



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

REUNIÃO

04/04/2017 - 4ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Declaro aberta a 4ª Reunião, Extraordinária, da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 3ª Sessão Legislativa Ordinária da 55ª Legislatura. Antes de iniciarmos nossos trabalhos, proponho a dispensa da leitura e a aprovação da ata da reunião anterior.

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

Aprovada.

Comunicado.

Documentos recebidos pela Presidência da Comissão.

A Presidência comunica o recebimento de carta da Associação Brasileira dos Centros Logísticos e Industriais Aduaneiros, entidade sediada em Santo André, São Paulo. A associação protesta contra a possibilidade de prorrogação por mais 70 anos, sem processo de licitação, dos prazos de autorização e concessão para exploração de áreas portuárias, entre as quais a localizada no Porto de Santos. Segundo a associação, essa demanda teria sido formalizada junto ao Governo Federal pela Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegários. Além de protestar sobre a eventual adoção dessa prorrogação, a carta sugere a abertura de um foro de discussão com as entidades representativas do setor e os agentes públicos envolvidos no processo.

Cópias desse documento encontram-se à disposição das Sr^{as} e Srs. Senadores na Secretaria da Comissão.

Temos, na primeira parte, a sabatina.

ITEM 1

MENSAGEM (SF) Nº 109, DE 2016

- Não terminativo -

Submete à apreciação do Senado Federal, de conformidade com o art. 52, inciso III, alínea "f", da Constituição, combinado com os arts. 53 e 54 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, o nome do Senhor MARCELO VINAUD PRADO para ser reconduzido ao cargo de diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Autoria: Presidência da República.

Relatoria: Senador Acir Gurgacz.

Relatório: pronto para deliberação.

Observações: 1. Em 28/03/2017, foi lido o relatório e concedida vista coletiva da matéria, em atendimento ao art. 383 do RISF;

2. Reunião destinada à arguição pública do indicado.

Convido para que tome assento à mesa o Sr. Marcelo Vinaud Prado, indicado ao cargo de diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). *(Pausa.)*

Agradeço e registro a presença de todo o time da ANTT que se faz presente hoje na nossa Comissão de Serviços de Infraestrutura, acompanhando o Dr. Jorge Bastos, que também se faz presente, Diretor-Geral da ANTT.

Informo ao indicado que o tempo destinado à exposição será de 20 a 25 minutos, com tolerância de cinco minutos.

Ao final da exposição, a palavra será concedida às Sr^{as} Senadoras e aos Srs. Senadores que desejarem sabatinar o indicado, conforme a lista de inscrição que se encontra sobre a mesa.

Neste momento, concedo a palavra ao Sr. Marcelo Vinaud, indicado para a ANTT.

Mais uma vez, seja bem-vindo a esta Comissão, Dr. Marcelo!

O SR. MARCELO VINAUD PRADO - Muito obrigado, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - V. S^a já foi conduzido e, agora, está sendo sabatinado para a sua recondução ao cargo de diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres.

Seja bem-vindo!

V. S^a dispõe de 20 a 25 minutos.

O SR. MARCELO VINAUD PRADO - Muito obrigado, Senador.

Senhoras e senhores, bom dia!

Primeiramente, eu gostaria de cumprimentar o Excelentíssimo Senhor Presidente da República, Michel Temer, e de agradecer a Sua Excelência pela mensagem enviada ao Senado Federal com a minha indicação para a recondução ao cargo de diretor.

Cumprimento o Sr. Presidente do Senado Federal, Senador Eunício Oliveira, a quem agradeço pelo encaminhamento da indicação a esta Comissão.

Cumprimento o Sr. Presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal, Senador Eduardo Braga, a quem também gostaria de agradecer pelo pronto encaminhamento do rito que permitiu o momento desta sabatina.

Cumprimento o Sr. Relator da minha indicação, Senador Acir Gurgacz, Vice-Presidente desta Comissão, a quem agradeço pela presteza em tornar disponível o parecer da relatoria para avaliação dos demais membros da Comissão.

Cumprimento também as Sr^{as} Senadoras e os Srs. Senadores aqui presentes, os diretores e colegas da Agência Nacional de Transportes Terrestres aqui presentes, os demais presentes e também os telespectadores que nos assistem pela TV Senado e pela internet.

Em 24 de junho de 2015, tive o privilégio de ser sabatinado por esta douta Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal para ocupar o cargo de diretor da ANTT, agência da qual sou servidor efetivo desde 2005. Naquela ocasião, tive oportunidade de apresentar minha trajetória acadêmica, técnica e profissional, bem como de discorrer sobre minhas experiências de servidor público e gestor, as quais julgo terem sido de grande valia durante minha atuação no mandato de diretor.

Neste momento em que pleiteio a recondução ao cargo, pretendo centrar minha explanação no relato de ações concretas que vêm sendo orquestradas pela ANTT no sentido de dar cumprimento à sua missão institucional, notadamente no que diz respeito a tornar disponível adequada infraestrutura de transportes terrestres para a sociedade. Posso afirmar que estou e estarei diretamente envolvido e comprometido com essas ações, tanto como diretor quanto como servidor de carreira da agência.

Início mencionando, especificamente, o desenvolvimento do planejamento estratégico da agência, que, para o ciclo atual, é composto por 16 objetivos estratégicos desdobrados em 31 iniciativas, entre as quais encontram-se, por exemplo, os programas de outorga de novas concessões rodoviárias e ferroviárias e a melhoria do processo de fiscalização de ambos os setores.

Em função dessas iniciativas estratégicas, a ANTT elaborou e vem implementando seu planejamento regulatório, ação que executa com o auxílio da aplicação de ferramentas voltadas à melhoria da qualidade regulatória. Em suma, temos procurado não apenas planejar a atuação do órgão nos campos tático e operacional como também temos envidado esforços no sentido de assegurar que as ações regulatórias sejam adequadamente planejadas e dotadas da mais alta qualidade técnica.

Nesse âmbito, destacamos a existência da Agenda Regulatória da ANTT, a adoção da Análise de Impacto Regulatório como requisito para edição de atos normativos para o setor e o fomento à participação social efetiva e de qualidade no processo regulatório.

Falando especificamente da Agenda Regulatória, podemos dizer que se trata de instrumento de planejamento que indica os projetos prioritários que podem alterar o mercado regulado, seus objetivos e cronograma de implementação. A Agenda Regulatória propicia, portanto, maior segurança ao setor regulado e aos usuários na medida em que dá publicidade ao planejamento regulatório da agência, possibilitando a ampliação de prestação de contas do controle e da participação social e conferindo previsibilidade à atuação regulatória.

A Agenda Regulatória da ANTT é composta de cinco eixos temáticos, dentre os quais destacamos dois afetos a esta Comissão de Serviços de Infraestrutura: um voltado especificamente à exploração da infraestrutura rodoviária federal e outro dedicado ao transporte ferroviário de cargas. Esses dois eixos comportam 16 temas a serem desenvolvidos no biênio 2017/2018, que, vale destacar, estão perfeitamente alinhados com as iniciativas estratégicas anteriormente mencionadas.

No eixo temático concernente à exploração da infraestrutura rodoviária federal, temos vários temas sendo trabalhados.

O primeiro deles é a análise de risco em concessões rodoviárias. Essa iniciativa busca debater os riscos a que estão sujeitas as outorgas realizadas pela ANTT, a possibilidade de aprimoramento dos novos instrumentos de outorga e se não há desequilíbrio entre a remuneração e os riscos assumidos pelas concessionárias. O objetivo é desenvolver metodologia para agenciamento e análise de riscos relacionados aos projetos de concessões rodoviárias, compreendendo os processos de identificação, de avaliação, de análise e de monitoramento de riscos, desde a concepção do projeto de investimento até a sua efetiva operação.

Outra ação importante é a designação de Organismos de Avaliação de Conformidade no âmbito dos projetos de infraestrutura das concessões rodoviárias reguladas pela ANTT. Essa iniciativa busca desenvolver um modelo de habilitação de empresas com experiência no processo de avaliação de conformidade dos projetos de infraestrutura relativos aos contratos de concessões rodoviárias outorgados. O objetivo é aumentar o nível de qualidade dos projetos de infraestrutura por meio da melhoria dos procedimentos de análise e aprovação, garantindo maior harmonia com as normas técnicas e requisitos estabelecidos pela ANTT.

Outra ação a ser citada é o desenvolvimento da metodologia de cálculo do tecnicamente chamado Fator X. Essa iniciativa pretende desenvolver mecanismos regulatórios que visam a replicar o efeito dos ganhos de produtividade do concessionário, ou seja, o que ele consegue ter de ganho de eficiência, e a repartir isso com a tarifa, com a modicidade tarifária - é exatamente como ocorreria caso o agente regulado operasse em um mercado competitivo -, ou seja, parametrizar o Fator X e repassá-lo ao usuário, através da métrica para apuração dos ganhos de eficiência e produtividade.

Outra ação relevante é a revisão sobre o conceito de Polos Geradores de Tráfego, critérios para elaboração, apresentação e análise de estudos e projetos. Essa iniciativa busca estabelecer, por meio de resolução da ANTT, procedimentos padronizados para elaboração, apresentação e análise de estudos e projetos relacionados aos polos geradores de tráfego nas rodovias federais concedidas, debatendo a consolidação e a revisão de todos os normativos em um único instrumento, diminuindo a quantidade de pedidos de revisão de estudos.

O objetivo é minimizar os impactos negativos, principalmente quanto ao nível de serviço da rodovia e à segurança dos usuários, bem como melhorar a definição das competências dos agentes envolvidos, padronizar a elaboração, a apresentação e a análise de estudos e de projetos, além de garantir critérios técnicos para os estudos e projetos dos polos geradores de tráfego e de definir, de forma clara e objetiva, os procedimentos administrativos e técnicos que abordam o tema, promovendo isonomia no tratamento dado às concessionárias e a terceiros.

Essa ação tem a ver com uma situação corriqueira na ANTT, que são os pedidos de inclusão de pequenas obras e de grandes obras. O sentido é dar maior transparência. Há um mecanismo para analisar esses pedidos e para dar o retorno adequado tanto a quem está pedindo quanto a quem vai ter de executar a obra.

Há uma ação de revisão que trata de infrações sujeitas às penalidades de advertência e multa por inexecução contratual. Essa iniciativa busca promover a revisão da Resolução ANNT nº 4.071, de 2013, que trata das infrações sujeitas às penalidades de advertência...

O SR. VALDIR RAUPP (PMDB - RO) - Sr. Presidente, com a permissão do Dr. Marcelo Vinaud...

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Pois não, Senador Valdir Raupp.

O SR. VALDIR RAUPP (PMDB - RO) - É só uma questão de procedimento, Dr. Marcelo. Eu queria pedir a palavra pela ordem rapidamente. Depois, V. Exª continua a sua exposição.

Eu queria pedir para abrir o painel, pois há muitas comissões, e os Senadores estão vindo e votando. O relatório já é de conhecimento. V. Exª já fez o relatório na semana passada, e todos já conhecem o currículo do indicado. Creio que todos já estão aptos a votar.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito obrigado, Senador Raupp.

Atendendo ao seu pedido, peço para abrir o painel de votação, para que possamos iniciar a votação.

Obrigado, Senador Raupp.

O SR. MARCELO VINAUD PRADO - Outra ação que está em discussão, promovida pela Superintendência de Exploração de Infraestrutura Rodoviária da ANTT, é a metodologia para reversibilidade de bens e impostos das concessões ao poder concedente. Cabe esclarecer que, com o iminente fim das concessões da 1ª Etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais, esse tema ganha importância estratégica para o sucesso das futuras concessões rodoviárias.

Já no eixo temático concernente ao transporte ferroviário de cargas, são verificadas importantes ações em andamento, tais como a adequação dos procedimentos para registro de acidentes ferroviários, com o objetivo de aprimorar os mecanismos de informação de acidentes bem como permitir a adequada análise dessas informações, com o intuito de mitigar riscos de acidentes no futuro.

