



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

REUNIÃO

03/04/2018 - 7ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Declaro aberta a 7ª Reunião da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 4ª Sessão Legislativa da 55ª Legislatura.

Antes de iniciarmos os nossos trabalhos, proponho a dispensa da leitura e a aprovação das atas das reuniões anteriores.

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

Aprovado.

Aproveito, Senador Pimentel, para, antes de entrarmos na nossa pauta e enquanto os Senadores chegam para que nós possamos completar o quórum da nossa reunião, ler aqui o comunicado de um aviso do Tribunal de Contas da União.

A Presidência comunica o recebimento do Aviso Circular nº 1, de 2018, do Tribunal de Contas da União, que sumariza evento realizado pelo tribunal nos dias 5 e 6 de outubro de 2017, reunindo diferentes órgãos e entidades públicas e privadas dos setores de energia elétrica, transporte, petróleo e gás, com o objetivo de debater o licenciamento socioambiental e empreendimentos de infraestrutura.

Anexo ao aviso circular, o TCU enviou exemplar da publicação, gerada a partir do encontro, intitulada *Diálogo Público*. Cópias desses documentos encontram-se à disposição das Sr^{as} e dos Srs. Senadores na Secretaria desta Comissão.

Outro comunicado: aviso do Tribunal de Contas.

A Presidência comunica o recebimento do Aviso nº 130/2018, do Tribunal de Contas da União, que trata de auditoria operacional com vistas a conhecer a estratégia governamental e os riscos envolvidos na exploração e comercialização do minério de nióbio.

Cópias do documento se encontram à disposição das Sr^{as} e dos Srs. Senadores.

Por fim, ofício do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.

A Presidência comunica o recebimento do Ofício nº 55/2018, do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, que encaminha, para conhecimento e divulgação, exemplar do *Caderno de Transportes 2017*, que reúne as realizações do setor de transportes no exercício anterior.

O documento, além de estar disponível no portal do banco de informações de transportes do Ministério, pode ser consultado pelas Sr^{as} e Srs. Senadores na Secretaria desta Comissão.

Feitos esses comunicados, registro que, novamente, a nossa pauta possui itens terminativos que requerem quórum qualificado, como é do conhecimento dos Srs. Senadores e das Sr^{as} Senadoras, de modo que estamos impossibilitados de fazer a sua deliberação neste momento.

Nós temos um item não terminativo na pauta (item 10), item este cuja leitura nós podemos fazer, pois ainda temos...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Só falta a votação. Então, mesmo assim, não temos ainda o quórum para deliberar neste momento.

Eu franquio a palavra aos Srs. Senadores que tenham algum tema que queiram trazer ao debate neste momento. Se não houver quem deseje fazer uso da palavra, nós suspenderíamos a reunião da nossa Comissão para tentarmos buscar o quórum de deliberação das matérias, convocando novamente a Comissão para se reunir às 10h, na tentativa de, nesses próximos 30 minutos, termos o quórum preenchido de acordo com o Regimento.

Com a palavra o Senador Flexa Ribeiro.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Sr. Presidente, Senador Eduardo Braga, Srs. Senadores, aproveitando a oportunidade que V. Ex^a dá a todos os membros desta Comissão de Infraestrutura, eu queria trazer ao conhecimento de V. Ex^{as} o requerimento que fiz e encaminhei à Mesa para que a Comissão de Serviços de Infraestrutura possa, após a discussão, considerar como política pública a ser avaliada no exercício de 2018 o sistema aquaviário. Para que possa ser efetivamente implantado o sistema aquaviário, hidroviário no nosso País, em especial, Senador Eduardo Braga, na nossa região, em que os nossos rios são as nossas ruas. Não é possível que se esteja... No passado, na década de 50, o País fez uma opção pelo modal rodoviário. E aí ficamos por décadas. Agora há um investimento pesado e, em especial, privado no modal ferroviário, que não é concorrente do rodoviário, eles se complementam. Mas com relação ao sistema hidroviário, todas as vezes, eu espero que haja uma vontade política para que efetivamente isso seja levado como uma política pública, e não vejo isso acontecer.

