



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

REUNIÃO

17/04/2018 - 8ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. Bloco Maioria/PMDB - AM) - Declaro aberta a 8ª Reunião da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 4ª Sessão Legislativa Ordinária da 55ª Legislatura, audiência pública interativa.

Antes de iniciarmos a audiência pública, eu gostaria de informar que a população poderá participar do debate enviando perguntas e comentários ao nosso convidado. Os cidadãos que queiram participar podem fazê-lo por meio do portal e-Cidadania, no endereço www.senado.leg.br/ecidadania, ou ligando pelo telefone 0800-612211.

Aviso do TCU.

A Presidência comunica o recebimento do Aviso nº 157, de 2018, do Tribunal de Contas da União, que trata de auditoria realizada no Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte, solicitada ao TCU por esta Comissão, em atendimento ao Requerimento nº 23, de 2017, de autoria do Senador Acir Gurgacz.

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

Outro aviso também do Tribunal de Contas da União. A Presidência comunica o recebimento do Aviso nº 370-GP/TCU, do Tribunal de Contas da União, que trata de auditoria operacional realizada com o objetivo de verificar, por meio de avaliação do Sistema de Bandeiras Tarifárias, na conta de energia elétrica, a efetividade dessa medida como sinal de preços ao consumidor e mecanismo indutor de eficiência nos reajustes tarifários de energia elétrica, bem como a sua condução por parte do Poder Público.

Cópias dos documentos encontram-se à disposição das Sr^{as} e dos Srs. Senadores na Secretaria desta Comissão.

Agora falando propriamente da audiência pública do dia de hoje, temos a satisfação de receber, nesta audiência pública, através do Requerimento nº 7/18, de autoria dos Senadores Valdir Raupp e Acir Gurgacz, o nosso convidado, o Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil, Sr. Valter Casimiro Silveira, a quem convido para que tome assento à Mesa.

Dou as boas-vindas a S. Ex^a o Ministro Valter Casimiro Silveira e o cumprimento.

Informo ao convidado que teremos, nesta audiência pública, além dos temas tratados pelo requerimento, basicamente a BR-364, que diz respeito ao Estado de Rondônia, obviamente outros temas também inerentes à questão do Ministério, à frente do qual V. Ex^a está, como o caso, por exemplo, da BR-319, como o caso da questão dos portos e da aviação, que tem grande impacto na aviação regional em nossa região. Portanto, vários aspectos serão abordados.

Eu aproveito esta oportunidade para cumprimentá-lo pela posse e desejar-lhe sucesso na sua caminhada. Sei da história e do currículo que V^a Ex^a desenvolveu ao longo da sua carreira pública no Ministério, como técnico, como alguém dedicado aos desafios da infraestrutura no País, e todos estamos aqui esperançosos de que V. Ex^a seja capaz de vencer as barreiras e as dificuldades que o Brasil vem enfrentando na área de infraestrutura.

Informo a V. Ex^a que tem, portanto, o prazo de 15 minutos, com tolerância de mais 2 minutos, para fazer a sua apresentação, depois concederemos a palavra, pela ordem, aos autores do requerimento, e, em seguida, este humilde Presidente estará se inscrevendo para também participar do debate.

Com a palavra, então, o nosso eminente Ministro Valter Casimiro da Silveira para sua apresentação.

O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA - Bom dia, Senadores! Bom dia, Senador Eduardo Braga!

Digo que é mais um prazer voltar aqui à Comissão de Infraestrutura. Considero que é uma oportunidade de podermos fazer a prestação de contas do serviço que desempenhamos à frente do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.

Tomei posse há quinze dias, mas todos aqui sabem que, como Diretor-Geral do DNIT, já tinha três anos de caminhada no órgão, e, claro, já tinha participado de várias audiências com os senhores aqui. Então, para mim, é um prazer retornar a esta Comissão para poder fazer esse trabalho, que considero de prestação de contas.

