



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

REUNIÃO

28/11/2017 - 38ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Declaro aberta a 38ª Reunião da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 3ª Sessão Legislativa Ordinária da 55ª Legislatura.

Comunicado.

Aviso do Tribunal de Contas da União.

A Presidência comunica o recebimento do Aviso nº 1.160, de 2017, do Tribunal de Contas da União, que trata de auditoria de conformidade nas obras de construção da Usina Termelétrica Mauá 3, em Manaus.

Cópias do documento encontram-se à disposição das Srªs e dos Srs. Senadores na Secretária da Comissão.

Reunião interativa.

Antes de iniciarmos a arguição, gostaria de informar que a população poderá participar da sabatina, enviando perguntas e comentários ao nosso indicado, Dr. Mauro de Moura Magalhães.

Os cidadãos que queiram participar podem fazê-lo por meio portal e-Cidadania, através do endereço www.senado.leg.br/ecidadania, ou ligando para o telefone 0800-612211.

Item 1.

ITEM 1

MENSAGEM (SF) Nº 64, de 2017

- Não terminativo -

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

Autoria: Presidência da República

Relatoria: Senador Wellington Fagundes

Relatório: Pronto para deliberação

Observações:

1. Em 07/11/2017 foi lido o relatório e concedida vista coletiva da matéria, em conformidade com o artigo 383 do Regimento Interno do Senado Federal.
2. Reunião destinada à arguição pública do indicado.

Convido para que tome assento à mesa o Dr. Mauro de Moura Magalhães, indicado para exercer o cargo de Diretor de Administração e Finanças do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

Bom dia, Dr. Mauro. Seja bem-vindo.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Antes de iniciarmos a sabatina, Dr. Mauro, apenas um esclarecimento e uma notícia para a população do Mato Grosso e de Rondônia.

A Empresa de Planejamento e Logística S.A. da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) lançou ontem a licitação para contratação da empresa responsável pela elaboração dos estudos ambientais e dos programas ambientais de mitigação dos impactos para o licenciamento das obras de duplicação e regularização da BR-364 no trecho entre Comodoro e Candeias do Jamari - não até Porto Velho, porque de Candeias a Porto Velho já está duplicado. Então, de Candeias até Comodoro, foi lançado esse edital ontem.

Segundo o edital, publicado ontem no *Diário Oficial da União*, a abertura das propostas está prevista para 18 de dezembro de 2017, em Brasília. A obra prevê a duplicação de mais de dois mil quilômetros de rodovias entre os dois Estados, não somente para a melhoria do trânsito e para a diminuição do número de acidentes fatais, mas também para o escoamento da soja produzida no Mato Grosso até Porto Velho.

Essa é mais uma etapa do processo de concessão e duplicação da BR-364. Esperamos que seja um indicativo de que as coisas estão caminhando mais rápido no sentido de que, enfim, Senador, possamos ter o edital para o leilão de concessão ainda no primeiro trimestre de 2018, como anunciou o Ministro dos Transportes na última audiência pública que tivemos aqui, na Comissão de Serviços de Infraestrutura, no dia 10 de novembro.

Com relação à BR-319, estou apresentando um requerimento para que possamos realizar uma diligência por esta Comissão entre os dias 14 a 17 de janeiro de 2018, com a finalidade de verificar as obras de manutenção e trafegabilidade da rodovia, com a participação do Ibama, do DNIT, do ICMBio. Nós queremos mostrar como é que fica essa rodovia na época da maior chuva na Amazônia. Nós deveremos sair de Brasília no dia 15 e, no dia 16, de Porto Velho e chegaremos a Manaus, dependendo das chuvas e de como está sendo feita a manutenção neste momento. As obras estão em pleno andamento. É uma obra difícil e muito importante. Agora, o greide precisa ser levantado em alguns pontos, porque, quando a chuva é intensa, como nesta época, o lençol freático sobe e acaba alagando a estrada em pontos localizados. Então, nesses pontos, nós precisamos fazer esse aumento do greide. Por isso, a importância de nós irmos, filmarmos e mostrarmos para o Brasil inteiro como é que fica a ligação entre Porto Velho e Manaus no momento forte da cheia na Amazônia.

Com prazer, ouço o nobre Senador Fernando Bezerra.

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (PMDB - PE) - Presidente, Senador Acir Gurgacz, no momento em que V. Ex^a traz uma notícia alvissareira para o seu Estado, o Estado de Rondônia, eu gostaria também, antes de ouvirmos o Dr. Mauro Magalhães, de trazer aqui uma notícia veiculada ontem pelo *Valor Econômico*, destacando o polo de fruticultura de Petrolina, de Juazeiro e de Casa Nova, mostrando que Petrolina foi a quinta cidade do Brasil que mais gerou emprego de carteira assinada; foram mais de cinco mil empregos. Para se ter uma ideia, Sr. Presidente, a cidade que mais gerou emprego foi São Paulo, com aproximadamente 15 mil empregos. E essas três cidades, que formam a Região Integrada de Desenvolvimento Econômico, geraram mais de 12 mil empregos, mostrando, portanto, a pujança da fruticultura em termos de geração de renda, em termos de geração de empregos e de riqueza.

Mas a notícia melhor ainda é que o Governo Federal incluiu no Avançar a conclusão da primeira etapa do projeto de irrigação do Pontal, um sonho antigo do Município de Petrolina. Foi incluída, portanto, a conclusão de sua primeira etapa, com investimentos superiores a R\$100 milhões. Nessa quinta-feira, o Ministro da Integração, Helder Barbalho, acompanhado do Presidente da Codevasf, de diretores - eu estarei acompanhando o Ministro -, do Prefeito de Petrolina, do Ministro de Minas e Energia, todos estaremos em Petrolina para poder celebrar a inclusão do Projeto Pontal no Avançar. E, mais do que isso, já estamos com edital de licitação na rua para que se possa empenhar e liberar os recursos dos primeiros R\$32 milhões, no sentido de até o final de 2018 nós podermos entregar a primeira etapa do Pontal, o que vai significar aproximadamente 3 mil hectares e, portanto, impulsionar ainda mais esse polo de fruticultura que tanta notícia boa tem trazido para a nossa Região e para o nosso Estado, em particular.

Agradeço a oportunidade de trazer também essa notícia muito positiva do polo de fruticultura no interior de Pernambuco - e no Submédio do São Francisco, porque também envolve Municípios da Bahia -, que de certa forma passa ao largo dessa amarga crise que o Brasil vem enfrentando.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

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

Vamos então à sabatina do Dr. Mauro.

Antes, quero só registrar a presença do Erick Moura de Medeiros, Diretor de Infraestrutura Aquaviária do DNIT - seja bem-vindo! - e de Charles Magno, Diretor de Infraestrutura Ferroviária do DNIT também - seja bem-vindo à nossa sabatina! É um prazer recebê-lo, Dr. Mauro, na nossa Comissão. Passo a palavra para V. S^a fazer as suas explanações.

O SR. MAURO DE MOURA MAGALHÃES - Bom dia a todos.

