições que vão no sentido de uma melhoria do projeto que apresentamos. Então, isso vai ter que ser analisado no sentido de equacionar algo que é difícil. Temos que oferecer à sociedade um bom projeto, que vá atender às demandas, e também oferecer uma tarifa módica. Então, essa é uma equação bem difícil de solucionar, mas vamos trabalhar para que isso seja feito. Em seguida, recebendo essas contribuições, vamos ajustar de novo os estudos, justamente para poder ver se atendemos ou não às preocupações que vão ser levantadas nessa audiência. Em seguida, vamos ter uma etapa que é submeter o plano de outorga ao Ministério. Aí o Ministério vai chancelar esse projeto, que poderemos mandar para o TCU. Depois dessa análise pelo TCU, se tivermos que, eventualmente, fazer alguns ajustes, nós os faremos. Em seguida, podemos publicar o edital. Então, estamos falando aqui de um longo caminho até a publicação do edital, mas que é necessário para que o projeto seja o mais adequado possível ao que todo mundo espera.

Em seguida à publicação do edital, geralmente, deixamos um tempo para que os interessados possam analisar o projeto para que eles tenham maiores condições de entrar na licitação. Depois, vem a licitação, é escolhido o vencedor. E, depois, há um caminho mais burocrático, administrativo, até à assinatura do contrato e à assunção do trecho pelo futuro concessionário.

Como o Secretário apresentou, a previsão nossa dessa etapa final é o segundo semestre de 2017. A partir desse momento, o futuro concessionário vai assumir o trecho de fato e, logo, logo, haverá impacto na rodovia. Há uma primeira fase, que chamamos de trabalhos iniciais, que, na verdade, é uma recuperação emergencial do trecho. Se há buracos, vamos tentar tratar isso da forma mais rápida possível para devolver um trecho em condições de trafegabilidade para o usuário. Estou falando de pavimento, sinalização, a questão da faixa de domínio, que vai começar a ser tratada.

A partir desse momento... O projeto está ainda para ser entregue e, então, não temos todos os detalhes da modelagem, mas a gênese geralmente é uma parcela de investimento do concessionário para que ele possa começar a cobrar pedágio. E aí, depois, virão obras mais significativas.

Como o Secretário falou, a modelagem por enquanto adotada é a do gatilho, na qual a gente vai, na verdade, acompanhar a evolução do tráfego ao longo do trecho, e isso é dividido pelo que chamamos de subtrechos. Uma vez que, num determinado subtrecho, estimemos que a pista não atenda mais, veremos o que tem que ser feito para devolver ao trecho uma condição de trafegabilidade boa.

Da mesma forma, temos um cuidado especial para tratar das travessias urbanas, porque sabemos que, numa rodovia deste porte - assim como é o caso da 163, de que também estamos tratando -, vamos, ao devolver condições boas de trafegabilidade para o trecho, induzir um tráfego de veículos pesados que vão atravessar Municípios, e isso causa um impacto que sabemos ser complicado. Então, trataremos de propor elementos de segurança para os usuários da rodovia - não me refiro aos usuários com veículos, mas aos pedestres, aos munícipes, enfim, que também são usuários da rodovia.

O SR. WALDEMIR MOKA (PMDB - MS) - Permita-me.

O SR. STEPHANE LOUIS GEORGES QUEBAUD - Sim.

O SR. WALDEMIR MOKA (PMDB - MS) - Temos uma experiência muito ruim com a 163 no Mato Grosso do Sul, porque seu projeto não previu que a rodovia atravessaria inúmeras cidades.

O SR. STEPHANE LOUIS GEORGES QUEBAUD - Sim.

O SR. WALDEMIR MOKA (PMDB - MS) - As cidades são em torno da rodovia, mas você não tem saída da rodovia. Isso criou um transtorno muito grande para as cidades - houve inúmeras reuniões. Acho que quem fizer o projeto tem que prever, Dr. Luciano - sou amigo do Luciano, fomos Deputados Federais por quatro anos. Mas esta é uma coisa importante de estar lembrando. Vocês já estão com isso na memória, e achei isso positivo porque foi uma experiência que aconteceu. Outra coisa é a questão do pedágio. Em cidadezinhas próximas - vou citar o exemplo de Anduí, em Campo Grande - a pessoa paga a mesma coisa de pedágio que pagaria a pessoa que morasse em Dourados e fosse a Campo Grande. Anduí é um distrito de Campo Grande. Se uma pessoa estuda lá, ela paga esse pedágio três, quatro vezes, o que fica muito oneroso. É preciso pensar nisso, senão não há jeito...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Tem de pensar no usuário também.

O SR. STEPHANE LOUIS GEORGES QUEBAUD - Sim.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - A palavra está de novo com V. S^a.

O SR. STEPHANE LOUIS GEORGES QUEBAUD - Obrigado.

O senhor tem razão, e nós aprendemos com os nossos erros.

Na verdade, quando o Governo lançou esses projetos no Centro Oeste, o perfil de carga era bem diferenciado. Estávamos mais acostumados com projetos no Sudeste. De fato, estamos impondo aos munícipes um tráfego que é muito complicado. Entendemos isso. Nós, justamente, sofremos com isso nas duas 163, em Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, e fazemos questão, agora, para esse novo trecho da 163 que vai até Miritituba, de tratar das travessias urbanas. Isso é fundamental.

Quando detectamos a necessidade, propomos um contorno - por exemplo, quando temos uma faixa de domínio invadida na cidade e não há como ampliar a não ser destruindo a metade da cidade. Então, quando se faz necessário, propomos um contorno para amenizar essa travessia.

Sobre a questão das praças de pedágio, o senhor tem razão. Tentamos sempre dimensionar nosso sistema de pedagiamento para que ele não impacte um determinado Município, mas, infelizmente, a praça tem que estar em um determinado lugar. Então, a gente tenta evitar as conurbações. A gente analisa quando há a sede de um Município ou de um distrito perto para evitar colocar uma praça entre os dois. Não é sempre possível, mas a gente sempre tenta amenizar essa situação. É um fato. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Agradeço a contribuição do Dr. Stephane.

Agora teremos a participação de Diógenes Alvares. Trata-se do Gerente de Pesquisa e Desenvolvimento Logístico da Empresa de Planejamento e Logística (EPL).

Antes de dar a palavra ao Dr. Diógenes, eu queria lembrar que, a exemplo do Senador Moka, a Senadora Kátia Abreu, na última reunião da nossa Comissão, chamou atenção para esse problema - eu não sei se estavam presentes os Senadores que aqui nos dão a honra da sua participação. Ela, inclusive, formalizou um requerimento, cuja cópia vou entregar ao nosso Secretário, porque ela se mostrou muito obstinada, a exemplo do Senador Moka, em relação a esse problema da travessia das cidades, as travessias urbanas. Ela, parece, vem cobrar isso hoje, de mim e do senhor.

Com a palavra o Dr. Diógenes Alvares.

O SR. DIÓGENES EDUARDO CARDOSO ALVARES - Bom dia a todos.

Gostaria de agradecer a participação, novamente, nesta Comissão.

O Secretário Luciano já fez a apresentação dos principais pontos, os pontos mais relevantes, já complementados, inclusive, pela fala do Dr. Stephane Quebaud.

Eu queria apenas reforçar a perspectiva técnica da EPL em olhar com muito carinho um sistema rodoviário fundamental para o País.

Como já foi apresentado pelo Dr. Luciano, o Mato Grosso é uma região, hoje, considerada o celeiro do mundo. Sua logística hoje basicamente está amparada nos três sistemas rodoviários. A BR-364/Rondonia é parte desse tripé, é uma perninha desse tripé fundamental para o escoamento da produção nacional.

A EPL, nos seus planejamentos de longo prazo, tem olhado com muito carinho essa possibilidade, que é uma possibilidade real. Hoje já se escoam, por essa saída, aproximadamente 4,5 milhões de toneladas, 5 milhões de toneladas de grãos. A tendência é que esse número ainda aumente, e é necessário você ter uma forma de escoamento decente, uma estrada pavimentada, segura, com o devido tratamento das travessias urbanas, como foi bem colocado pelo Stephane. Esse é um ponto que a gente gostaria de deixar claro: a gente olha com muito carinho tanto para essa saída da BR-364, como para a saída pela BR-163, que é um caminho claro para o Norte do País, assim como para o trecho da BR-155 e da BR-158, que vai direto a Marabá, que é uma estrada que também tem um potencial muito grande de escoamento da produção do Nordeste e do Mato Grosso.

Apenas para complementar a apresentação, faço as seguintes observações. A EPL tem um apoio técnico, tem dado um apoio técnico a essa comissão de seleção, que é formada pelo Ministério dos Transportes e Agência, basicamente no escrutínio dos estudos. Nós estamos tratando de estudos bastante complexos, que são desenvolvidos por meses a fio, que envolvem trabalhos de campo pesados, de engenharia de tráfego. Nesse sentido, a EPL, inclusive, conta com um apoio externo, uma espécie de acreditadora de projetos, que tem por objetivo, no momento da recepção dos estudos, ter uma visão terceirizada sobre a qualidade daquelas premissas que foram ali colocadas.

Apenas para complementar a fala do Dr. Stephane: a ideia é que tenhamos aqui o melhor projeto possível, porque, tendo o melhor projeto possível, sabemos de antemão que tanto o poder concedente, quantos os usuários, quanto as concessionárias estão atendidas. Aqui nós estamos tratando de um negócio chamado concessão rodoviária, no qual todas as partes têm que ser tratadas com o mesmo peso e com a mesma medida. Portanto, é importante que a qualidade do estudo seja a melhor possível, porque é com isso que conseguimos atrair potenciais interessados.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Diógenes, só uma pergunta - não querendo atrapalhar, mas já atrapalhando.

O SR. DIÓGENES EDUARDO CARDOSO ALVARES - Fique à vontade.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Quem é que faz esse projeto? É a EPL, é o DNIT ou é a empresa que está habilitada para fazer o projeto? A habilitação é para fazer o projeto ou já é um pré-contrato para a licitação?

O SR. DIÓGENES EDUARDO CARDOSO ALVARES - Eu vou explicar para o senhor.

O caminho utilizado para a realização desses estudos foi o caminho do Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI). Ele foi regulado recentemente pelo Decreto nº 8.428, cujo objetivo é permitir que potenciais interessados em realizar um estudo se apresentem, expressem interesse em participar daquele estudo. Ele não é remunerado durante a execução do estudo; ele só é remunerado caso haja sucesso na licitação. Então, se a concessão sair, ele é remunerado. Existe uma parcela de risco que é a projetista corre nesse caminho, mas é um caminho que foi utilizado recentemente em várias concessões.

Aqui estão apresentadas as empresas, Senador, que expressaram interesse em participar desse processo. Elas foram autorizadas para o projeto. Elas expressaram interesse em participar desse projeto, o Ministério dos Transportes autorizou que essas empresas participassem, mas, com o decorrer do tempo, apenas a empresa Sanches Tripoloni resolveu, de fato, entregar o estudo, fazer o estudo. As outras desistiram, não estão fazendo. Então, hoje o que estamos acompanhando, no âmbito dessa comissão de seleção, é apenas esse estudo, é um único estudo.

No passado, já tivemos a experiência de acompanhar três estudos ao mesmo tempo para o mesmo projeto. Então, imaginem a complexidade desse procedimento, porque é um procedimento em que, no final, você tem de escolher o melhor projeto do ponto de vista técnico. Então, neste caso aqui, fomos poupados dessa maior complexidade.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Mas, nesse caso, é a empresa que vai determinar onde tem de haver a duplicação, onde tem de haver a terceira faixa e tudo mais?

O SR. DIÓGENES EDUARDO CARDOSO ALVARES - É ela que propõe. O estudo virá dessa empresa. Ao longo dos pontos de controle, a gente já orienta premissas básicas. Portanto, a orientação dada é a de que a duplicação e as terceiras faixas sejam propostas em função da necessidade, em função do tráfego, se se está gerando alguma impedância ou se está havendo algum problema de nível de serviço. Então, o estudo técnico vai indicar isso. Contudo, há essa acreditadora que mencionei e a *expertise* da agência. A gente vai fazer uma avaliação cuidadosa dessas proposições para saber se a melhor configuração é a que foi proposta. Então, a gente sempre avalia isso. Há um processo, após a entrega dos estudos, bastante longo de avaliação desses estudos.

O SR. LUCIANO DE SOUZA CASTRO - Sr. Presidente...

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

O SR. LUCIANO DE SOUZA CASTRO - ...eu gostaria de dar um esclarecimento complementar ao que diz o Dr. Diógenes.

Na realidade, há uma preocupação, porque um estudo desses, com um PMI desse tipo, que é um Procedimento de Manifestação de Interesse, gera um custo para a empresa, custo esse estimado em algo em torno de R\$6 milhões ou de R\$7 milhões. Anteriormente havia um fluxo de obras muito grande no País. Então, as empresas estavam mais capitalizadas para enfrentarem isso. Hoje, as empresas estão descapitalizadas, estão mais descapitalizadas. Em razão disso - observem bem, Srs. Senadores -, há um conjunto enorme de empresas que, primeiro, demonstram interesse, mas que, quando levantam seus estudos preliminares e têm de efetivamente prever o desembolso desses R\$6 milhões, sem saberem exatamente se serão vencedoras e se serão ressarcidas, recolhem-se. Aí só houve, no caso, a Sanches Tripoloni. Então, há uma mudança de comportamento empresarial. A situação do mercado fez com que nós estivéssemos mais restritos nisso.

Das empresas partem todos os estudos, mas a ANTT, depois, faz uma avaliação. A EPL entra nesse circuito. Ela assessora a ANTT e faz uma avaliação de todos os estudos apresentados, por exemplo, sobre a praça de pedágio. O Senador Moka colocou que as praças de pedágio estão em algumas áreas e que, às vezes, o sujeito sai de uma cidadezinha bem próxima de outra e tem de pagar pedágio. Então, é preciso estudar bem a localização das praças de pedágio, mas também é preciso observar as rotas de fuga. Às vezes, o sujeito corre por rodovias transversais, não passa pela praça de pedágio e evita o pagamento de pedágio. Então, todos esses estudos - há toda essa complexidade nos estudos - são feitos depois, num segundo momento. Tudo isso é avaliado pela própria ANTT, pela própria EPL, que dá suporte a isso.

Há uma mudança de comportamento agora por parte do Governo nas concessões, e os projetistas, no futuro, estarão separados da construtora. Ou seja, quem fizer o projeto não participa da concessão. Hoje, não. Hoje, a empresa mesma contrata o projetista, ela trabalha num consórcio. Então, no futuro, o Governo quer fazer essa mudança, que é interessante, é estratégica e pode, inclusive, fortalecer as empresas de projetistas do País, que podem agir de forma mais independente - aí seriam ressarcidos os seus custos também.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Se o Presidente permitir o debate, como estamos...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - O debate já começou! (*Risos.*)

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Continuar o debate...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Agora, nós temos que convir que o Sr. Luiz Antonio Ugeda está escutando pacientemente e aguardando a sua hora. Vamos deixar que ele faça sua exposição e, aí, começamos propriamente o debate. A não ser que, como V. Ex^a é o autor do requerimento, queira subverter a ordem...