Queria iniciar cumprimentando o nosso Presidente, Senador Eduardo Braga; o Senador Acir Gurgacz, Vice-Presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura; o Senador Valdir Raupp, titular da Comissão; assim como os membros titulares da Comissão de Infraestrutura; o nosso Secretário-Executivo Herbert Drummond; o nosso Secretário Nacional de Aviação Civil, Dario Lopes; o Secretário de Política de Integração, Carlos Barros; o Secretário de Transportes Terrestres e Aquaviários interino do Ministério, Sr. Marcos Tavares; o Diretor-Presidente interino da Valec, Anderson Cabral; o nosso Diretor-Geral da ANTT, Mário Rodrigues. Cumprimento também o Diretor-Geral da Antaq, Dr. Mário Povia, os nossos servidores e colaboradores do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, todas as demais autoridades e imprensa local.

Como forma até de prestar conta aqui, o próprio Presidente comentou todos os assuntos que podem ser abordados, fiz questão de mostrar alguns números e alguns dados sobre o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil e os limitei ao período de gestão do ex-Ministro Maurício Quintella, que chega há quase dois anos.

Dentro de toda dificuldade que o Ministério dos Transportes tem passado em função das restrições orçamentárias, trago um eslaide para poder falar sobre todos os benefícios que traz o processo de infraestrutura: aumento de eficiência, redução de desigualdade regional, promoção da integração nacional e continental, desenvolvimento de fronteiras agrícolas, geração de empregos e benefícios a contingentes populacionais.

O Ministério, dentro dessa restrição, teve que fazer algumas escolhas e priorizações. Dentro do diagnóstico feito no Ministério - pode passar o eslaide -, ele decidiu retomar alguns empreendimentos que tinham características de pronta entrega e avançar no processo de parceria com investimentos privados. Então, em 2017, o Governo lançou o Programa Avançar, que tem foco na conclusão de obras que já estavam em execução, com alto grau de execução, e que poderiam ser concluídas ou na sua totalidade ou, em alguns trechos, que poderiam ser entregues. E avançar no programa de parcerias, já que a gente sabe que, no Orçamento da União, limitado, um grande esforço foi feito, tendo em conta a lei de limitação de gastos. Então, foi feita essa priorização. Assim, para que a gente pudesse ampliar o processo de investimento privado, foi feita uma nova modelagem das concessões alinhada com a expectativa do mercado. E essa revisão já vem apresentando resultados. Nós já temos dados de que houve uma melhora na movimentação de cargas e passageiros, e isso cresce em todos os modais de transporte. Nós demonstramos, aí dentro dessas premissas, que já conseguimos fazer diversas entregas. Eu cito algumas: a BR-316, pavimentação do trecho de Carié a Canapi, no Estado de Alagoas; a entrega do Aeroporto de Rio Branco; o processo contínuo de dragagem do Rio Madeira; a dragagem do Porto do Rio de Janeiro; duplicação da BR-101 Nordeste, no trecho Maceió-Recife; e a duplicação da Serra do Cafezal na BR-116, São Paulo.

E a gente tem muitas obras para entregar ainda neste ano, como detalho aqui: a BR-101, na Bahia, 30km de duplicação; a duplicação do trecho da BR-386 de Tabaiá a Estrela; a reforma da pista do Aeroporto de Foz do Iguaçu; a dragagem do Porto de Paranaguá; o acesso ao Porto de Fortaleza; e o Terminal Hidroviário de Itacoatiara, cuja previsão de entrega é para agora, junho de 2018.

Bom, como eu disse a vocês, a movimentação de cargas e passageiros apresenta números crescentes agora nesse período entre 2016 e 2017. A gente vê que, no transporte aéreo, subiu o número de passageiros transportados, de 109 para 112 milhões. Nós verificamos que o transporte de cargas nos nossos portos cresceu mais de 8%. Nós já tínhamos um crescimento na parte ferroviária, que aumentou mais ainda, de 2% para 6,9%. E o consumo de diesel demonstra também que o transporte rodoviário tem um viés crescente.