Há uma ação de revisão da resolução ANTT que trata dos procedimentos para a obtenção de autorização para execução de obras na malha objeto da concessão. Essa iniciativa busca promover a revisão da Resolução ANTT nº 2.695, de 2008, a fim de disciplinar, de forma mais eficiente, os procedimentos a serem adotados no âmbito das concessões de serviços públicos de transporte ferroviário, para a obtenção das autorizações de atividades, projetos e investimentos, o acompanhamento da sua implementação e seu respectivo recebimento. O objetivo é conferir maior celeridade e eficiência aos procedimentos de autorização de atividades, projetos e investimentos no âmbito do transporte ferroviário concedido, fomentando os investimentos no setor e reduzindo os custos administrativos da ANTT. Espera-se, também, criar mecanismos para acompanhamento e recebimento de atividades, projetos e investimentos, com vista a conferir segurança jurídica ao ambiente regulatório.

Outra ação importante é a revisão da resolução que trata da operação de direito mútuo de passagem e de tráfego mútuo. Essa iniciativa busca promover a revisão dos procedimentos relativos ao compartilhamento da infraestrutura ferroviária e de recursos operacionais, com o objetivo de permitir a realização do compartilhamento da infraestrutura com os operadores ferroviários independentes.

Outra ação é a de revisão da resolução ANTT que trata das metas de produção por trecho e das metas de segurança. Essa iniciativa busca adequar a Resolução ANTT nº 3.696, de 2011, para promover melhoria de procedimentos bem como adequá-la ao novo contexto de metas por trecho e às disposições relativas à apuração e aplicação de penalidades. O objetivo é promover a harmonização de dispositivos de normativo anterior com o atual contexto das outorgas de transporte ferroviário e adequar dispositivos vigentes à realidade operacional da ferrovia.

Outra ação é a revisão da resolução que trata do Plano Trienal de Investimento das concessões ferroviárias, previsto em contrato. Essa iniciativa busca revisar os procedimentos para apresentação dos Planos Trienais de Investimento no âmbito das concessões de transporte ferroviário de cargas, debatendo mecanismos para conferir maior eficiência e efetividade ao instrumento regulatório. O objetivo é incrementar a governança regulatória e reduzir a assimetria de informações no setor regulado.

Há a ação de revisão da Resolução ANTT nº 4.348, de 2014, que trata da prestação de serviços por Operador Ferroviário Independente (OFI). Essa iniciativa busca promover a revisão do disciplinamento da prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas não associado à exploração de infraestrutura por detentores de delegação para prestação de serviços ou exploração da infraestrutura de transportes terrestres, debatendo formas de adequar o regulamento às atuais políticas públicas sobre a compra e venda de capacidade operacional nas ferrovias e como deve se dar a negociação do acesso ao sistema ferroviário federal.

Além das iniciativas de regulação envolvendo as concessões rodoviárias e ferroviárias, é importante destacar também que o processo regulatório da agência está cada vez mais calçado nas boas práticas regulatórias, de forma que essa agenda regulatória cujas ações relatei é implementada com enorme grau de transparência e com fortalecimento cada vez maior de participação social. É possível a qualquer interessado acompanhar o desenvolvimento do tema e preparar-se de maneira tempestiva e adequada para participar ativamente dos processos de participação social. Em outras palavras, são previamente disponibilizados os estudos e fundamentos que nortearão as ações regulatórias e são concedidos aos interessados oportunidades e múltiplos canais de comunicação para manifestarem seus pontos de vista, suas demandas e seus entendimentos acerca daquela matéria.

É inegável que uma ação regulatória construída com a participação ativa de todos os agentes por ela abrangidos - usuários, mercado regulado ou entidades governamentais - terá mais chance de ser bem-sucedida no alcance de seus propósitos,

na medida em que permite a incorporação das demandas e expectativas sociais e de mercado no planejamento e gestão regulatórios.

Ainda nesse intuito de assegurar maior qualidade de suas ações, adotou-se recentemente na ANTT a obrigatoriedade de realização da Análise de Impacto Regulatório em todos os procedimentos constantes da agenda regulatória citada.

Convém esclarecer que a Análise de Impacto Regulatório constitui uma ferramenta de apoio à tomada de decisão por parte da diretoria na escolha da melhor opção regulatória quanto à edição de atos normativos e decisórios. Por meio dessa valorosa ferramenta, são cumpridas as etapas de instrução processual de forma organizada, possibilitando que seja explicitado o problema que se pretende solucionar e que sejam discutidos e sopesados os impactos das possíveis ações a serem adotadas. Ao final, o que se obtém com a adoção da Análise de Impacto Regulatório é uma ação mais efetiva, que implica menor custo regulatório ao mercado.

(Soa a campanha.)

O SR. MARCELO VINAUD PRADO - Estou terminando, Senador.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Quero só pedir para o pessoal que está lá no fundo que fique um pouco mais em silêncio, para que a gente possa ouvir o nosso visitante.

O SR. MARCELO VINAUD PRADO - A utilização das ferramentas de Análise de Impacto Regulatório tem nos ajudado muito a refletir sobre eventuais efeitos adversos das nossas ações regulatórias e orientado a adoção da opção mais adequada a cada situação.

Também estão sendo promovidas ações no sentido de capacitar a agência para monitorar os resultados efetivos de suas ações regulatórias, verificando, na prática, quais foram os impactos observados e identificando eventuais oportunidades de redesenho das ações regulatórias, não apenas em função desses impactos, mas também por força de alterações não previstas no ambiente econômico, político e social do País. Será possível, então, corrigir o rumo das nossas iniciativas com base em um rígido processo de acompanhamento e de avaliação, fechando, assim, o chamado ciclo regulatório.

Finalmente, cabe ressaltar que todas as iniciativas de aprimorar o desempenho da regulação e da fiscalização da ANTT dentro do universo regulado visam, primordialmente, ao fiel cumprimento da legislação vigente e ao fiel cumprimento dos contratos de concessão sob a tutela da agência reguladora, estabelecendo, assim, um marco de segurança institucional e jurídica para todos os entes regulados e provendo para a sociedade o valor da cidadania em forma de serviços de transportes terrestres adequados.

É por estar comprometido com o desenvolvimento e com a efetivação desses pilares da regulação de serviços de concessão de infraestrutura que eu me submeto à avaliação desta Comissão, entendendo que tenho muito a contribuir no cargo de diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres.

Agradeço a oportunidade e me coloco à disposição das Senadoras e dos Senadores.

Muito obrigado.

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - PE) - Sr. Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Pela ordem...

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - PE) - Quero me inscrever para fazer perguntas ao nosso sabatinado, ao nosso Diretor Dr. Vinaud.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito bem, Senador! V. Ex^a está com a palavra, é o primeiro inscrito.

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - PE) - Muito obrigado.

Primeiro, quero cumprimentar o Dr. Marcelo Vinaud, que é, de fato, uma pessoa que, ao longo do seu primeiro mandato, demonstrou muito compromisso e muito competência, procurando bem orientar as ações do DNIT. Ele tem merecido o reconhecimento não só dos Parlamentares do Senado Federal, mas também de todo o Congresso Nacional.

Há depoimentos muito favoráveis de governadores de Estado. Quero dar um testemunho do apreço que o Governador de Pernambuco, Paulo Câmara, tem pelo Dr. Vinaud. Há muitas propostas e projetos que ainda precisam ser concretizados em Pernambuco, como é o caso do Arco Metropolitano, da conclusão da BR-101, da ampliação da BR-232, da duplicação da BR que vai de São Caetano a Garanhuns. O fato é que todos reconhecem a competência, o zelo, o cuidado e a dedicação com que o Dr. Marcelo Vinaud tem se desincumbido de sua missão como diretor da nossa ANTT.

Na realidade, eu trouxe aqui três perguntas para encaminhar à apreciação do Dr. Vinaud. Passo, na sequência, a fazer essas indagações.

A ANTT, Dr. Marcelo, já hoje responde por 21 concessões de rodovias, totalizando quase dez mil quilômetros de extensão. Essa malha tende a ser expandida nos próximos anos, ampliando o desafio da ANTT na fiscalização e na regulação. Isso aponta para a necessidade de fortalecimento da agência nos próximos anos. Eu indago: quais os principais desafios a serem enfrentados pela agência? Ela possui recursos e estrutura suficientes para cumprir sua missão institucional?

A segunda pergunta decorre dessa primeira. Tendo em vista as dificuldades de alocação de recursos no Orçamento, com a necessidade crescente de realização de investimentos para o crescimento econômico poder ser retomado, tudo aponta para que novos leilões de concessão de infraestrutura de transportes terrestres sejam realizados. Quais são as expectativas para essas novas concessões?

Aí vem a nossa cobrança de Pernambuco em relação às concessões que poderão ser feitas em relação ao Arco Metropolitano, em relação à BR-232, em relação à BR de São Caetano até Garanhuns. São três grandes pleitos fundamentais para o desenvolvimento do Estado que estão em estudo pelo Governo Federal. Eu gostaria de saber se, nesses estudos preliminares, a ANTT já identifica a viabilidade para que essas três possíveis novas concessões possam ser oferecidas ao mercado.

Finalmente, indago quais os principais pontos da agenda legislativa da ANTT hoje e como esta Casa poderia contribuir para aumentar a demanda por investimento de infraestrutura terrestre no Brasil, ou seja, quais são os gargalos que são identificados pela ANTT para atrair, digamos, o maior interesse dos investidores de concessão, seja no Brasil, seja fora do Brasil, para que a gente possa, através do instrumento da concessão, de fato, atender a essa demanda crescente de melhoria, qualificação e ampliação da nossa malha rodoviária terrestre, que é uma exigência cada vez maior, tendo em vista a ampliação da nossa frota e o crescimento da nossa economia.

Portanto, são essas três perguntas que deixo para o nosso Diretor da ANTT, Dr. Marcelo Vinaud. Eu o cumprimento, mais uma vez, pelo desempenho com que se houve durante o seu primeiro mandato. E, agora, certamente, contará com o apoio desta Casa para um segundo mandato à frente da Agência Nacional de Transportes Terrestres.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito obrigado, Senador Fernando Coelho.

Se os Srs. Senadores concordarem, nós vamos ouvir três Senadores e depois ouviremos a resposta do nosso sabatinado. Passo a palavra ao Senador Hélio José para fazer suas colocações.

O SR. HÉLIO JOSÉ (PMDB - DF) - Eu quero cumprimentar S. Ex^a o Presidente Senador Acir Gurgacz, os demais Senadores aqui presentes e o nosso querido Marcelo Prado, colega de profissão, servidor público concursado de alto gabarito e responsabilidade. Quero cumprimentar aqui também o Jorge e toda a diretoria da ANTT.

Quero dizer, Marcelo, que temos plena confiança no seu trabalho, na sua formação, na sua experiência - foi duríssimo o concurso público que você, outros colegas e eu enfrentamos para entrar para trabalhar - e na desenvoltura com que você vem fazendo o seu trabalho ao longo do tempo.

Conseqüentemente, nem quero fazer perguntas, porque estou contemplado com as perguntas que foram aqui colocadas pelo Bezerra e pelos demais colegas. Quero só desejar-lhe sucesso e dizer que, aqui, no gabinete 19 da Ala Teotônio Vilela, você conta com um amigo, com um parceiro, com um colega de profissão. Que você continue honrando cada vez mais a nós, os analistas de infraestrutura, nesse trabalho importante que você desenvolve na ANTT!

Obrigado. Sucesso lá!

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito obrigado, Senador Hélio.

Com a palavra, agora, o Senador Wilder Moraes para fazer suas colocações.

O SR. WILDER MORAIS (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - GO) - Obrigado, Sr. Presidente.

Também cumprimento o Marcelo Prado, cumprimento toda a diretoria da ANTT.

Seguindo as mesmas orientações do nobre colega Hélio José, o nosso Estado de Goiás também se sente muito acolhido pela sua pessoa na ANTT e por toda a diretoria.

Quero desejar-lhe sucesso. Conte com nosso apoio.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito obrigado, Senador Wilder.

Com a palavra o Senador Wellington Fagundes.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Sr. Presidente Acir Gurgacz, quero saudá-lo, em nome de todos os companheiros da Comissão.

Também saúdo o Marcelo, que hoje está aqui na condição de sabatinado, mas com a experiência já de vir para uma recondução.

Quero cumprimentar o Jorge Bastos, o Mário, que está aí, a diretoria. Enfim, aqui está toda a retaguarda do Marcelo.