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Não, é V. Ex^a que determina.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - ...mas eu nunca o conheci como subversivo. (*Risos.*)

Com a palavra o Sr. Luiz Antonio Ugeda Sanches, Diretor de Regulação da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR).

O SR. LUIZ ANTONIO UGEDA SANCHES - Bom dia a todos.

Agradeço a oportunidade de estar aqui. Agradeço ao Presidente da Comissão, Presidente da Mesa, Senador Garibaldi, em nome do qual cumprimento todos os demais.

O nosso objetivo aqui é mostrar um pouco do lado operacional, como se viabiliza uma concessão de rodovias no Brasil. Muito se disse aqui sobre a visão estratégica do Estado nacional, falou-se também bastante sobre a tática, como organizar uma PMI, como organizar para se viabilizar uma concessão. Agora, depois de concedido, como funciona? Como se opera uma rodovia concedida? Quais são os benefícios? Quais são os desafios? Então, a ideia é contextualizar isso um pouco nesse cenário.

Hoje, no Brasil, nós temos uma experiência de 20 anos de concessão de rodovias. Existe a presença em 12 Estados e no Distrito Federal. Quando nós falamos em concessões, nós não estamos apenas falando das concessões federais, nós estamos falando também das estaduais e das municipais, que não são menos importantes e que têm uma conotação urbana muito forte. O Rio de Janeiro é pródigo nesse sentido, porque tem concessões municipais, por exemplo, na Linha Amarela e na Transolímpica. A própria Rio-Niterói, em que pese ser uma concessão federal, tem um cunho urbano muito forte.

Hoje, a ABCR envolve 59 associadas, sendo 20 federais, 37 estaduais e 2 municipais. Estamos falando de algo em torno de 19 mil quilômetros de malha concedida, que correspondem a algo em torno de 9,3% das rodovias pavimentadas no Brasil hoje.

Foram investidos R\$20 bilhões desde 1995, quando a primeira concessão, a da Rio-Niterói, foi realizada. E estamos falando em R\$49 bilhões a serem investidos nos próximos cinco anos. Então, investiremos nos próximos cinco anos aquilo que foi investido nos últimos vinte anos. Obviamente, há uma diferença de valor monetário de vinte anos para cá, mas, *grosso modo*, para ter grandes números, é mais ou menos a isso que corresponde o setor de concessões de rodovias.

Reparem que o mapa do Brasil nessa imagem está recortado. O arco norte nessa imagem está recortado, não está representado. Como dizemos em geografia: se uma imagem vale mais do que mil palavras, o mapa vale mais do que mil imagens.

E, quando plotamos no mapa, conforme o próprio Secretário Luciano já demonstrou aqui na apresentação dele, o que seria a projeção dessa concessão? Temos pouco mais de oitocentos quilômetros a serem concedidos, cortando algo em torno de quinze Municípios, em uma área extremamente sensível e desafiadora no tocante a licenciamento ambiental. E precisa ser muito pensado qual é o modelo desse - como usamos no jargão setorial - *greenfield*, em que pese a rodovia já existir, mas é uma expansão do modelo de concessões para uma zona de fronteira - a zona de fronteira a que me refiro não é a do país, mas a econômica, a fronteira de desenvolvimento do modelo. Há um grande desafio aqui a ser vencido, porque a modelagem pode sacramentar o sucesso da concessão, a própria fragilidade dela ou, no limite, o seu insucesso.

Eu queria tomar a liberdade, Senador Garibaldi, de pedir a exibição de um vídeo de quatro minutos e meio que mostra um pouquinho o operacional, como funciona. Se o senhor me permitir, ele é muito importante porque é didático e traz alguns números bastante relevantes para os Senadores subsidiarem suas decisões.

(Procede-se à exibição de vídeo.)

O SR. LUIZ ANTONIO UGEDA SANCHES - Então, retornando, Senador, dentro dessa visão que nós temos das concessões de rodovias, nós entendemos que é um modelo exitoso, que é um modelo de sucesso, um modelo que traz prosperidade econômica para a região, que salva vidas. No limite, nós temos uma diminuição de 12% de mortes nas rodovias concedidas, comparando com o momento no qual não eram concedidas. Existem sistemas ambulatoriais, de segurança, melhoria dos equipamentos rodoviários. Enfim, nós entendemos que é um modelo exitoso.

Por outro lado, nós também entendemos que o que a gente chama de mandala - essa relação entre usuários, concessionários e poder concedente - é um modelo fechado.

Então, o poder concedente confere uma outorga e deseja receber uma melhoria desse bem e um retorno em tributos. Só para termos uma noção em números grandes, hoje as rodovias concedidas atendem 840 Municípios, que recebem em torno de R\$320 milhões por ano de receitas de ISS. Então, não é uma receita desprezível. Muitas vezes olhamos o lado negativo do pedágio, de ter que pagar o pedágio, mas ele também retorna para o Município numa forma de contraprestação. E há um benefício para os usuários, ou seja, os usuários estão recebendo outro ativo para que possam desenvolver as suas atividades diárias.

Obviamente o nosso objetivo não é discutir onde fica a localização da praça de pedágio. Acho que isso é muito mais uma política de governo. Quem tem que definir é o Estado ou o poder concedente. Ele define: "A praça de pedágio vai ser aqui." O que as concessionárias fazem é o seguinte: "Olha, com essa praça aqui, esse ativo tem um valor x; com a praça acolá, tem um valor y." É essa dinâmica que precisamos aprimorar para que possamos construir e edificar um modelo sólido e conciso.

A nossa principal mensagem é a seguinte: no modelo em que vamos expandir por uma região, atender uma nova região com um modelo de concessões, esse conceito tem que ficar muito claro, porque ele é fechado. Se, por exemplo, uma vez concedida uma rodovia, vier um projeto de lei ou que venha a se transformar em lei conferindo isenção para quem mora na praça de pedágio, ou para quem trabalha, ou para idoso, ou para estudante, ou para taxista... Hoje nós acompanhamos em torno de 250 projetos de lei aqui, tanto no Senado quanto na Câmara, e seguramente 85% tratam de algum tipo de isenção. Então, esse é um modelo que precisa ser pensado, porque isso causa distúrbios - como aconteceu com a Lei dos Caminhoneiros, que esta Casa sabiamente vetou naquela época - que precisam ser compreendidos para que possamos amadurecer esse modelo nessa região de expansão.

Estamos aqui à disposição dos Senadores para responder as dúvidas que sejam oportunas, e o *e-mail* está também à disposição.

Agradeço novamente a oportunidade.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Concedo a palavra aos autores do requerimento, que têm a prerrogativa de iniciar o debate.

Eu queria dizer à Senadora Kátia Abreu que o seu requerimento que trata do andamento das obras de duplicação da BR-153, no trecho compreendido entre Anápolis (GO) e Aliança (TO), será submetido agora a votação.

ITEM 2

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 42, de 2016

- Não terminativo -

Requer, nos termos do § 2º do art. 50 da Constituição Federal, combinado com o art. 216 do Regimento Interno do Senado Federal, sejam prestadas, pelo Senhor Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil, informações sobre o andamento das obras de duplicação da BR-153, no trecho compreendido entre Anápolis/GO a Aliança/TO.

Autoria: Senadora Kátia Abreu.

Está em discussão o requerimento da Senadora Kátia Abreu.

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

Está aprovado.

Eu quero dizer à Senadora Kátia Abreu que uma cópia do requerimento já está com o ex-Deputado Luciano de Souza Castro, que é Secretário de Gestão de Programas de Transportes do Ministério dos Transportes. Ele, então, vai fazer, claro, a interlocução com o Ministério dos Transportes em torno desse requerimento.

Com a palavra a Senadora Kátia Abreu.

A SRª KÁTIA ABREU (PMDB - TO) - Obrigada, Sr. Presidente, pela presteza na aprovação do requerimento.

Talvez hoje já pudessem, se tiverem condições, falar sobre a situação da BR-153. Ela, ao contrário da BR-364, já foi licitada para se fazer a sua duplicação. Infelizmente, a empresa ganhadora teve problemas na Justiça. Talvez o Ministério já tenha algum andamento, alguma fala a respeito disso. Hoje, então, se pudessem falar alguma sobre isso, eu agradeceria.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Peço ao Dr. Luciano que aguarde a votação de mais dois requerimentos. Precisamos aproveitar o quórum, porque hoje é o último dia de reuniões antes do recesso.

O Senador Wellington Fagundes está propondo a realização de um ciclo de audiências públicas no segundo semestre de 2016 no âmbito da Comissão de Serviços de Infraestrutura.

ITEM 1

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 41, DE 2016

- Não terminativo -

Nos termos do inciso II do §2º do art. 58 da Constituição Federal, combinado com os incisos II e XI do art. 90 do Regimento Interno do Senado Federal, requeiro a realização de ciclo de audiências públicas, no segundo semestre de 2016, no âmbito da Comissão de Serviços de Infraestrutura, para debater as perspectivas para a outorga da infraestrutura de transportes ao longo dos próximos anos.

Autoria: Senador Wellington Fagundes.

Há um pedido de retirada de pauta do autor.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - É isso mesmo, Sr. Presidente. Estamos ainda na fase de organização do evento e gostaríamos de ter um pouco mais de tempo.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Então volta para o universitário.

O terceiro requerimento é do Senador Fernando Bezerra Coelho.

ITEM 3

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 43, DE 2016

- Não terminativo -

Nos termos do inciso II do art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, combinado com o inciso II do §2º do art. 58 da Constituição Federal, e em adendo ao Requerimento nº 33, de 2016-CI, lido e aprovado em 22 de junho do corrente ano, requer que seja acrescido ao rol de convidados para a audiência pública que se destinará a discutir a venda de ativos da Petrobras e o novo modelo do mercado brasileiro de gás natural, o Sr. Lucien Belmonte, Coordenador-Executivo do Fórum das Associações Empresariais Pró-Desenvolvimento do Mercado do Gás Natural, por ter este fórum atuação notória no tema a ser amplamente discutido.

Autoria: Senador Fernando Bezerra Coelho.

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

Aprovado.

Temos aqui um requerimento extrapauta dos Senadores Hélio José e Valdir Raupp.

O SR. VALDIR RAUPP (PMDB - RO) - Sr. Presidente, subscrevi os requerimentos do Senador Hélio José porque ele está em reunião fora e não conseguiu chegar aqui. Ele pediu que eu fizesse essa subscrição juntamente com ele. Defendo os requerimentos. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - O requerimento de autoria do Senador Valdir Raupp e do Senador Hélio José é o Requerimento nº 44.

ITEM 5

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 44, DE 2016

- Não terminativo -

Requeiro, nos termos regimentais do Senado Federal, um aditamento ao Requerimento nº 16 da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), que trata de Plano de Trabalho destinado à avaliação de políticas públicas para a implantação de energias alternativas e renováveis no Brasil, para incluir o Programa Luz Para Todos na terceira audiência, juntamente com o Prodem, e para incluir uma quinta audiência pública sobre o Programa Luz para Todos e detalhar o tema das outras quatro audiências.

Autoria: Senador Hélio José e outros.

Segue-se a programação.

Submeto, então, a votação o Requerimento nº 44.

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

Aprovado.

Antes do debate - onde está o universitário? -, há mais um requerimento.

O Senador Valdir Raupp mostra-se pródigo hoje em requerimentos. Propõem a realização de outra audiência pública o Senador Valdir Raupp e o Senador Hélio José.

ITEM 6

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 45, de 2016

- Não terminativo -

Requer a realização de Audiência Pública no âmbito da Comissão de Serviços de Infraestrutura, para debater e avaliar as políticas públicas destinadas à implantação de energias alternativas e renováveis no Brasil, com foco especial na inserção da geração distribuída: situação atual e perspectivas futuras. Serão objeto de discussão as formas de utilização da fonte biomassa, inclusive resíduos sólidos urbanos e rurais, na geração de energia elétrica.

Autoria: Senador Hélio José e outros.

Serão convidadas as seguintes autoridades: o Secretário de Planejamento do Ministério de Minas e Energia; o Superintendente de Regulação dos Serviços de Geração da Agência Nacional de Energia Elétrica; o representante da Associação Brasileira de Grandes Consumidores Industriais de Energia e de Consumidores Livres; e o representante da Associação Brasileira de Distribuidores de Energia Elétrica.

Em discussão o requerimento. *(Pausa.)*

Não havendo quem queira discuti-lo, passa-se à votação.

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

Está aprovado o requerimento de autoria do Senador Valdir Raupp e do Senador Hélio José.

Teremos essa audiência em agosto, se Deus quiser.

Temos a participação do cidadão nestas audiências.

A Maria de Fátima parabeniza o Sr. Luiz Antonio por sua exposição sobre a duplicação da BR-364.

Já o Sr. Adriano de Oliveira disse que é absurdo o número de mortes nesse trecho da BR-364. O Sr. Adriano Oliveira endereça isso de Porto Velho.

Já o Sr. Ederitabner da Silveira, de Mato Grosso, disse: "Olha, para a região de Vilhena RO em diante até é uma boa, mas de Vilhena a Comodoro a estrada está em ótimo estado." É um conterrâneo do Senador Acir Gurgacz.

E a Dayse Alves de Aguiar, de Pernambuco...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Sr. Presidente, como é que é? Troque o homem, mas não troque o nome?

O SR. VALDIR RAUPP (PMDB - RO. *Fora do microfone.*) - Mate o homem, mas não troque o nome.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Mate o homem, mas não troque o nome.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Mate o homem, mas não troque o nome. Esse aí é do Mato Grosso.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO. *Fora do microfone.*) - É que ele falou de Vilhena...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - É de Vilhena. E é um nome complicado, danado. *(Risos.)* Ederitabner Proehl da Silveira. É de Mato Grosso...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Defenda aí o seu conterrâneo.

E a Dayse Alves de Aguiar, de Pernambuco, disse que concorda com a duplicação.

Vamos ao debate. Como sabemos todos, a prerrogativa de iniciar o debate é dos autores. Então, nós vamos ter a palavra do Senador Acir Gurgacz.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito obrigado, Sr. Presidente.

Antes de entrar no debate, eu vou pedir para o meu universitário aqui fazer um requerimento para, se possível, aprovarmos hoje ainda, pedindo explicações sobre a questão da privatização dos aeroportos. Por que não está havendo o pagamento das outorgas?

Eu estava ouvindo aqui sobre os requerimentos e entendo que é pertinente. Estou ouvindo pela imprensa - não é oficial porque não vi nenhum documento - que foi adiado por um ano o pagamento da outorga dos aeroportos brasileiros que foram privatizados. E não houve diminuição de passageiros nos últimos anos; pelo contrário, houve um acréscimo muito grande de passageiros nos aeroportos. Não houve uma diminuição, muito menos, pelo preço da taxa de embarque, que é uma coisa que chega, em alguns momentos, a ser mais cara que a passagem. Só peço ao meu universitário para fazer esse requerimento para votarmos hoje ainda.

Com relação ao nosso debate, concordo com o que foi dito: que a concessão das rodovias é muito importante para o Brasil e é muito melhor. Se o que já foi gasto de manutenção na BR-364, de Porto Velho a Vilhena, tivesse sido feito através de uma concessão, tenho certeza de que a nossa BR hoje estaria muito melhor. É evidente que - já foram gastos ali

aproximadamente um bilhão de reais -, se isso tivesse sido feito através de uma concessionária que tivesse buscado esse dinheiro no BNDES - nem que seja para pagar por 30 anos, não há problema -, isso não teria sido gasto da forma que foi gasto; teria sido investido na rodovia, e ainda a empresa cobraria pedágio e pagaria o BNDES. O Governo não teria gasto dinheiro e, sim, o BNDES teria emprestado. É isso que esperamos que aconteça.