Dentro da questão das obras públicas, como foi colocado, nós temos uma limitação orçamentária de R\$10 bilhões, quando a necessidade do Ministério seria de, aproximadamente, R\$15 bilhões para poder dar conta de, no mínimo, o que é colocado como missão institucional. Daí a arte de priorizar e identificar o que a gente pode entregar o mais rapidamente para a sociedade, garantindo a qualidade da infraestrutura que nós já conquistamos em todo esse longo período de investimento em infraestrutura. Então, hoje, foram liberados R\$9 bilhões desses R\$10,5 bilhões que nós recebemos. A parte que não está liberada está sob o contingenciamento normal que o Ministério sofre, mas já há a sinalização do Planejamento de que, ao longo do ano, isso será liberado para que o Ministério possa realmente executar os R\$10,5 bi do seu orçamento. Nesse contexto, como eu falei, o Governo priorizou o Programa Avançar, que são obras com foco em conclusão ou a

manutenção da infraestrutura que já havia sido conquistada ao longo do tempo. Então, dentro do Programa Avançar, na pasta transporte, nós temos aí um rol de obras: 57 ações na parte de rodovia, com a previsão de duplicação de 511km, 970km de construção de novas rodovias e a manutenção da malha, com 52.000km de malha mantida com recursos do Programa Avançar. Na parte de hidrovias, a previsão está na conclusão de 6 terminais hidroviários, principalmente na região do Estado do Amazonas, 2 correções de leitos nas hidrovias, 2.000km de hidrovias sinalizadas e 1.000km de hidrovias com o processo de manutenção realizado. Na parte de aeroportos, nós temos 43 ações: 16 recuperações de pista, 22 construções e 5 ações de aquisição de equipamentos.

Nos portos, nós teremos três aumentos de manutenção de profundidade, a dragagem de manutenção dos nossos portos marítimos e oito construções e reforço de berço de atracação.

Na parte de ferrovia, são duas ações, com a construção de quase 900km de linha férrea.

Dentro disso, nós já entregamos 13 empreendimentos, dentre os quais relacionamos: a Estação Aduaneira, no Amapá, do Oiapoque; o Aeroporto de Rio Branco; a Pavimentação da Travessia de Tuneiras, no Paraná; o Aeroporto de Correia Pinto, em Santa Catarina, implantação de balizamento noturno; a Modernização do Cais do Porto de Rio Grande, e as demais aí relacionadas com as obras todas detalhadas.

Fazendo a correlação entre rodovias, as premissas adotadas para as rodovias foram: priorizar, inicialmente, toda a manutenção da malha, para que a gente garanta a qualidade do nosso pavimento e de toda a parte de infraestrutura que foi conquistada até agora. Eu demonstro mais para frente que, hoje, 90% da malha está coberta com contratos de manutenção, para que a gente possa garantir um nível de trafegabilidade adequado às nossas rodovias.

O segundo ponto que foi premissa para priorização desses investimentos: obras com elevado grau de execução - e aí a gente pode citar como exemplo a BR-242, em Tocantins, que já tinha um elevado índice de execução, e a gente está, inclusive, entregando alguns trechos já pavimentados para utilização da população.

E, claro, a continuação de obras estratégicas para o escoamento da produção, como o corredor da 163, Mato Grosso e Paraná, que leva toda carga do Mato Grosso para os portos da Região Norte, Miritituba e Santarém. O corredor de integração nacional da BR-101 Nordeste, com a duplicação da 101 Nordeste, e obras para melhoria da mobilidade nos centros urbanos, que a gente chama de eliminação de pontos críticos, travessias urbanas. Cito o exemplo da Travessia de São José do Rio Preto. A gente colocou algumas obras, que foram priorizadas, como exemplo. Com isso, a gente conseguiu alguns avanços: 780km de rodovias pavimentadas ou duplicadas e 90% da malha federal com contratos de manutenção. Assim, a gente atinge um índice de 88% de rodovias em situação boa ou regular e 12% que ainda precisam ser melhoradas. Quando a gente fala que 89% das rodovias são mantidas, entendam que os 11% que faltam não é por que o DNIT não vai dar manutenção; é porque, por algum problema, os contratos venceram ou tiveram que ser rescindidos, mas vão ser cobertos com contratos de manutenção também. A ideia, a meta é sempre 100% da malha mantida com contratos de manutenção, com contratos de restauração e recuperação mais profunda ou contratos de manutenção como tapa-buracos, uma manutenção mais simples. Na aviação civil, alguns avanços que a gente atingiu nesse período, com relação à ação do Ministério dos Transportes. Hoje a pesquisa trimestral registra avaliação dos usuários de 91% de satisfação do público que frequenta os nossos aeroportos.

(Soa a campanha.)

O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA - Então, esse índice de satisfação dos usuários no setor aeroportuário vem sempre crescendo.