O SR. WILDER MORAIS (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - GO. *Fora do microfone.*) - Ele está aqui bem apoiado.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Está muito bem apoiado. Isso é sinal de que ele vem fazendo um bom trabalho.

A gente tem acompanhado esse trabalho na ANTT. É claro que uma recondução traz a experiência de quem já viveu. Como ele é uma pessoa da casa, acredito mais ainda que ele poderá ajudar muito, principalmente neste momento, que, creio, é o momento de maior dificuldade, porque estamos nessa situação em que continuamos com a insegurança jurídica.

Quanto as concessões que foram feitas, infelizmente, Sr. Presidente, essas concessões estão todas com dificuldades. É importante a gente relatar quais são essas dificuldades. Por isso, sou autor de uma PEC, exatamente para que, no Brasil, a concessão seja uma política de Estado, e não uma política de governo. Não se pode, por quórum não qualificado, mudar uma regra do jogo. Caso contrário, a cada governo, pode-se, de acordo com o ministro, com a sua visão, ou com a do próprio Presidente, mudar aquilo que contratualmente já está pactuado por 25 anos, por 30 anos.

Hoje nós vivemos essa questão das concessões no Brasil, de modo geral com problemas, principalmente em relação aos financiamentos. Houve uma expectativa à época - e eu me lembro bem, porque participei, efetivamente, das audiências nesta Casa -, muitas audiências foram feitas, e os ministros também sempre disseram que problema de recurso não haveria. Ou seja, o BNDES financiaria as concessionárias, inclusive com uma carta, não de obrigação, mas uma carta-compromisso, que foi elaborada à época dos contratos.

Quero aqui colocar, como Presidente da Frente Parlamentar de Logística de Transporte e Armazenagem, que é claro que, no Brasil, nós temos hoje o nosso transporte calcado principalmente no meio rodoviário, e isso causa um prejuízo muito grande para a população brasileira, porque o número de acidentes no Brasil é algo impressionante. Há mais mortes no trânsito brasileiro do que em muitas guerras mundo afora, exatamente porque nossas estradas estão abarrotadas, e a maioria delas não são estradas duplicadas. Por isso a nossa ansiedade e o apoio aqui da Comissão de Infraestrutura no sentido de que possamos agilizar essas concessões.

Quero falar especificamente da concessão da BR-163 no meu Estado. O Presidente conhece isso muito bem, porque também estamos lutando para a concessão da BR-364. A nossa concessão, a concessão da BR-163, é da divisa de Mato Grosso do Sul a Rondonópolis. Aí é onde ela recebe a sobreposição da BR-364. Logo mais na frente, na Serra de São Vicente, recebe também a sobreposição na BR-070, até Posto Gil, e lá elas se dividem novamente. Portanto, parte da BR-364 também está nessa concessão. Daí ela vai até Sinop, a BR-163.

Quando começaram as obras da concessão, com a chegada, com a batida do martelo, eu me lembro bem de que os nossos três Senadores de Mato Grosso, eu, o Senador José Medeiros, o Senador Blairo Maggi, à época, aqui também na Comissão, todos nós estávamos apoiando e aplaudindo. Quando começaram as obras, exatamente na presença da Presidente Dilma, na época, como Presidente da República, quando foi inaugurar o terminal da Ferronorte em Rondonópolis, a gente suscitou a discussão para, inclusive, as obras começarem de sul para norte. E começaram as obras, Sr. Presidente, em ritmo extremamente acelerado, com mais de mil máquinas novinhas lá trabalhando. Foi o maior volume de aplicação de massa asfáltica da história do Brasil.

Portanto, aquilo representava uma esperança muito grande. Principalmente no caso do trecho de Rondonópolis-Cuiabá-Posto Gil. Dada essa sobreposição das três BRs, nós temos ali o maior volume de acidentes frontais do Brasil, segundo a Polícia Rodoviária Federal. Não vou deixar de repetir isso aqui porque é uma forma também de chamarmos a atenção da própria população que nos assiste e das autoridades. Lá a gente diz que é um trem de pneu, ou seja, é muita carreta, uma atrás da outra.

Nesta semana, eu vi o filme de uma nova carreta que foi autorizada no Brasil, com 16 eixos. É algo...

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - E com cem toneladas.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Cem toneladas!

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Cem toneladas, 16 eixos.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - E não são cem toneladas, não; são 99,9 toneladas, para o pessoal não pensar que é zero.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Sem aquela fominha, não é? São cem toneladas oficialmente, e espero que não a coloquem, essa tal de fominha, porque aí será um problema sério.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Essa carreta de 16 eixos, então, é muito mais longa, o que representa muito mais possibilidades... Qualquer veículo pequeno que for aventurar-se numa travessia, o risco será maior ainda.

Ou seja, a indústria está se modernizando, o Brasil está autorizando a modernização e as licenças - a ANTT, inclusive, as autorizou -, mas as estradas nossas não são compatíveis com o ritmo de modernização. A grande maioria dessas estradas não está em condição ideais para a trafegabilidade.

No caso da BR-163, aquilo representava uma esperança. O Mato Grosso é um Estado que cada vez mais aumenta sua produção. A gente tem registrado os maiores índices de produtividade do mundo. Repito aqui: o Mato Grosso hoje tem capacidade de produzir tudo o que produz o Brasil em termos de agropecuária, porque nós ainda temos muitas fronteiras agrícolas. Só na região do Araguaia, Sr. Presidente, são aproximadamente cinco milhões de hectares disponíveis para a agricultura, sendo que desses não chega à metade o que está hoje já em agricultura. Ou seja, há muita área. Só essa região tem condições de produzir tudo o que produz o Brasil.

Sr. Presidente, como estamos em processo de votação, se V. Ex^a quiser me chamar a atenção pelo tempo, não há problema porque eu já votei. Não sei quantas pessoas V. Ex^a pretende ainda...

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Já há o quórum para apurar a votação, mas não é esse o ponto. Vamos debater...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Mas eu acho que é bom, o Marcelo merece mais votos, não é?

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - E também precisa nos contemplar com essas informações que V. Ex^a coloca neste momento, que são importantes para as nossas estradas.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Mas não quero aqui também abusar. V. Ex^a tem todo o direito de me cortar, porque já estou excedendo realmente no tempo. Estou querendo contextualizar uma situação, Sr. Presidente.

Então, na BR-163, tudo aquilo representava uma esperança. O produtor fez sua parte, aumentou muito a produção. Até conseguimos também inverter um pouco da saída da carga através dos portos do Arco Norte, principalmente Miritituba. Isso até aliviou a parte sul. Se não fosse isso, aí, sim, estaríamos no caos.

Mas o mais importante que quero colocar aqui, Sr. Presidente, é que a concessionária hoje passa por todas as dificuldades, não só a concessionária de Mato Grosso, mas todas elas. Por exemplo, para a de Mato Grosso do Sul o BNDES também não liberou os recursos necessários; pelo que sei, liberou parte do recurso ponte, e não 100%. No caso Mato Grosso, além de não liberar nada do recurso ponte, ou melhor, além de não liberar nada do recurso definitivo, a longo prazo, só liberou parte do recurso ponte - a mesma coisa se deu no Mato Grosso do Sul - e já está cobrando juro. A empresa tem de fazer um investimento alto, e essa empresa, é claro, pertence ao grupo Odebrecht, que está em todas essas situações. Essa concessão pertence também ao Brasil e ao Mato Grosso, independentemente de quem sejam os sócios.

E aí é importante a gente estar... Já estive no BNDES em muitos momentos cobrando. O BNDES colocou uma posição tácita: não vai liberar recurso enquanto não mudar o controle acionário. Tudo bem, só que lá nós temos uma concessão que está vigente. Parte das obras foi feita, inclusive atendendo de acordo com o prazo da concessão, só que a manutenção, em função disso, está totalmente parada. Aí isso começa a causar uma revolta na população, com razão, porque quem está pagando um pedágio não pode passar por buraco na estrada, e temos alguns trechos...

Fui até informado agora pelo Diretor-Geral, Dr. Jorge, que um trecho de Cuiabá a Rosário estava atrasado, e, como o DNIT não tinha recursos, passou-se esse trecho para a concessionária. Agora, voltou o trecho para o DNIT. Felizmente,

esse trecho está licitado já. Então, isso abre a possibilidade de que o DNIT tome uma providência o mais rapidamente possível. Mas lá, devido ao volume de carretas, é incrível o que acontece! Levamos o Diretor-Geral lá. Em 15 dias, 30 dias depois, a estrada estava praticamente acabada, devido ao volume dessas carretas.

Então, o nosso apelo aqui, Sr. Presidente, é no sentido de que, primeiro, não dá para esperar, a meu ver, a mudança do controle acionário. Se formos esperar por isso, em quanto tempo isso vai acontecer? Não sei se o Marcelo consegue responder isso. Acredito que nem ele tenha condições de responder, porque é uma negociação que vai acontecer entre empresas. Daí, Sr. Presidente, vem a nossa preocupação com a manutenção dessa estrada.

No Estado do Pará, houve uma interrupção por causa de um atoleiro por uma semana, e foi um caos no Brasil. O Presidente da República diretamente fez uma interferência. Nessa região, não pode acontecer isso.

Acredito, Sr. Presidente, que o pior é a desmoralização do sistema concessionário no Brasil, porque, quando você paga um pedágio, você o está pagando para estar em uma estrada boa, mas, além disso, está pagando serviços, como guincho, médicos, paramédicos, telefone a tantos metros, ou seja, todo um serviço que é prestado pela concessionária.

Então, Sr. Presidente, quero aqui trazer essa preocupação, porque nós também somamos com a Bancada de Rondônia e queremos ver a concessão da BR-364, que é importante para Mato Grosso, é importante para Rondônia, é importante para o Brasil. Se nós desmoralizarmos o sistema, se isso acontecer, quem vai acreditar em fazer uma nova concessão da BR-364, indo para Porto Velho, e em qualquer alternativa que teremos?

Então, quero me somar à angústia de V. Ex^a, que, em muitos momentos, tem falado, repetido, mostrado e lutado por essas obras da concessão, pela necessidade de fazer a concessão, como também a concessão da Ferrogrão, que é também uma importante ferrovia. Temos de fazer a intermodalidade, ou seja, hidrovia, ferrovia, estradas e tudo mais.

Eu quero aqui, Sr. Presidente, ler três perguntas que foram feitas através da assessoria e que acho importante registrar. Acho que há tempo para o Marcelo respondê-las.

Qual o papel da ANTT no desenvolvimento do Arco Norte? Minha pergunta está relacionada ao fato de que produtores e indústrias da região têm investido pesadamente nos últimos anos em terminais do Arco Norte, que engloba Norte e Nordeste do País. A solução de mais esse gargalo, acesso aos portos do Arco Norte, irá beneficiar em especial os produtores de grãos do norte de Mato Grosso, os maiores produtores do Brasil, mas também, é claro, Rondônia, Pará, todo mundo.

Está é a segunda pergunta: quanto à rodovia BR-163, produtores, exportadores e caminhoneiros continuam enfrentando muitas dificuldades para escoar mercadorias. Grãos, fibras, proteína animal e algodão estão entre os principais produtores que passam pelo tortuoso trajeto. Pergunto: o que a ANTT, em conjunto com o Ministério dos Transportes, pode fazer para que esse gargalo logístico possa ser amenizado, ou melhor, para que esse gargalo possa ser resolvido em definitivo?

Faço a terceira e última pergunta. Em Mato Grosso, a BR-163 está concedida à iniciativa privada, sob a concessão da Rota do Oeste. São 850km que cortam 19 Municípios, entre Itiquira, na divisa de Mato Grosso do Sul, e Sinop, no total da extensão. A Rota do Oeste é responsável pela duplicação de 450km, e os outros 400km são de responsabilidade do DNIT. Pergunto: a concessionária vem cumprindo os prazos estabelecidos junto à ANTT? Falo dos prazos da construção, porque, às vezes, a população não conhece o que está previsto nos compromissos da concessionária. É claro, como eu falei aqui, que a manutenção, infelizmente, não está ali. Mas, em relação aos prazos, minha pergunta se deve ao fato de que a concessionária deveria cumprir o plano de duplicação nos primeiros cinco anos da concessão iniciada em março de 2014.

E ainda faço esta pergunta: a continuidade estaria sofrendo com atraso devido a problemas com financiamentos e licenças ambientais? Qual a sua visão sobre essa questão específica?