A minha preocupação, Dr. Luciano, é com o tempo. Pela medição que foi feita pelo próprio DNIT, mais de 20 mil veículos por dia transitam na BR-364. Segundo informações, através de reuniões que tivemos no passado, isso já detonaria o gatilho para se colocar em prática a duplicação - talvez não em todo o trecho da BR-364.

A minha pergunta é: qual é o fluxo de veículos para disparar esse gatilho? Nesse projeto - era a pergunta que eu ia fazer na hora em que o senhor estava colocando a questão de a empresa fazer o projeto -, o próprio DNIT ou a ANTT ou o Ministério já não tem como dar algumas premissas a essa empresa, dizer onde já necessita da duplicação?

Vi pelo mapa aqui que são apenas 22,4km de duplicação num trecho de 839km. Então é quase nada. Isso não é fato, não é o que acontece.

Se aplicarmos o gatilho agora, já veremos que, no mínimo entre Pimenta Bueno e Ariquemes, em que temos um trânsito mais pesado que se soma ao trânsito de produção agrícola e pecuária de todo o Estado de Rondônia e do Estado de Mato Grosso e ao trânsito urbano e semiurbano entre Pimenta Bueno e Cacoal, Cacoal e Presidente Médici, Presidente Médici e Ji-Paraná, Ji-Paraná e Ouro Preto, Ouro Preto e Jaru, Jaru e Ariquemes... São cidades, Presidente, que estão a 40km uma da outra. Então, somando o trânsito interestadual, intermunicipal, municipal e o da zona rural, ele já atinge o gatilho, porque passa os 20 mil veículos por dia. Então, a minha pergunta é: já não dá para incluirmos nesse projeto, para que não tenhamos que fazer um novo projeto, Stephane, a duplicação desses trechos? No meu entendimento, já há um gatilho, uma necessidade de fazer. É como Itapuã-Candeias e Candeias-Porto Velho também: Candeias-Porto Velho já está duplicada, são 20km, mas, de Candeias a Itapuã, são mais 80km que precisam da duplicação.

Pelo que eu vi no cronograma, o término para o projeto é agosto de 2017, mas para o licenciamento ambiental é agosto a novembro de 2018. É isso mesmo?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Pode responder para a gente, é interessante...

O SR. STEPHANE LOUIS GEORGES QUEBAUD - Senador, eu vou responder uma parte das suas dúvidas.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Por favor.

O SR. STEPHANE LOUIS GEORGES QUEBAUD - Primeiro, sobre os 22km de duplicação, é o que existe hoje. Foi o levantamento que foi feito pela empresa, que a gente chama de PMI, que está desenvolvendo os estudos.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Ah, é o que já existe, não o que está previsto para fazer.

O SR. STEPHANE LOUIS GEORGES QUEBAUD - Não, o que existe.

Segundo ponto: permita-me ficar surpreso pelo VDM de 20 mil veículos que o senhor citou. O DNIT tem projetos de contagem que, por exemplo, utilizam os radares. Geralmente os radares ficam na entrada das cidades. Então, pode ser que esse número seja oriundo de um dado de radar, porque hoje, quando você pega friamente o local onde haveria uma praça, não há 20 mil veículos por dia passando em uma praça.

Como a gente vai avaliar essa questão da duplicação? Realmente, o senhor tem razão. A gente tem que sempre adequar o projeto ao fluxo de veículos que transitam na rodovia. Então, a gente vai colocar, ao longo da rodovia, uma série de dispositivos que fazem contagem, como a gente vê aqui nas estradas, e a gente vai avaliar durante 12 meses, em contínuo, o que está acontecendo. Pelo estudo de tráfego...

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Isso já está sendo feito hoje?

O SR. STEPHANE LOUIS GEORGES QUEBAUD - Não, porque isso tem...

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Depois do projeto feito é que vai haver essa contagem?

O SR. STEPHANE LOUIS GEORGES QUEBAUD - Não, mas isso foi estudado. Na verdade, o que os estudos de tráfego apontam? A gente faz as contagens. A gente vai projetar qual vai ser o tráfego ao longo da concessão considerando a evolução do PIB, o crescimento da produção agrícola, toda uma série... É um estudo de tráfego associado...

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Então já foi feita a contagem?

O SR. STEPHANE LOUIS GEORGES QUEBAUD - Já foi feita a contagem, e essa contagem indicou valores bem menores do que 20 mil - por isso, nossa surpresa. Em relação a isso, depois a gente vai já dizer: "De acordo com nosso estudo, esse trecho já está saturado, então você vai ter que duplicar" ou "Esse trecho vai saturar daqui a cinco anos, você vai ter que duplicar em cinco anos".

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Mas já existe algum trecho que esteja saturado pelo trânsito na contagem que vocês fizeram?

O SR. STEPHANE LOUIS GEORGES QUEBAUD - Ainda não. A gente não tem ainda os resultados definitivos desses estudos, porque a empresa vai entregar para gente esses estudos.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Mas você me disse que já fez a contagem.

O SR. STEPHANE LOUIS GEORGES QUEBAUD - Sim, sim.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Sim ou não? Não estou entendendo.

O SR. STEPHANE LOUIS GEORGES QUEBAUD - Foram feitas contagens, mas o estudo de tráfego que vai resultar dessas contagens ainda está sendo elaborado. A gente vai receber esses estudos daqui a um mês e meio.

A gente vai receber esses estudos daqui a um mês e meio. A partir daí, a gente vai analisar o que a empresa desenvolveu. Isso é um fato, existe esse mecanismo de gatilho nos nossos projetos, porque, a partir de um determinado nível de tráfego, ele vai ter que duplicar. Isso vai estar estipulado no contrato.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - A minha preocupação é exatamente essa. Vamos deixar fazer todo o projeto, vai-se fazer o planejamento, vai-se fazer a licitação, vai-se fazer a concessão, vai-se fazer a assinatura, e aí começará a contagem.

O SR. STEPHANE LOUIS GEORGES QUEBAUD - Não. A contagem já foi feita. A previsão de duplicação já estará sendo feita e estará prevista em contrato a necessidade de duplicação, caso, num determinado trecho, seja atingido determinado volume de tráfego. Isso está previsto, vai ser precificado nos estudos. A tarifa vai comportar eventuais duplicações ao longo do trecho. Se o estudo de tráfego indicar que tudo tem que ser duplicado ao longo da concessão, isso vai ser precificado e vai constar como obrigação contratual da concessionária.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Esse tempo, 2018, será que é necessário todo esse tempo para iniciar esse processo, esse trabalho?

O SR. STEPHANE LOUIS GEORGES QUEBAUD - Infelizmente ou felizmente, depende de como a gente se situa. A gente tem todo um processo do qual a gente não pode "escapar", entre aspas. Primeiro, a gente tem que finalizar os estudos. O que o senhor falou é importante. Então, quando a gente receber os estudos, é claro que esse ponto vai ser devidamente analisado, para ver se o que a empresa propôs está correto. Em seguida, a gente tem que fazer uma audiência pública. Isso consta na lei da agência, é uma questão de transparência. Então, isso demanda um certo tempo. Depois há o rito do TCU, que também é uma coisa de que a gente não tem como escapar, é normal. O TCU tem que dar a sua chancela para os projetos.

E depois o que acontece? Há um prazo para apresentar o projeto para licitação. O que a gente quer aqui, neste projeto, é ter maior concorrência. Então, o edital vai ser posto à disponibilidade para o público, para os futuros licitantes, para que eles possam avaliar. Então, tudo isso somado vai levar a esse ponto.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Stephane, desculpe interrompê-lo, mas esse estudo de duplicação já começou há algum tempo, tanto é que essa contagem de que eu estou lhe falando de 20 mil veículos/dia talvez não seja em todos os pontos da BR-364, mas me foi informado pelo DNIT que, em alguns pontos, já existe essa contagem de 20 mil veículos/dia. Então, não é um estudo que está começando agora.

Fica esta pergunta: não há como fazermos uma emergência - não é nem emergência -, acelerarmos esse processo de duplicação? Nós estamos com uma situação bastante grave de acidentes na BR-364. Muitas pessoas estão perdendo a vida em acidentes por conta do excesso de trânsito da BR, da mistura de caminhões com automóveis e da falta de manutenção. A manutenção é um problema sério. Não há como acelerarmos esse processo?

O SR. STEPHANE LOUIS GEORGES QUEBAUD - Eu entendo a sua preocupação, Senador. É a nossa, na agência, pode ter certeza disso. A duplicação é algo extremamente complexo. Não temos como chegar e duplicar. Como eu expliquei, o que for possível fazer, no menor prazo possível, vai ser feito. Agora, para assegurá-lo da nossa preocupação quanto a isso, primeiro, em questão de manutenção, quando a concessionária entrar no trecho, no primeiro dia, ela vai ter que...

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Em 2018?

O SR. STEPHANE LOUIS GEORGES QUEBAUD - Sim.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Pois é. Esse tempo, com duplicação ou não... Estamos em 2016. Esse trabalho, esse estudo começou há dois anos, há três anos ou mais. Então, nós estamos falando de mais dois anos, se não houver nenhum entrave, se não houver nenhum problema ambiental. E esse problema não deve haver, porque a estrada já está ali, e só se vai fazer a sua manutenção. Não há problema ambiental. A estrada não passa por nenhuma reserva, a estrada já existe. Se não houver nenhuma demanda judicial, no final de 2018 a empresa começará a instalar seu parque de máquinas, o seu parque de obras, em alguns trechos.

O SR. STEPHANE LOUIS GEORGES QUEBAUD - No final de 2017, não é? Ela vai entrar. Se assinarmos o contrato no segundo semestre de 2017, ela já entra.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Ali se está dizendo que isso ocorrerá no final de 2018. Se for em 2017, já retiro, porque acho que o prazo está bom.

O SR. LUCIANO DE SOUZA CASTRO - Eu gostaria de fazer algumas considerações sobre a palavra do Dr. Stephane. Primeiro, vamos retornar ao trecho da rodovia cuja concessão está aqui em discussão. O trecho total dela é de 805,6 quilômetros. Já estão duplicados 22,4 quilômetros; em faixa simples, 783,9 quilômetros.

Estou entendendo a angústia do Senador Acir. Como ele conhece bem a estrada, como o Senador Raupp, o Senador Wellington e a Senadora Kátia - todos são da mesma região -, ele está vendo que o fluxo naquela estrada aumenta a cada dia, em especial o fluxo de caminhões, porque é uma região produtora.

Está previsto, nessa proposta final do PMI da Sanches Tripoloni, que o edital de concessão, concluídos todos esses estudos, será feito em junho de 2017. Com o edital lançado, há a abertura da concessão. E o contrato da assinatura será assinado em dezembro de 2017. Até lá, não há de se falar de duplicação, em termos de efetiva obra. A obra só pode ser tratada com a nova concessionária no contexto...

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Eu concordo. Seria no final de 2017.

O SR. LUCIANO DE SOUZA CASTRO - Muito bem, seria feita a partir daí. A sua angústia é a seguinte: que trechos poderão ser iniciados imediatamente após a concessão ser assinada? A partir de 2018, eles já poderiam iniciar a duplicação. Em que trechos?

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Em que data de 2018? Depois da assinatura, há mais algum licenciamento?

O SR. LUCIANO DE SOUZA CASTRO - Não, não. Com a assinatura, ele já está operando, ele já entra operando.

Mas o que acontece? Que trechos seriam esses? Sobre esses trechos ele vai apresentar uma série de estudos que vão à ANTT. A ANTT vai avaliar esses estudos, para saber se aqueles trechos a serem duplicados comportam ou não a duplicação agora. Se tratarmos da duplicação de forma generalizada, o preço de lançamento dos pedágios, inicialmente, sobe. Os preços sobem. Então, quando se vai para o leilão, os preços de pedágio estão lá em cima se se falar em duplicação geral agora. Se se falasse sobre determinados trechos em que vai ocorrer a duplicação... Certamente, os trechos que V. Ex^a está colocando são os que têm maior tráfego. Por quê? Porque não é em todo o percurso da rodovia que pode haver 20 mil veículos por dia. Mas, em alguns trechos da rodovia, há 20 mil veículos por dia, em alguns Municípios mais estratégicos no decorrer do caminho. Ao examinar isso, a ANTT, com o suporte que o DNIT possa dar do estudo de tráfego, pode examinar, nesses estudos da PMI, dizendo: "Olha, nós vamos rever isso aqui e tal".

Há também que se entender, Senador, que tudo isso depois é submetido ao Tribunal de Contas. O próprio Tribunal de Contas também fala nesse processo. Então, há um percurso aí ainda que nós temos que ter e que temos que ter com atenção, além de ter que vencer as questões ambientais que são, sem dúvida nenhuma, as de maior impacto, as mais problemáticas que nós temos que enfrentar nesse processo até encerrar tudo, até ter todo o licenciamento de tudo. Mas eu acho que é

possível aquilo que o senhor está fazendo que é termos atenção na rodovia com vista às duplicações. Não é necessário que ocorram as duplicações de forma simultânea. Algumas terceiras faixas, que são uma forma de desafogar o trânsito, podem ser feitas...

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - E ajudam bastante, sem dúvida.

O SR. LUCIANO DE SOUZA CASTRO - E elas são mais baratas, impactando menos as tarifas de pedágio, o que, para o usuário, também cria uma solução de segurança boa que diminui o preço inicial. A terceira faixa não implica que, depois, não se possa fazer a duplicação, porque ela já é um serviço de ampliação da rodovia.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Só para concluir, Sr. Presidente. Eu concordo que esse estudo tem que ser feito. Não há problemas ambientais na BR-364, Sr. Presidente e Secretário. Por isso, eu acredito que é possível uma antecipação em função de um licenciamento mais rápido, porque a BR já existe e tem a sua faixa de domínio bem larga.

O SR. LUCIANO DE SOUZA CASTRO - Nós não estamos falando de uma BR nova. Ela é uma rodovia implantada e em funcionamento.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Não, ela não é uma BR nova.

Faço a minha última pergunta, Presidente, só para encerrar, agradecendo, mais uma vez, nossos convidados. Nós estamos falando hoje muito na duplicação da BR-364, da sua necessidade e também da nossa Ferrovia Bioceânica. Há a Hidrovia do Madeira. Então, são os modais importantes para exportação, transporte de cargas. A pergunta que eu faço à EPL é se existe um estudo de viabilidade das obras tanto da ferrovia quanto da duplicação da BR-364, se uma interfere na outra, se há já esse estudo. Nós sabemos a resposta, mas eu gostaria de ouvir da EPL se existe um estudo que mostra que há uma viabilidade da duplicação da rodovia BR-364 e da construção da Ferrovia Bioceânica, que vai se ligar com a nossa Hidrovia do Madeira, se constituindo em uma saída para o Pacífico também. Aí já há um interesse muito maior da China que do Brasil, mas é claro que o Brasil todo tem interesse, e nós de Rondônia temos um interesse especial na construção da Ferrovia Bioceânica - em especial de Porto Velho para cá, para que ela comece de Porto Velho vindo para o encontro da malha ferroviária brasileira. Esse estudo é importante. É importante esclarecer para as pessoas que estão nos ouvindo que uma coisa não interfere na outra, porque tem de haver uma integração, não são concorrentes, um modal integra e beneficia o outro. Essa foi a minha última pergunta.