Então, sugeri e encaminhei um requerimento, Sr. Presidente, para que a Comissão de Serviços de Infraestrutura adote como política pública, no exercício de 2018, a ser aqui discutida a questão do sistema hidroviário em nosso País.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - O requerimento de V. Ex^a, Senador Flexa, está numerado como Requerimento nº 17, consta da pauta e nós iremos submetê-lo à discussão e à votação com o nosso apoio, porque, efetivamente, V. Ex^a tem toda razão. O nosso sistema aquaviário, em todo País e, de forma destacada, na Amazônia brasileira, onde as hidrovias e os rios são o principal meio de deslocamento, seja de passageiro, seja de carga, seja da produção local, é carente de uma infraestrutura mínima para que aqueles rios possam ser dotados de condições aquaviárias de sistema de transporte modal, com inúmeros acidentes que acontecem, falta de sinalização, falta de fiscalização, enfim, nós temos muitas carências nessa área do transporte aquaviário.

Portanto, a iniciativa de V. Ex^a para que nós possamos incluí-lo como política pública brasileira é extremamente louvável. Acho que esta Comissão dá um passo à frente ao aprovar o requerimento de V. Ex^a e encaminhá-lo ao Governo para que adote a política para o sistema aquaviário em nível nacional. De todo modo, ainda temos apenas seis Senadores registrados no painel, o que nos impossibilita de fazer qualquer votação.

Ouço o Senador Acir Gurgacz.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Sr. Presidente, Sr^{as} e Srs. Senadores, ontem, nós assistimos - eu não participei - à posse do novo Ministro dos Transportes, o Engenheiro Valter Casimiro, ex-Diretor-Geral do DNIT. Eu gostaria de parabenizá-lo pela ascensão ao Ministério.

Valter conhece muito bem essa área, é funcionário de carreira do DNIT, fez um trabalho importante à frente do DNIT em todas as regiões do País. Ele conhece muito bem a nossa região; esteve, por três vezes, fazendo uma diligência conosco de Porto Velho a Manaus com relação à revitalização e manutenção da BR-319, a todo esse projeto para o reasfaltamento da BR. Portanto, Valter tem um conhecimento amplo dos nossos problemas na Amazônia, na BR-174, na BR-319, na BR-364, que depende de manutenção e de duplicação de Porto Velho a Vilhena e de Porto Velho a Rio Branco também. A BR-429 está dentro do Estado, ligando Presidente Médici a Costa Marques, bem como a BR-425, ligando Porto Velho a Guajará-Mirim.

Então, quero só desejar sucesso ao Valter. Assim como ele conhece Rondônia, tenho certeza de que ele conhece os demais Estados da Federação também. Ele tem feito um trabalho importante no DNIT. Desejo a ele todo o sucesso possível.

Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Faço das palavras do Senador Acir Gurgacz os mais sinceros votos desta Comissão ao novo Ministro, para que ele possa obter sucesso na sua gestão diante do Ministério dos Transportes, que é um Ministério extremamente importante para o País, que tem gargalos históricos na sua infraestrutura de transporte, seja no modal rodoviário, seja no modal ferroviário, seja no modal aquaviário e também nos portos e nos aeroportos. O Ministério dos Transportes hoje acumula, portanto, toda a política pública referente a aeroportos, portos, rodovias, ferrovias, aquavias. Portanto, todos os modais de transporte estão naquele Ministério.

Eu até aproveito, Senador Acir, para dizer que, depois de mais de 20 anos em que estamos lutando pela BR-319, não conseguimos avançar. Como os 400km da BR que estão em pauta estão exatamente dentro do Estado do Amazonas, nós

estamos levantando uma questão junto ao Governo Federal, se não era hora de fazer a delegação desses 400km para o Estado do Amazonas, no intuito de, no Estado do Amazonas, podermos avançar com os estudos de impacto ambiental. As áreas e os parques foram demarcados, inclusive com recursos do Governo Federal e do DNIT, já nos idos de 2008, de 2009 e de 2010. O Exército construiu as pontes que estavam sendo necessárias, como também obras de arte e galerias naquela estrada. Foram feitas obras de manutenção do pavimento sem asfalto daquela rodovia. No entanto, numa contradição enorme, nós não conseguimos avançar no licenciamento ambiental, tantos são os impasses, tantas são as demandas geradas pelo Governo Federal, numa rodovia que já foi asfaltada!

Quando eu era jovem, com 18 anos, com 19 anos, podíamos sair da cidade de Manaus, pegando a BR-319, 100% asfaltada, chegando a Porto Velho, e de Porto Velho podendo chegar ao resto do Brasil.