Faço ainda, é claro, esta pergunta: se o Ministério Público, através de uma ação, suspender a cobrança do pedágio, como ficará, em médio prazo, essa situação? Quem vai fazer a manutenção da estrada? O DNIT não tem contrato de manutenção, fora esse trecho de Rondonópolis-Cuiabá-Posto Gil - falo do contrato de obra e manutenção. Para o restante, não existe contrato; é da concessionária.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito bem!

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Se isso acontecer e se for feita uma nova licitação, Sr. Presidente, com certeza, até fazer a licitação, nós vamos demorar mais quase um ano. Então, essa é a minha preocupação, e acho que é a preocupação também dos usuários.

Ainda, só concluindo, quero aqui deixar meu testemunho também do papel e da importância das agências, principalmente da Antaq, que é uma agência só com três diretores. A ANTT tem cinco diretores, não é isso?

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Cinco.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - São cinco diretores. Penso, Sr. Presidente, que temos até de apoiar que essas duas agências tenham mais estrutura, porque o quadro de funcionários ainda é muito pequeno diante do tamanho do Brasil e da necessidade de atuação na fiscalização, na prevenção e em tudo mais.

Ontem, eu vi uma matéria sobre a questão da carta-frete. Então, para a empresa...

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Senador, o seu tempo...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - ...fiscalizar tudo isso não é fácil - não digo para a ANTT.

Então, fica aqui o nosso apoio no sentido de estruturação.

Quero parabenizar o Dr. Marcelo. Tenho certeza da sua competência. Ele vai estar agora com o mandato de quatro anos e vai ter muito mais tempo de planejar e de fazer, devido a essa necessidade, o fortalecimento da agência.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito obrigado, Senador Wellington Fagundes.

Antes de passar a palavra para o Marcelo Vinaud, também faço duas colocações ao Dr. Marcelo, para que S. S^a possa responder a todos de uma única vez, já que não há mais ninguém inscrito.

Falo sobre o transporte irregular que existe no País. São empresas clandestinas, piratas, que põem em risco a vida de muitas pessoas. Há empresas, inclusive, que, às vezes, possuem liminar, mas que não cumprem o regimento ou não cumprem as leis da ANTT. E, ao não cumprirem a fiscalização, sem o acompanhamento da agência, essas empresas realmente põem em risco o sistema e põem em risco a vida de muitas pessoas. O que a ANTT está fazendo para coibir essa situação? As empresas piratas estão completamente sem autorização; para algumas, inclusive, há essa questão da liminar, mas elas não obedecem às leis da ANTT, causando um desequilíbrio econômico entre as empresas que estão autorizadas e que, ao estarem autorizadas, pagam os impostos devidos, seguem o regimento e o regulamento da ANTT e, é claro, têm um custo maior por isso, por terem uma qualidade melhor da frota de ônibus etc.

Outra situação é relativa à concessão da BR-364. Qual o modelo que está sendo pensado para a duplicação da BR-364 e para a concessão? Entendemos que, com a dragagem do Rio Madeira, que será feita este ano, haverá um aumento muito grande do transporte de grãos entre Porto Velho e Itaquiara, através da hidrovia do Madeira. Automaticamente, como toda essa produção chega a Porto Velho através da BR-364, também será duplicado o transporte de grãos, de produção agropecuária que chegará a Porto Velho. Então, pergunto: qual o modelo que está sendo feito para a concessão? Há um prazo já, embora já tenhamos marcado uma audiência pública em Porto Velho no dia 28 para discutir esse tema?

Eu gostaria que V. S^a avançasse um pouco em relação a isso, pois, nesta semana, anteontem, passei na BR-364 e constatei que ela está completamente esburacada. E há uma coisa interessante: serviços foram realizados há um ou dois anos, mas hoje a BR-364 está completamente destruída, toda esburacada entre Pimenta Bueno e Cacoal principalmente, e, entre Ouro Preto e Ariquemes, não é diferente. A situação é gravíssima, temos de ter uma emergência inclusive para iniciar a restauração antes da concessão. Não dá para aguardar a concessão para consertar a BR-364.

São essas duas questões que peço a V. S^a que responda. Passo a palavra a V. S^a para dar as respostas, com o tempo que quiser para responder a todos os Senadores.

Obrigado.

O SR. MARCELO VINAUD PRADO - Muito obrigado, Senador.

Primeiramente, agradeço a deferência dos Senadores e espero ter um desempenho à altura caso eu seja reconduzido ao meu próximo mandato.

Eu gostaria de comentar as colocações do Senador Fernando Bezerra quanto à infraestrutura da ANTT e aos recursos que ela tem disponíveis para realizar sua missão, quanto às expectativas que temos para as novas concessões e à nossa agenda legislativa, vamos assim dizer.

A agência é uma autarquia especial, que tem 15 anos, ou seja, é uma entidade muito nova, que, na minha visão, tem uma responsabilidade muito grande na medida em que a estrutura de transportes no País vem sendo concedida. O Senador colocou que temos 10 mil km, mas eu gostaria de corrigir, dizendo que, após a segunda e terceira etapa, passamos de 4 mil km para 14 mil km, mantendo a mesma estrutura interna tanto de fiscalização quanto de apoio à regulação.

Esse fato, embora tenhamos nos empenhado em sermos mais eficientes, principalmente com as questões que relatei na minha leitura, na organização da agenda regulatória bem como na transparência dos processos, é sempre muito difícil, na medida em que temos cada vez mais trabalho e em que os recursos estão limitados praticamente ao último concurso que nós tivemos em 2010. É impossível fazer regulação e fiscalização sem pessoas, por mais que se invista em tecnologia. A ANTT tem trabalhado nisso, tem feito grandes investimentos na parte de fiscalização, principalmente na fiscalização rodoviária, em termos de tecnologia, mas nós precisamos de cabeças pensantes e precisamos também evoluir na medida em que os desafios aumentam.

Como novos desafios em termos de concessão de rodovias, nós temos agora a iniciativa do Governo, especificamente da Secretaria do Programa de Parcerias e Novos Investimentos, o PPI, onde várias infraestruturas foram agora validadas para concessão. Isso representa um desafio, dada a vivência que nós temos das últimas concessões, principalmente da terceira etapa.

Quanto à questão da agenda legislativa, neste momento nós temos um projeto de lei, que está em tramitação, que busca reforçar o papel institucional das agências, inclusive garantindo recursos. Então, aproveito o momento para pedir o apoio desta Comissão no sentido de olhar para as agências e de lhes dar apoio em termos de recursos e de pessoal técnico e qualificado, porque os desafios vêm aumentando, a situação macroeconômica do País varia, e nós não temos, hoje, os recursos adequados, na minha visão, para cumprir a tarefa como nós gostaríamos, embora haja empenho. Tenho que aqui ressaltar que a ANTT detém hoje um quadro técnico de excelente qualidade. Não falo isso por pertencer a ele, não, mas por acompanhar o trabalho dos meus colegas no dia a dia.

Já entrando aqui nas questões colocadas pelo Senador Wellington Fagundes, posso dizer, Senador, que realmente as concessões da terceira etapa tiveram...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Peço a palavra pela ordem, Sr. Presidente.

Antes de V. S^a responder as minhas perguntas, como já estava aqui, eu quero registrar também a presença do Sr. Sérgio Lobo, que é diretor da ANTT, assim como eu já havia citado o Sr. Mário Rodrigues, a Sr^a Elizabeth Braga, que também estão aqui. E cito ainda, principalmente e em primeira ordem, a presença daquela manda no nosso Diretor Marcelo, que é a Sr^a Fernanda Valim, que está ali prestando muita atenção e, com certeza, apoiando S. S^a neste momento. Por isso, preferi falar, para que a emoção possa lhe trazer ainda mais inspiração.

O SR. MARCELO VINAUD PRADO - Obrigado, Senador.

As concessões da terceira etapa, realmente, sofreram problemas de financiamento e também com as condições macroeconômicas que levaram, a gente pode dizer, a um descompasso no cumprimento dos contratos.

Sendo objetivo, o custo de propriedade, hoje, de se alterar esses contratos, para o País e para o usuário, seria bastante alto. Creio eu que a melhor solução, hoje, seria um caminho de reprogramação dessas obras, no sentido de dar maior viabilidade ou condições para as empresas que ali estão atuando. Contudo, definir isso não é papel da ANTT. Essa é uma questão de política pública.

Como coloquei na minha explanação, a ANTT tem de prezar o bom cumprimento dos contratos, gerando segurança jurídica ao concessionário.

Entendo que esse assunto esteja sendo discutido no Governo. Ele deve ser prontamente encaminhado, porque não só a concessão da BR-163, que está hoje com a Rota do Oeste, como também as outras concessões estão em dificuldade, mesmo as que conseguiram algum financiamento com o BNDES.

Há de se observar também que a condição de financiamento sempre foi um risco das concessionárias. Essa é uma questão que deveria ter sido observada desde sempre no Plano de Negócios. Embora a ANTT seja sensível à questão e esteja atenta, buscando soluções, nessa questão, a concessionária tem de buscar oferecer à agência reguladora soluções dentro do escopo do contrato e tem de buscar junto ao Governo, que determina as políticas públicas, caminhos adequados, para que possamos encontrar soluções.

O grande problema é que, se hoje essas concessões forem devolvidas e forem novamente à licitação, o custo de propriedade para fazer isso é muito alto em termos de tempo e de recursos. Lembro que não são rodovias que estão prontas para serem analisadas e concedidas. São rodovias que hoje estão com o concessionário lá. Isso envolve a saída do concessionário. Então, o custo de propriedade desse tipo de ação e o custo regulatório são muito altos. Nós entendemos que o Governo está sensível a essa situação e tem procurado a agência no sentido de obter orientação técnica. A agência está se movendo também, dentro da sua competência e dentro dos limites do contrato, no sentido de tentar resolver isso. Acredito que deve haver um deslinde ainda neste semestre.

Quanto à questão do Arco Norte que o Senador colocou, a ANTT tem desenvolvido estudos tanto na parte de cooperação internacional quanto com outras entidades, notadamente a Antaq, o Ministério dos Transportes e o DNIT, no sentido de prover melhorias no Arco Norte, porque é de entendimento técnico que as três vertentes do Arco Norte - a Ferrovia Norte-Sul; a hidrovía do Tapajós, com a possível implementação da Ferrogrão, a BR-163; e a hidrovía do Madeira, principalmente após a dragagem, tornando o fluxo de navegação mais perene - vão compor, sim, o corredor estratégico do futuro da produção de grãos do País, sem tirar nenhuma importância hoje da rodovia que atende ao Porto de Santos, que é muito importante para o País e que, durante muito tempo ainda, vai ser uma opção estratégica. Mas o desenvolvimento do Arco Norte, tecnicamente, quase por gravidade, é a saída mais adequada. A ANTT está atenta a isso, tem promovido diversos estudos e discussões com a Antaq e com o Ministério dos Transportes.

Nós acreditamos que, por meio das informações técnicas oferecidas ao Governo, principalmente no que concerne aos corredores e aos gargalos, teremos concessões adequadas. Acredito que a BR-364, em pouco tempo, a partir do momento em que os estudos estiverem finalizados, também deve ser contemplada nesse cenário, para viabilizar o corredor do Arco Norte, que hoje, como o Senador Wellington bem colocou, está sendo feito na raça. Trata-se hoje da operação em Miritituba e da operação rodoviária na BR-163, que hoje está sob a tutela do DNIT.

Bem, Senador, em relação ao transporte rodoviário de passageiros, eu estou há 12 anos na ANTT, mas eu sou oriundo desse mercado, trabalhei em empresas na iniciativa privada, na parte de transporte rodoviário de passageiros, de cargas e logística. E a questão do transporte pirata, mesmo o transporte pirata travestido em operações acobertadas por liminares, é um problema sério no País. A ANTT tem uma batalha incansável contra esse tipo de transporte. Para isso, além de ações de inteligência voltadas a operar a fiscalização da maneira mais eficiente possível, há também campanhas junto com a Polícia Rodoviária Federal e com outras entidades de conscientização do passageiro quanto ao problema sério que é a utilização desse transporte, porque isso não envolve simplesmente a passagem mais barata. Nós temos notícias de duas semanas atrás de que uma criança de 11 anos foi sequestrada em Ipameri, Goiás, e foi levada para Oeiras, no Piauí. O sequestrador utilizou-se de transporte pirata para chegar até essa cidade. Então, não há nenhum tipo de controle. Toda essa rede de transporte que aparentemente parece simplesmente oferecer um serviço de baixa qualidade, sem segurança e barato, na realidade, promove uma série de outras consequências que são indesejáveis para a sociedade hoje.