Obrigado, Presidente.

O SR. DIÓGENES EDUARDO CARDOSO ALVARES - Bom, a EPL, de fato, se debruça sobre essas questões. Ela analisa os modais de forma a verificar a concorrência entre eles, a necessidade de se ter determinadas soluções logísticas. Temos aqui, inclusive, a pessoa que é responsável pelo planejamento logístico da EPL. Também temos a equipe da EPL presente neste evento.

Senador, do ponto de vista logístico, entendemos, sim, que são soluções que se complementam, não apenas nessa saída para o Madeiro como também na saída para o Tapajós, via Ferrogrão, via BR-163, como também saída pela BR-155 ou BR-158, via Marabá, com a competição da Ferrovia Norte-Sul. Entendemos que a complementação modal é muito importante, especialmente a ferroviária, que, embora tenha como característica investimentos mais robustos, por outro lado, você tem um transporte muito mais eficiente, muito mais barato para a produção, reduzindo bastante o frete.

Do ponto de vista da concessão, Senador, uma análise cuidadosa tem que ser feita porque, a depender do momento em que você coloca uma ferrovia concorrendo com uma rodovia, você pode gerar algum tipo de frustração nas receitas, por exemplo, de uma concessão rodoviária. E, se isso acontecer, estamos apenas transferindo para o futuro um problema. Vai surgir alguma incapacidade econômica e financeira para honrar os custos e os serviços que estão previstos.

De toda sorte, a EPL está olhando essa questão, essa competição. Em algum momento, podemos vir aqui para fazer uma apresentação mais detalhada do ponto de vista do planejamento modal e elucidar, com mais clareza, esses pontos.

Agradeço.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Com a palavra o Senador Valdir Raupp.

O SR. VALDIR RAUPP (PMDB - RO) - Sr. Presidente Senador Garibaldi, Sr^{as} e Srs. Senadores, senhores convidados, confesso que essas audiências públicas têm sido muito boas e esclarecedoras para que não fiquemos falando, às vezes, ao vento no Estado. Há os prazos, que nem sempre são reais; eles furam muito.

Eu estava aqui conversando, Sr. Presidente, com o Senador Wellington Fagundes - já acompanhei alguns debates deles também sobre a rodovia que vai da divisa do Mato Grosso do Sul com o Mato Grosso, até Sinop, passando por

Rondonópolis e que está com problema já há alguns anos. São várias empresas de grande porte - até Mendes Júnior, Odebrecht, Equipav, Empa, e não sei quantas outras. Imaginem a nossa BR-364, de 839km, com uma única empresa - com todo respeito a essa empresa Sanches. Até fiquei animado porque achei que o Luiz Antônio, da ABCR, era da Sanches Tripoloni. Aí seria muito bom porque são muito fortes. Ele é Sanches também, mas não é da Sanches Tripoloni. Confesso que fiquei animado quando vi que é a Sanches Tripoloni que está fazendo os estudos de Comodoro a Porto Velho, e ele é Sanches também. Está tudo em casa. Fica bom. *(Risos.)*

O SR. LUIZ ANTONIO UGEDA SANCHES - Família grande, Senador.

O SR. VALDIR RAUPP (PMDB - RO) - Mas foi uma alegria que durou pouco.

O Senador Acir já falou quase tudo, mas a nossa preocupação é o tempo. Quando eu e o Senador Acir, na audiência pública sobre a ferrovia, com os chineses e também a EPL e o Ministério dos Transportes, há umas duas ou três semanas, discutíamos a Ferrovia Bioceânica, tivemos a ideia de aprovar um requerimento para esta audiência pública que está acontecendo hoje, que é muito esclarecedora, sem dúvida. A gente tem muita pressa, porque está tudo atrasado, há uma demanda reprimida nessa área de transportes, de 50 anos.

Imagine se fosse hoje o Juscelino Kubitschek, quando abriu a BR-364, até Rio Branco, até o Acre. Colocou, segundo a história conta, 12 grandes empresas nacionais para construir aquela obra, para implantar - porque não foi asfaltada. Foi asfaltada depois, no governo do Figueiredo e no governo do Sarney. Mas ele implantou, do Mato Grosso ao Acre, em um ano ou dois anos. Eles conseguiram implantar, com pontes, abrindo a mata. Tinha só a picada de telégrafo. Hoje o meio ambiente jamais deixaria uma obra dessas.

A BR-319, que já está implantada há 40 anos ou mais, para restaurar está dando um baile danado. O Luciano falou do meio ambiente para duplicar, restaurar, construir terceiras faixas na BR-364. Já tem a faixa de domínio, que acho que é de 60 metros, toda cercada. Já é de propriedade do DNIT, não teria mais dificuldades. Não atravessa nenhuma reserva indígena, nenhum parque nacional. Acho que não haveria problemas ambientais. Mas esse tempo nos angustia. Para nós, que já sofremos tanto...

Só para ilustrar, Senador Acir, há poucos dias um sobrinho meu veio de Porto Velho a Brasília de carro. Ele estava de férias, pegou a esposa e as duas filhinhas, e veio de Porto Velho a Brasília, e depois ainda foi para Minas Gerais, de carro. Ele me disse que o pior trecho de estrada de Porto Velho a Brasília é o de Rondônia. É o de Pimenta Bueno a Vilhena. Eu já falei inúmeras vezes para a diretoria do DNIT. Eles têm se esforçado, mas licitaram há uns três anos. A empresa não entrou. Depois de passado um ano lá, não entrou. Acho que a segunda e a terceira também não quiseram entrar. O fato é que o trecho de Vilhena a Pimenta Bueno não tem nenhuma restauração há muitos anos. Há um trecho lá de uns 30km, na saída de Pimenta Bueno, completamente esburacado, estourando pneus, rodas de carros. É uma tragédia.

Então, essa é a nossa preocupação. É o tempo. Eu acho até que, se entrasse para valer no final de 2017... E até lá? No final de 2017, início de 2018, entra a concessão, a restauração e a possível duplicação de alguns trechos. E até lá? O que o DNIT vai fazer? Dr. Luciano, tem que acelerar, pedir a Diretoria do DNIT para acelerar, o mais rápido possível, com um CREMA, um projeto de restauração daqueles trechos que não foram restaurados. Entre Ouro Preto, Jaru e Ariquemes não houve restauração, só tapa-buraco, tudo remendado. Entre Pimenta Bueno e Vilhena também não houve nenhuma restauração e, em alguns trechos, nem tapa-buraco. O trecho restaurado foi de Ouro Preto a Cacoal. Nós tivemos até a expedição lá com a diretoria, o General Fraxe, o folclórico General Fraxe, acho que umas duas vezes.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - O General Fraxe agora está no Rio Grande do Norte.

O SR. VALDIR RAUPP (PMDB - RO) - Está no Rio Grande do Norte?

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - É Diretor do Departamento Estadual de Estradas e Rodagem do Rio Grande do Norte. Lá com o General à frente...

O SR. VALDIR RAUPP (PMDB - RO) - No Rio Grande do Norte, Estado do Senador Garibaldi Alves.

Eu não teria muitas perguntas a fazer, a não ser pedir celeridade nesses estudos. Eu acho que uma empresa só, nesse trecho de 839km, é pouco. Quantas praças de pedágio serão implantadas ali? Sei lá, cinco, seis, sete, não sei quantas. E, se for para entrar uma empresa apenas para fazer a conserva dessa rodovia, como está sendo feito hoje, e o povo pagar pedágio, qual é a vantagem? Qual é o benefício para Rondônia se entrar uma empresa concessionada lá, uma concessionária, para fazer o que o DNIT está fazendo hoje, como está ali no Mato Grosso? Há um problema sério de abandono de obra. Segundo o Senador Wellington, há obras abandonadas, em um trecho também de 800km. Da divisa do Mato Grosso até Sinop são 800km, e ali há carga. Entre Cuiabá e Rondonópolis, há carga pesada, e ela está abandonada. As obras, em alguns trechos, estão abandonadas, causando transtornos seriíssimos.

É lamentável, mas, se for para acontecer isso em Rondônia, é melhor ficar do jeito que está com o DNIT. Estão fazendo um projeto de CREMA, colocando terceiras faixas em algumas áreas. Se for para uma empresa pegar e não dar conta, como está acontecendo no Mato Grosso, e ficar o povo pagando praça de pedágios sem o benefício, então é melhor que não faça. Vamos aguardar esse final dos estudos e ver qual é a proposta da empresa, se vai duplicar, quantos quilômetros vai duplicar, quantos trechos de terceira faixa, ver o que a empresa vai apresentar para ver se vai compensar essa empresa entrar nesse trecho.

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Com a palavra a Senadora Kátia Abreu.

A SRª KÁTIA ABREU (PMDB - TO) - Obrigada, Sr. Presidente.

Eu gostaria apenas de lamentar a questão da infraestrutura do País. Sr. Diógenes, desculpe a franqueza, mas ouvir que fazer a ferrovia junto com a estrada é uma temeridade é muito triste, justamente porque cada modal tem a sua função específica de acordo com a utilização da quilometragem. Mais de mil quilômetros é hidrovia; de 500 a mil, ferrovia; menos de 500, estrada asfaltada. Então, isso está muito bem posto e colocado e é uma região em expansão, um Estado extraordinário, como é Rondônia, que vai ter uma saída para o Pacífico que vai modificar toda essa região. Então, não existe nenhuma diferença e elas não concorrem, elas são complementares.

No meu Estado de Tocantins, eu gostaria de ouvir alguma coisa a respeito da BR-153, se vai haver a substituição da empresa ou se a própria empresa está dando sinais de que vai conseguir fazer a duplicação. Essa é a minha resposta direta.

No Tocantins, há a BR-153, há a Ferrovia Norte-Sul, agora já se iniciou a obra do Pedral do Lourenço - a Presidente Dilma fez a licitação - e haverá três modais paralelos. São 1.500 quilômetros de hidrovia, que vai ser um privilégio para o Eixo Arco Norte do País. Então, mais estradas, ferrovias, hidrovias, opções de passagem é que levam ao desenvolvimento do País.

O Luciano falou da terceira via, eu acho uma solução inteligente, mais econômica. A exemplo da BR-162, no Mato Grosso, de Cuiabá até Miritituba, onde, provavelmente, os estudos demonstram também a necessidade de uma terceira via. E é uma movimentação extraordinária, um negócio fantástico, e os estudos dela já demonstraram que a terceira via é uma ótima opção.

Secretário Luciano, com relação à questão do projeto não ficar na mão de quem vai construir a obra, sinceramente, não sou uma *expert*, mas acredito que não seja uma boa solução. É muito mais um *lobby* das empresas projetistas, legítimo - Não há nada de errado com relação a isso - mas antigo. Acho que, na verdade, isso pode trazer prejuízo.

O fato de ter aparecido apenas uma empresa projetista para a BR-364, a meu ver, não é só a questão financeira das empresas, mas muito mais a falta de atratividade do trecho, para que as empresas possam aparecer.

Então, o PMI é muito mais econômico, porque, na verdade, a pessoa só vai entrar no projeto e participar do PMI, se ela, de fato, vir condições de uma concessão. Eles já fazem uma prévia. Quanto mais PMI é colocado à prova, isso significa que o trecho é supercompetitivo. Se apareceu só uma, os estudos deverão demonstrar se esse trecho, que foi medido, apresentado no PMI, se refere ao trecho todo - talvez por isso tenha assustado -, ou se ele foi dividido em pedaços. Isso viabilizaria um maior número de participantes no PMI.

Então, não sei se essa informação foi feita por inteiro, porque, de fato, se trata de uma fortuna incalculável. Este pode ter sido o erro: não ter dividido o PMI, para que várias empresas pudessem participar.

Então, essas são apenas as minhas considerações. Também gostaria de obter uma resposta sobre a BR-153, se é que possui alguma.

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Com a palavra o ex-Deputado Luciano de Souza, Secretário de Gestão dos Programas de Transportes.

O SR. LUCIANO DE SOUZA CASTRO - Bem, ouvi atentamente os questionamentos dos Srs. Senadores. Vou começar pela Senadora Kátia Abreu, uma defensora do sistema hidroviário inclusive. Já discutimos isso, quando estava à frente da Confederação da Agricultura - e eu, na Câmara dos Deputados -, sobre o País priorizar as hidrovias como um efetivo meio de transporte mais barato e eficaz, além de mais seguro também. Essa é uma questão que se está tentando priorizar agora. Vou começar aqui primeiramente pelo requerimento de V. Ex^a. A empresa Galvão tem demonstrado dificuldades. O que vamos agora propor, inclusive à senhora: vou pedir ao Ministro Maurício que chame o Presidente nosso da ANTT, Dr. Jorge Bastos, juntamente com a senhora, para uma audiência no Ministério dos Transportes e, eventualmente, se, pela

necessidade, convoque a empresa, para que tenhamos um esclarecimento mais claro e transparente sobre a possibilidade de ela continuar a atender ou não, com a sua presença nessa audiência.

Então, vou marcar com o Ministro Maurício uma audiência, com a sua presença, do Presidente da ANTT junto, para que possamos discutir se há necessidade da empresa Galvão; caso contrário, se houver uma deliberação da Galvão antes da reunião, já vamos estabelecer a nova formatação que vamos discutir, juntamente com a senhora.

A SRª KÁTIA ABREU (PMDB - TO) - É a solução.

O SR. LUCIANO DE SOUZA CASTRO - Acho que é o formato mais adequado,

A SRª KÁTIA ABREU (PMDB - TO) - Exato.

O SR. LUCIANO DE SOUZA CASTRO - ... para que possamos esclarecer isso de forma mais clara.

A SRª KÁTIA ABREU (PMDB - TO) - Gostaria, Sr. Secretário...

O SR. LUCIANO DE SOUZA CASTRO - Pois não.

A SRª KÁTIA ABREU (PMDB - TO) - se houvesse oportunidade, que o Presidente Jorge já tivesse em mãos quando começam as multas por não se ter iniciado a obra. Essa é uma informação importante, para que tenhamos em mãos, a fim de que possamos negociar justamente com a empresa.

O Presidente Jorge Bastos, da ANTT, já havia tentado comigo, ainda no Ministério da Agricultura, e com o ex-Ministro Antônio, dos Transportes, fazer uma negociação com outro grupo, mas a viabilidade do Empréstimo Ponte já estava bem adiantada. Como a Galvão tinha feito um investimento da ordem talvez de R\$150 milhões, estava havendo algum tipo de entrave.

O SR. LUCIANO DE SOUZA CASTRO - Exato.

A SRª KÁTIA ABREU (PMDB - TO) - Mas temos um contrato a ser cumprido e esperamos que o mesmo possa valer. Então, é importante verificar o vencimento desse contrato e quando ela...

O SR. LUCIANO DE SOUZA CASTRO - Certamente, o Presidente da ANTT, Dr. Jorge, trará, na reunião, as penalidades que cabem à empresa, caso haja um rompimento, com relação ao não cumprimento das cláusulas contratuais. Tudo isso será colocado na mesa, de forma muito clara e transparente, para que a senhora tome conhecimento e as medidas a serem tomadas para uma solução.