Quando fui governador, as experiências positivas que tive de asfaltamento de rodovias federais foram exatamente quando, àquela época, o Governo Federal fez delegação para o Estado do Amazonas, no caso da BR que liga Boca do Acre a Rio Branco e também no caso da BR que liga Atalaia do Norte a Benjamin Constant. Essas duas BRs foram asfaltadas porque houve delegação por parte do Governo Federal. Fizemos todo o trâmite de aprovação dos estudos de impacto ambiental, aprovamos isso junto ao Ministério Público Federal, junto à Justiça Federal, etc., e estão lá as estradas asfaltadas, sofrendo agora por falta de manutenção. Inclusive o DNIT me parece que agora tomou uma decisão importante de fazer a recuperação da estrada Atalaia-Benjamin Constant.

Mas esta Comissão, por exemplo, aprovou uma emenda para o asfaltamento do trecho Lábrea-Humaitá, que tira do isolamento todo o médio e o alto Purus. Municípios absolutamente isolados, como Lábrea, Pauini, Canutama, deixariam de estar isolados e passariam a ter uma integração de uma fronteira de atividade econômica, etc. Esta Comissão, sensibilizada, aprovou. Ora, se não houver delegação ao Estado, o esforço que esta Comissão teve de aprovar essa emenda será perdido, porque vejam só: o Governo Federal está licitando o EIA/RIMA pela segunda vez - a primeira licitação não deu certo, está licitando pela segunda vez. Só após a licitação do EIA/RIMA, que, segundo as informações do Ministério e do próprio DNIT aconteceriam no ano de 2018, no ano de 2019, se tudo der certo e se apresentarem o EIA/RIMA etc., é que será licitado o projeto executivo da BR-230. Apenas em 2020 será encaminhado para o Ministério do Meio Ambiente para análise do estudo de impacto ambiental o projeto executivo para poder obter a licença ambiental, e somente em 2021 poderíamos imaginar ter a licença... Ora, é um desrespeito muito grande com milhares de brasileiros que vivem nessas regiões.

Portanto, eu faço votos de que o novo Ministro dê uma dinâmica ao Ministério dos Transportes do Brasil e que possa enxergar que esses caminhos precisam efetivamente dar uma resposta importante para o povo brasileiro que vive nessas regiões e que precisam da integração.

Eu digo que, nos mercados maduros, basta que nós tenhamos leilões de concessão e políticas equilibradas de taxa de remuneração de capital, etc., e um pedágio que seja equilibrado e justo para que o capital privado venha e invista, mas, na nossa região, em várias regiões do Estado de Rondônia, em várias regiões do Estado do Acre, até mesmo do Ceará, do nosso Amazonas - meu e da Senadora Vanessa, que está aqui presente, não é assim que funciona porque não são mercados maduros, são mercados emergentes e muitas vezes mercados em que nós estamos precisando criar oportunidades de emprego e renda.

Não deixando de lembrar que boa parte hoje do tráfico de drogas - que é hoje uma das grandes preocupações do nosso País - tem como corredor de entrada as fronteiras dos nossos Estados para o Brasil; e a falta de uma atividade econômica legal estabelecida que possa oferecer emprego e renda para esse povo acaba deixando nosso povo sem alternativa e dando espaço para que a criminalidade e essas atividades marginais ocupem cada vez mais espaço na Amazônia brasileira.

Portanto, eu quero com isso assinar embaixo das palavras do nosso Senador Acir Gurgacz, desejando ao novo Ministro pleno êxito nas suas atividades como Ministro.

Continuamos ainda sem quórum para podermos deliberar mesmo as matérias não terminativas.

Senador Flexa.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Presidente, na mesma linha de V. Ex^a e do Senador Acir Gurgacz, eu quero festejar e parabenizar a nomeação do Valter Casimiro como Ministro dos Transportes.

Já foi dito aqui, o Valter Casimiro é um funcionário de carreira do Ministério dos Transportes dedicado àquele Ministério. Apesar de que, às vezes, por maior boa vontade que ele tenha, os governos não o deixam colocar em prática aquilo que é necessário.

V. Ex^a fala permanentemente sobre a BR-319. Eu vou até mandar verificar, Senadora Vanessa, qual é a mais antiga, porque o sofrimento é o mesmo no Pará com relação à 230 e à 163, a Santarém-Cuiabá e a Transamazônica.

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PCdoB - AM. *Fora do microfone.*) - Qual o ano delas?

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Vou verificar, é isso que estou dizendo.