A ANTT está atenta a essa questão. Nós estamos implantando um sistema nas empresas regulares que é um monitoramento chamado Monitriip, no qual nós vamos obter o posicionamento de todos os ônibus interestaduais em tempo real. O que isso traz de melhoria quanto ao transporte pirata? O ponto que detecta o transporte regular, formal, também verifica que ali houve a passagem de um veículo não regular. Com isso, o trabalho da inteligência vai ser muito mais efetivo no sentido de poder interromper essas viagens.

Nós estamos trabalhando também - não citei isto no eixo da Agenda Regulatória - na questão de uma resolução de perdimento desses veículos utilizados - isso tem previsão legal - para esse transporte irregular, no sentido de realmente limitar a atuação do pirata, atacando diretamente no bolso dele. A agência tem observado isso. Isso é foco da nossa agenda regulatória.

Contamos com o apoio do Legislativo. Sabemos que V. Ex^a milita nessa área, para que haja um transporte mais adequado no País. A ANTT tem sido incansável nessa fiscalização, nós temos trabalhado nisso. Eu pessoalmente, que vim da área e entendo essa problemática bem, procuro apoiar todas essas ações sempre que possível.

Voltando à questão da BR-364, os estudos estão sendo finalizados. É importante que haja uma sinalização de políticas públicas quanto à priorização dessa concessão. Realmente, nós trabalhamos junto com a Antaq, em todas essas questões que envolvem o transporte multimodal, para entender como essa operação é dada. E a questão da dragagem do Rio Madeira realmente traz uma importância maior para a BR-364.

Bom, eu tecnicamente acredito que deve, sim, haver alguma proposta de concessão à medida que esse corredor se estabeleça.

Acho que, a princípio, seria isso.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito obrigado ao Sr. Marcelo Vinaud por suas explicações.

Lembro aos nossos Senadores, aos nossos pares, que entendo que os diretores das agências não devem ter indicações políticas; é importante que sejam pessoas do quadro, que conheçam a agência, que conheçam o trabalho. V. S^a já foi indicado pelo governo anterior e é indicado novamente por este outro Governo, o que mostra que não há interferência política, mas, sim, a meritocracia. Eu entendo que isso é importante para o nosso País. Todos aqui estão apoiando essa sua indicação exatamente por conta desse fato.

Como o Senador Flexa está na frente, eu passo a palavra a S. Ex^a e, depois, ao Senador Wilder. Pois não Senador Flexa.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Eu posso ceder a vez para o Wilder. Pelo menos, eu vou aprender: você vai falar e eu aprendo.

O SR. WILDER MORAIS (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - GO) - Os jovens têm preferência.

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

O SR. WILDER MORAIS (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - GO) - É o seu caso.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Presidente, Senador Acir Gurgacz, nosso indicado à Direção da ANTT, Marcelo Prado, Srs. Senadores, eu tive que me ausentar para ir à CMA, que estava em processo de votação para a eleição do Presidente e instalação de seus trabalhos, mas esse processo foi adiado. Ouvi a exposição do Senador Wellington Fagundes sobre a 163.

A 163, todos nós sabemos, é uma rodovia que começa em Cuiabá e termina em Santarém. Então, o Pará complementa o traçado da 163 para que sirva de escoamento para a produção dos grãos do norte de Mato Grosso. Além disso, hoje o Pará já está participando também da produção de grãos em três polos.

Eu perguntaria o seguinte. O Dr. Marcelo fez, ainda agora, uma observação sobre o Arco Norte. O Pará hoje é, eu diria, cobiçado, por todos aqueles que querem exportar a sua produção, como porto de maior proximidade com os mercados consumidores - depois de Vila do Conde, é o mais próximo dos Estados Unidos, da Europa e da Ásia, indo pelo Canal do Panamá. Todos os portos estão se deslocando para o Pará. Hoje deve haver... Além dos que já estão em funcionamento em Vila do Conde, que já está saturado inclusive, há outros em Miritituba, em Santarenzinho e na própria cidade de Santarém.

Agora, é importante que o Governo dê prioridade à 163. É lamentável que essa rodovia, de tamanha importância para o Brasil - não é nem para o Pará; é para o Brasil -, não seja priorizada. Faltam 170km para ser concluída.

Em uma ocasião em que eu estava com o Presidente Temer, eu disse a ele: "Presidente, o senhor pode passar para a História sendo o Presidente que completou a 163 e a entregou em todo o seu trajeto. De Cuiabá até Santarém está pavimentada, faltam 170km, priorize, faça agora neste ano a metade, e a outra metade inaugure até o final de 2018."

O que vimos há algum tempo, e não estamos livres de repetir, foram aquelas imagens com quilômetros de carretas e de bitrens na 163, porque um pequeno trecho estava atolando os carros, não passavam. Aí, mobilizou-se todo o sistema de segurança, de apoio, DNIT, Governo do Estado do Pará, que teve que ir para lá garantir a trafegabilidade.

Os caminhoneiros, dois deles, fizeram uma declaração - ouvi, Senador Acir - de que estavam se recusando a fazer frete pela 163. Eles estavam preferindo ir para o Sul e voltar, naquela incongruência de voltar para trás para depois vir para frente de novo. Iam para Paranaguá e Santos e, além de estarem sufocados, aumentava-se a distância para levar aos mercados consumidores.

Como o Senador Wellington falou, em Mato Grosso, há uma parte já concedida, inclusive com a duplicação do trecho. No Pará, também existe a possibilidade de haver uma concessão para a estrada. Não sei como será feita, porque é preciso, ali, fazer várias ações. Na passagem dos trechos urbanos, tanto na sede dos Municípios, como foi em Novo Progresso, como foi nos Distritos que temos, tais como Castelo de Sonhos e Moraes Almeida, tem que se fazer a segregação da rodovia.

Fiz um projeto, e aprovamos em primeiro turno, semana passada, definindo que, em todas as rodovias federais, quando atravessarem a sede dos Municípios ou de Distritos, tem que haver a segregação da rodovia, fazer postas laterais para que não haja acidentes, perda de vidas.

Então, perguntaria ao Dr. Marcelo: como se encontra hoje a concessão do trecho do Estado do Pará da 163? Ele está avançando?

Agora, temos também no Pará, e tenho estado frequentemente na ANTT, Senador Acir - aqui saúdo todos os diretores da agência, em nome do Presidente Jorge Bastos - para tratar da ferrovia. Temos uma ferrovia, projetada pelo Governo do Pará e Fepasa, que liga Santana do Araguaia, lá embaixo, no limite com o Tocantins, ao Porto de Vila do Conde, passando por Marabá. Essa ferrovia está sendo estruturada, já existe um consórcio interessado em participar da PPP para a concessão do trecho, inicialmente, que vai de Marabá a Vila do Conde. Em uma segunda etapa, ligaria Santana a Marabá, complementando.

Existe uma ferrovia - todos nós conhecemos -, a Norte-Sul, que também tem um trecho ligando Açailândia a Vila do Conde. Nós mantivemos entendimentos tanto com a ANTT quanto com o Governo, com o Ministro Moreira Franco, e ele retirou o trecho da Norte-Sul entre Açailândia e Vila do Conde, passando a adotar, no programa do Governo, a Fepasa, a

ferrovia estadual. Então, basta ao Governo Federal conceder 48km, ligando Açailândia à Fepasa, para, com isso, ser feita a interligação de toda a Norte-Sul com o porto de Vila do Conde, que é o destino final.

Então, eu perguntaria também a V. S^a se na ANTT foi feito esse estudo e se lá se chegou também a essa mesma posição em relação à Secretaria que trata dos investimentos privados do Ministro Moreira Franco.

Por último, Senador Acir Gurgacz, eu faria um pedido a V. Ex^a: como já se encontra na Secretaria da Comissão a mensagem com a indicação do Dr. Francisval Mendes para compor a Diretoria da Antaq, então, se possível, que V. Ex^a indicasse o relator para essa mensagem, a fim de que fosse feita a leitura do relatório e, em seguida, a sabatina do Dr. Francisval Mendes. A Antaq tem três diretores e, hoje, está com apenas dois. Desse modo, nem deliberar ela pode, e os processos todos estão suspensos.

Assim, eu pediria a V. Ex^a que designasse logo o relator para que a gente possa, na reunião da próxima semana, ler o parecer.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito bem, Senador Flexa Ribeiro. Eu falarei com o Presidente Eduardo Braga para que ele possa designar o relator para a matéria o mais rápido possível. O Senador Eduardo Braga continua...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - O Senador Eduardo Braga, que chega hoje à tarde, continua convalescendo da cirurgia a que foi submetido na semana passada; porém, assim que chegar, deverá resolver essa questão e designar o relator, o mais rápido possível.

Passo a palavra ao Senador Wilder Morais.

O SR. WILDER MORAIS (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - GO) - Obrigado, Sr. Presidente.

Eu também, na mesma linha do nosso Senador Flexa, quero dizer da importância da indicação do Sr. Francisval Mendes. A Antaq, que só tem três diretores, está só com dois. Assim, fica também o registro dessa solicitação para que o nosso Presidente designe o relator dessa indicação.

Eu tive que sair para a CMA também, Marcelo, mas deixo aqui os meus elogios a você, goiano que é.

Nós temos, hoje, um projeto, capitaneado pelo nosso Governador, juntamente com o Governador do Distrito Federal, que é o trem, o famoso Trem-Pequi, que liga Goiânia a Brasília, passando por Anápolis. Então, tivemos a oportunidade de, há menos de um mês, fazer uma visita a toda a Diretoria da ANTT, e o que a gente tem é que está sendo feito o termo de referência para fazer uma consulta pública e colocar isso em votação. Então, Senador Acir, vai ficar muito fácil você nos visitar em Goiás, principalmente no meu aniversário agora. Quero ver se, até no ano que vem, a gente consegue fazer esse trem.

A segunda indagação é relativa à questão da licitação da Ferrovia Norte-Sul. Está havendo agora a licitação dessa concessão. Quero saber também se isso está previsto para este ano.

Eram essas as minhas perguntas, Marcelo. Os votos dos goianos você sabe qual é, devido ao seu talento e à sua competência, com certeza. E é de carreira.

Como bem disse o nosso Presidente, nas indicações, há aprovação política, mas, no seu caso, isso se dá pela meritocracia, pelo fato de você ter capacidade. Então, meu voto é para que você permaneça e nos ajude muito, para que possamos tirar nosso Trem-Pequi do papel e fazer o desenvolvimento da infraestrutura no nosso Brasil inteiro.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito obrigado, Senador Wilder Morais.

Passo a palavra ao Senador Elmano Férrer, para fazer suas colocações.

Aguardamos, então.

O SR. WILDER MORAIS (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - GO. *Fora do microfone.*) - Estão em uma reunião do Bloco.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Estão numa reunião do Bloco...

O SR. WILDER MORAIS (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - GO. *Fora do microfone.*) - É.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - ... o Senador Elmano Férrer e o Senador Wellington Fagundes.

O SR. WILDER MORAIS (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - GO. *Fora do microfone.*) - Elmano!

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - V. Ex^a está com a palavra, Senador Elmano Férrer.

O SR. ELMANO FÉRRER (PMDB - PI. *Fora do microfone.*) - Para falar sobre...

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - O senhor pediu para fazer a sua inscrição aqui. (*Risos.*)

O SR. ELMANO FÉRRER (PMDB - PI) - Era para marcar a frequência. Estou brincando, ouviu?

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Então, está bem.

Não havendo mais quem queira fazer questionamentos, passo a palavra ao Dr. Marcelo Vinaud.