A nossa questão é a solução do problema seja com a Galvão, seja com algum outro, seja com quer for.

A SRª KÁTIA ABREU (PMDB - TO) - É claro.

O SR. LUCIANO DE SOUZA CASTRO - Queremos buscar uma solução para o problema.

Vamos, depois, que o Sr. Presidente da ANTT nos responder... O Ministro vai responder formalmente ao requerimento aqui, por escrito, a fim de encaminhar à Comissão e à Senadora, para conhecimento, além da realização da audiência pública.

O segundo ponto, colocado pelo Sr. Diógenes, da EPL, foi sobre essa questão da Ferrovia Bioceânica. Ele disse que a ferrovia, eventualmente, em determinados pontos, pode concorrer com a rodovia.

Na realidade, ele quis esclarecer que isso ocorre sim. Quando há um sistema ferroviário em paralelo, na mesma linha de escoamento do sistema rodoviário, em determinado ponto, ele esvazia um pouco a concessão rodoviária, já que o transporte, por exemplo, de carga sai deste sistema e vai para o ferroviário em alguns pontos.

Porém, essa questão da Bioceânica não é bem clara. Os problemas mais sérios desta ferrovia, inclusive há estudos sobre isso, são de engenharia. Ela traz problemas de engenharia, que ainda não estão conseguindo ser... Eles estão sendo analisados. Seria uma obra de extrema complexidade, que precisa ser analisada a um custo altíssimo. Essa é a questão maior.

Naturalmente, todos esses modais se complementam. Isso é verdade: a hidrovia, com a hidrovia, com a ferrovia. Eles são modais que se complementam, mas, eventualmente, temos de evitar que estes concorram entre si e esvaziem determinada modelagem que está sendo feita. Essas são questões que precisamos examinar com cuidado, especialmente se se solta uma concessão primeiro, faz-se primeiro uma concessão de rodovia, e, depois, vem com uma concessão de ferrovia, logo em cima, criando...

Então, você tem que estudar bem para que tudo possa caminhar no sentido de haver uma solução acomodada para dar celeridade a esse processo.

Quero dizer claramente ao Senador Valdir Raupp, que aqui esteve, que nós estamos estimando que, para fazer manutenção de rodovias hoje no País - já excluídas as que são concessionadas, porque essas não contam -, nós precisaríamos de R\$8 bilhões - R\$8 bilhões para fazer manutenção adequada de rodovia, hoje.

Com o aumento de tráfego e o próprio desgaste que as rodovias sofrem, a tendência é que esses valores aumentem.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. LUCIANO DE SOUZA CASTRO - Não, eu não tenho exatamente o total de quilômetros de manutenção, mas se estima em R\$8 bilhões para 52 mil quilômetros de manutenção. Que dizer, a manutenção de rodovias é uma demanda cada vez maior.

Então, eu sei da preocupação do Senador Acir e do Senador Valdir Raupp de que é preciso fazer ali intervenções mais rápidas até 2017, para que, ao receber a concessão em 2018, a concessionária possa, pelo menos, ter a estrada em condições trafegáveis. Mas vamos levar essas preocupações.

Eu sei que foi feito um restauro em um trecho da rodovia - outro trecho ficou ainda sem restauro ou CREMA -, para que se possa manter a trafegabilidade dela até que a concessionária vencedora possa assumir efetivamente a rodovia.

Ao assumir uma rodovia, a concessionária não se limita apenas a ter um programa de investimento dela para apresentar na rodovia. Esse programa deve ser apresentado e aprovado. Ela assume a concessão nessas condições, de um programa de investimento que está atrelado a isso. Esse programa de investimento prevê restaurar pavimento, acostamentos, terceira faixa, duplicações, intercessões urbanas que têm que ser melhoradas, contornos que têm que ser feitos, eventualmente, ou mesmo passarelas para pedestres. Todo esse conjunto está a cargo da nova concessionária. Ela tem - e terá - essa responsabilidade, dentro de um cronograma que foi aprovado e, contratualmente, assinado. Então, ela vai ter obrigações. A Senadora trouxe aqui, por exemplo, o caso da Galvão: há obrigações que foram assinadas. Ou cumpre as obrigações ou rescinde o contrato ou paga as multas e sai do contrato. Essa é a modelagem que serve sempre para as outras.

A modelagem de concessão é importante para o País hoje. Ela não é uma coisa nova, é uma coisa que veio amadurecendo no governo do Presidente Lula, depois no da Presidente Dilma e segue como uma modelagem importante no atual Governo também. Por quê? Porque ela exerce dois instrumentos importantes.

O primeiro instrumento da concessão é ajudar a economia. Ela traz para o Governo a possibilidade de ajustes econômicos importantes, com arrecadação. Então, ela contribui efetivamente para o ajuste econômico do Governo, propiciando arrecadação complementar, com vista a combater déficit fiscal e tudo mais. Então, ela é importante nesse aspecto.

Outro aspecto é que o Governo não vai suportar manter rodovias - R\$8 bilhões de investimento anual só para manutenção, o Governo não tem...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - É anual, não é?

O SR. LUCIANO DE SOUZA CASTRO - É anual. Não tem capacidade de investir nesse limite, entendeu?

Hoje, nós temos muito menos para manutenção, mas essa seria a necessidade. É uma coisa insuportável. Então, há de se buscar o capital no setor privado. Através da concessão, o setor privado vem, investe e mantém as rodovias. Então, essa modelagem veio para ficar e vai se expandir no Brasil inteiro, e não temos outra saída. Temos que ir e caminhar exatamente dentro desse enfoque.

E é verdade o que disse aqui o Luiz Sanches, não é, Senador Wellington? É verdade o que ele disse. Além disso, embora se cobrem taxas de pedágio, de que muitas vezes o usuário reclama, mas temos, pelo menos, melhoria da segurança das rodovias, serviços prestados. Nós temos a melhoria da qualidade dos pavimentos, a melhoria da qualidade para os Municípios, já que propiciam arrecadação adicional aos Municípios, do ISS. Todos esses Municípios, no decorrer da rodovia, vão ser beneficiados com a arrecadação de ISS proveniente do pagamento dos pedágios. Então, são transferências automáticas aos Municípios, que serão importantes, muitas vezes, para esses Municípios pequenos, no interior do Norte do País, que se desenvolvem. Qualquer recurso adicional ajuda em especial esse desenvolvimento.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Salvam-se vidas.

O SR. LUCIANO DE SOUZA CASTRO - Exato, salvam-se vidas, naturalmente.

Hoje, por exemplo, nas rodovias federais que não estão em áreas de concessão, não há serviços eficientes de socorro, de manutenção. Eles ocorrem praticamente por demanda: "Ah, abriu muito buraco, corre lá e fecha". "Ah, houve um

acidente de grande dimensão, desloca equipamentos e tal". E não há os serviços de eficiência que hoje se prestam através de concessionárias.

Então, acho que é uma modelagem importante, que veio para ficar. É irreversível, vamos precisar sempre disso e de nos aprimorarmos cada vez mais para melhorar esse processo de concessão no País.

É um aprendizado. Costumo dizer que as primeiras concessões aqui nasceram no governo Lerner, no Paraná, praticamente, quando o Governo Federal delegou ao Governo do Paraná algumas rodovias federais e estabeleceu uma modelagem de fazer concessões com as rodovias federais consorciadas com rodovias estaduais. Então, isso foi lá atrás. De lá para cá, viemos aprimorando, e cada processo serve de aprendizado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Com a palavra o Senador Wellington Fagundes.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Com essa força, Presidente, acho que já posso me sentir importante.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Já é importante.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Primeiro, aqui, quero até aproveitar a presença da Senadora Kátia. Ontem, fui convidado por ela para uma reunião, um jantar, à noite, mas, em função da LDO, acabamos trabalhando até mais de meia-noite. Aí, Sr. Presidente, como se trata principalmente dessa nossa área, da questão de infraestrutura, estou lendo aqui na imprensa, e não sei se por confusão de propósito ou não, mas, no relatório da LDO, a imprensa questiona nossa posição em relação à emenda, que estaríamos fazendo uma negociação, porque o Parlamento sempre quer fazer as emendas, que nem sempre são bem vistas.

O que nós estamos colocando no relatório é exatamente aquilo que foi uma evolução ano passado em relação às emendas de bancada. No ano passado criou-se uma emenda de bancada impositiva e a emenda de bancada é sempre para uma obra estruturante. Você não pode fazer uma emenda de bancada - e ninguém faria isso, porque ela é a razão do entendimento de toda a bancada - para uma obra que seja, digamos, a mais importante do Estado do ponto de vista político dos Parlamentares que representam a população. Normalmente, essas obras são feitas para estradas, infraestrutura de um modo geral, um grande hospital. Por entendimento da maioria dos Parlamentares, buscou-se...

Quando se adotou essa emenda no ano passado, a LDO ainda não havia sido aprovada - aliás, demorou muito para ser aprovada. Diferentemente do que prevê a Constituição, para termos o recesso Parlamentar, o recesso só pode acontecer após a aprovação da LDO e, no ano passado, foi aprovada no dia 12 de dezembro a LDO junto com o Orçamento, ou seja, não tem nem como fazer um planejamento eficaz. Neste ano, já consultando os Parlamentares, nós resolvemos ampliar para duas emendas de bancadas. Colocamos um artigo na LDO prevendo o seguinte: hoje nós vamos votar, está previsto inclusive votar o teto das despesas do Governo, até porque nós queremos fazer um orçamento realista, parar com essa peça fictícia, sobretudo com o volume de obras inacabadas que nós temos no Brasil. E obra inacabada - eu sempre tenho dito - não serve para nada, ela é o maior prejuízo à população porque ainda causa incomodo muitas vezes e, para retomar uma obra, sempre o custo é muito alto.

Então, ao contrário do que está colocado aqui por um jornal de grande circulação, o que nós estamos prevendo nessa proposta é: todo excesso de arrecadação ou economia deveria ser feito em investimento, Sr. Presidente. Por quê? Hoje no Brasil, de todo nosso Orçamento, mais de 60% se gasta com a rolagem da dívida, ou seja, é o custo da dívida, o pagamento de juros e amortizações que são feitas, mais o custeio da máquina. Então, pouquíssimo tem sobrado para o Brasil em investimentos.

Está aqui o Ministério dos Transportes. Quero cumprimentar o nosso companheiro Luciano, representando aqui o Ministro; cumprimentar também o Stephane, que representa a ANTT; a EPL, o Diógenes. Inclusive a EPL vem procurando fazer um grande trabalho, mas com pouco apoio inclusive. Eu acho que o Governo precisava apoiar muito a EPL porque é com bons projetos que se consegue fazer boas obras. E aqui também a ABCR, representada pela empresa Sanches, mas o Luiz Antonio que não tem nada a ver.

Quero deixar esse registro aqui, Sr. Presidente, para dizer que, realmente, quando tentamos colocar recursos para a infraestrutura, ou seja, para investimento, é exatamente no sentido de fazer com que o Brasil possa desenvolver e gerar emprego. É isso que gera emprego, é isso que gera desenvolvimento no País. Então, fica aqui, a princípio, a minha observação.

Está prevista a votação da LDO hoje às 14h, acabei de receber aqui a ligação do Dr. Diogo. Inclusive, outra confusão foi feita em relação à CPMF. Ontem até mandei essa carta ao Ministro. A decisão de criar um imposto ou não é do Governo. Nós aqui do Parlamento vamos apenas analisar, se for proposta do Governo a criação desse ou daquele imposto. Inclusive,

coloquei que, para aprovarmos o Orçamento deste ano, não se poderá incluir nenhum imposto que não tenha sido aprovado pelo Congresso, ou seja, nenhuma expectativa de ser colocado no Orçamento do ano que vem aquilo que ainda não foi aprovado pelo Congresso.

Sr. Presidente, o senhor anunciou antes que interromperia um momento, para que pudéssemos ler o relatório. Eu estou com meu relatório pronto e gostaria de consultar V. Ex^a sobre esse aspecto. E posso fazer de forma bem sucinta.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - V. Ex^a vai concordar comigo que deixemos isso para o final.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Está bom.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Vamos esgotar aqui a audiência pública, os questionamentos.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Eu poderia, se o senhor me permitir, eu poderia substituir toda a minha fala só pela leitura final do relatório, já deixar como lido. É sucinto.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Então, se V. Ex^a quer ler só o final...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - É, então eu o faço, só porque eu tenho que sair daqui a pouco, para uma audiência também com a Associação Nacional dos Municípios, na Presidência da República, e outra questão lá é principalmente o FEX, que é o fundo de compensação das exportações, tão importante, principalmente para quem produz, para os Estados que produzem no Brasil.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Vamos aos "finalmentes".

ITEM 8

MENSAGEM (SF) Nº 66, de 2016

- Não terminativo -

Submete à apreciação do Senado Federal, de conformidade com o art. 52, inciso III, alínea "f", da Constituição Federal, combinado com o art. 88 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, o nome do Senhor ANDRÉ MARTINS DE ARAÚJO, para exercer o cargo de Diretor de Planejamento e Pesquisa do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT.

Autoria: Presidente da República

Relatoria: Senador Wellington Fagundes

Relatório: Pronto para deliberação

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Então vamos aqui.

É sobre a indicação, Sr. Presidente, do nome do Sr. André Martins de Araújo para exercer o cargo de Diretor de Planejamento e Pesquisa do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

O Senhor Presidente da República, por meio de Mensagem nº 66, de 2016, submete à apreciação do Senado Federal a indicação do Sr. André Martins de Araújo para exercer o cargo de Diretor de Planejamento e pesquisa do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), autarquia vinculada ao Ministério dos Transportes, conforme art. 52, inciso III, alínea "f" da Constituição Federal e no parágrafo único do art. 88 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

Nos termos do citado dispositivo constitucional, é de competência privativa do Senado Federal apreciar previamente, por voto secreto, após arguição pública, a escolha de titulares de cargos públicos que a lei determinar.

Aqui o indicado, Sr. Presidente, é servidor do DNIT, Analista de Infraestrutura desde 2006, exercendo atualmente o cargo de Coordenador-Geral de Construção de Rodovias, desenvolvendo atividades de gestão da Coordenação-Geral da Construção Rodoviária quanto às obras de duplicação, implantação, pavimentação e adequação da capacidade das rodovias e o gerenciamento desses empreendimentos.

Também já exerceu no DNIT a função de Coordenador de Análise de Riscos, ocasião em que desenvolveu atividades de análise de riscos empreendidos a serem licitados pelo Regime Diferenciado de Contratação (RDC).

Destacam-se ainda atividades desempenhadas, como o gerenciamento de contratos na Coordenação-Geral de Manutenção e Restauração.

Ao longo de uma década como servidor de carreira do DNIT, atuou também na Superintendência Regional dessa autarquia no Estado de São Paulo.

O candidato declarou não possuir parentes que exerçam ou que tenham exercido atividades públicas ou privadas vinculadas à sua atividade profissional, não existirem ações judiciais nas quais figure na condição de réu ou de autor, e não ter atuado, nos últimos cinco anos, em Juízos e Tribunais, em Conselhos de Administração de Empresas Estatais ou em cargos de direção de Agências Reguladoras. Esses são os elementos disponíveis para que esta Comissão delibere sobre a indicação, pelo Senhor Presidente da República, do Sr. André Martins de Araújo para exercer o cargo de Diretor de Planejamento e Pesquisa do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes.