Cumprimento aqui o Exmo Sr. Senador Acir Gurgacz, Vice-Presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal.

Cumprimento o Exmo Sr. Senador Wellington Fagundes, Relator da matéria motivo da presente audiência, a quem agradeço pelas observações sobre minha pessoa apresentadas a esta Comissão.

Cumprimento o Exmo Sr. Senador Armando Monteiro....

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO. *Fora do microfone.*) - Fernando Bezerra.

O SR. MAURO DE MOURA MAGALHÃES - Fernando Bezerra - desculpe-me, Senador.

Cumprimento e agradeço a presença do Dr. Erick, Diretor de Infraestrutura Aquaviária, e a do Dr. Charles, Diretor de Infraestrutura Ferroviária.

Agradeço a presença dos amigos do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil; e do DNIT.

Senhoras e senhores, tenho 56 anos, dos quais 34 como servidor público federal. Sou casado, dois filhos.

Inicialmente, gostaria de manifestar o nosso agradecimento à honrosa indicação que recebemos para participar desta sabatina com o intuito da condução à Diretoria de Administração e Finanças do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes.

Agradeço, assim, pela presente indicação, ao Excelentíssimo Senhor Presidente da República Federativa do Brasil, Senhor Michel Temer, e também ao Exmo Sr. Ministro da pasta de transportes, portos e aviação civil, Dr. Maurício Quintela. Consideramos tal indicação honrosa, pela nossa humilde condição de servidor público de carreira do Ministério dos Transportes, admitido em fevereiro de 1983. Entendemos ser esta indicação mais que uma homenagem ou reconhecimento, sendo principalmente um estímulo para a nossa carreira de servidor público federal, dada a relevante importância de tal cargo público para o qual apresento, a seguir, minha eventual capacitação para este desafio.

Sou formado em Ciências Econômicas há 32 anos, com curso de pós-graduação em Ciências Políticas pela Universidade de Brasília, desde 1999. Admitido por concurso público no Ministério dos Transportes em fevereiro de 1983, exercemos importantes funções como: Coordenador-Geral de Acompanhamento e Avaliação da Subsecretaria de Planejamento, Orçamento do Ministério dos Transportes; Subsecretário de Planejamento Substituto do Ministério dos Transportes; Chefe de Gabinete Substituto e Assessor da Secretaria Executiva do Ministério dos Transportes; Ouvidor do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), e atualmente Coordenador-Geral de Orçamentos e Finanças do DNIT. Juntando ainda a essa experiência como executivo do serviço público, atuamos como membro em Conselho de Administração das Companhias Docas, do Pará; Docas, do Maranhão, e, atualmente, Docas, do Rio Grande do Norte. Laborando ainda em diversas comissões e grupos de trabalho, dos quais destaco: o gerenciamento e acompanhamento do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC); a implementação da Lei de Acesso à Informação; a elaboração e consolidação da proposta para o incentivo da navegação de cabotagem, e o fórum permanente para o transporte rodoviário de cargas.

Assim, somos conhecedores da importância de que se reveste o cargo de Diretor de Administração e Finanças do DNIT, órgão de fundamental utilidade pública para o desenvolvimento do Brasil, este País que tanto necessita da contínua implementação de políticas de infraestrutura de maneira sempre evolutiva, dando o devido suporte à logística tanto de transporte de passageiros como de cargas pelo imenso Território nacional.

O desenvolvimento do País sempre estará dependente de um melhor desempenho na implantação e construção de estradas, ferrovias e hidrovias, bem como da integração entre as mesmas e as suas devidas ampliações de capacidade e manutenções constantes, sempre objetivando um maior e melhor escoamento das safras e o transporte confortável e seguro dos brasileiros que utilizam os diversos meios de transportes para se deslocarem por essas vias e pelo imenso Território deste País.

Este é o contexto maior, mas, como em toda ação empreendedora, principalmente, a pública, cuja responsabilidade é imperativa, visto que se administra o esforço de toda a população produtiva do País, cujos impostos que nos são cobrados reverterem ao interesse geral de investimentos públicos, entendemos que a Diretoria de Administração e Finanças do

DNIT é o suporte que o órgão utiliza para poder alicerçar suas ações com confiança, devendo primar pelos princípios de governança, legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e, obviamente, eficiência.

É na administração que está a organização e a ordem para o bom andamento dos trabalhos, sejam os rotineiros procedimentos internos administrativos junto às diretorias setoriais do DNIT, seja nas relações com as diversas superintendências regionais do DNIT, presentes em todo Território brasileiro. Para essas, a DAF é importante ferramenta para garantir que tudo possa funcionar de maneira adequada, seja na gestão de recursos humanos, nos equipamentos de logística operacional, na tecnologia da informação, na contabilidade, na gestão do patrimônio, dentre outras.

Acreditamos também que a valorização do servidor como peça-chave na execução de diversas tarefas ligadas ao DNIT deva ser atenção fundamental na gestão da Diretoria de Administração e Finanças, buscando, no que for possível e com o apoio da Direção-Geral do DNIT, os melhores recursos para o aprimoramento, desenvolvimento, no âmbito profissional e pessoal, desses colaboradores, promovendo-se o devido suporte ambiental, de recursos técnicos e também de caráter emocional para o melhor desempenho de suas atividades laborais.

E é na área financeira que essa confiança se estabelece com maior importância, visto que todos os compromissos assumidos pelo órgão no que diz respeito às obras e aos serviços contratados no mercado junto às empresas de engenharia de projetos e consultoria, dentre outras, ficam dependentes do sucesso nos procedimentos de gestão orçamentária, na emissão de empenhos, nas liquidações e nos respectivos pagamentos.

Também aqui confiamos plenamente na parceria que deve existir com esta Casa, com as Sr^{as} e os Srs. Senadores, e também com os membros da Câmara Federal, representantes e defensores que são das necessidades de recursos para tornar melhor a solução de investimentos em todo o Brasil.

Nos últimos anos, servindo à União como servidor público, sempre nos preocupamos com o zelo pela coisa pública, valor republicano que temos pela formação técnica e moral, especialmente pelas diversas atribuições exercidas ao longo desse tempo, como já mencionado.

Acreditamos ser importante destacar também o acompanhamento por diversos anos da discussão e aprovação, pela Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização do Congresso Nacional, do Plano Plurianual de Investimentos, da Lei de Diretrizes Orçamentárias e da Lei Orçamentária Anual (LOA).

Atualmente no DNIT exercemos a coordenação de atividades relacionadas aos sistemas federais de orçamento, finanças e contabilidade, bem como a supervisão do planejamento, acompanhamento, orientação e compatibilização das atividades de programação e execução financeira das unidades gestoras sob a responsabilidade do DNIT. Dessa forma, conhecemos plenamente as atribuições e obrigações regimentais do DNIT e da Diretoria de Administração e Finanças.