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PCdoB - AM) - A nossa foi inaugurada, toda ela asfaltada em 1976.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Mas é o tipo de disputa que eu gostaria até de perder.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Nós também gostaríamos de perder. *(Risos.)*

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Quando há aqueles problemas de atoleiros na 163... Hoje passam pela 163 acho que três mil ou quatro mil bitrens de soja, vindos de Sinop, Mato Grosso. Ela não sustenta na parte que não está asfaltada e, na parte que está asfaltada, que não foi preparada para esse tipo de eixo de trem rodoviário com essa carga toda, está se deteriorando. Eu até digo que quando conseguirem concluir o asfaltamento da 163, vão ter que voltar para fazer de novo, porque o trecho inicial está todo deteriorado.

V. Exª fez referência a algumas outras rodovias no Amazonas que foram delegadas ao Estado. O problema da delegação... Houve um Deputado Federal do Pará que transferiu da União uma BR para transformar em PA a ligação que vai de Bragança a Viseu e passa, hoje, pelo Arco Norte, pela costa. Ele fez com a boa intenção de que, com isso...

Não, não. O contrário. Era estadual, e ele federalizou.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - E ele federalizou. Ele fez o contrário.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - O contrário exatamente.

Ele federalizou com a intenção de que, no governo federal, asfaltasse.

Isso foi há 30 ou 40 anos. Se fosse estadual, já teria sido asfaltada.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Exatamente.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Agora, 30 anos depois é que começaram a fazer o asfaltamento.

V. Exª tem razão. O problema depois da delegação para o Estado é essa manutenção a que V. Exª se referiu, que é preciso já ter a conservação, e, se ela foi delegada, o DNIT se coloca fora. Ele diz: "Toma que o filho é teu. Não é mais meu."

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Mas, veja, nós temos, de qualquer forma, as emendas que os Parlamentares podem alocar. Existe uma luta que eu entendo, no caso de algumas BRs, como a 230 e 319, que seria muito mais fácil se nós já conseguíssemos delegar e tirássemos essa situação do impasse que está acontecendo, porque, veja, só aqui no Senado, eu e a Vanessa vamos completar oito anos lutando pela BR-319; mais oito anos que eu passei no governo lutando pela BR-319; mais quatro anos que nós passamos quando estávamos na Prefeitura de Manaus, lutando pela BR-319; mais quatro anos como Deputado Federal, lutando pela BR-319. E a BR-319, como bem lembrou a Senadora Vanessa, foi asfaltada em 1976. Em 1979, Senador Flexa, eu, jovem, pude pegar um fusquinha, sair de Manaus, passar pelo Estado de Rondônia e chegar até ao Sul do País, com a maior tranquilidade.

Agora, veja, nós estamos absolutamente isolados; temos um polo industrial importante, que representa 4% do PIB industrial brasileiro, e, quando nós temos as grandes secas na Amazônia, e V. Exª sabe o que isso significa, e os períodos agora estão completamente mudados... Por exemplo, o Alto Rio Negro, neste momento, está vivendo uma seca absolutamente atípica, porque nós estamos no mês de abril, e, no Amazonas, há um ditado que diz o seguinte: abril, chuvas mil! Mas só que, neste ano, nós não estamos tendo chuvas mil nas cabeceiras do Rio Negro. O Rio Negro está vazando neste momento. Aquilo que deveria estar enchendo está vazando, neste momento, no Amazonas.

Portanto, não ter uma rodovia é não ter a segurança da interligação, não ter a segurança de que nós estaremos integrados ao sistema brasileiro.

Conseguimos a interligação com o sistema elétrico brasileiro, através do linhão de Tucuruí-Santana-Manaus, e, agora, estamos já na fase final da licitação da linha de rebaixamento para Itacoatiara, Itapiranga, Silves, etc; conseguimos fazer o gasoduto Urucu-Coari-Manaus, mas a danada da BR-319 e a danada da BR-230 são, sinceramente, um desafio; e nós precisamos encontrar um mecanismo para avançar.