Sr. Presidente, como ele é de carreira, está muito claro que conhece o órgão. Não tenho nenhum óbice, portanto, para que possamos apreciar sua indicação. Está lido o relatório.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Agradeço ao Senador Wellington.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Em relação à audiência, Sr. Presidente, eu só espero que o Ministério dos Transportes tenha celeridade. Como disse o Raupp, essa estrada é muito importante para Mato Grosso, para a Região Amazônica, de modo geral. Inclusive, o Ministro Antonio Carlos fez um apelo para que a empresa Sanches Tripoloni fizesse esse estudo...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Mas, não é o Sr. Luiz Antônio.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Não é o Luiz Antônio não. Aqui está uma mistura, porque o Diretor do DNIT se chama Luiz Antônio e aqui o Ugeda já pega o sobrenome da empresa Sanches, que não tem nada a ver. Mas, essa empresa, inclusive...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - É bom ter cuidado com isso.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Essa empresa, inclusive, atendeu o pedido do Ministro, porque, para fazer um estudo de um trecho tão longo como esse, requer investimento. É bom dizer para todos os que estão nos assistindo que isso não quer dizer que a empresa terá prioridade ou preferência na licitação. Através desse sistema, que é uma consulta, se a empresa não ganhar a licitação, ela só será ressarcida daquilo que gastou. Mas, qualquer outro empresário, qualquer outra empresa, pode vir a se constituir, inclusive, numa empresa de fim específico e ganhar essa concessão. Mas, de nossa parte, do Mato Grosso, apoiamos, porque entendemos que é muito importante. Esse sistema, ao nosso modo, é chamado lá de PPP caipira. Ou seja, é uma concessão caipira, que não exige uma duplicação com um custo muito rápido de uma hora para outra, mas ao longo do tempo em que for se desenvolvendo. Ela vai incrementar a produção naquela região, sem dúvida nenhuma. Quem vai ganhar é o Brasil.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Obrigado, Senador Wellington Fagundes.

Não havendo quem queira discutir o relatório, fica concedida vista coletiva da matéria, nos termos do inciso II do art. 383 do Regimento Interno.

Quero registrar, antes de dar a palavra ao Senador Ivo Cassol, a presença - agradecer, inclusive - de Henrique Oliveira Mendes, Coordenador Geral de Estruturação de Projetos, da Sr^a Magnólia Pinheiro, Gerente de Projetos, e do Sr. Luiz Felipe, todos do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.

Concedo a palavra ao Senador Ivo Cassol.

O SR. IVO CASSOL (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - RO) - Obrigado, Sr. Presidente. É com alegria que cumprimento os demais Senadores e Senadoras, o representante do nosso Ministério e das demais autarquias, e, ao mesmo tempo, dizer que tenho uma certa preocupação - eu estava acompanhando no meu gabinete -, não pela situação de privatização das nossas rodovias.

Temos que ter a concepção de que certas rodovias têm que ser de responsabilidade do Governo Federal, especialmente com essa questão de logística com os Estados da Amazônia, ou mesmo com de alguns Estados do Nordeste, porque são rodovias que têm um custo maior de manutenção e, ao mesmo tempo, uma qualidade de durabilidade menor do que outras do Centro-Oeste e de outros locais por causa do período de chuva, de umidade. Como sou da Região Norte, fui Governador do Estado de Rondônia, sei como é a qualidade das estradas.

O que me preocupa é ver o próprio representante do Ministério, Dr. Luciano, falando aqui da questão de que, com a privatização, melhora a qualidade, isso e aquilo. Eu quero discordar do nosso representante do Ministério porque isso vem de encontro dizendo que o Governo, infelizmente, para não dizer incompetente, é incapaz de manter algumas rodovias na

mesma qualidade de uma particular. Sei que, com o dinheiro particular, há exigência, mas não podemos deixar de lado também algumas rodovias por causa do custo. Por exemplo, é importante a duplicação da BR-364.

Ouvi o nosso Senador Wellington falar dessa questão da BR-364, que tem prazo e que pode esperar. Não, não pode esperar. A BR-364 nossa, do Estado de Rondônia, que interliga Pimenta Bueno à Cidade de Ariquemes, tem trecho que tem que ser duplicado urgente.

Outra coisa importante, nosso representante do Ministério e demais que fazem parte desses estudos: quanto à recuperação que foi feita na BR-364 - estão aqui os três Senadores de Rondônia, tanto o Acir como o Raupp -, fizemos inspeção do serviço das empresas que fizeram a porcaria, sem qualidade. E ouvi ainda dos engenheiros que pegaram o trecho de Pimenta Bueno a Ouro Preto dizer o seguinte: "bom, nós economizamos 15 milhões na qualidade, ou 20 milhões, e vamos gastar cinco para manter os cinco anos." Esse é o pensamento de algumas empresas. Eles não estão preocupados com o fluxo de movimento ou com a qualidade de segurança que vai dar para as pessoas, mas com o resultado da economia que estão fazendo. O pessoal está fazendo os estudos e pode botar a Comissão de Fiscalização para fazer, porque entendendo dessa área, pode pegar lá, Sr. Presidente. A rodovia 364, não ande a 110 por hora, ande a 50, 60 por hora, você vai vê-la toda quebrada, o asfalto está todo quebrado. Isso quer dizer o quê? Com o movimento pesado e mais a chuva em cima, vai virar buraco igual está Pimenta Bueno indo para Vilhena, 10km lá.

Bom, a empresa que vai ganhar a licitação, já vai assumir esse abacaxi para a frente? Alguém vai ter que pagar esse custo. Quem vai pagar? O usuário, os caminhoneiros. Alguém diz o seguinte: não, quem vai pagar são as empresas, o dono do comércio. Isso é conversa para boi dormir. Quem vai pagar é o consumidor. Um exemplo, a mercadoria que sai de São Paulo e vai para Rondônia, o consumidor vai pagar esse custo.

Então, concordo que algumas rodovias têm que ser privatizadas, mas outras que são espinhas dorsais do Brasil têm que ser responsabilidade do Governo Federal. É importante isso.

Criar um sistema modal, também sou a favor, tanto marítimo, fluvial como também de ferrovias, e quero deixar bem claro que isso não acontece do dia para a noite.

Fazer os viadutos em Porto Velho, para fazer as marginais nas cidades do Estado de Rondônia, para fazer uma ponte no riozinho entre Pimenta Bueno e Cacoal, é uma novela que dura, não 364 capítulos, mas quatro, cinco anos, para fazer os estudos, a complementação. Aí, quando a equipe técnica, a equipe de projetos estudou, planejou, não se tem entendimento dentro próprio Governo. Eu não consigo entender. E eu espero que o Michel Temer consiga fazer isto, acabar com essa maneira que implantaram no Brasil, em que o Ministério dos Transportes atira para frente, e o Ministério do Meio Ambiente, Ibama, não sei quem atira para trás. O cara não consegue nem dar um passo para frente e não consegue dar dois para trás.

Está aí a 319.

Eu fui motorista, eu puxava banana de Porto Velho para Manaus. Eu saía às 6h da manhã, 6h da noite eu estava dentro de Manaus, com o caminhão. Então, 40 anos depois, não tem a BR. Aí é questão ambiental. Essa questão ambiental, eu quero deixar aqui um dado importante para o pessoal fazer uma retrospectiva. Até poucos tempos atrás, não tinha WWF, não sei mais quem, organismo ambiental, que se metem em tudo aqui no Brasil. Engraçado, aqui em Minas Gerais, aqui na represa de Mariana, que estourou aqui, eu não vi ela falar nada. Por quê? Porque uma das sócias banca ela, banca esse pessoal?

Outra coisa: por que a 319 não dá certo? Por que não completa? Por quê? Por que os donos das balsas de Manaus a Porto Velho não deixam? Qual é o interesse que têm?

Então, primeira coisa que o Governo precisa ter...

E aí para o representante do Ministro é importante isto: o Governo Federal tem de colocar uma conduta de cima para baixo, uma legislação de cima para baixo, e cumpra-se para baixo. Caso contrário, todas as obras estruturantes do Brasil ficam pela metade. Começam e param. No meio do caminho, se cria obstáculo.

Aí eu ouvi até o próprio Dr. Luciano falando: olha, aqui alguém pegou e, aí, daqui a pouquinho, ele não tocou, ele devolve. Essa burocracia de o cara pegar e devolver e depois refazer são dois anos. São dois anos! Não tem jeito. Então, o que nós precisamos dessas empresas? Nós temos de criar um sistema de puni-las com mais severidade. Nós temos de ter essa punição, porque o tempo em que o pessoal fica discutindo na Justiça - e técnico aqui sabe disso -, ou em que se desfaz um contrato, faz outro e faz outra "pegadinha" para frente, enquanto isso a população fica desassistida, em qualquer canto do Brasil. Fica desassistida. E fica à mercê. Essa discussão vai para os tribunais e aí que não anda, porque um tem razão de um lado, outro tem razão do outro.

Então, por exemplo eu defendo a BR-364, essa rodovia que corta Rondônia, atende a Transpacífico, com o Peru, com o Acre, atende Amazonas. Por mais que seja importante a privatização, no meu entendimento, é uma obra, é uma rodovia

de interesse nacional, que está na mão do Governo Federal. Quando se privatizar, vai haver vários trechos no meio, e o povo do meu Estado vai pagar essa conta.

Quem está me assistindo, olhem: quem vai pagar a conta são vocês. Quem vai pagar a conta é o povo do Estado. O movimento é muito pequeno. Por mais que haja um movimento grande, ainda é pequeno para cobrir essa despesa, diferente de uma Castelo Branco, de uma outra rodovia, como a Dutra, que vai para o Rio, que é diferente, que tem um movimento maior. O nosso movimento é menor. Então, o custo do pedágio fica muito caro.

Portanto, se é de interesse, se é melhor, porque o Governo não dá conta de fazer uma rodovias dessas, então, é lógico, entregue logo para a iniciativa privada. Mas é inaceitável termos uma arrecadação do Governo Federal, e ela só servir para folha de pagamento. Por que falo isso de só servir para folha de pagamento, Presidente? Nós estamos aqui em época de crise, o déficit nosso é de bilhões de reais. Enquanto o empresário, o comerciante, que estão me assistindo - eu também sou empresário, sou comerciante -, enquanto os nossos funcionários estão pedindo pelo amor de Deus para não serem mandados embora, não querem aumento. Aqui a gente vê, a toda hora, a todo instante, uma categoria diferente querendo aumento.

E, aí, eu quero dizer quem vai pagar essa conta: o povo, que não aguenta mais. Daqui a pouquinho, toda a arrecadação dos Municípios só vai servir para pagar a folha de pagamento municipal. Toda a arrecadação do Estado, daqui a poucos anos, vai servir só para pagar a folha de pagamento estadual, e toda a arrecadação Federal só vai servir para pagar a folha da estrutura Federal e das instituições que dela fazem parte. E, aí, tem uma solução? Tem, vamos aumentar imposto. Já vou deixar bem claro.

Governo Temer, Governo Dilma, do PT, esqueçam de contar com o Ivo Cassol para aumentar imposto. Se nós não sabemos administrar o recurso que está aí, investir com competência e seriedade, ou dividimos... Eu sempre digo que é como numa família: um trabalha para pagar a conta de todos. Quando se diz para um: "olha, você tem que diminuir o seu gasto", aí, a pessoa fala: "olha, pai, mãe, só faz o seguinte: corta os outros, mas não mexa no meu cartão". Vai no outro, "Ah, não mexa no meu..."

Assim está aqui, no Governo. E, quando chega no final, todo mundo quer continuar na mordomia, sombra e água fresca. E alguém está pagando essa conta, e o povo brasileiro está pagando a conta, porque a maioria do pessoal está desempregado.

Ontem, aqui, no Senado, uma senhora veio me pedir pelo amor de Deus que eu arrumasse um serviço para ela, porque um outro colega nosso a tinha dispensado, ela precisava e não tinha onde arrumar emprego. E assim é em todos os cantos. Enquanto pessoas, mesmo deixando de diminuir e querendo manter, nós temos a briga aqui, dos quatro cantos, para o aumento da folha de pagamento de salário. E o resultado? A nossa infraestrutura, para onde é que está indo? Está indo para o pau. Não tem dinheiro, como disse o Ministro esses dias. Participamos de uma reunião com o Presidente Michel Temer, eu fiquei com dó do Ministro. Eu quase botei a mão no bolso e emprestei dinheiro para o Ministério para poderem fazer alguma coisa, porque até dinheiro para manutenção está faltando.

O Ministro é culpado? Não, não é culpado. Infelizmente, essa desestruturação é do próprio Governo. Mas eu quero lembrar: quando eu falo do próprio Governo, não é só o da Presidente Dilma não, que foi incompetente, não. Foi o PMDB que foi incompetente; foi o PP, o meu Partido, que foi incompetente; o PDT também, que foi incompetente, que fez parte do Governo. Todos aqueles partidos que fizeram parte, todos esses anos, do Governo do Lula e da Dilma, fizeram parte desse estouro que está aí. E, agora, quem paga a conta? Somos nós.

Então, a questão do sistema, da infraestrutura é importante, mas eu quero lembrar para quem está fazendo os estudos: certas rodovias devem ser de responsabilidade do Governo Federal. Ele tem que manter. E se vai se fazer privatização em Rondônia, da maneira que está aí, para fazer a longo prazo a duplicação, eu discordo, não contem comigo. Se deixar para a empresa, as empresas só querem ver lucro e não querem ver os investimentos, a não ser tapar os buracos. E nós não precisamos, na BR-364, de só tapar os buracos. Isso já tem, o DNIT está tapando os buracos. Do que nós precisamos é de investimento rápido, para que se faça a duplicação naquelas serras, naquelas curvas, naqueles locais perigosos, em que as carretas ficam uma atrás da outra, porque são 1,8 mil, 2 mil carretas por dia, e colocando em risco os pequenos veículos que trafegam naquela rodovia.

Então, queria só dizer para vocês que, por mais que os estudos estejam andando, vamos concluir esses estudos, mas eu continuo defendendo que a BR-364 não tem que ser privatizada não. Tem que ter responsabilidade do Governo Federal, porque é uma rodovia que interliga, como no passado, Presidente, nosso ministro, Senador Garibaldi. No passado, sabe o que o governo militar falou? "Vamos integrar a Amazônia para não entregar a Amazônia".

Então, a rodovia é de interesse nacional. Portanto, eu defendo que ela seja mantida pelo Governo Federal. Mas, se não tiver outra solução e o Governo Federal, ou tanto um, quanto outro se sentem incapazes para tomar conta, então, que privatizem, mas, infelizmente, quem vai pagar a conta é a população brasileira.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Com a palavra, o ex-Deputado Luciano de Souza Castro, representante do Ministério dos Transportes.

O SR. LUCIANO DE SOUZA CASTRO - Pois não, Presidente. Eu quero responder ao Senador Cassol, informá-lo, muito pontualmente.