Assim, gostaríamos de reafirmar nosso respeito e compromisso com a Administração Pública, preservando os princípios fundamentais de governança pública, legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência, conhecedores que somos da funcionalidade do DNIT e suas nuances de caráter operacional e social, além de sua subordinação às políticas implementadas pelo Ministério dos Transportes e relacionamentos constantes com outros órgãos e unidades da Administração Pública Federal, pelo que, mais uma vez, agradecemos a honrosa indicação e submetemos nossa experiência e máxima disponibilidade e dedicação para atuar como Diretor de Administração e Finanças do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, se assim for o melhor entendimento de V. Ex^{as}.

Finalmente, agradeço a Deus e à minha família, que são suporte de todas as minhas conquistas e eventuais sucessos nesta vida.

Muito obrigado pela oportunidade.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Nós é que agradecemos, Dr. Mauro, pela sua explanação. Ficamos satisfeitos quando vem um indicado aqui, aparece um indicado para a gente votar, que é funcionário de carreira. V. S^a já está há 34 anos no Ministério dos Transportes. Já demonstrou capacidade, só pelo tempo que está trabalhando e, claro, com as qualificações pelo que, ao longo desse tempo, também fez, para que pudesse hoje estar aqui como indicado para o cargo de Diretor de Administração e Finanças do DNIT, principalmente pelo fato de estar já trabalhando há algum tempo com orçamento no Ministério dos Transportes, o orçamento que a gente vota anualmente aqui no Senado Federal.

Então, meus cumprimentos, parabéns.

Antes de passar a palavra ao Senador Wellington Fagundes, que é o Relator da matéria, eu peço para abrir o painel, para que a gente possa iniciar a votação, assim facilitando a vida dos nossos Senadores.

Com a palavra o Senador Wellington Fagundes, Relator da matéria.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT. Como Relator.) - Sr. Presidente, eu tive a oportunidade de relatar essa indicação do Dr. Mauro de Moura Magalhães. Ele, como já está no próprio currículo, tem uma experiência muito grande no órgão, exercendo várias funções dentro do DNIT, principalmente nessa Diretoria à qual ele tem a indicação. Ele já está lá exercendo, praticamente, o papel de Diretor, porque como coordenador e na vacância ele tem feito esse trabalho.

É importante registrar aqui também que eu tive a oportunidade de conversar com muitas pessoas da relação de trabalho com o Dr. Mauro, e todos foram bastante elogiosos, principalmente dada a sua simplicidade, mas além de tudo a capacidade de resolver os problemas, principalmente em um momento em que nós estamos com uma certa dificuldade orçamentária, em todos os Estados. O orçamento para o ano que vem também não é ainda um orçamento mais alvissareiro. Eu quero falar aqui também como Presidente da Frente Parlamentar de Logística, Transporte e Armazenagem. O que nos traz uma preocupação são exatamente os recursos, principalmente de manutenção da nossa malha. Este ano, de um modo geral, melhorou muito, porque o Governo priorizou os recursos para a manutenção das estradas. Então, quando o cobertor é curto... É claro que é importante construir novas estradas, mas não podemos deixar abandonada a malha existente. A nossa malha é muito grande, e o nosso transporte é calcado no rodoviarismo.

O Brasil aumentou muito a sua produção, principalmente a produção agropecuária. E aí o meu Estado, Mato Grosso, tem a situação de ser um dos Estados que está aumentando muito a sua produção, o volume de produção, com um índice de produtividade muito grande, o que poderia melhorar muito o lucro do produtor, mas, embora nós tenhamos aquilo que é bom, terras férteis e vastas, estamos no centro do Brasil e no centro geodésico da América do Sul com a nossa capital, Cuiabá, muito distantes dos portos, o que acaba encarecendo muito a nossa logística, o transporte.

Em Mato Grosso, há uma deficiência também - como todo o Brasil, mas Mato Grosso em especial - na questão do armazenamento. Então, os produtos são armazenados a céu aberto. E chega o momento em que o produtor tem que mandar o produto para o porto, porque ele já está colhendo a safra e não tem um mecanismo ideal para que ele possa vender na hora em que ele tenha condições de ter o melhor preço.

Aí, Diretor - já o considero assim, pois tenho certeza de que, dada a sua experiência, será aprovado -, eu penso que seria importante que o Ministério dos Transportes, juntamente com o Ministério da Agricultura, trabalhasse, de forma mais forte ainda e mais planejada possível, a questão da operação Arranca Safra. No ano passado, houve na BR-163, na região do Pará, aquele congestionamento muito grande. Isso causou uma certa convulsão. E nós de Mato Grosso acabamos levando toda a crítica, porque o produto vem de Mato Grosso e tem que ser escoado. Agora, eu quero deixar claro que, se não fosse a possibilidade, Senador Acir, do porto do Arco Norte, a situação da parte do Sul e do Sudeste do Brasil, em termos de estrada, seria muito pior. Então, quando trabalhamos aqui as alternativas da 364, a concessão, a construção da conclusão da 163 no Pará, nós sempre colocamos aqui a nossa posição de que aqui nós estamos trabalhando em conjunto, porque a solução das estradas de Rondônia e de toda a logística de Rondônia é solução para Mato Grosso, da mesma forma que a solução do Pará é solução para Mato Grosso.

A nossa tendência ainda é aumentar muito a produção para os próximos anos, porque há muitas áreas já abertas em que estão sendo agregadas novas áreas de plantação - Mato Grosso, principalmente, com a produção consorciada da carne com o agricultor. Isso tem feito com que as áreas de pastagem degradadas estejam sendo incorporadas também à produção. Então, mais estradas, mais necessidade das ferrovias, e V. Exª tem lutado tanto pela ferrovia também, que é fundamental para que não causemos tantos acidentes.

Hoje, infelizmente - V. Exª é um *expert* da área -, o transporte no Brasil está muito concentrado no rodoviarismo, nós temos um volume de acidente extremamente grande. Há muito mais mortes nas nossas estradas e no nosso trânsito do que em muitas guerras no mundo, chegando a níveis entre 30 e 50 mil pessoas acidentadas, e grande parte dessas pessoas com acidentes extremamente graves.

Por isso, eu gostaria que, Dr. Mauro, V. Sª tivesse a Comissão como parceira e que sempre viesse nos apresentar os problemas para que nós, inclusive em conjunto, pudéssemos pressionar os outros ministérios, dada a importância que representa essa diretoria que V. Sª estará assumindo.

Há algumas perguntas aqui que foram feitas pela assessoria e vou fazer questão de lê-las.

Como V. Sª analisa o volume de recursos investidos no DNIT nos últimos anos? Aí, poderia até apresentar, dentro desse planejamento, o que V. Sª entende que está sendo mais difícil para administrar, onde poderia haver mais volume de recursos, enfim.