O SR. MARCELO VINAUD PRADO - Primeiramente, sobre as questões colocadas pelo Senador Flexa Ribeiro, quero dizer que a questão da BR-163 é uma questão que a gente considera um pouco controversa no sentido do planejamento do Arco Norte. Lembro que, no PNLT (Plano Nacional de Logística e Transportes), editado pelo governo da época, de 2011 para 2012, essa rodovia era considerada uma rodovia de ligação, ou seja, existia já uma concepção do que seria hoje a Ferrogrão, e essa rodovia serviria como uma rodovia de apoio, e não como uma rodovia com a finalidade com que ela é utilizada hoje, para o transporte intensivo rodoviário de grãos, para o transporte rodoviário de cargas.

Essa concepção mudou já no final do outro governo. Considerou-se que seria viável - foi a primeira iniciativa que nos foi passada, que foi passada para o órgão regulador - tomá-la como uma rodovia passível de concessão. Nós iniciamos os estudos. Os estudos foram elaborados, mas sempre considerando a questão da Ferrogrão. Dentro desse contexto, os estudos, no primeiro momento, não mostraram viabilidade. Esses estudos foram interrompidos.

Tecnicamente, entendo que a manutenção da via hoje é a única saída existente. Por mais que a Ferrogrão esteja no plano e seja prioridade do Governo, e hoje é também prioridade da agência no sentido de dar encaminhamento aos estudos e a audiências públicas... A ferrovia inicia no Porto de Miritituba e Santarenzinho, que é o mais adequado. Ou seja, a gente entende que, mesmo levando dez anos para se construir a ferrovia, a cada 100km que forem concebidos, ela já passa a atender e a propiciar a diminuição do fluxo de veículos na BR-163. Não há como hoje se viver ou se propiciar o transporte via Miritituba sem a BR-163.

Da parte da ANTT, nós temos toda a condição de retomar os estudos, porém isso depende de uma iniciativa de política pública, de priorização, no caso, do Governo, para que ela volte a constar da nossa lista de concessões a serem realizadas. Pessoalmente - conheço a região, trabalhei na região, na iniciativa privada, antes de estar na ANTT -, entendo que é primordial que ela seja mantida de maneira adequada.

A questão da Fepasa, como, no caso, é uma ferrovia de iniciativa estadual, a ANTT tem acompanhado os estudos. Inclusive, no nosso grupo que estuda transporte multimodal existem iniciativas de estudo para integração modal das ferrovias, no sentido de dar maior viabilidade e transporte adequado. A questão é que hoje não há uma priorização do Governo em relação a essa interligação. Nós aguardamos, então, uma iniciativa nesse sentido para que os estudos possam ser feitos.

A questão já colocada pelo Senador Wilder, o Trem do Pequi. Eu sou goiano, tenho minha preferência, embora seja uma preferência pessoal. A ANTT está empenhada em fechar o termo de referência para que haja a audiência pública. Essas tratativas estão cêleres junto ao Estado de Goiás. Nós acreditamos que ainda este semestre nós tenhamos essa audiência pública.

Quanto à questão da Norte-Sul, que também foi colocada, a área técnica da ANTT está terminando os estudos, em consonância com a PPI. A audiência pública, com toda a documentação técnica, está prevista agora para maio. Nós temos bastante confiança de que vamos cumprir esse prazo.

A princípio seria isso.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito obrigado ao Dr. Marcelo Vinaud.

Pois não, Senador Elmano. Agora V. Ex^a está pronto.

O SR. ELMANO FÉRRER (PMDB - PI) - Agora estou pronto. É apenas uma solicitação que queria fazer a V. Ex^a, no sentido de designar relator para a indicação do Dr. Francisval para a Antaq.

É uma indicação que está aqui há mais de 30 dias, e nós gostaríamos de fazer essa solicitação, considerando também que o Rio Parnaíba, um rio que já foi navegável. Quando nós fomos Secretário de Planejamento do Estado do Piauí, fizemos

um estudo desse rio para examinar a viabilidade de um resgate da navegação, estudo feito por uma instituição japonesa, Jica, através de uma outra subsidiária dela.

Então, nós temos interesse nessa questão. Daí por que solicitamos de V. Ex^a a designação de um relator para a indicação do Dr. Francisval para a Antaq.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito bem. Eu já fui informado aqui pelo nosso universitário-mor, assim batizado pelo Garibaldi Alves, de que hoje à tarde o Presidente desta Comissão, Senador Eduardo Braga, estará aqui e deverá despachar no sentido de nomear o relator para essa importante missão, que é ser o Diretor da Antaq. Já está aqui a indicação e creio que a partir de amanhã nós já saberemos quem é o relator e poderemos, enfim, a partir daí, ter o relatório lido e a sabatina feita aqui na Comissão de Infraestrutura.

Não havendo mais quem queira se posicionar, vamos encerrar a votação, abrir o painel e proclamar o resultado.

Foram 15 votos SIM, nenhum voto NÃO.

Por unanimidade, a matéria vai ao plenário do Senado Federal para seguimento de tramitação.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Pois não, Senador Wellington Fagundes.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Sr. Presidente, tradicionalmente a gente tem buscado dar celeridade aqui a esses processos. Eu quero, inclusive, parabenizar a Comissão, até o Senador Garibaldi Alves, porque, quando começamos, sob a sua Presidência, nós tínhamos muitas agências incompletas... A interinidade traz uma certa indefinição, às vezes, nas decisões das agências.

Então, como tem acontecido aqui, eu gostar de pedir a V. Ex^a, como Presidente, a possibilidade de enviar ainda hoje para o plenário, porque poderíamos votar ainda hoje. Foi consenso, ou seja, todos votaram favoravelmente. Se pudéssemos enviar ainda hoje para o plenário, eu acho que daríamos celeridade também a essa indicação, ou seja, a sua nomeação em definitivo.

Mas também quero que fazer um apelo a V. Ex^a em relação à Antaq. Como já foi falado por esses companheiros, a Antaq é a única agência só tem três diretores. Com dois diretores, não há o voto de minerva. Com isso, fica mais complexo fazer qualquer deliberação e o Presidente tem que fazer isso *ad referendum* acho que não é bom para o melhor funcionamento.

Inclusive, conversei já com o Senador Eduardo Braga, mas ele estava com problema de saúde. Claro, vamos não só torcer, mas fazer as nossas preces aqui para que ele possa realmente se recuperar. Pela informação que tivemos, ele deve estar hoje... V. Ex^a já colocou isso. Caso ele não possa estar, V. Ex^a poderia pedir autorização para que se faça essa indicação. Tenho certeza de que o Senador Braga quer fazer o mais rápido possível também.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito bem.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Como é uma indicação do meu Partido - ele é do Mato Grosso e já se falou tanto aqui dos portos do Arco Norte, da questão da nossa infraestrutura -, eu acho que é fundamental essa indicação, porque há muitas concessões, muitos projetos principalmente com relação ao Arco Norte. Mas, na verdade para o Brasil todo, para o setor portuário é fundamental que a gente dê agilidade às renovações de concessões, às prorrogações. É muita demanda - como eu já disse aqui - para as agências, principalmente para a ANTT e para a Antaq. Quanto à Antaq, não sei se é menor ou maior, mas, na importância, acho que as duas são quase iguais.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito bem. Nós levaremos essa demanda ao Presidente Eduardo Braga. É importante que se coloque que todas as agências estão completas com a indicação de Marcelo Vinaud e da Antaq. São as duas únicas diretorias que faltam para deixar todas as agências 100% completas com as suas diretorias. Então, levaremos também esse pleito ao Senador Eduardo Braga.

A matéria estará, meia hora depois do término desta reunião, na Presidência, à disposição para ser votada ainda hoje, se o nosso Presidente Eunício concordar. Falaremos também com o Presidente Eunício para que ele possa colocar em pauta hoje - e peça às Sr^{as} e aos Srs. Senadores que nos ajudem a conversar com o Senador Eunício -, em votação hoje à tarde ainda...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - E nós queremos. Teremos agora a reunião de Líderes, e V. Ex^a, como Líder...

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Isso. Estaremos lá.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Vamos pedir a urgência.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - A urgência está concedida, e vamos levar ao Presidente.

Agradeço a presença do nosso amigo e colega, Dr. Marcelo Vinaud Prado, desejando-lhe sucesso. Acredito que a votação não será diferente no plenário, já que tivemos aqui a unanimidade, sinal de que o seu trabalho tem sido reconhecido por todos aqui do Senado Federal.

Também agradeço a presença de todos os funcionários da agência, além dos Diretores Sérgio Lobo, Mário Rodrigues, Elizabeth Braga e também do Diretor-Geral Dr. Jorge Bastos. Saúdo a presença da Sr^a Fernanda Valim, que é esposa do Marcelo.

Desejamos sucesso, Marcelo, e que você continue nessa toada. Tecnicamente falando, a ANTT precisa de muita ação, e o Brasil precisa dessas ações da Agência Nacional de Transporte Terrestre. Parabéns pela sua votação! Essa unanimidade aqui representa, de fato, o seu trabalho até aqui feito à frente da Diretoria da agência. Parabéns!

Vamos para a segunda parte da nossa reunião da Comissão de Infraestrutura.

Item 1.

ITEM 1

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 702, de 2015

- Terminativo -

Altera a Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação, para determinar a segregação das rodovias federais em relação às vias locais urbanas.

Autoria: Senador Flexa Ribeiro

Relatoria: Senador Lasier Martins

Relatório: Pela aprovação nos termos do substitutivo

Observações:

1. Em 28/03/2017 foi aprovado o substitutivo oferecido ao projeto;
2. Poderão ser oferecidas emendas até o encerramento da discussão, vedada a apresentação de novo substitutivo integral;
3. Nos termos do artigo 282 do RISF, não sendo oferecidas emendas no turno suplementar, o substitutivo será dado como definitivamente adotado, sem votação.

A matéria encontra-se em turno suplementar, podendo ser oferecidas emendas até o encerramento da discussão, vedada apresentação de novo substitutivo integral.

Em 3/4 foi apresentada Emenda nº 2, de autoria do Senador Valdir Raupp, que ainda não recebeu parecer do Relator.

A matéria será encaminhada ao Relator, Senador Lasier Martins, para que seja oferecido relatório sobre a Emenda nº 2.

Com a ausência do Relator, nós não temos o que fazer. Nós temos que enviar essa emenda ao Relator para que ele possa proferir o seu relatório. Portanto, na próxima reunião deliberativa da Comissão, serão feitas as votações nominais do substitutivo em turno suplementar e também da Emenda nº 2.

Assim será feito.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Presidente Acir...

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Com a palavra, Senador Flexa.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Eu só quero informar a V. Ex^a, aos meus pares e ao Relator que conversei com o Senador Valdir Raupp sobre a emenda que ele apresentou. De nossa parte, não há nada contrário à aceitação da emenda. A questão, como V. Ex^a disse, é na próxima semana o Relator acatar a emenda do Senador Valdir Raupp para que nós possamos, então, votar em segundo turno o projeto, que é muito importante.

Estava tratando, agora mesmo, com o indicado para Diretor da Antaq dessa necessidade de se fazer a segregação das rodovias federais quando atravessam os núcleos urbanos dos Municípios, sede dos Municípios, ou Distritos nesses Municípios. É isto que o projeto define que seja obrigatório: ao ser construída uma rodovia federal, que se faça essa segregação.

Então, a emenda do Senador Valdir Raupp só acrescenta isso ao projeto para que fique sem nenhuma dúvida.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito bem. Item nº 2.

ITEM 2

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 8, de 2017

- Não terminativo -

Requer a realização de diligência, com a presença de membros da Comissão de Serviços de Infraestrutura, a fim de verificar in loco o estado de conservação da BR-163, no trecho de Cuiabá (MT) a Miritituba (PA).

Autoria: Senador Wellington Fagundes e outros

Consulto o Autor ou alguns dos Senadores presentes se gostariam de se manifestar sobre o requerimento. *(Pausa.)*

Em votação o requerimento.

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

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Para discutir, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Aprovado o requerimento...

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Não; para discutir, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Nós estamos aqui andando rápido, mas não faltará tempo, e eu lhe dou a palavra para discutir sem nenhum problema. Só queria aproveitar a presença dos senhores para aprovarmos o requerimento, e continuamos a discussão.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - É pela aprovação!

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Sem problema. V. Ex^a tem...

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - É pela aprovação. Eu só quero parabenizar o Senador Wellington...