Eu também sou uma pessoa do Norte do País e nós sabemos que a questão ambiental é um enfrentamento que se tem ao longo de todo esse processo. Por exemplo, lá no meu Estado de origem - fui Parlamentar -, na 174, até hoje há um trecho, quando se atravessa a reserva Waimiri-Atroari, em que não é permitido fazer os acostamentos da rodovia. Até hoje ela é assim: não é permitido fazer os acostamentos. Então, não quer dizer que, quando se diz que está na faixa de domínio, se pode exercer. O resto da 174, naquele trecho que sai de Manaus até Roraima, precisou de licenciamento ambiental para fazer os acostamentos da BR, e isso numa rodovia implantada há anos e anos. Então, essa questão ambiental é um enfrentamento de forma permanente.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Sr. Luciano, desculpe-me interrompê-lo, mas é inadmissível nós termos uma BR ligando Porto Velho a Manaus, que tem um trânsito pesado, e não haver acostamento! O mais absurdo ainda é ter que haver uma autorização para fazer um acostamento - para dar segurança à população, que está passando por cima - onde não existe nada do lado. Nada! Nem desmatamento é preciso fazer para se executar um acostamento numa rodovia importante.

É claro que não é um problema do DNIT, é um problema de governo, e é por isso que nós temos aqui alguns projetos que dizem o seguinte: quando um projeto é de interesse de governo - o que é interesse de governo? É interesse da população brasileira -, tem que autorizar fazer e fazer as compensações ambientais. Não dá para continuar o Brasil crescendo, desenvolvendo, amarrado e travado do jeito que está, pois a iniciativa privada tem feito o seu papel, tem aumentado a produção, principalmente a produção agrícola e pecuária, e a industrialização desses produtos, e nós não conseguimos avançar um metro - um metro agora na lateral também -, para melhorarmos a infraestrutura brasileira.

Era só para dizer da minha indignação. Desculpe-me.

O SR. IVO CASSOL (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - RO) - Só para também reforçar e já fortalecer o Dr. Luciano, isso que o Acir acabou de falar é verdadeiro. Está aí: a interligação de Tucuruí, com energia para o Amapá, Roraima e Manaus. Quer dizer, não pode passar com a linha de transmissão por dentro?

Quando o senhor fala da questão ambiental, eu quero dizer que eu conheço um Presidente só - antes eu conhecia o Lula como Presidente, depois eu conheci a Dilma como Presidente, e, agora, é o Temer que está como Presidente. Então, gente, o Governo é o mesmo, e aqueles que não se ajustam dentro: meu chefe, eu vou lhe dar um par de botina, mete a botina nesse pessoal! Bote para andar! Chega, meu chefe! O senhor tem a caneta: use a caneta! Mete a taca!

Falta legislação? Está todo mundo aqui, os Deputados e os Senadores, para aprovar uma legislação. Isso é um projeto estruturante, e projeto estruturante, gente, pelo amor de Deus!...

Aqui em Brasília, Dr. Luciano, eu falei isso várias vezes: houve um dia em que eu ia para o aeroporto e perdi o voo, Presidente Garibaldi, sabe por quê? Porque nós entrávamos aqui no Eixão ou no Eixinho - aqui tem tanto eixão, eixinho e tal -, e quando se chegava lá embaixo, na baixada, existia criação de calango de um lado, existia criação de calango do outro, porque é um parque lá, e não se podia fazer a terceira pista. Aqui em cima nós temos oito pistas ou, se não me engano, são três de um lado, quatro no meio e mais três do outro - alguma coisa assim -, e chegando lá embaixo só existem duas. Eu não conseguia chegar ao aeroporto por causa do gargalo. Gente, isso é uma falta.... Desculpe-me a expressão. Olha, nós seres humanos, se nós somos capazes de diminuir ou destruir alguma parte ambiental, nós somos tão competentes, para recuperar mil vezes mais.

O senhor falou agora do acostamento. Desculpem-me esses técnicos, desculpem-me esses ambientalistas, são todas pessoas que vivem do imposto do povo brasileiro. Não há um ambientalista que trabalhe de graça. Todo mundo depende de algum lugar. Então, não sou a favor de ficar derrubando a Amazônia, não sou a favor de desmatar nada. Há regra, há lei. Agora, deixar de fazer uma obra no DNIT... E quem é o Dnit? Ele é do Governo Federal. E quem é o Ministério do Meio Ambiente? É do Governo Federal? E quem é o Ibama? É do Governo Federal. Quem é o Governo? O mesmo. Quem é o Senado? O mesmo. Quem é a Câmara? O mesmo.

Só falta uma coisa: o Presidente mandar para o Congresso uma lei - já venho falando isto faz tempo - para que toda obra de interesse nacional se cumpra. E não é o cara lá no final da linha, que quer ganhar dinheiro, alguma empresazinha, alguma ONG, qualquer coisa que tiver que vai atrapalhar esse interesse nacional.

É só isso que defendo, Sr. Presidente, senão não dá para entender. O próprio Governo é que não se entende - entre si.

O SR. LUCIANO DE SOUZA CASTRO - Para concluir o raciocínio nessa questão ambiental.

Toda questão ambiental é de suma importância para o País e deve ser tratada como prioridade. Naturalmente nós, como Governo - o Ministério dos Transportes junto como o Governo -, estamos estudando alternativas para dar celeridade a esses processos.

Por exemplo, que a rodovia federal, já implantada, que está na sua faixa de domínio, possa ter as obras complementares realizadas, desde que se façam os ajustes necessários na questão ambiental, como, por exemplo, a recuperação de passivo ambiental, porque se sabe que toda obra que é feita em rodovia federal, aquilo é um passivo ambiental. Tira-se aquele bota-fora da estrada, coloca-se do lado, não sei o quê; fazem-se escavações laterais e tudo mais, para buscar material. E esse passivo deve ser recuperado.

Então, acho que essa questão tem que estar amarrada na execução da obra, com a recuperação de passivo. Se isso estiver colocado, as coisas funcionam automaticamente, sem necessidade de uma burocracia adicional, com a qual se atrasa a execução de obras importantes e estruturantes, como disse o Deputado Cassol.

Nessa questão da 364...

O SR. IVO CASSOL (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - RO. *Fora do microfone.*) - Estamos aqui, no Senado, na Comissão do Senado.

O SR. LUCIANO DE SOUZA CASTRO - Senador. Desculpe-me.

Nessa questão da 364, quero dizer da nossa importância de estabelecer uma convivência com o sistema privado.

Antes, eu já teria colocado aqui que o Estado, como Governo, não tem mais a capacidade de poupança necessária para fazer os investimentos da expansão da malha rodoviária e ferroviária ou mesmo a ampliação das hidrovias, como agora foi feito, por exemplo, o deslocamento do Pedral do Lourenço, uma obra que está estimada em mais de R\$500 milhões - só o deslocamento do Pedral do Lourenço.

Então, nós temos que buscar parceria com o setor privado, daí a busca pelas concessões. Nesse trecho da 364 - é um trecho de 806 quilômetros, um trecho grande -, o Governo tem enfrentado dificuldades.

Eu disse aqui, antes, que para haver a manutenção mais tranquila da malha haveria a necessidade, hoje, de R\$8 bilhões/ano. Quer dizer, são menos de R\$5 bilhões. Operando neste ano, há R\$2 bilhões. Hoje, só temos R\$2 bilhões. É uma situação delicada. Então, é fundamental essa parceria com o setor privado.

Dizer também ao Senador que quando se faz uma PMI - é uma proposta de estudos que uma empresa como a Sanches Tripoloni se habilitou, foi a única que se habilitou -, ela está apresentando os estudos e, quando esse estudo for concluído, ele vai ser submetido à ANTT. A ANTT vai fazer a avaliação e, depois, todo esse processo, quando se fixa inclusive o valor de pedágio e tudo mais, é submetido ao TCU. E o TCU avalia todo esse processo antes de autorizar o lançamento do edital de concessão. Ele tem que ser homologado pelo TCU antes de se lançar o edital de concessão. Até lá, vamos ter todas essas oportunidades de discutir, por exemplo, questões que são primordiais, como construção de duplicações que são emergenciais, em determinados trechos. Onde não se puder construir a duplicação, que se faça investimento de terceira faixa, porque alivia bastante o trânsito e é um investimento menor. A questão de sinalização de toda a rodovia, recuperação de pavimento, os acostamentos.

Então, é um programa que eu acho que interessa profundamente ao Governo do Mato Grosso, ao Governo de Rondônia, interessa ao País em termos de logística. E eu não tenho dúvida de que esse processo terá sucesso se chegarmos a uma modelagem de um projeto adequado e que nos permita evoluir rapidamente.

Senador, eu gostaria, eu acho que o senhor também, que o Estado tivesse a capacidade de fazer os investimentos sozinho. Mas as demandas são permanentes, são crescentes. Não há forma de se fazer isso com recurso de poupança. Até porque nós não temos só estradas, nós temos programas de energia que são enormes no País, construção de hidrelétricas. E temos que expandir mais. Nós temos problemas de financiamento no setor agrícola, nós temos uma série de outros problemas. E problemas de ordem social que precisam também de recursos.

Nós não temos recursos para tudo. Então, a parceria com o setor privado, nesse âmbito das concessões, se torna eficiente e é importante para nós nesse momento.

O SR. IVO CASSOL (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - RO) - Só para concluir, já que o senhor está falando que não tem dinheiro nem para manutenção. Engraçado, o DNIT tem dinheiro para ficar limpando as laterais da BR-364. Os proprietários de fora a fora da BR tiveram o capricho de plantar, de reflorestar, nas margens da BR, para deixar a BR embelezada. Engraçado, em Rondônia, eles meteram as máquinas de ponta a ponta. E esses órgãos ambientais, de fiscalização não fizeram nada. Deveriam ir lá e meter a taca no DNIT.

Quer dizer, falta dinheiro e estão fazendo isso em Rondônia. Não sei se o Acir já viu isso aí, mas isso é um absurdo. O cara capricha na frente da sua propriedade. Foram lá, sem critério algum, árvore pequena... Bom, se há alguma árvore que está caindo, que vai pôr em risco o trânsito, lógico, derruba aquela árvore. Não, passaram limpando tudo. Vai ficar um deserto de fora a fora.

Pelo que a população de Rondônia entende, parece que vai começar amanhã já a terceira faixa, a quarta faixa. Não é duplicação, não é nada disso. Simplesmente - enquanto todo mundo está trabalhando para a questão ambiental - o DNIT de Rondônia fez isso aí.

Eu sou contra, porque acho que se tem algum local que é perigoso então vai lá e limpa aquela a região, mas não de fora a fora, como estão fazendo na BR-364.

O SR. LUCIANO DE SOUZA CASTRO - Eu não conheço exatamente como estão fazendo, mas deve haver um contrato de manutenção no trecho da rodovia. Esse contrato de manutenção permite a limpeza das margens da rodovia na faixa de domínio.

Ela tem que estar livre, eventualmente porque com problema de acidente há um deslocamento para a faixa de domínio. E você não pode ter nenhum tipo de vegetação, tem que ser rasteira. E são regras de segurança.

O SR. IVO CASSOL (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - RO) - Engraçado, enquanto aqui na faixa de domínio não pode ter nada, em outros lugares não se pode nem fazer acostamento porque a questão ambiental não permite. Quer dizer, olha o entendimento do próprio Governo.

Lá na 174 não se pode nem colocar acostamento. Já, aqui, do outro lado, 50 metros longe, tem que tirar os arbustos, as flores, que existirem na 364. Falta de critério. Questão ambiental infelizmente está regredindo.

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

O SR. JOSÉ MEDEIROS (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - MT) - Sr. Presidente, senhores convidados, eu nem faço parte da Comissão de Infraestrutura, mas o assunto BR-364 interessa muito ao Estado de Mato Grosso, principalmente à minha cidade Rondonópolis. E vim aqui participar também porque isso é muito importante para a economia do Estado, enfim, para os mato-grossenses.

Eu louvo a iniciativa do DNIT. Estou vendo que está mudando o discurso ali, porque antes o que eu percebia, Senador Acir, é que havia a necessidade de fazer privatizações, mas eram privatizações envergonhadas, que até mudaram o nome, colocaram para concessão.

E se fosse só uma questão de nomenclatura, tudo bem, mas olha o prejuízo que essas coisas trazem. Resolveram fazer em Mato Grosso uma concessão híbrida - esse era o nome, Senador Garibaldi. E assim ficou: parte ia ser feito pela iniciativa privada, parte pelo Governo Federal, pelo DNIT. E começaram as obras.

E eu até falei num dos meus primeiros discursos da tribuna: eu temo que a iniciativa privada termine o trecho de obras de sua responsabilidade e que a União não termine o trecho dela. E a partir do momento em que a iniciativa privada tiver cumprido o que está constando do contrato, ela vai começar a cobrar pedágio. E como será? Porque foi vendido para a população que haveria uma estrada duplicada, vai-se pagar pedágio, mas haverá uma estrada duplicada.

Bem o que acabou acontecendo depois? Realmente, a iniciativa privada fez o seu percentual, fez as praças de pedágio e começou a cobrar pedágio. Parte da rodovia que era responsabilidade da União não foi terminada. Como havia sido concedida, também os contratos de manutenção tinham sido extintos. Então, a população passou a pagar pedágio só que numa rodovia simples e esburacada.

Então, imagine, Senador Garibaldi, como ficou o humor da população.

Acontece que, para piorar, os três Senadores do Estado são da mesma cidade. E aí, para a sorte desses Senadores, o trecho é justamente na cidade ali. E também é o pior trecho em termos de tráfego da BR-364, que já chegou a ser medido ali em um dia em torno de 40 mil veículos, sendo a maioria carretas. Isso causa engarrafamento, porque todo o escoamento, em determinado momento, de todas as rodovias de Mato Grosso cai ali dentro. E o terminal de carga, que é o maior da América Latina, terminal ferroviário de carga, fica em Rondonópolis. Então, aquilo fica um pavio, o dia inteiro, de carretas na época da safra.

E vou ser sincero com o senhor, eu fui lá agora e o pessoal falou: "Olha, faz tempo que você sumiu daqui". Falei: "Não só eu, eu Wellington e Blairo.

Nós praticamente não fomos à cidade, porque você vai lá para ser xingado e com razão; com razão, porque a população já não aguenta mais. E fala: "Olha, aqui tem três Senadores, não sei quantos Deputados, e não acontece nada." Mas não

acontecendo nada por quê? Por causa desse modelo que foi feito. Se tivessem jogado tudo para iniciativa privada, com certeza teria ido; teria terminado. Agora, conseguiu-se remediar um pouco, porque, pelo menos, tamparam-se os buracos.

Mas a nossa preocupação tem sido essa e, por isso, eu já fiquei otimista de ver que o discurso mudou aqui. Já não se tem vergonha de falar que vamos trabalhar com a iniciativa privada; o Governo está aqui mostrando: "Olha, nós não temos mesmo dinheiro para fazer frente a essas demandas todas."

Mas só para terminar de contar a tragédia, Senador Garibaldi, também o nosso aeroporto lá - e já que está aqui o Dr. Luciano, que é da aviação civil também ou que faz parte do ministério que agora conduz a aviação civil -, fazia parte daquele plano de desenvolvimento regional. E fizeram um projeto de R\$60 milhões. A meu ver - lógico que eu não sou da área -, se nós tivéssemos feito uma coisa menor, mas que funcionasse ou que tivesse dinheiro para fazer, resolveria o problema. Mas acabou não acontecendo, e ali também há esse gargalo.