Que medidas V. Sª pretende adotar no âmbito da Diretoria de Administração e Finanças para adequar o órgão à realidade das maiores restrições financeiras, sem que isso prejudique os investimentos necessários? Aqui, inclusive, há um aspecto,

Senador Acir: hoje, no DNIT, paga-se na fila, e foi o meio encontrado - parece-me - até mais justo, só que nós temos alguns problemas que estão acontecendo. De repente, um trecho de uma estrada está com um problema qualquer - desastres, outras situações, enfim -, e uma empresa que está lá construindo precisa fazer um investimento mais volumoso. Às vezes, a empresa não tem condições de esperar esse recurso, e nós não temos crédito fácil hoje. Aliás, o DNIT trabalhou, no ano passado, uma linha de crédito com o Banco do Brasil para que as empresas pudessem, dentro dos contratos, acessar crédito para tocar a obra, com o próprio contrato sendo o garantidor. Só que, quando vamos na realidade, a empresa que mais precisa é a que não tem crédito, então acaba ficando bastante enrolada.

Eu quero dizer aqui, especificamente no caso nosso da BR-163, que, no trecho de Rondonópolis até Posto Gil - cuja duplicação está sendo feita pelo DNIT, embora o trecho fosse concessionado da divisa de Mato Grosso do Sul até a cidade de Sinop -, a responsabilidade da construção é do DNIT. E lá tivemos a Copa do Mundo. Com isso, a própria Justiça suspendeu obras durante o evento da Copa, em função da fibra ótica. A empresa principal, que era a titular de um trecho, acabou praticamente falindo, saindo. Então, a segunda empresa teve que assumir o trecho com muita dificuldade. E, nesse momento de muita dificuldade, não há outra forma que não seja essa da fila. Então, eu não sei como V. Ex^a pensa a possibilidade de criação de algumas excepcionalidades num caso desse, porque uma obra como aquela parar por falta de incapacidade do fluxo financeiro acaba prejudicando toda a estrada, porque passa a ter gargalos. Nesse caso, o trecho Rondonópolis-Cuiabá é o que mais tem acidentes frontais no Brasil. E acidente frontal, realmente, sempre representa perda de vidas.

Outra pergunta: a hidrovía Paraguai-Paraná corta metade da América do Sul, é importante vetor logístico para escoamento da safra agrícola no Estado do Mato Grosso, e seu início dá-se em Cáceres. O que o DNIT tem feito ou pretende fazer para contribuir com o equilíbrio da matriz de transporte de cargas no País, especialmente na hidrovía Paraguai-Paraná, que é tão importante para o Estado do Mato Grosso?

Ainda sobre o escoamento da safra agrícola na Região Centro-Oeste, especialmente no Estado de Mato Grosso, na visão de V. S^a, qual o papel do DNIT e que investimentos reais estão sendo adotados nos modais rodoviário, ferroviário e aquaviário para contribuir com o desenvolvimento da região?

No tocante ao aquaviário, principalmente, a gente tem visto que o sistema está praticamente sem recursos, e há muito tempo. Às vezes, há obras e com pouco recurso a gente poderia aproveitar seu potencial. Eu gostaria que V. S^a pudesse fazer algum comentário sobre essa distribuição dos recursos. É claro que eu sei que o ferroviário dificilmente será construído pelo próprio órgão, tem que ser concessão mesmo, mas o próprio órgão também ajudar para dar celeridade a essas obras.

Também ainda na visão de V. S^a, que rodovias no Estado do Mato Grosso devem ser concedidas e quais devem ficar sob a tutela do DNIT? Mas aqui V. S^a pode fazer algum comentário sobre outros Estados, porque esta Comissão é do Brasil. Então, eu já questioneei muito isto à diretoria do DNIT, inclusive na área de manutenção, a possibilidade de fazer um contrato guarda-chuva, ou seja, licitar um trecho que não seria específico. Poderia ser feito pelo Estado, mas não seria específico de uma rodovia. Que fosse possível licitar, digamos, 200km dessa rodovia em locais de emergência, em local em que foram feitas licitações, não se permitiu concluir aquela licitação por vários motivos e, às vezes, fica uma estrada um ano, dois anos sem manutenção. Então, esse contrato guarda-chuva poderia ir lá e resolver emergencialmente aquela situação. É claro que com um preço diferenciado, porque isso representa mobilização e desmobilização muitas vezes. Eu gostaria de ouvir de V. S^a se tem alguma opinião a respeito disso.

E ainda a possibilidade das concessões caipiras nesses trechos, que seriam as concessões de manutenção e melhoria gradativa. No caso do Mato Grosso, nós temos experiência nisso. A MT-130, que liga Rondonópolis a Primavera do Leste, era uma estrada que dava um prejuízo violento todos os anos. Foi feita a concessão. É uma concessão, digamos, sem a duplicação, uma concessão de melhoria - terceira faixa, sinalização, atendimento ao usuário. E a gente percebe que está dando muito certo. Então, por que também o Ministério não pode fazer nessas condições uma concessão que não tenha necessidade de investimentos vultosos, podendo com isso cobrar um valor de pedágio menor, mas termos uma estrada conservada? Porque o maior problema é uma estrada esburacada, que causa danos de todo tipo e, principalmente, acidentes.

Então, são essas as perguntas e considerações que eu gostaria de fazer. Mas ainda, finalmente, quero falar um pouquinho sobre o Orçamento de 2019, porque a gente está percebendo que o volume de recursos para 2018, principalmente para manutenção, é menor do que no ano passado. Daí a nossa preocupação. Ou seja, nós estamos com as nossas estradas rodoviárias federais relativamente bem mantidas, mas, se não houver recurso, nós vamos andar para trás. E aí eu penso que o prejuízo para o Brasil pode ser muito grande.

Muito obrigado.

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

Passo a palavra ao Dr. Mauro de Moura para responder às indagações do Senador Wellington Fagundes.

O SR. MAURO DE MOURA MAGALHÃES - Obrigado, Senador.

Primeiramente, vou falar sobre os recursos investidos pelo DNIT. Se o volume de recursos investidos no DNIT nos últimos anos... Eu aqui vou analisar os últimos cinco anos. Nos últimos cinco anos, o DNIT investiu mais de R\$42 bilhões em serviços de rodovias, ferrovias e hidrovias. Isso dá uma média de mais de R\$8 bilhões por ano. Somente no ano passado, 2016, o DNIT investiu R\$9,7 bilhões. Em 2017, face às restrições orçamentárias que todo o Governo teve, o DNIT ainda conseguiu investir, até o presente momento, 7,1 bilhões, inclusive ultrapassando a meta que o Ministério dos Transportes colocou, e com a possibilidade de ainda investir mais 1,5 bilhão no mês de dezembro. Isso é pagamento de obras, obras realizadas.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Fecharia em 9 bilhões, próximo de 9 bilhões.

O SR. MAURO DE MOURA MAGALHÃES - Próximo de R\$9 bilhões.

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

O SR. MAURO DE MOURA MAGALHÃES - Apesar de toda a restrição orçamentária deste ano - por causa da meta fiscal, nós tivemos uma drástica redução do nosso orçamento -, nós ainda vamos conseguir investir quase R\$9 bilhões.