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - V. Ex^a tem a palavra.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Eu quero parabenizar o Senador Wellington por propor que seja feita uma diligência para que possamos, trafegando pela BR de Cuiabá até Santarém, verificar o estado em que ela se encontra. Isso é muito importante, Senador Wellington, até porque a 163 está, como se diz, na ordem do dia, é motivo, como falei ainda há pouco, de matérias nos jornais da televisão e impressos.

Eu gostaria, se o Senador permitisse, de subscrever o requerimento em conjunto com o Senador Wellington Fagundes, porque a BR-163 une muito mais agora os Estados de Mato Grosso e Pará, porque estão umbilicalmente ligados.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito bem! Senador Wellington.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Da minha parte, só ajuda e reforça esse requerimento, Sr. Presidente.

Eu gostaria de convidar, inclusive, V. Ex^a, porque é da região também. Rondônia, Pará, Mato Grosso, temos todos o mesmo objetivo, que é aumentar a produção, aumentar a riqueza da região.

Na BR-163, tivemos esse problema do atoleiro. Acho que daqui a 60 dias cessam as chuvas, mas temos que ir lá também para averiguar o andamento das obras de asfaltamento, porque, senão, no ano que vem, poderemos ter problemas iguais. Por isso, é importante a presença da Comissão de Infraestrutura, e faço questão já de convidar a todos.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Eu farei questão de estar presente.

Faço também uma colocação, Senador Wellington e Senador Flexa. Uma questão que precisamos avaliar novamente ou continuar sua discussão é a qualidade do asfalto que está sendo feito no País. Com relação à BR-364, já fizemos diligências,

estivemos juntos, com o Senador Raupp junto conosco, os Deputados Federais, o Diretor-Geral do DNIT, e olhem: foi feita uma restauração da BR-364 entre Pimenta Bueno, e Cacoal, e Ji-Paraná, e Ouro Preto. Não aguentou uma chuva até hoje. Vêm as águas, vem uma chuva, e parece que é de açúcar aquele asfalto que fizeram nesse trecho. Então, é preciso bater nessa tecla, porque o dinheiro é gasto, o investimento é feito, e o trabalho não é recebido conforme o planejamento e o projetado.

Temos aqui hoje essa demanda da BR-163, a demanda, de novo, da BR-364. É todo ano, e todo ano são investidos milhões para a restauração.

Convido, entendo que é oportuno, para visitarmos outro trecho da BR-163 que está sendo feito com concreto. Entendo que é importante a nossa visita também a esse trecho da BR-163, no Estado do Paraná, para que possamos fazer com que nossas estradas do Norte sejam feitas com aquela qualidade de serviço, a do asfalto de concreto, dando uma garantia de 20 anos sem problemas na estrada.

Entendo que é importante a nossa visita para constatar *in loco* a qualidade do serviço que está sendo feito na BR-163. Que essa qualidade seja vista também na BR-163, no Norte, e na BR-364. Vou fazer o levantamento detalhado do local para que possamos fazer essa diligência da nossa Comissão.

Convido os Srs. Senadores, para que a gente possa fazer a visita à BR-163, no Norte, e à BR-163, no Sul, para que a gente possa seguir com a construção das nossas rodovias, mas com outra qualidade. Não dá para aceitar o que está sendo feito ou o que foi feito na BR-364. Foram gastos milhões, e está lá o serviço malfeito.

Nós debatemos essa questão na Comissão de Serviços de Infraestrutura quando o Presidente Collor estava presidindo esta Comissão. Foram feitas diligências, foram refeitas as obras. Também quando o Presidente Garibaldi a estava presidindo, nós fizemos as diligências, mas não se resolveu o problema. Os buracos estão em toda a BR-364, inclusive nas áreas que já foram feitas e refeitas. Ela não aguentou uma chuvarada. Estamos saindo das chuvas na Amazônia, não saímos ainda. Continua chovendo. Está no final a chuva, mas os buracos estão... Está impraticável o trânsito na BR-364.

E aí se coloca a culpa nos caminhões, como se os caminhões não fossem objeto da construção das estradas. V. Ex^a colocou aqui, há pouco, a autorização de um novo caminhão de 16 eixos, com capacidade de transportar cem toneladas. Isso não implica a questão de estragar as rodovias, pois é feito o balanceamento. Por isso, ele tem cem toneladas e 16 eixos, para que haja uma melhor distribuição e não afetar, assim, as rodovias. Precisamos que haja uma melhor qualidade das rodovias. Esse é o grande ponto.

Convido todos, então, a fazerem essa visita a esse outro trecho da BR-163.

Vamos ao item 3.

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

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Pois não, Senador.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Pode-se votar já. Quero fazer uma consideração em cima dessas posições aí.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Passamos ao item 3.

ITEM 3

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 9, DE 2017

- Não terminativo -

Requer a realização de diligências por esta Comissão, nos dias 11 e 12 de maio, na BR-435, nos Municípios de Pimenteiras, Cerejeiras, Colorado do Oeste e Vilhena; e na BR-174, entre os Municípios de Vilhena e Juína, para debater as obras dessas rodovias e da ferrovia entre Sapezal/MT e Porto Velho/RO.

Autoria: Senadores Valdir Raupp e Acir Gurgacz e outros.

Consulto se algum dos Senadores gostaria de se manifestar.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Eu gostaria de falar, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Passo a palavra ao Senador Wellington Fagundes.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Sr. Presidente, da mesma forma, essa estrada tem uma importância muito grande para Mato Grosso, porque ela vai interligar uma vasta região, que será uma nova fronteira agrícola.

O trecho de Juína a Vilhena, ou de Vilhena a Juína, do lado de Rondônia, já está asfaltado. Agora, na nossa região, falta asfaltar um pequeno trecho. Nós conseguimos recuperar essa estrada há quatro ou cinco anos. Ela estava totalmente intrafegável. Estava totalmente intrafegável! E o abastecimento de Juína se dá muito através de Vilhena, principalmente no que diz respeito a combustível e tudo o mais.

A BR-174 foi federalizada no ano passado, ou melhor, no governo passado e também está no PAC. Foi um trabalho que fizemos de forma bastante intensa. Nós conseguimos colocá-la no PAC. O governo do Estado, num convênio, está ultimando os projetos, para que essa estrada também seja asfaltada. Então, a BR-174, de Juína a Colniza, está nesse processo. Agora, de Juína a Vilhena, ela é fundamental, e eu gostaria, inclusive, de fazer também, de subscrever esse requerimento.

E aí, Sr. Presidente, como tratamos aqui sobre tudo o que se refere a estradas, eu quero aqui mostrar à nossa população - se a TV puder pegar aqui; não sei -, Senador Flexa, isso, que foi o que aconteceu anteontem, na BR-158, que liga também a região do Araguaia ao Pará. O Pará está todo asfaltado, só não as pontes, as pontes estão com problema. Está asfaltado, faltando as pontes, e isso por questão ambiental. No Mato Grosso, temos muitas estradas nessa situação. Faz-se o asfalto, e as pontes continuam de madeira. Olhem só a situação que fica uma ponte nessas condições!

Então, está intrafegável hoje a BR-158, e, claro, com o rio passando pela estrada. Temos todos os problemas. Por isso, é importante que a questão do desmatamento seja feita com todo o critério, para não acontecerem problemas como esse.

E aí, Sr. Presidente, quanto esse bom exemplo que V. Ex^a acabou de citar da questão do pavimento rígido em concreto, nesse requerimento, eu gostaria de aproveitar, porque, ao visitar a BR-163 em Mato Grosso, nós temos esse bom exemplo. O trecho entre Rondonópolis e Cuiabá, na verdade, são três trechos: Rondonópolis-Jaciara; de Jaciara à Serra de São Vicente, este trecho... A Serra de São Vicente, no passado, já foi feita em concreto; agora, de Jaciara até a Serra de São Vicente, que foi licitada por RDC (Regime Diferenciado de Contratações), isso é importante que a população saiba, nesse sistema, cabe à empresa fazer o projeto executivo e encontrar a melhor solução para que se faça uma estrada de melhor qualidade.

Esse foi um avanço que tivemos, porque, no passado, o Tribunal de Contas ia lá, averiguava. Se a empresa conseguisse um processo tecnológico, digamos, mais moderno e conseguisse diminuir o preço, o Tribunal queria retirar o lucro da empresa, porque ela havia conseguido aplicar uma tecnologia melhor. Hoje, não. Com RDC, cabe à empresa encontrar a melhor solução, inclusive o melhor preço para ela, ou seja, ela tem um preço definido, ela tem que fazer uma estrada naquelas condições, mas ela pode melhorar a estrada, desde que o preço não aumente. E é o que aconteceu nesse trecho de Rondonópolis a Jaciara. A construtora que ganhou por RDC, ela está fazendo toda a restauração em concreto, ao mesmo preço da licitação.

Então, se houver tecnologia, se houver competência, é possível fazer uma estrada com melhores condições. O que V. Ex^a mencionou: claro que há problema também quanto ao material. Lá nós temos uma fábrica de cimento nova, aliás, duas fábricas, e, como aumentou muito o preço do asfalto, então, encontrou-se essa alternativa. Inclusive, o trecho também de Serra de São Vicente a Cuiabá deverá essa mesma empresa assumir, e também a proposta é que se faça em concreto.

Então, seria uma boa alternativa para que a Comissão também conhecesse *in loco*. E é importante dizer ao mesmo preço da licitação oriunda dá para fazer a capa em asfalto.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito bem!

Eu sugiro que nós façamos uma emenda nesse seu pedido para fazermos essa visita na 163, que já está, em que já foi aplicado esse cimento rígido...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT. *Fora do microfone.*) - Está encostado.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - É próximo e depois passamos à 163, mais ao norte, onde precisa ser executada obra.

Senador Flexa Ribeiro.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Presidente, se V. Ex^a aceitar e o Senador Wellington, queria fazer, queria aditar mais um trecho para nós irmos visitar.

É incompreensível a falta de atenção do Governo com as estradas federais no meu Estado. O Pará hoje é a rota de escoamento, como falei anteriormente, que aumenta a competitividade da produção de grãos do nosso País. Mas nós não queremos, Senador Wellington... Antigamente se dizia ver o apito do trem passando; hoje, acho que o trem nem apita mais. Então, não queremos ficar assistindo nem o trem nem as carretas passando pelo Estado do Pará sem que seja trazido algum benefício para o Estado, para que o Estado possa acelerar seu desenvolvimento econômico e social.

Então, a BR-158 e a BR-155 no Estado do Pará, outro eixo de exportação para o leste do Pará, encontram-se em estado deplorável. Quero aqui falar em nome daqueles que produzem no sul do Pará, dos Prefeitos e Vereadores que estão mobilizados todo o tempo, 24 horas, para que a BR-158 e a BR-155 possam ser recuperadas e tenham trafegabilidade. Essas pontes que o Senador Wellington mostrou, no Pará, são chamadas de pontes assassinas, porque ocorrem acidentes com carretas e com perda de vidas. É lamentável isso!

Com relação ao que V. Ex^a comentou, V. Ex^a tem toda razão sobre a questão da qualidade da pavimentação dessas estradas. Isso pode acontecer por dois motivos. Primeiro, pelo dimensionamento da plataforma não ter sido feito levando-se em consideração o tipo de transporte que iria trafegar. Hoje, trafegam bitrens que levam 80 toneladas de grãos nessas estradas. Então, tem-se de ver se o pavimento foi dimensionado para isso.

Segundo, é a qualidade do serviço executado. Para isso, o Senador Wellington falou do RDC, mas chegou a ser feito - e acho que por aí deveriam caminhar as contratações... A contratação feita pelo DNIT teria de ser para execução do pavimento e sua manutenção por cinco anos, ou seja, a empresa que fizesse a pavimentação responderia pela qualidade do serviço durante cinco anos, porque, se houvesse algum rompimento, se abrisse alguma cratera, ela teria a obrigação contratual de corrigir. Aí, ela pensaria duas vezes se faria um serviço de qualidade para que, ao longo dos cinco anos, não tenha manutenção dispendiosa ou se voltaria ao longo desse tempo recuperando tudo aquilo que fez com qualidade inferior. Acho que poderíamos tentar isso.