Com 19 meses consecutivos de queda, a partir de março de 2017, a gente conseguiu inverter a curva de crescimento. A gente tem uma curva crescente de março de 2017 até agora na questão de movimentação de passageiros nos nossos aeroportos. Isso demonstra como o País vem reagindo e crescendo na parte econômica.

O fortalecimento e saneamento da Infraero, que é a nossa empresa de gestão aeroportuária, está fazendo a Infraero voltar a ter resultado positivo. Podem falar que o balanço dela foi negativo, mas o balanço dá negativo por uma mera questão contábil, porque tem que registrar todo o aporte de investimento nos aeroportos, em que ela tem 49% de participação, como despesa. Isso acaba gerando um resultado negativo no balanço, mas o resultado operacional da Infraero hoje é positivo em 500 milhões. O que está demonstrado no balanço da empresa não reflete exatamente o resultado operacional da empresa, é muito mais uma questão contábil do que o reflexo da gestão da Infraero.

Aí, voltou-se a fazer investimentos em aeroportos, como o de Vitória e Rio Branco, que foram entregues. A gente ainda prevê finalizar o aeroporto de Macapá e Juazeiro do Norte ainda este ano, entrega feita pela Infraero.

Na reformulação do Programa de Aviação Regional, que é feita por meio de parcerias dos Estados e Municípios, a gente já tem 58 aeroportos priorizados, sendo 34 Instrumentos de Repasse já assinados, para os Estados e Municípios poderem fazer esses investimentos nas respectivas localidades.

Na parte de portos, houve investimentos portuários em dragagens e em recuperações de berços. E aí estão as ações concluídas. Como ações concluídas, há o alinhamento do Berço 3 do Porto de Itajaí, a dragagem dos Portos de Vitória e do Rio de Janeiro, o reforço do cais do Porto de Santos, a entrega do Berço 108 do Porto do Itaquí. Além disso, em andamento, há diversas dragagens: Paranaguá, Santos, Itajaí e Maceió. E já foi até contratada a dragagem do Porto de Fortaleza, que está previsto iniciarmos no próximo mês.

Foi feito o decreto de regularização portuária para poder viabilizar a desburocratização do processo de concessão e revisão dos contratos. Há 23 contratos de adesão já assinados nesse período de maio a março, que são TUPs (Terminais de Uso Privativo).

Dentro do sistema ferroviário, os principais avanços são a mudança do mecanismo regulatório para que possamos viabilizar a prorrogação de contratos - eu cito aqui como exemplo a previsão de revisão do contrato da Malha Paulista, que vai aumentar a capacidade da ferrovia de 19 milhões de toneladas para 75 milhões de toneladas, o que é um avanço para o setor ferroviário, para que possamos injetar só na Malha Paulista mais de 6 bilhões de investimentos privados, claro, viabilizando todo o escoamento da produção das regiões centro e sul de Mato Grosso para o Porto de Santos; e a estrutura da concessão para Ferrovia Norte-Sul, Ferrogrão e Fiol, cujos processos estão bem adiantados para que possamos lançar essas licitações. Aí mais investimento privado para o setor.

Dentro do setor hidroviário, há a contratação de obras estruturantes, como a dragagem do Rio Madeira, uma dragagem que é contínua de cinco anos, para que não haja interrupção nem diminuição do volume de carga em nenhum período do ano no Rio Madeira. Nós sabemos que vem crescendo o volume de carga para Porto Velho. Ontem mesmo, tivemos a informação de que agora vai subir pela 364 mais um volume grande de algodão para poder ser transportado pelo Rio Madeira. Então, é importante manter a hidrovia do Rio Madeira com um calado garantindo o transporte doze meses por ano com uma barçaça *full*. Iniciamos o derrocamento do Pedral de Nova Avanhandava, no Tietê. Foi feito o contrato para o derrocamento do Pedral do Lourenço. Inclusive, há...

(Soa a campanha.)

O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA - ... previsão de que, no mês que vem, já começam a fazer os testes de explosão lá para detalhar o projeto executivo do derrocamento do Pedral. E há a previsão da conclusão de seis terminais hidroviários em Caraurari, Guajará, Ipixuna, Itamarati, Manacapuru e Santarém.