Vamos falar sobre as medidas adotadas pela DAF. Sempre a gente pode melhorar. Hoje a Diretoria de Administração e Finanças do DNIT tem plenas condições de executar as suas atribuições, Senador. Um exemplo que a gente pode citar aqui é o pagamento. Hoje, todos os pagamentos do DNIT estão em dia. O DNIT não tem dívidas. Tudo que entra no DNIT está sendo pago rigorosamente em dia. Aqui eu posso garantir ao senhor: qualquer melhoria que for para aumentar a eficiência do trabalho na DAF nós vamos fazer; qualquer melhoria. Nós estamos dispostos a assumir a DAF e fazer todo o esforço para melhorar as nossas atribuições.

Sobre a Hidrovia Paraná-Paraguai, o que o DNIT tem feito para equilibrar a matriz de transportes? Nos últimos três anos, o DNIT investiu R\$120 milhões na melhoria das hidrovias brasileiras. A gente ainda precisa de muito mais, de mais investimento para que possamos equilibrar essa matriz. São muito pouco ainda os R\$122 milhões, e aqui eu faço um apelo às Sr^{as}. e aos Srs. Senadores para que nos ajudem, colocando mais recursos no orçamento do DNIT para que a gente possa minimizar essa desigualdade entre o transporte hidroviário e o transporte rodoviário.

Nós precisamos, Srs. Senadores - colocando recursos no orçamento -, dessa parceria. Como o Senador Wellington disse, temos que trabalhar em conjunto. E aqui nós estamos à disposição no que for preciso para que a gente possa trabalhar em conjunto. Com o apoio dos Srs. Senadores, nós vamos investir ainda mais no modal hidroviário. Especificamente, Senador, sobre a Hidrovia Paraná-Paraguai.

Hoje, o DNIT tem celebrado um termo de execução descentralizada com a Marinha para fazer o levantamento hidrográfico, a atualização cartográfica e a implantação da sinalização náutica no trecho de Corumbá até Cáceres. Está em andamento a dragagem nesse trecho Corumbá-Cáceres, está sendo dragado.

E mais uma informação: foi contratado também, Senador, um estudo ambiental com vistas à execução do serviço de dragagem para um período maior, porque hoje os contratos são de um ano e a cada ano se tem que fazer uma licitação para dragagem. O DNIT está fazendo um estudo para fazer um contrato de dragagem de cinco anos. Então, durante cinco anos, será feita a dragagem das hidrovias nos trechos contratados.

Sobre o escoamento da safra agrícola na Região Centro-Oeste, qual é o papel do DNIT nos investimentos reais adotados nos modais? Nos últimos três anos, foram investidos, só na Região Centro-Oeste, Senador, R\$3,3 bilhões; desse total, dos R\$3,3 bilhões, R\$1,8 bilhão foi aplicado no Estado do Mato Grosso. Ainda é pouco recurso, Senador, tendo em vista que o Estado de Mato Grosso é um grande produtor de grãos e um grande exportador. Então, a gente precisa de mais investimentos. E mais investimentos em manutenção e na implantação de importantes rodovias de Mato Grosso, como a BR-158, BR-242, BR-080, BR-174. O Estado de Mato Grosso necessita de mais recursos.

Aqui eu destaco mais uma vez a importante parceria que nós devemos ter com esta Casa. Temos que alocar mais recursos no orçamento para que o DNIT possa evoluir, cuidar mais das rodovias, das ferrovias e das hidrovias. Então, nós necessitamos da parceria desta Casa.

Voltando à segunda pergunta, sobre o DNIT, que eu passei em branco, Senador, sobre a ordem cronológica, hoje a cronologia de pagamento do DNIT é a forma mais justa que nós temos de pagamento. Hoje a gente tem a garantia de que as empresas que executam primeiro vão receber primeiro. É uma garantia para o DNIT pela transparência. Hoje a

cronologia de pagamento do DNIT é publicada no seu *site*. Nós temos total transparência no pagamento do DNIT. Isso é fato, está no portal.

Quanto à pergunta do Senador sobre as obras que são mais emergenciais na sua execução, no DNIT também existe uma diferenciação. O DNIT tem uma fila na cronologia especificamente para as obras emergenciais. Os pagamentos são feitos mensalmente às obras emergenciais que são executadas. Os processos que chegam à Diretoria de Administração e Finanças são pagos de uma forma diferente, porque se trata de uma obra emergencial. Hoje, você tem um prazo de seis meses para concluir o contrato de uma obra emergencial. Então, ela tem que ter prioridade. Nós temos prioridade para essas obras emergenciais. Elas não entram na cronologia normal de pagamento.

Quanto à quinta pergunta, Senador: quais as rodovias do Estado deveriam ser concedidas e quais deveriam ficar com o DNIT, na minha visão, as rodovias que são sustentáveis, como a BR-163 e a BR-364, devem ser privatizadas. As outras rodovias, que, como citei anteriormente, estão em implantação e manutenção, acho que, por enquanto, devem permanecer no DNIT.

Hoje o DNIT já tem um estudo sobre a concessão das manutenções. Acho que estão em andamento no DNIT, está sendo proposto. É o modelo que o senhor acabou de citar ali. São as rodovias que vão ser pedagiadas. Isso aí seria de uma utilidade muito grande para o DNIT, porque sobriam mais recursos para investir nas grandes obras.

Não sei se atendi ao Senador. Gostaria de alguma informação?

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

Peço ao Senador Pedro Chaves a gentileza de, se possível, atender o Senador Hélio José. Ele vai presidir uma outra Comissão e pede para fazer as perguntas agora. Se V. Ex^a permite, eu autorizo. Se não...

(Intervenção fora do microfone.)

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

O SR. HÉLIO JOSÉ (PROS - DF) - Quero agradecer ao Senador Pedro Chaves e comunicar que, neste momento, já está, inclusive, aberto o COI, comitê de obras inacabadas, com indícios de irregularidades. Sou o Presidente. Deixei o Vicentinho Alves lá, rapidamente, presidindo para mim exatamente para fazer essa deferência especial ao nosso nobre Dr. Mauro, pessoa conhecida no Distrito Federal, formado pelo CEUB, pós-graduado também pelo CEUB. Quero cumprimentar a ele, ao Deputado Aelton Freitas, aos colegas Wellington e outros do PR que o indicaram para essa importante diretoria do DNIT.

Nobre Mauro, desejo muito sucesso a você. Conheço bem o Lucivaldo, o Alexandre, que são servidores de lá, e o Erick, que está aqui do lado. São pessoas que têm uma capacidade muito grande. Há também muitos servidores, analistas de infraestrutura, que colaboram no DNIT. Sei o quanto é importante essa função que você vai estar executando. Você esteve me visitando, junto com o Deputado Aelton Freitas, nós conversamos. Senti em você, realmente, um grande desejo e um grande compromisso de colaborar com a gestão do DNIT nessa função para a qual você é tão bem qualificado e tem currículo para desempenhar. Então, quero desejar-lhe muito sucesso.

Já fiz aqui o meu voto.