Queria aditar, então, que nós possamos fazer uma diligência na BR-155 e na BR-158. Assim, cobriríamos, Senador Wellington, todos os possíveis eixos de escoamento da produção nas rodovias federais que ligam o Mato Grosso ao Pará.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito obrigado, Senador Flexa.

Eu entendo que esta inclusão deve ser feita no item 2, na visita da BR-163.

Estamos em discussão... Estamos discutindo o Requerimento nº 9, nos dias 11 e 12, para visita nos Municípios de Pimenteiras e Cerejeiras, que são coisas que não dão para serem mantidas.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Acho que é impraticável, por causa da região. O que o Senador Flexa está propondo é à 158,...

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Exato.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - ... que liga a região do Araguaia ao Pará, porque ela é fundamental. Acho que seria melhor um novo requerimento.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Entendo que não é compatível, porque as distâncias, quando se fala do Amazonas, da Região Norte...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Fale isso para Brasil, Presidente! (*Risos.*)

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Na Região Norte, as distâncias são muito grandes. O Pará é muito grande. O Mato Grosso também é muito grande em extensão realmente, e as dificuldades são muito grandes.

Sugiro, realmente, que façamos outro requerimento, Senador Flexa, para que façamos uma diligência especificamente na 158. Aí, teremos tempo; senão, não haverá condições de fazermos todas as visitas ao mesmo tempo.

Antes de passar a palavra ao Senador Jorge Viana, coloco em votação o requerimento para visitarmos Vilhena, Colorado Oeste, e a 174, Vilhena a Juína, e também a discussão da ferrovia entre Sapezal e Porto Velho.

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

Aprovado o requerimento.

Agora, sim, passo a palavra ao Senador Jorge Viana.

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Sr. Presidente, queria cumprimentá-lo e aos colegas também.

Estava aqui ouvindo atentamente a explanação de V. Ex^a, do Senador Wellington Fagundes e do Senador Flexa, e isso me preocupa muito. Considero muito acertado o que estamos tratando. E V. Ex^a é proponente de um requerimento para que se faça a audiência pública, para que faça a visita, e eu o subscrevi aqui com o Presidente Eduardo Braga.

Agora, vejo que a situação acontece na 163 e em outras rodovias importantes, como colocou o Senador Flexa Ribeiro. Aquilo que V. Ex^a trouxe sobre a BR-364 é gravíssimo. Estamos falando da rodovia que dá acesso do Mato Grosso para Rondônia, de Rondônia para o Acre. Sem ela, comprometemos o abastecimento daquela parte mais ocidental da Amazônia. É muito grave.

E o custo, hoje, do transporte já está influenciando muitíssimo. O Brasil tem uma queda de inflação; na nossa Região, não. E a queda é por demanda; diminuiu a demanda. No nosso caso, o custo de transporte pesa muito em todas as mercadorias e encarece tanto os produtos que exportamos quanto os que precisamos importar.

Estou fazendo um levantamento fotográfico da situação da BR-317 e da 364 no Acre. Entre Sena Madureira, Feijó, Manoel Urbano, especialmente estas últimas, Feijó-Tarauacá e Tarauacá-Cruzeiro do Sul, a situação é de absoluta calamidade. Há um risco enorme de a BR-364, que já foi pavimentada, virar a 319, ou seja, desaparecer, ser fechada exatamente no período em que o DNIT abre um escritório no Acre, que era algo que buscávamos. Quer dizer, agora temos representação do DNIT no Acre, e a estrada nunca esteve tão ruim.

No geral, acho, sinceramente, que moramos numa região que chove muito. V. Ex^a disse: "Como é que acontece aquilo com aquele asfalto?" Ficam pessoas, às vezes, sem conhecimento da causa, fazendo denúncias, colocando as coisas por um viés errado, mas, se não tivermos um planejamento mínimo do DNIT, do Ministério dos Transportes, para fazer as ações no tempo certo, vão jogar dinheiro fora, vão jogar dinheiro fora, porque mexer com terraplanagem, num período errado, na Amazônia, não vai funcionar; a capa asfáltica vai derreter, e vamos ter só mais gasto de recursos.

O que me estranha é o fato de o Governador Tião Viana tinha trabalhado a liberação - R\$250 milhões. Depois, entram outros políticos no meio, querendo tomar benefícios. Passa-se o período adequado para se fazer a licitação. Quando esta sai, é período de chuva; e nós temos um risco agora de a BR-364 ter desbarrancamento, ter interrupção.

Estou referindo-me à parte do Acre. Estou fazendo um levantamento detalhado, fotográfico, para que possamos fazer uma denúncia consistente. E o apelo é um só: o DNIT precisa - não estamos falando de dez rodovias; estamos falando, pelo menos, de duas ou três, que são fundamentais na região - fazer um planejamento. Às vezes, até com menos recursos, mas, com mais planejamento, é possível dar uma melhor trafegabilidade a ela.

Volto a repetir: às vezes, vão-se gastar menos recursos, mas, se se gastar mais tempo no planejamento, vamos conseguir atravessar os períodos de excesso de chuva. Choveu na região de Rio Branco este ano 1,4 mil milímetros em três meses. Onde acontece isso? Não há rua ou rodovia que resista. Uma rodovia, como a 317, na região de Assis Brasil, Epitaciolândia, Brasileia, Xapuri, Rio Branco, o acesso de Rio Branco até o aeroporto, que também está precisando de uma atenção para Sena Madureira, que vai a Feijó, Tarauacá e Cruzeiro do Sul, não pode passar por aquilo.

Então, estou aqui fazendo um apelo, uma cobrança, e vou trazer a denúncia para o DNIT, no sentido de que a chegada do escritório ao Acre parece até que piorou a situação.

Quero apoiar o representante do DNIT; quero colocar-me à disposição, mas precisamos mudar, porque a BR-317, especialmente a BR-364, não aguenta mais um inverno como foi esse - chamamos de inverno o período de chuvas -; não aguenta mais um período de chuva como esse, porque ela vai ser interdita por absoluta irresponsabilidade do Governo Federal, dos gestores públicos, que não estão levando em conta todo o investimento feito. Sem manutenção, o investimento será levado pelas águas.

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito bem colocado, Senador Jorge Viana. São duas questões importantes: é a época de se executar e que tipo de serviço vai ser executado. Não podemos colocar na Região Amazônica, onde há uma chuva diferente, um clima diferente - muita chuva e muito sol - a mesma qualidade com que é feito em São Paulo, no Paraná, no Nordeste. São questões diferentes, e temos tecnologia para isso.

Agora, é preciso que se estude e planeje adequadamente, para que se coloque, ali na nossa região, um asfalto diferente.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Sim, um material diferente. Talvez a solução seja o concreto, o pavimento rígido, para que a gente possa ter um retorno, porque não dá para aceitar que, todo ano, seja refeita a nossa rodovia. Todo ano, são gastos milhões de reais, para se fazer o mesmo serviço. Na esteira do que foi dito pelo Senador Flexa Ribeiro, entendo que todos os contratos tenham a garantia do construtor. Essa garantia tem de ser executada. O contrato com defeito não é simplesmente fazer a rodovia, sem a garantia do serviço que foi feito. Há, sim, garantia do serviço que foi executado. O serviço tem de ser executado através do DNIT.

Então, fica aqui a nossa colocação, um pedido ao DNIT, no sentido de que as empresas reexecutem o serviço malfeito, porque não dá para entender como uma rodovia pode aguentar apenas uma chuvarada. Não é aceitável, porque foram gastos ali alguns milhões de reais nos últimos anos. Temos que ter essa providência. Fica aqui o nosso pedido ao DNIT. Ontem de manhã, eu estive no DNIT, mas infelizmente não encontrei nenhum diretor do DNIT para debater esse assunto da BR-364, essa situação lamentável em que ela está.

Nós esperamos que, no dia 28 de abril, nós tenhamos esse debate, em Porto Velho, junto com o Diretor-Geral do DNIT, para que algo seja feito, em caráter de emergência, com relação à BR-364 não só no Estado de Rondônia, mas também no Estado do Acre, como muito bem colocou o Senador Jorge Viana.

ITEM 4

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 11, de 2017

- Não terminativo -

Requer a realização de audiência pública para debater os resultados da sanção da Lei nº 13.365, de 29 de novembro de 2016, oriunda do Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 131, de 2015, que alterou a Lei nº 12.351, de 22 de dezembro de 2010, que estabelece a participação mínima da Petrobras no consórcio de exploração do pré-sal e a obrigatoriedade de que ela seja responsável pela “condução e execução, direta ou indireta, de todas as atividades de exploração, avaliação, desenvolvimento, produção e desativação das instalações de exploração e produção”.

Autoria: Senador Ricardo Ferraço

Em votação o requerimento.

Os Srs. e as Sr^{as} Senadoras que concordam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovado.

Temos um requerimento extrapauta do Senador Flexa Ribeiro, o Requerimento nº 13, de 2017.

ITEM 5

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 13, de 2017

- Não terminativo -

Requer, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública no Plenário dessa Comissão, com o objetivo de debater ações de investimentos por parte do Bando Nacional do Desenvolvimento em Infraestrutura, com foco no setor de saneamento básico.

Autoria: Senador Roberto Muniz e outros

Para tanto, sugerimos que sejam convidados: Dr^a Maria Silvia Bastos Marques, Presidente do BNDES; Dr. Roberto Tavares, Presidente da Aesbe; Dr. Gilberto Peralta, Presidente da ABDIB; Dr. Santiago Crespo, Presidente da ABCON; e Édison Carlos, Presidente Executivo do Instituto Trata Brasil.

Subscvem aqui o Senador Roberto Muniz, o Senador Flexa Ribeiro e também o Senador Eduardo Braga, que faz parte do requerimento.

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Pois não, Senador Jorge Viana.

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Só para completar, nós aprovamos aqui o requerimento que V. Ex^a, o Senador Wellington e o Senador Eduardo Braga subscreveram, sobre a audiência para tomarmos conhecimento da conclusão do estudo de viabilidade da ferrovia ainda com parâmetros chineses. Ficou aprovado, mas, como nós vamos ter convidados estrangeiros, eu estou compatibilizando para que não haja despesa para

o Senado a presença deles, no Brasil, agora em abril, e não necessariamente precisa ser no dia e no horário em que a Comissão se reúne, eu queria fazer um apelo à Secretaria, no sentido de que encontrássemos uma data compatível com a presença desses convidados de fora - porque eles é que precisam -, para que não haja custo algum para o Senado e, assim, se possa fazer a audiência, que é, no fundo, uma solicitação da Frente Parlamentar, que apoia a ferrovia. Então, eu consultaria os colegas da Coordenação - essa seria uma ideia - sobre o dia que seria mais adequado para que pudéssemos estar aqui, aproveitando...

Tive uma audiência com o Embaixador chinês, e os técnicos chineses estarão aqui durante o mês de abril. Então, seria muito importante... Sei que regimentalmente há prerrogativa, quando há convidados estrangeiros. Acho que seria possível compatibilizar.

Eu só queria fazer um apelo para que, com a Secretaria da Comissão e com a Presidência, pudéssemos achar um melhor momento para fazermos, ainda em abril, essa audiência, por gentileza.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Eu sugiro a V. Ex^a que indique o dia. Entendo que seria mais prático V. Ex^a se reunir com os convidados e nos indicar qual é o dia ideal para que possamos fazer essa audiência pública, pois ela é de importância muito grande para todos nós. Então, sugiro que V. Ex^a indique qual é o dia apropriado, tendo em vista...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - ... a importância dos convidados para essa audiência pública. Então, já devolvo para V. Ex^a a indicação dos dias possíveis para fazermos essa audiência.

Antes de encerrarmos, convoco nossa próxima reunião a realizar-se no dia 11 de abril, terça-feira próxima... *(Pausa.)*

Antes, em votação o requerimento do Senador Flexa Ribeiro, do Senador Roberto Muniz e do Senador Eduardo Braga.

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

Aprovado o requerimento.

Agora, sim, antes de encerrarmos, convoco a nossa próxima reunião a realizar-se no dia 11 de abril, terça-feira próxima, às 9h, neste plenário, com pauta deliberativa.

Nada mais havendo a tratar, declaro encerrada esta reunião, agradecendo a presença dos nobres Senadores.

Muito obrigado.

(Iniciada às 9 horas, a reunião é encerrada às 11 horas e 06 minutos.)