Dentro da questão da Marinha Mercante, foram 138 projetos concluídos pelos contratados de maio até março e mais de 4 bilhões liberados para construção de embarcações e fomento da Marinha Mercante, com geração de empregos dentro do programa da Marinha Mercante. Isso é com relação a recursos públicos. Aí a gente entra no Programa de Parceria de Investimentos. O Governo fez algumas modificações no modelo para que pudesse garantir maior investimento do setor privado e que não tivéssemos os mesmos aspectos que tivemos na etapa 3 do processo de concessão. Hoje a gente está com alguns probleminhas em função de um excesso de financiamento do BNDES e a cobrança de alguns investimentos no curto prazo que as empresas não estão conseguindo cumprir até em função do crescimento do País. O Governo, quando fez as concessões, apostava no crescimento do PIB. Houve um decréscimo, então isso gerou um problema nos contratos de concessão.

(Soa a campanha.)

O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA - A modelagem agora prevê condições de gatilho para os investimentos, e diminuiu a previsão de utilização de oferta pelo BNDES, tentando achar uma segurança jurídica, condições de financiamentos sustentáveis e projeto com elevado grau de maturidade para ser colocado na praça. Então, 14 leilões e prorrogações realizados no setor portuário e aeroportuário demonstram que a gente está tendo um relativo sucesso nessa nova modelagem.

O modelo anterior era baseado em premissas frustradas, como o forte crescimento do PIB e abundante oferta de financiamentos. Então, foi montado o Conselho do PPI para poder garantir a integração de todos os entes nessas reformulações.

Com isso a gente conseguiu fazer 14 prorrogações e leilões nos portos e aeroportos. O que está em vermelho são todos os nossos terminais em que já conseguimos fazer ou a prorrogação ou o leilão; e os quatro azuis são os aeroportos que já foram licitados com êxito: o aeroporto de Fortaleza, o de Salvador, o de Florianópolis e o de Porto Alegre.

No avanço das parcerias dos aeroportos, nós ainda temos 13 aeroportos para serem licitados. A previsão ainda é para este ano. A previsão de investimento é de R\$4,7 bilhões, e a demanda, de 18,8 milhões de passageiros por ano. O critério que vai ser utilizado é a maior outorga, sem a participação da Infraero. Como eu falei para vocês, essa participação da Infraero acaba gerando um programa para a Infraero na questão do resultado do balanço. A previsão é maio e dezembro de 2018. Da mesma forma, na parte de portos, a previsão ainda é de 29 terminais portuários, com investimento previsto em R\$3,5 bilhões em todo o País. Aí temos uma relação de todos os portos e terminais em que ainda serão feitas as licitações.

Na parte de ferrovias, nós ainda temos três ferrovias para poder lançar a licitação. Duas estão mais adiantadas, que são a Ferrovia Norte-Sul e a Ferrogrão. Uma que está um pouco mais atrasada é a Fiol. São R\$15 bilhões previstos, com critério de maior outorga para a concessão.

Dentro do programa rodovias, são quatro trechos a licitar, com um investimento previsto de 22 bilhões, critério menor tarifa, com prazo de 30 anos. Aí, nós temos quatro segmentos que estão previstos para serem licitados.

Agora, com relação ao tema da audiência, que é a BR-364, nós sabemos da importância que tem essa rodovia hoje no escoamento de grãos, principalmente para os Estados de Mato Grosso e de Rondônia, utilizando a rota até Porto Velho para o escoamento via rodoviária e de Porto Velho até Manaus ou Itacoatiara via barcaça para depois seguir num navio de longo curso. Então, hoje, todo o trecho está com a manutenção contratada, ciente o DNIT e o Ministério dos Transportes de que a situação hoje da malha da 364 não é satisfatória. Devido ao volume de chuvas, ela está bem comprometida, o índice de trafegabilidade não está bom. Mas, como ela está toda contratada, a previsão é que, cessando o período de chuva, já se inicie com toda a força, para que nós possamos fazer toda a recuperação da BR-364.

Não falta recurso. E, aí, eu quero até agradecer a Bancada de Rondônia especificamente por ter priorizado os investimentos na BR-364. Foi colocado um recurso expressivo para a manutenção da BR-364. E estamos prevendo a execução de mais de 50km de terceiras faixas...

(Soa a campanha.)