Chego à conclusão, como Presidente da Comissão de Infraestrutura, depois de já um ano e três meses à frente da Comissão e lutando com relação a esse tema, de que o único caminho é a delegação. Se nós não delegarmos essas duas BRs para que

o Estado... Já que o trecho que precisa ser concluído é 100% dentro do Estado do Amazonas - nós não estamos falando de uma estrada que terá obra interestadual; ela será 100% dentro do Estado do Amazonas - eu não vejo por que o Governo Federal não possa delegar essa competência para o Estado do Amazonas. E o Estado do Amazonas, que é todo interessado em equacionar de forma responsável, com toda a responsabilidade ambiental, com toda a responsabilidade social etc., pode apresentar os estudos de impacto ambiental ao IPAAM; o IPAAM pode fazer o licenciamento, ir ao Ministério Público Federal, ir à Justiça Federal, construir um termo de ajustamento de conduta com relação a essa obra; e nós podemos tirar o povo de Lábrea, tirar o povo de Humaitá, o povo de Apuí, o povo de Matupi, o povo de Novo Aripuanã, de Manicoré, de Nova Olinda, de Borba do isolamento. Porque é impressionante... Toda a calha do Rio Madeira e toda a calha do Rio Purus estão absolutamente isoladas e abandonadas.

Quero apenas, mais uma vez, desejar ao Dr. Valter muito sucesso na sua caminhada.

Nós continuamos sem quórum. A nossa proposta, portanto, é suspender a reunião por 15 minutos para ver se alcançamos o quórum para podermos deliberar matérias não terminativas e requerimentos e, se alcançarmos o quórum qualificado, podermos, então, deliberar sobre outras matérias.

Eu aproveito para convidar os Srs. Senadores e as Srs. Senadoras que se encontram na Casa, em outras Comissões, para que possam comparecer à Comissão de Infraestrutura porque esta já é a quarta ou a quinta reunião em que nós não alcançamos quórum para deliberar matérias importantes que estão na pauta.

Eu ouço a Senadora Vanessa Grazziotin.

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PCdoB - AM) - Eu serei breve, Senador. Concordo com o encaminhamento que V. Exª dá. Quero apenas reiterar o pedido que já fizemos em reuniões anteriores de que, assim que se estabelecer o quórum aqui, possamos votar pelo menos dois requerimentos.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Amorim. Bloco Social Democrata/PSDB - SE) - Com certeza!

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PCdoB - AM) - Apenas isso.

Em relação ao Dr. Valter, eu gostaria de ser tão otimista quanto V. Exª, mas não posso deixar de reconhecer também o empenho do Dr. Valter em relação a todos os pleitos nossos da Região Norte e do Estado do Amazonas. Seria injustiça de minha parte deixar de reconhecer essa dedicação que o Dr. Valter tem tido conosco. Na comitiva de que participei juntamente com o Senador Acir Gurgacz, na viagem pela BR, no trajeto, lá estava o Dr. Valter, quando Presidente do DNIT. Na última, da mesma forma, lá estava o Dr. Valter.

Isso poderia ser bastante ou muito mais significativo. Mas eu quero lembrar que nós já chegamos a ter um Ministro lá do nosso Estado, do Amazonas...

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Amorim. Bloco Social Democrata/PSDB - SE) - Durante sete anos.

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PCdoB - AM) - ... durante sete anos, e ele não conseguiu! É algo assim... V. Exª como Governador, eu como Deputada Federal. Eu sei o quanto a Bancada Federal se envolveu nisso, do Senado, mas lamentavelmente não conseguimos. Portanto, eu acho que o melhor caminho, Senador Eduardo Braga, é que continuemos a dar visibilidade à nossa luta. Acho que este é o caminho: manter o diálogo, manter o debate público aberto, para que possamos...

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Senadora, eu concordo em número, gênero e grau com V. Exª. E digo mais: quando se está numa luta como essa, temos que ter um plano tático.

Nada mais nada menos do que há vinte anos nós estamos tentando licenciar a BR-319 via Governo Federal - vinte anos! Nós não estamos falando de vinte dias ou de vinte semanas, mas de vinte anos: desde 1998 nós estamos tentando licenciar a BR-319 junto ao Governo Federal. No entanto, parece estar claro que há uma decisão deliberada de não a fazer, porque não é possível que, em vinte anos, não se tenha tido tempo, recursos e condições técnicas para liberar ou deliberar sobre um estudo de impacto ambiental sobre a BR-319 e sobre a BR-230, que são duas BRs fundamentais para resolvermos a questão do Rio Purus e do Rio Madeira.

A minha proposta agora, Senadora, é de que o Governo Federal possa delegar a competência, porque essas áreas estão 100% dentro do Estado do Amazonas, 100% dentro da jurisdição do Estado do Amazonas, e essa seria a única maneira de avançarmos com relação a essas duas BRs.