Vou fazer duas perguntas rápidas. Depois, pego as suas respostas, porque vou ter de retirar-me em seguida para continuar presidindo o COI na Comissão de Orçamento.

Nobre Dr. Mauro, diante do atual cenário da economia e da recente aprovação da PEC do teto dos gastos seria necessário reduzir os gastos com o custeio para permitir mais investimentos? Essa é uma pergunta que gostaria que o senhor pudesse nos responder.

De que maneira o senhor sugeriria, no caso, se houver necessidade dessa redução de gastos, que ela fosse feita sem prejudicar as obras fundamentais que são tocadas pelo DNIT?

Como preservar e/ou aumentar os investimentos necessários, diante do cenário de redução do orçamento dos órgãos federais?

Esse seria o primeiro leque de perguntas.

O segundo.

O Relatório de Gestão 2016, constante no *site* do DNIT, informa que a LOA (Lei Orçamentária Anual), da União, autorizou cerca de R\$8.039 bilhões, sendo que apenas metade desse valor foi liquidado. Esse valor está muito aquém do necessário para a manutenção da infraestrutura existente, bem como para a realização dos investimentos de que tanto o País necessita,

nessa área tão crítica que é a área do DNIT. Porém o DNIT não conseguiu executar nem mesmo esse orçamento, já considerado insuficiente. Diante disso, pergunto como seria possível melhorar os procedimentos licitatórios de maneira a aumentar a qualidade dos contratos e reduzir os prazos das licitações. Então, são coisas bem atinentes à área em que o senhor vai atuar.

Eu quero desejar ao senhor todo o sucesso do mundo e falar que o meu gabinete está à disposição para auxiliar no que for necessário. Sou membro da Comissão Mista de Orçamento, estou lá presidindo, exatamente... O DNIT está lá, o diretor do DNIT, participando com a gente do COI. Nós estamos discutindo umas obras que o DNIT está fazendo, nem lembro aqui quais são direito, estão escritas lá. Mas eu quero dizer para V. S^a: sucesso, que Deus o ajude na caminhada, com técnicos do tipo do Lucivaldo, do tipo do Alexandre, do tipo do nosso Erick e outros, nossos colegas lá, analistas de infraestrutura. Com certeza o senhor vai conseguir caminhar bem.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Agradeço ao Senador Hélio José.

Passo a palavra agora ao Senador Pedro Chaves, para fazer as suas colocações, e, na sequência, ao Senador Telmário Mota.

O SR. PEDRO CHAVES (Bloco Moderador/PSC - MS) - Sr. Presidente, Srs. Senadores, o nosso bom-dia. É com prazer que eu passo a fazer o questionamento ao Sr. Mauro de Moura Magalhães, candidato indicado a Diretor de Administração e Finanças do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), um cargo extremamente importante, talvez dos mais importantes do próprio DNIT.

Uma vez que V. S^a é indicado ao cargo de Diretor de Administração e Finanças do DNIT, área que lida diretamente com os recursos disponíveis da autarquia, pergunto: como V. S^a avalia o impacto das reduções nos recursos orçamentários destinados ao DNIT nos últimos anos, que passaram do patamar de R\$17 bilhões, em 2010, para menos de R\$8 bilhões, previsão orçamentária para 2018?

A segunda pergunta: ante a redução paulatina dos recursos destinados à autarquia, que estratégia de priorização de investimentos V. S^a acredita ser adequada para evitar que a infraestrutura existente se deteriore e para garantir minimamente que novos projetos sejam executados?

E finalmente: ainda no campo da destinação dos escassos recursos aos diversos programas e projetos do DNIT, em consulta ao projeto de lei orçamentária para 2018, verificamos que os recursos previstos para o transporte ferroviário e aquaviário são, respectivamente, da ordem de 1% e 3,5% daqueles destinados ao transporte rodoviário. Como V. S^a avalia a possibilidade de haver maior equilíbrio na matriz de transportes brasileira, tendo em vista essa baixa destinação de recursos aos módulos estruturantes de alta capacidade?

Era isso, senhor.

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

Passo a palavra ao Senador Telmário Mota.

O SR. TELMÁRIO MOTA (Bloco Moderador/PTB - RR) - Sr. Presidente, Senador Acir, primeiro, quero parabenizar, Senador Acir, V. Ex^a, que esteve neste final de semana no meu Estado, na convenção regional do PDT, Partido pelo qual tenho todo carinho, todo amor. Fico feliz por V. Ex^a ir àquela Casa, a essa convenção que consolida a liderança da Senadora Ângela Portela como Presidente Regional do meu Partido. Fico feliz em ter deixado um Partido estruturado na mão de uma Senadora que honra os votos dos roraimenses e dignifica sua presença neste Senado. Parabenizo V. Ex^a.

E quero aqui saudar o Dr. Mauro de Moura Magalhães por essa indicação tão nobre. V. Ex^a tenha a certeza de que vai ocupar um dos cargos mais importantes nesse segmento dentro do DNIT.

O DNIT, para mim, no meu Estado, virou uma caixa - agora vou fazer como o Senador Paulo Paim e as pessoas que têm atribuição de dizer: "virou aquela caixa preta", para significar aquela caixa que você não conhece - misteriosa. O DNIT do meu Estado tem muitas perguntas que eu gostaria de ver resolvidas ou respondidas.

No meu Estado nós temos seis rodovias. Eu ia falar em nível geral, regional, porque isso é importante no Brasil. Mas eu ouvi os outros Senadores que me antecederam, eles já questionaram isso, então, seria um pouco chover no molhado. Vou voltar para esta oportunidade ímpar, para essa indicação. Vou votar em V. Ex^a e quero esse compromisso com relação ao meu Estado.

No Estado de Roraima, hoje, nós temos seis rodovias federais. Nós temos a 174, que liga Manaus, passa por Roraima e vai até a Venezuela. Ela está totalmente asfaltada. Mas essa é a rodovia onde mais vi sumir dinheiro e nunca fica boa, não para nunca, é recapeamento sobre recapeamento, buraco sobre buraco. Termina um e já começa o outro. Eu gostaria de pedir a V. Exª que assuma isso com mais fiscalização, com mais responsabilidade. Tire a política de dentro disso. Com essas indicações políticas nós temos que parar um pouco, e deixar a coisa técnica acontecer de forma muito responsável. São as mesmas obras, as mesmas empresas que licitam, os mesmos atores, os mesmos corruptos, e essa BR do meu Estado nunca se concretiza. Ela tem suas várias deficiências. Se for somar o dinheiro colocado lá, dá para dar umas três voltas ao mundo e ainda sobra dinheiro.

Nós temos outra lá, a 401. É um asfalto que liga Roraima ao bom Estado da Guiana Inglesa e passa pelo Município de Bonfim. Nós temos um braço dela que vai ao Município de Normandia. São 70 quilômetros. Essa estrada recentemente passou por uma reforma feita pelo Exército. Aí tem a minha credibilidade. Ficou de boa qualidade. Agora eles a estão ampliando e dizendo que estão fazendo manutenção. Não é manutenção. Estão alargando, gastando uma fábula de dinheiro, quando poderiam estar equacionando esse braço que vai para o Município de Normandia, que é um Município que tem uma perspectiva de crescimento enorme, entretanto, está aí a vida inteira, desde a sua implantação, sem ser pavimentada com asfalto, só piçarra. Inclusive, esse recurso que está sendo gasto na ampliação da 401 poderia naturalmente ter sido para esse braço necessário.