O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA - ... nessa recuperação.

No próximo eslaide, podemos identificar que nós temos alguns trechos onde prevemos a execução de um melhoramento na rodovia. Não é uma duplicação, mas ela facilita muito, garante segurança na questão de ultrapassagem e do fluxo de caminhões na BR. Então, são 22km de terceira faixa no trecho de Pimenta Bueno a Ariquemes, 20km de Vilhena a Pimenta Bueno e mais 8km de Presidente Médici a Jaru, o que totaliza 50km de terceiras faixas.

E por que estamos insistindo nessa questão da terceira faixa? Porque, no projeto de concessão, foi feito um estudo, é claro, um PMI, chamando interessados para fazer o projeto. Uma empresa se prontificou - o nome da empresa é Sanches Tripoloni -, e o estudo não foi aprovado pelos técnicos do Ministério. A esse estudo foram solicitadas, diversas vezes, adequações, para que pudesse ser aprovado pela comissão do PPI, mas ele está sendo rejeitado. É um processo um pouco burocrático, porque você tem que dar direito de defesa à empresa, pedindo as correções. Como não houve essa adequação do projeto, esse projeto está sendo rejeitado e a nossa Empresa de Planejamento e Logística (EPL), que é vinculada ao PPI, está contratando novos estudos para que nós possamos, enfim, entrar com o processo de concessão dessa rodovia.

A previsão é a de que a gente só consiga finalizar esses novos estudos no final de 2018. É lamentável isso, porque teria sido um ganho formidável para o processo de concessão na BR-364...

(Soa a campanha.)

O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA - ...se a gente pudesse ter aproveitado esses estudos. Infelizmente, como esses estudos são objeto de ressarcimento das empresas que os elaboraram, eles têm de estar dentro do padrão exigido para que a gente possa colocar isso em licitação e para serem aproveitados pela empresa que ganhar a concessão. Como não foi possível isso, o Ministério está rejeitando. Foi feita uma análise pelos técnicos do Ministério com a empresa de planejamento do PPI para poder se chegar a essa conclusão de rejeição dos estudos.

Presidente, era isso que eu tinha para colocar aqui, de forma bem sucinta e breve.

Agradeço a todos pela atenção.

Eu queria também aqui cumprimentar o nosso Diretor interino do DNIT, que eu não havia cumprimentado, Dr. Halpher, que se encontra aqui presente.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. Bloco Maioria/PMDB - AM) - Eu queria cumprimentar V. Ex^a, Dr. Valter, pela objetividade da apresentação, em primeiro lugar, e pela clareza. V. Ex^a fez uma apresentação objetiva, clara, que mostra

aquilo que houve de avanços. Eu tenho certeza de que, agora, o debate haverá de trazer a lume e ao conhecimento da população todas as questões que precisam ser esclarecidas.

Se o Senador Valdir Raupp me permite dizer, já nos chegam aqui duas participações da população a respeito do tema, uma inclusive do Estado de V. Ex^a e do Senador Acir Gurgacz.

Oscar Costa Borsche, de Rondônia, diz o seguinte, Ministro: "Lamentável o estado da BR-364 em Rondônia. O descaso da gestão pública se reflete no número de elevados acidentes e mortes que acontecem no local. Buracos, falta de acostamento em alguns trechos, falta de uma rotatória adequada na entrada para Colorado do Oeste, falta de sinalização."

Diz também o Sr. Artur Alvim Cury, de São Paulo: "Não conheço essa rodovia, mas sei que é muito importante o Poder Público também assumir bem a manutenção dessas importantes rodovias, e não só o poder privado! Fica muito cômodo delegar uma obrigação do Poder Público, pois pagamos muitos impostos." Ou seja, é alguém de São Paulo apoiando a BR-364.

Eu passo a palavra ao Senador Valdir Raupp, como autor do requerimento, e, logo a seguir, ao Acir Gurgacz. Eu sou o primeiro inscrito; depois, o Senador Fernando Bezerra; e, a seguir, o Senador Garibaldi Alves, pela ordem de inscrição.

Com a palavra o Senador Valdir Raupp.