Até, Senador Flexa, acho que algumas das questões que temos lá no Pará, como, por exemplo, a questão da 163, que já tem um mercado maduro do ponto de vista do escoamento de soja, já é uma realidade; o Porto de Miritituba já é uma realidade; o Porto de Santarém já é uma realidade etc... Eu acho que o movimento de concessão pública da 163 seria, talvez, uma das poucas formas de vermos a 163 se transformar numa rodovia estruturada, capaz de suportar os bitrens que

estão passando com soja sobre ela. Porque as informações que tenho, como V. Ex^a acabou de relatar, são de que aquilo que está asfaltado não está suportando o peso dos bitrens e, obviamente, o trecho que não está asfaltado no período das chuvas vira um verdadeiro atoleiro. E vemos cenas lamentáveis no pico da safra de soja, quando nós deveríamos estar escoando essa soja com mais facilidade por aquela rodovia. Em vez disso, sofremos por não termos estrutura.

E a 163, se não me engano, teve sua execução começada no início dos anos 2000; eu estava no Governo do Estado ainda quando o Governo Federal definiu a 163...

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Vem do governo militar, quando ela foi...

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Exato, quando ela foi projetada. Mas a obra de asfaltamento, acho, começou em 2005, 2006, por aí. Ou seja, há mais de 10 anos essa estrada, com certeza, está sendo asfaltada, mas não é concluída. E, quando for concluída - não sei se foi o Acir ou se foi V. Ex^a que disse -, vão ter de fazer tudo de novo, porque o volume de cargas e o tamanho dos bitrens que estão trazendo essa soja para Santarém terão destruído o pavimento da BR-163.

Acho essa BR fundamental para a parte Oeste do Pará; há dois portos importantíssimos para a nossa região e para o Estado do Pará que dependem dela. É uma BR que, do ponto de vista tanto do Estado do Mato Grosso quanto do Estado de Rondônia e até mesmo do Estado do Amazonas, tem um papel importante. Portanto, ela tem viabilidade econômica e tem hoje, do ponto de vista do escoamento de carga, etc., viabilidade para se analisar até mesmo, se for o caso, uma concessão para ver se aquela estrada sai desse ciclo repetitivo de inconclusão, porque, quando a estrada for concluída, vão ter de começar tudo de novo.

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

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Pois não.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - No Brasil nós temos alguns problemas que são crônicos e intransponíveis. Nós aumentamos a nossa produção agrícola, a iniciativa privada faz um trabalho forte com relação a esse aumento da produtividade, da produção, para que a gente possa exportar cada vez mais. Isso acontece no nosso Estado de Rondônia, no Estado de Mato Grosso, no Estado de V. Ex^a, na Zona Franca de Manaus, as indústrias se instalando, e há uma concorrência internacional também com a vinda de novas indústrias, ou a perda de indústrias do Brasil para outros países, e a culpa é exatamente do Governo que não tem investido na infraestrutura mínima, básica, para transportar, seja por portos, hidrovias, aeroportos, ou nas nossas rodovias: a 319; a 174 para Boa Vista; a 364 que está se acabando.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - A 364 também está sofrendo.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Os bitrens que hoje estão transportando toda a safra de Rondônia e de Mato Grosso são importantes, porque, de repente, dá a impressão de que não gostamos da safra. Pelo contrário, a safra é da maior importância, é fundamental para a economia do nosso País, principalmente dos nossos Estados. Agora, da maneira como está, não há como trafegar na BR-364, hoje, pela quantidade de buracos e carretas desviando desses buracos. O asfalto não aguenta a chuva em excesso e a carga em excesso.

Então, está na hora de duplicar essa BR, sob pena de o Brasil estagnar o aumento da sua produtividade, o aumento da exportação, de que nós precisamos. O Brasil precisa exportar.

Agora, por exemplo, essa alta de impostos sobre a carne americana para a China é uma oportunidade que o Brasil tem de aumentar a exportação. Nós não temos fiscais sanitários para fazer a fiscalização dos frigoríficos para que possamos exportar. Vários frigoríficos estão prontos para exportar no Estado de Rondônia, mas falta fiscal sanitário para que esse frigorífico possa fazer a exportação dessa carne.