Então, imaginem, a população fala: "Olha, aqui tem um bando de incompetente representando a gente." É uma situação muito difícil para os Parlamentares. Nós sabemos que o Governo tem dificuldade, mas hoje estamos com esse gargalo lá na BR-364.

Então, quando se falou de BR-364, eu estava vendo aqui a indignação do Senador Acir e falei: "Eu acho que tem um cabeça de jegue enterrada lá na BR-364, porque realmente nós temos o mesmo problema." Lá, nós já superamos essa parte da questão ambiental, mas temos problemas de toda sorte em outras, tipo a BR-080 e tantas outras rodovias lá. Mato Grosso tem muitas regiões impactadas por questões indígenas, mas, nesse momento, o nosso problema é de execução. Lá, por exemplo, a empresa Mendes Júnior tinha pegado; depois a empresa entrou em recuperação judicial; tinha passado para outra; a outra não tinha recebido; e agora ficou um problema maior ainda, porque não se consegue terminar aquele trecho entre Rondonópolis e Cuiabá.

Então, é um momento de dificuldade, e esperamos novos horizontes ali para o Estado, porque já não sabemos mais o que fazer. Toda aquela safra que vem, às vezes até de Rondônia, cai tudo ali na BR-364, nesse cinturão que vai para as ferrovias. Esperamos que, dentro em breve, esse problema possa ser solucionado.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Com a palavra o Dr. Luciano.

O SR. LUCIANO DE SOUZA CASTRO - Eu quero agradecer a interferência do Senador. Nós não temos... A alternativa nossa é buscar o setor privado essa parceria, e as concessões são para isso.

A BR-364 é uma rodovia vital para o escoamento da produção. Nós estamos falando de um Estado com o maior potencial agrícola do País, que é o Estado de Mato Grosso, e nós não temos outra alternativa senão buscar, através da parceria com a iniciativa privada, esses investimentos que a BR-364 merece. E não dá mais para adiar.

Nós temos essa preocupação. Eu saio daqui com a preocupação, de Governo, do Ministério dos Transportes e de todos seus órgãos, de que precisamos ter atenção nos estudos que vão ser apresentados, para que se observe a questão das duplicações, das terceiras faixas, das travessias urbanas, que são importantes.

Na realidade, quando se expande a rodovia, a tendência é que a aglomeração urbana se intensifique, que se diga a nossa Reta do Tabajara, lá no nosso Rio Grande do Norte, que é um problema de solução... Quando se chega a um ponto, por exemplo, lá no Rio Grande do Norte, a Reta Tabajara é vital. E o aglomerado urbano é tão denso, é tão violento, que para fazer as obras é de uma complexidade terrível, porque tem que se fazer um nível de desapropriação enorme. Até a execução das obras de engenharia é complexa, tem que se trabalhar mais à noite do que de dia, pelo movimento de tráfego. Então, nós temos que evitar que na nossa 364, nas intersecções urbanas, isso aconteça também e possam se criar já as condições necessárias e se pensar até mesmo em alguns contornos em áreas de grande densidade.

O SR. JOSÉ MEDEIROS (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - MT) - Permita-me só um parêntese, Dr. Luciano.

O SR. LUCIANO DE SOUZA CASTRO - Pois não.

O SR. JOSÉ MEDEIROS (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - MT) - O senhor falou em travessias urbanas e aí me ocorreu aqui um outro problema. Em Rondonópolis, começou a travessia urbana, que já está em torno de oito anos e não se termina; são 13km. Esses dias eu até brinquei lá na cidade porque eu vi na internet uma ponte na China, sobre o mar, de oito pistas, e eles a terminaram em quatro anos - 37km de ponte sobre o mar, oito pistas -, e esses nossos 13km lá nunca se conseguiu terminar. Em Jaciara nem começou, não conseguiram.

O que eu vi é que esses convênios feitos com prefeituras não deram certo. Se eu tivesse que fazer uma sugestão, seria para o DNIT fazer essa contratação direta, porque faz-se com as prefeituras, contratam-se algumas empreiteiras que não têm

estrutura para fazer e acaba a população perdendo. Lá, por exemplo, foram R\$54 milhões. Certa feita eu vim conversar com o General Fraxe, que era bem espirituoso, e eu lhe disse: eu tinha ido ver se era problema de dinheiro, eu nem estava aqui no Senado ainda -, e ele respondeu: "Meu filho, o dinheiro que foi mandato para lá dava para fazer aquilo com porcelanato!" Eu eu falei: Caramba!. E ele falou: "Três vezes!"

Então, não foi por falta de dinheiro, mas comeram o dinheiro e a população não tem a... Aí eu fui ver e me parece que o problema está nos convênios com as prefeituras, por isso essa minha sugestão.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Não tinha Lava Jato! *(Risos.)*

O SR. LUCIANO DE SOUZA CASTRO - Apenas para concluir, eu quero aqui reconhecer que obras dessa envergadura, efetivamente, com raríssimas exceções, devem ter a execução direta do DNIT, essa é a orientação do Ministro Maurício Quintella, a nova orientação. E evitar, eventualmente, alguns convênios com prefeituras que têm menos condições técnicas de tocar obras dessa envergadura, inclusive condições de acompanhamento de obra. Então, essa é uma observação que está sendo feita. Naturalmente, para as que estão ainda em vigor estamos tentando ver se terminam as obras para não se criar também uma paralisação e ter que recomençar todo o projeto, licitar tudo de novo via DNIT. Buscarem-se soluções, mas a tendência é essa, de as obras serem tocadas prioritariamente pelo DNIT.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Antes de encerrar, nós demos duas perguntas aqui de telespectadores via Alô Senado. A participação de Maria de Fátima Anselmo: "Quanto se arrecada de pedágio e de multas no Brasil e para onde vai esse dinheiro?" O Dr. Luiz Antonio disse que pode responder quanto se arrecada de pedágio.

O SR. LUIZ ANTONIO UGEDA SANCHES - O setor de rodovias concedidas hoje no Brasil fatura em torno de R\$8 bilhões ano, todo aquele conjunto de 61 concessões federais, estaduais e municipais - noventa e nove vírgula alguma coisa por cento disso é a receita do pedágio. Então, essa correlação é muito fácil de se construir - que é, mais ou menos, o que o DNIT deveria investir nos 52 mil quilômetros de rodovias. Nós investimos isso para 19.

Então, isso dá também uma correlação interessante, porque mostra a capacidade da iniciativa privada de investir o mesmo volume que o DNIT deveria investir para todos os seus 52 mil quilômetros de rodovias. Esse mesmo volume é investido para 19 mil quilômetros no Brasil.

O valor de multas nós não sabemos, porque nós não temos o poder de polícia. Então, nós não temos como aferir esse número.

O SR. LUCIANO DE SOUZA CASTRO - Deixe-me apenas complementar: acho que as concessionárias usam grande parte dos recursos da arrecadação para as obras da manutenção da rodovia e para, eventualmente, ampliações do seu programa de investimento. Ela tem que usar esses recursos também para essa finalidade.

As operações da rodovia têm um custo para as concessionárias. E outra parte também é direcionada à arrecadação de impostos, que a concessionária se obriga a fazer. Então, existe a parte da operação da rodovia, que tem um custo também, mais esse conjunto de impostos - e tudo mais -, a manutenção das rodovias e as obras que estão previstas no seu programa de investimento.

Então, tudo isso... Porque fica claro e se tem a sensação de que se paga de pedágio e para onde vai o dinheiro? O dinheiro, não. O dinheiro tem que ir para a própria rodovia, melhoria para o investimento, melhoria da qualidade da rodovia e da prestação de serviço ao usuário.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Há aqui duas Marias que são curiosas. A Maria de Fátima, que é a mesma Maria da pergunta anterior: "Deve haver três empresas, distintas, para ter responsabilidades perante as BRs, sendo uma responsável pela concessão de passarelas, outra para cuidar dos acostamentos".

E Maria Aline pergunta ao Sr. Luciano: "Ao assistir a Comissão de Infraestrutura, observei que há debate sobre a duplicação da BR-364, portanto, também solicito um debate para duplicar a BR-304, que liga a capital de Natal a todas as cidades do interior do Rio Grande do Norte, uma vez que ocorrem muitos acidentes".

Olha aí, chegou a minha hora. *(Risos.)*

O SR. LUCIANO DE SOUZA CASTRO - Acho que, se nós formos analisar e olhar com carinho e atenção os nossos usuários, a população em geral, todos desejam trafegar em rodovias duplicadas. Isso traduz mais segurança, mais tranquilidade e um tráfego fluindo melhor. Então, todos desejam.

Mas nem tudo isso é possível e, muitas vezes, o tráfego não comporta a duplicação que ainda se faça necessária ou que é desejada pela população. Então, cada caso é um caso.

Na questão da 364, em específico, não quer que...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. LUCIANO DE SOUZA CASTRO - A Reta Tabajara é uma prioridade de governo de lá - a gente tentar dar uma solução rápida. A obra foi iniciada, e a empresa saiu, não quis mais e tivemos que licitar de novo.

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

O SR. LUCIANO DE SOUZA CASTRO - Na verdade, uma novela que esperamos que esteja no fim, mas cada caso é um caso, cada Estado tem seus problemas. Então, estamos tentando buscar soluções conjuntas para dar velocidade a esse processo da melhoria das nossas rodovias.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Antes de encerrar esta audiência, pergunto se algum dos nossos convidados quer acrescentar alguma observação. *(Pausa.)*

Antes de encerrá-la, quero agradecer ao Senador Acir Gurgacz e vamos votar os requerimentos.

Aliás, vamos votar logo. *(Risos.)*

O Senador Acir Gurgacz está querendo trabalhar muito no próximo período aqui.

EXTRAPAUTA

ITEM 7

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 46, de 2016

- Não terminativo -

Requeremos, nos termos do art. 58, §2º, II da CF c/c art. 93, II do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de Audiência Pública no âmbito da Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal - CI, para debater sobre “O atraso de pagamento de Outorga ao Tesouro Nacional das Concessionárias de Aeroportos”, com a presença das seguintes entidades e representantes:

- 1. Um representante do Ministério dos Transportes;*
- 2. Um representante da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC);*
- 3. Um representante da INFRAERO;*
- 4. Um representante do BNDES.*

Autoria: Senador Acir Gurgacz

Em discussão o requerimento de autoria do Senador Acir Gurgacz.

Em votação.

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

Aprovado.

Temos outro requerimento de autoria do Senador Acir Gurgacz.

EXTRAPAUTA

ITEM 9

MINUTA DE REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº, de 2016

Nos termos do art. 50, § 2º, da Constituição Federal, combinado com o art. 216 do Regimento Interno do Senado Federal, requer que sejam solicitadas ao Sr. Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil, no âmbito da Agência Nacional de Aviação Civil — ANAC, as seguintes informações, relativas ao pagamento de outorga por parte dos concessionários responsáveis pela operação dos aeroportos concedidos à iniciativa privada nos últimos anos:

- 1. As outorgas - fixa e variável - previstas nos contratos de concessão estão sendo pagas nos valores e prazos acordados?*
- 2. Se não, quais concessionários estão inadimplentes com o Poder Público?*
- 3. Quais as razões alegadas pelos concessionários para o não pagamento regular da outorga?*
- 4. Quais ações estão sendo tomadas tanto pelo Ministério quanto pela ANAC para garantir que não haja prejuízos ao Poder Público?*

Autoria: Senador Acir Gurgacz

Há uma justificação do Senador Acir Gurgacz, mas peço sua permissão para colocar em votação o requerimento. As Sr^{as} Senadoras e os Srs. Senadores que o aprovam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovado.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Um universitário disse que houve retirada de pauta pelo Relator, Senador Hélio José. O projeto seria terminativo. Mesmo se ele não o retirasse, não haveria o quórum necessário, mas o Senador Hélio pede a retirada do projeto do item 4.

(É o seguinte o item retirado:

ITEM 4

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 395, de 2012

- Terminativo -

Altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, que dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração e revoga a Lei nº 6.813, de 10 de julho de 1980, para nele incluir a atividade de transporte de cargas indivisíveis, superdimensionadas em peso ou dimensão; e dá outras providências.

Autoria: Senador Paulo Paim

Relatoria: Senador Hélio José

Relatório: Pela aprovação da matéria, com duas emendas.

Observações:

A matéria não tramita em outra Comissão.

Agora vou agradecer ao Senador Acir Gurgacz, ao Senador Valdir Raupp que aqui não se encontra, os dois que tiveram essa feliz iniciativa de debater essa questão e trouxeram aqui, para alegria nossa, o ex-Deputado Luciano Castro, que é um debatedor que tem toda uma experiência porque passou seis mandatos na Câmara Federal e quem sabe agora não quer vir para o Senado, pelo menos instalado aqui está.

Então, quero agradecê-lo pelos esclarecimentos que prestou em nome do Ministro Quintella e dizer que o debate vai continuar, na verdade, pelos prazos acordados, ventilados aqui não tenhamos dúvida de que teremos debates sobre essa questão da BR.

Por outro lado, eu quero agradecer a Stephane Louis Georges que aqui compareceu e que trouxe esclarecimentos em nome da ANTT que foram valiosos para o debate da matéria e o senhor também fique certo de que será convidado para em outras ocasiões debater essas e outras questões. Igualmente agradeço ao Diógenes Álvares que representa a EPL pela sua contribuição que também foi valiosa; assim como o Sr. Luiz Antonio Ugeda Sanches, que aqui trouxe muitas informações a respeito da questão.

Esta é a última reunião antes do encerramento dos nossos trabalhos. Só voltaremos aqui - segundo o universitário que está distraído ali - dia de 3 de agosto.

Mas antes de encerrarmos essa reunião eu proponho a dispensa de leitura e aprovação das Atas da reunião anterior e da presente.

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

Aprovada as atas.

Agora só me resta agradecer. Eu faço sempre referência ao universitário, mas nós temos aqui outros universitários, outras pessoas que se dedicam muito a esta Comissão já há algum tempo e eu quero agradecer, porque elas foram importantíssimas no sentido de fazer com que eu pudesse ter um desempenho razoável a frente desta Comissão.

Agradeço penhoradamente à Consultoria do Senado Federal, que permanece sempre atenta aos nossos trabalhos. Eu queria agradecer particularmente ao nosso - talvez o universitário não saiba - Israel e, em nome dele, agradecer a todos os consultores. E pedir desculpa, porque sempre o Israel está aqui, e eu - é problema de idade - não consegui dizer o nome dele, mas sou muito grato a ele, sou muito grato à imprensa que aqui comparece, sou muito grato a todos os Senadores que aqui permanecem.

Quero fazer esse agradecimento na pessoa do Senador Acir Gurgacz. Agradecer a todos os Senadores e Senadoras que participam desta Comissão. E dizer a eles que pelo menos no que toca aos processos que estão nesta Comissão... Estamos com quantos?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Trinta e dois projetos que estão nas mãos ainda dos Srs. Senadores, e na Comissão, são cinco. Então esse é o balanço, fazendo votos de que possamos estar aqui todos no dia 3 de agosto, neste plenário, às 8h30.

Muito obrigado.

Está encerrada a reunião.

(Iniciada às 8 horas e 33 minutos, a reunião é encerrada às 11 horas e 25 minutos.)