E temos a 433, que vai, por exemplo, de Normandia, na BR-174, próximo a Pedra Pintada e interliga. Essa não tem asfalto. Não tem asfalto de nada. É outra coisa... Eles terminam de passar lá, colocam aquela gambiarra e, no outro dia, é buraqueira para todo lado e o povo sofrendo.

Nós temos a 431, que sai também de Santa Maria do Boiaçu, do sul do Estado. Também não é asfaltada. É outra que só serve para fazer gambiarra. A 432 sai de Boa Vista, Novo Paraíso - são quase 500km. Nessa eu pediria a V. Exª que fizesse uma fiscalização. Eu nunca vi uma estrada com tanto bueiro na minha vida; eu nunca vi isso - eu a percorri agora. Então, é um absurdo, é um absurdo o que estão fazendo nela. Na 210, que liga o Pará e tal, há trechos em que a estrada é de péssima qualidade e trechos que não estão asfaltados, entre Baliza, São Luiz e Caroebe, naquela região ali.

Na verdade, as nossas BRs são de péssima qualidade, mas o DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes), para minha surpresa - olha só, olha só -, em outubro de 2010, divulgou um estudo que mostra o Estado de Roraima em terceiro lugar no *ranking* nacional, com 82% de aprovação. Olha, isso aqui é só para bobo ver.

Na verdade, quem está cuidando dessa área na diretoria do DNIT, talvez o secretário de lá, é um cara que foi seis vezes Deputado Federal e que é do Estado. Isso aqui é uma mentira, não tem o menor fundamento. Eu desafio o DNIT, um órgão sério, a pesquisar, mas nem preciso desafiar. Sabem por quê? Porque uma pesquisa feita pela CNT agora, em 2017, mostra que 79,5% das rodovias em Roraima estão ruins, ou seja, o DNIT faz uma divulgação, e, em seguida, a CNT diz que não é verdade.

Então, eu queria exatamente pedir isso a V. Exª.

Só para V. Exª ter uma ideia, o orçamento previsto para essas estradas, para reforma e manutenção, chega a quase 1 bi - setecentos e pouco. Só de emendas impositivas de Bancada, em 2016, foram colocados 108 milhões - 108 milhões.

As estradas estão cheias de *outdoors* de divulgação política, o que eu acho outra imoralidade. Em vez de estarem botando aquilo, deviam estar botando sinalização para o povo não morrer, porque é obrigação do político fazer, e não estar ali fazendo gracinha. Aquilo deve ter sido uma fortuna, porque é daqueles que nem a chuva nem o vento derrubam. Imaginem! Hoje, um *outdoor* normal, comum, que em 15 dias se acaba, custa na ordem de R\$600. Imaginem um de uma tonelada, feito para durar dez anos, como o que está lá!

Muito bem. Agora, em 2017, novamente foram colocados mais 100 milhões.

Então, Dr. Mauro, deixe-me falar para V. Sª: o Brasil não aguenta mais tanta corrupção; este País não aguenta mais tanto dinheiro público jogado na lata do lixo. E, pior do que isso... Essas rodovias são da maior importância para integrar este País, para dar qualidade de vida, de transporte, de escoamento de produção, e nós precisamos que esses recursos do suor do trabalhador brasileiro, do povo brasileiro cheguem ao seu objetivo, ao seu destino; eles não podem mais estar sumindo no meio do caminho.

V. Sª vai assumir. Eu vou votar pela aprovação de V. Sª aqui e no plenário, acreditando numa administração transparente, numa gestão comprometida com a coisa pública para apurar toda a responsabilidade, porque o DNIT não pode mais virar um sumidouro do dinheiro público. Então, eu peço a V. Sª que assuma essa cadeira olhando para o Estado de Roraima, olhando para essas rodovias federais que estão lá e que não devem ser diferentes das do resto do País.

Eu tenho um depoimento empírico de tudo aquilo que eu vejo ali, de tudo a que assisto e das denúncias que recebo. Eu estava, agora, para fazer uma filmagem e entrar com uma ação no Ministério Público, mas eu vou dar, primeiro, um voto de confiança para V. S^a apurar internamente. Conte com o meu apoio!

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

Passo a palavra ao Dr. Mauro de Moura Magalhães para responder às colocações dos Senadores.

O SR. MAURO DE MOURA MAGALHÃES - Obrigado, Senador.

Senador Pedro Chaves, quanto ao impacto dos recursos no orçamento, como toda administração pública, o Ministério dos Transportes, o DNIT depende de autorização dos recursos liberados pela área econômica do Governo. E eu posso garantir ao senhor que todos os recursos liberados pela área econômica do Governo estão sendo executados pelo DNIT, rigorosamente, 100% de todos recursos liberados no ano são empenhados. Se não são as obras executadas no mesmo exercício, no exercício seguinte estão sendo executadas. Por parte do DNIT, os recursos que são liberados são executados, eles não deixam de ser executados, as obras estão sendo executadas, as obras de manutenção, implantação, rigorosamente os recursos estão sendo utilizados.

Quanto à diferença da matriz de transportes entre o setor ferroviário e o setor aquaviário em relação ao setor rodoviário, o DNIT vem, principalmente no setor aquaviário e ferroviário, aumentando os seus recursos para investimentos. É muito pouco? É muito pouco ainda, a diferença é muito grande entre os setores aquaviário, ferroviário e rodoviário, mas o senhor pode ter certeza que o DNIT está envidando todos os esforços para que sejam somados mais recursos na área de ferrovias, mais recursos na implantação, no melhoramento das hidrovias. Não é fácil diminuir essa desigualdade, não vai ser fácil, mas o senhor pode ter certeza que o DNIT envidará todos os esforços para que, a cada ano, sejam alocados mais recursos.

E como eu disse aqui anteriormente, nós precisamos do apoio dos Srs. Senadores. Os limites que nos são dados pelo Ministério do Planejamento não são suficientes, mas, na discussão da LOA, os Senadores podem nos ajudar, podem ser nossos parceiros, alocando mais recursos para que o DNIT possa, a cada ano, diminuir essa desigualdade.

Alguma outra pergunta, Senador?

Senador Telmário, quanto à indagação de V. Ex^a, o que eu posso fazer é me comprometer com o senhor. Vou levar isso ao DNIT, vou levar aos outros diretores e tenho certeza de que lá no DNIT nós vamos também trabalhar para que essas informações que o senhor acabou de passar aqui sejam minimizadas. Não conheço o Estado de V. Ex^a, mas o senhor pode ter certeza de que tem o meu apoio para levar junto à Diretoria do DNIT todas as indagações. E nós vamos discuti-las e vamos levar adiante. Nisso o senhor pode contar comigo.