Ora, é a falta de infraestrutura, é a falta de... É uma cesta de problemas que poderiam ser resolvidos facilmente, teoricamente, claro, mas tem que haver uma vontade política para fazê-lo.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Senador Acir...

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Nós que somos da iniciativa privada temos essa vontade de fazer acontecer com rapidez. E, no Governo, infelizmente, as coisas são diferentes.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - V. Ex^a me dá oportunidade de novamente dizer o que disse ainda há pouco com relação à questão do Pacto Federativo.

Nós estamos em janelas de oportunidades em alguns setores da economia brasileira e falta emprego no Brasil.

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

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Acabou de sair o número de desempregados no Brasil, que suplantou mais de treze milhões de desempregados, segundo dados do IBGE.

Veja, faltam fiscais sanitários? Faz-se uma delegação com Estado e Municípios e universidades federais e fiscaliza-se, para que não corramos o risco do que aconteceu recentemente com essa Operação Carne Fraca.

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

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - O que eu não consigo compreender é por que nós não fazemos com que o Pacto Federativo seja solidário, construtivo, para agilizar... Nós estamos diante de outra janela de oportunidades: estiagem e seca na Argentina, falta de produção de milho na Argentina, falta de produção de soja na Argentina. Isso vai impactar o preço da soja e do milho no Brasil.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Positivamente para nossa agricultura.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Positivamente para o produtor, mas com consequências de aumento de preço para os produtos internos, porque isso vai aumentar as exportações.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - É uma cadeia.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Isso é uma cadeia.

Agora, se nós dotarmos de uma infraestrutura mais competente para baixar o custo de transporte no País, para baixar o custo de operação no País, essas janelas de oportunidades vão gerar milhões de empregos, o Brasil terá respostas mais rápidas e a solução para isso muitas vezes é o uso do Pacto Federativo e o uso das academias.

O Brasil tem universidades federais espalhadas em todas as suas unidades. Essas universidades são dotadas muitas vezes com laboratórios que estão subutilizados e até sem recursos, enquanto que a iniciativa privada precisa desses laboratórios. Se houvesse delegação, seria possível fazer funcionar toda essa engrenagem de que o Brasil precisa para gerar emprego, respostas para nossa economia.

Portanto, o que V. Ex^a está colocando só reforça o argumento de que, para dar respostas a esses gargalos, o Brasil precisa pensar em como fazer ações integradas entre União, Estados e Municípios, para que façamos andar. Isso não é diferente na segurança pública; isso não é diferente na saúde; isso não é diferente na educação, e na infraestrutura também não é diferente. E na questão regulatória, em que precisamos ter a fiscalização sanitária, precisamos ter as liberações etc., para alcançar os mercados, também não é diferente.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Outro grande exemplo que nós temos - V. Ex^a conhece muito bem - é a produção de energia elétrica no Estado de Rondônia. Hoje nós produzimos energia elétrica, exportamos para vários Estados, mas não conseguimos...

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Estado exportador.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - ... utilizar essa energia por conta dos linhões que não têm capacidade para levar energia para as nossas cidades. E aí, sim, também trazendo outro prejuízo enorme, pois indústrias deixam de estar em Rondônia por conta não só do preço da energia, mas também pela qualidade da energia elétrica que chega. Em Vilhena, por exemplo, há várias indústrias do agronegócio querendo se instalar, outras querendo se expandir, mas não têm a qualidade da energia elétrica.

Isso é coisa que acontece só no Brasil, Senador Eduardo.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Senador Acir, veja só, V. Ex^a está tocando num ponto em que a solução regulatória já foi dada.

Quando eu estava no Ministério de Minas e Energia, nós assinamos um decreto estabelecendo que, na Região Amazônica, a linha de 138kV integraria a rede básica.

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

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - O que isso significa? Que não seria a Ceron ou a distribuidora de energia do Estado do Acre a responsável única pela construção de linha de 138kV, que é o que necessita ser feito para poder levar energia para diversos Municípios para tirar o gargalo de atração de indústria, agroindústria, etc., para o Estado de Rondônia.

Isso existe desde de 2015. Você sabe quantas linhas dessas foram licitadas ou leiloadas até agora? Nenhuma. Porque a EPE (Empresa de Pesquisa Energética) simplesmente não disponibilizou para leilão em rede básica nenhuma das linhas de 138kV na Amazônia brasileira. Ou seja, mesmo quando a gente tem o Marco Regulatório, mesmo quando a gente pode fazer, não fazemos.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO. *Fora do microfone.*) - As coisas não acontecem.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - É.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Aí se pergunta: por que o Brasil de 30 anos... De lá para cá, a nossa diferença com a China aumentou e muito. O Brasil tinha uma tecnologia mais avançada que a China, tinha uma produção industrial mais avançada; hoje é incomparável a diferença.