O SR. TELMÁRIO MOTA (Bloco Moderador/PTB - RR) - Dr. Mauro, V. Ex^a é de qual Estado?

O SR. MAURO DE MOURA MAGALHÃES - Eu sou mineiro.

O SR. TELMÁRIO MOTA (Bloco Moderador/PTB - RR) - Pois é. Comece a integrar o Brasil, assumo, faça. Convido V. Ex^a para uma visita de trabalho ao meu Estado.

O SR. MAURO DE MOURA MAGALHÃES - Irei com o maior prazer.

O SR. TELMÁRIO MOTA (Bloco Moderador/PTB - RR) - Aproveite essa oportunidade e veja pessoalmente todo o quadro que está ali. A partir dali, V. S^a, sem nenhuma dúvida, vai querer uma rodovia federal muito melhor para Roraima e vai ver a quantidade, o volume de recursos que já foram colocados ali. Tem a minha credibilidade e minha confiança.

O SR. MAURO DE MOURA MAGALHÃES - Pode contar com o meu apoio, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito bem. Chegamos ao final da nossa sabatina, Dr. Mauro, mas aqui também fica o nosso pedido com relação às BRs do Norte do País. Todas as BRs brasileiras são importantes, as do Sul, do Sudeste, do Norte, do Nordeste, mas nós estamos com um grande problema na ligação do Mato Grosso para Rondônia, do Mato Grosso para o Acre, que também passa por Rondônia, na ligação do Mato Grosso para o Amazona e Roraima, que passa por Rondônia, na nossa BR-364. Ela precisa ser duplicada. Já há um processo bem avançado para a concessão dessa BR, que eu entendo que é a saída para que possamos conseguir duplicar a BR-364, porque aumentou muito a produção agrícola no Estado de Rondônia, no Estado do Mato Grosso, e a BR-364 é a mesma de 1984, quando foi inaugurada pelo Exmo Presidente da República João Batista Figueiredo, ela não mudou. Houve manutenção, está havendo manutenção. Felizmente o DNIT, neste momento, atuante já há algum tempo, está mantendo a rodovia sem buracos, fazendo a manutenção devida, mas não é suficiente pelo tamanho do transporte de

veículos, principalmente caminhões, que transitam na BR-364. Então, a duplicação é uma emergência para a população do Estado de Rondônia. Assim como também o asfaltamento de BR-319, que está em manutenção neste momento, que precisa ser asfaltada novamente. Uma BR que já foi asfaltada no passado, está em manutenção, e agora o Ibama está querendo retardar, principalmente a Funai, que quer estudos ambientais, aquela coisa toda, de uma estrada que já está aberta, já está consolidada, está em manutenção e precisa apenas ser asfaltada. Então, fica aqui o nosso pedido para que V. S^a dê uma atenção especial a essas regiões novas, porque o novo arco de exportação do Brasil é exatamente via 364, Hidrovia do Madeira, em função do aumento da produtividade de grãos e de carne no Estado de Rondônia e também no Estado vizinho do Mato Grosso.

Desejo a V. S^a muito êxito, muita sorte e sucesso nesta nova missão que tem. Tenho certeza de que a sua indicação se deve à sua capacidade, ao seu conhecimento, ao trabalho que faz no Ministério dos Transportes e no DNIT.

Passo a palavra para V. S^a para fazer as suas considerações e, na sequência, encerro a votação. Vamos ver como é que fica o painel.

O SR. MAURO DE MOURA MAGALHÃES - Muito obrigado, Senador.

Senador, aqui eu me coloco à disposição para levar, junto aos diretores do DNIT, essa preocupação do senhor. O senhor pode contar com o meu apoio, porque nós vamos fazer todos os esforços para melhorar as rodovias e as hidrovias daquela região. Esse aí é o meu compromisso.

Muito obrigado a todos.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Declaro encerrado o processo de votação.

Procederemos ao anúncio do resultado. *(Pausa.)*

Doze votos "sim" e nenhum voto "não."

Portanto, aprovada a indicação do Sr. Mauro de Moura Magalhães, indicado para exercer o cargo de Diretor de Administração e Finanças do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

A matéria vai ao Plenário do Senado Federal para seguimento da tramitação.

Solicito urgência para que a gente possa levar essa votação ainda esta semana, de preferência, hoje, ao Plenário; que a gente possa votar no Plenário da Casa ainda hoje.

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

Aprovada.

Agradeço pela presença ao Dr. Mauro, desejando-lhe sucesso e uma exitosa missão nessa nova função que passará a ter após a aprovação no Plenário do Senado hoje à tarde, se assim nós entendermos que será possível. Felicidades.

O SR. MAURO DE MOURA MAGALHÃES - Muito obrigado, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Temos ainda um requerimento a ser aprovado.

REQUERIMENTO Nº 61, de 2017:

Requeiro, nos termos do art. 90, inciso XIII, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de diligência por esta Comissão de Serviços de Infraestrutura, entre os dias 15 e 18 de janeiro de 2018, com a finalidade de verificar as obras de manutenção e a trafegabilidade da BR-319, no trecho de Porto Velho (RO) a Manaus (AM), com a participação das seguintes entidades: DNIT [...], Ibama [...], ICMBio [...], Polícia Rodoviária Federal, Exército Brasileiro.

Justificativa.

A referida diligência tem por objetivo a verificação in loco da trafegabilidade da BR-319 nas condições do Inverno Amazônico - período das chuvas -, e também vistoriar as obras de manutenção da rodovia.

Serão vistoriadas as obras de manutenção em andamento nos 405 quilômetros de pavimento primário, no trecho chamado "meião da rodovia", do km 250 ao km 655; o andamento da reforma das pontes de madeira ao longo da rodovia; as condições dos trechos já pavimentados (472 quilômetros); os trabalhos de licenciamento ambiental para a reconstrução da rodovia, bem como as ações previstas e soluções propostas pelos agentes públicos envolvidos em projetos e trabalhos na rodovia. Nos trechos citados, estão previstos investimentos de R\$96 milhões, já contratados e em execução pelo DNIT.

Saliento que se faz necessária a execução da diligência neste período do Inverno Amazônico (mais precisamente no mês de janeiro) - período de altas precipitações pluviométricas na região - para que seja possível a identificação dos locais de alagações ou até impedimento de passagem por conta das águas.

Nós queremos, através da TV Senado e da imprensa, que já está convidada, mostrar ao Brasil como é o Inverno Amazônico e como fica a BR-319 nessa época do ano, que é uma época importante para nós, porque nós precisamos de chuva, a chuva se faz necessária, como fica o escoamento da produção e como as pessoas podem transitar nessa época do ano.

Então, em votação o requerimento.

As pessoas que concordam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovado o requerimento.

Nada mais havendo a tratar, declaro encerrada esta reunião.

(Iniciada às 9 horas e 25 minutos, a reunião é encerrada às 10 horas e 42 minutos.)