São essas coisas que não deixam o Brasil avançar; são as nossas BRs, é a nossa energia, são investimentos na educação. Enfim, essas coisas estão travadas. Nós conseguimos, ao longo dos anos, fazer uma engrenagem que, ao invés de ficar azeitada, engraxada, para caminhar mais rápido, parece que entrou uma limalha ali dentro, travou, e não conseguimos avançar nas questões que dependem do Governo, pois a iniciativa privada faz a sua parte, faz os investimentos, mas ficamos sempre dependendo de ações do Governo que acabam não acontecendo e trazendo um prejuízo enorme para todo o Brasil, causando esse desemprego que nós estamos vivendo hoje.

Muito obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - V. Ex^a tem toda razão, e eu faço votos... Eu sou um otimista e creio que o Brasil sairá deste processo, desta recessão, de que nós estamos começando a sair, com um aprendizado: se nós não compartilharmos, se nós não delegarmos, se nós não integrarmos, dentro do Pacto Federativo, União, Estado, Municípios, iniciativa pública, iniciativa privada, sabendo diferenciar aquilo que é maduro...

Por exemplo, na 364, há nela trechos que já poderiam ser duplicados. Ela já poderia ser concessão pública e já poderia estar na mão da iniciativa privada, e a iniciativa privada investindo, porque há volume de carga e volume de transporte para rentabilizar a rodovia. Enquanto não se faz isso, nós não temos nem mel, nem cumbuca, porque nós não temos nem a estrada, nem a forma como estabelecer.

O Paraguai, por exemplo... Só para encerrar, até porque prorrogamos para as 10h e não chegamos ao quórum, de modo que vamos encerrar a nossa reunião de hoje. Mas vejam: no caso da Zona Franca de Manaus... Nada contra o Paraguai, muito pelo contrário; tenho a maior admiração pelo povo paraguaio, mas, agora, o Paraguai está implantando uma zona franca, chamada Zona Franca de Maquila, a poucos quilômetros de São Paulo, para substituir as importações asiáticas, construindo uma nova ponte, que vai acabar com o gargalo da infraestrutura que separa o Paraguai do Brasil.

As indústrias asiáticas, por sua vez, já começaram a analisar a possibilidade de irem para o Paraguai a fim de exportar para o mercado brasileiro, através do Mercosul, ao invés de irem ou para a Zona Franca de Manaus, ou para outro Estado brasileiro, tendo em vista não apenas a política tributária, mas também a falta de infraestrutura. Ou seja, nós estamos criando problemas que, daqui a pouco, nós não teremos como contornar, porque, com a infraestrutura surgindo ao lado do grande centro consumidor brasileiro...

Da mesma forma, o Paraguai do ponto de vista dos grãos. Os próprios brasileiros estão indo para o Paraguai produzir soja, produzir milho. Com a infraestrutura acontecendo - e o Paraguai vive eleições agora, no mês de abril, em nível presidencial -, nós teremos mais um *player* para discutir e, enquanto isso, nós estamos vivendo, no Brasil, o cenário que debatemos aqui, mais uma vez, na Comissão de Infraestrutura.

São 10h05 e não alcançamos o quórum necessário para a deliberação de matérias não terminativas e terminativas. Portanto, eu declaro encerrada esta reunião.

Antes, porém, de encerrar os nossos trabalhos, agradeço a presença de todos, em especial das Sr^{as} e dos Srs. Senadores, e convoco a nossa próxima reunião, agendada para o dia 5 de abril, quinta-feira, às 10h, neste plenário, ocasião em que será realizada audiência pública, em atendimento ao Requerimento nº 11, de autoria da Senadora Kátia Abreu, destinada à instrução do PLC nº 138, de 2017, que altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, para incluir, no anexo da lei, a interligação entre o Rio Preto, localizado no Estado da Bahia, e o Rio Tocantins, destinada a assegurar a navegação desde o Rio São Francisco até o Rio Amazonas.

Está encerrada a presente reunião.

(Iniciada às 9 horas e 19 minutos, a reunião é encerrada às 10 horas e 07 minutos.)