O SR. VALDIR RAUPP (Bloco Maioria/PMDB - RO) - Sr. Presidente, Senador Eduardo Braga; Sr. Ministro dos Transportes, Valter Casimiro Silveira; Sr^s e Srs. Senadores; senhoras e senhores que nos assistem pela TV Senado e que nos ouvem pela Rádio Senado e também pelas redes sociais, é muito bom que alguém com o conhecimento do Ministro Valter Casimiro possa assumir o Ministério dos Transportes.

Que bom seria se todos os ministros, ao assumirem uma pasta, tivessem a experiência, o conhecimento que o Dr. Valter Casimiro tem do órgão! Como funcionário de carreira, começou no setor aquaviário, depois passou para a Direção-Geral do DNIT, por três anos. Então, ele conhece, mais do que ninguém, toda a malha viária do País.

Ele conhece Rondônia também. Já estive lá umas três vezes, percorrendo as nossas rodovias, nos últimos tempos, desenvolvendo projetos, para poder fazer as melhorias. É uma pena que isso tenha demorado muito! Eu ouvi, certa vez, das próprias palavras do Ministro, que o Ministério dos Transportes e o DNIT, de certa forma, negligenciaram a nossa BR-364. Houve uma negligência com relação a projetos. Quando a BR estava praticamente toda destruída, foram se deparar com o fato de que não havia os projetos suficientes para fazer a sua restauração. Agora, creio que eles já existam. A informação que temos é a de que, neste verão, que começa agora, no mês de abril, para toda a BR, em toda a sua extensão, isso já está contratado, já há um contrato de cobertura, e ele pode, depois, explicar melhor isso aí.

Ele falou muito sobre o Brasil, e não houve tempo para falar um pouco mais sobre Rondônia, sobre a nossa BR-364. Mas eu tenho visitado lá, tenho percorrido de carro a BR, quase todos os fins de semana, e, para a nossa alegria, já nos últimos dias, já existem alguns trechos em obra. Desses lotes contratados, da divisa do Mato Grosso até Porto Velho, já há alguns lotes em obra na nossa BR.

Nós não temos problema só na BR-364. Nós temos problema na BR-319, que tem uma parte em Rondônia e a maior parte no Estado do Amazonas. Nós temos problema na BR-421, que vai de Ariquemes até Campo Novo, onde há muito buraco já - espero que esteja sendo contratado também. Temos problema na BR-429, que está em fase de conclusão. Essa BR é muito importante para o Vale do Guaporé, mas já há problema de restauração também, de encabeçamento das pontes. Temos problema na BR-435, e aqui ele falou do trevo de Colorado. Aliás, o Oscar, que nos liga e faz a pergunta, o Oscar, lá de Rondônia, fala desse trevo, que já ceifou algumas vidas, na BR-435, de Vilhena a Colorado do Oeste.

Mas temos problemas também, Sr. Ministro, como V. Ex^a já disse, no trevo de Chupinguaia, na recuperação das marginais de Itapuã do Oeste, que estão num caos, num verdadeiro caos. Nós falávamos, na antessala, antes de entrar aqui na Comissão, da situação com o Miguel de Souza, que também já foi diretor e atua no Ministério dos Transportes como secretário.

Há a recuperação do prolongamento das marginais de Ariquemes e uma travessia na BR-421, dentro de Ariquemes, que necessita de uma passagem de nível, de um viaduto, para melhorar aquela situação.

Temos as melhorias nas travessias de Presidente Médici, cujo projeto já está pronto. Presidente Médici, há muito tempo, espera uma travessia digna, decente.

Não está aqui na relação, na apresentação de V. Ex^a, mas há também as travessias de Ouro Preto do Oeste. Eu recebi ofício até do promotor de Justiça de Ouro Preto, dados os acidentes com morte que ocorrem na travessia de Ouro Preto, também com sérios problemas.

Temos a travessia de Pimenta Bueno também. A associação comercial e industrial cobra uma melhoria também nas travessias de Pimenta Bueno, onde há dois viadutos, que ficou com certa deficiência na travessia de um lado para o outro, pois a cidade ficou dividida ao meio.

Essas são as travessias que estamos pedindo.

Há as terceiras faixas, que V. Ex^a citou e que devem começar agora com os recursos da Bancada. Nós colocamos R\$120 milhões de emenda impositiva para a BR-364 e mais R\$60 milhões com a emenda da Deputada Marinha Raupp para as terceiras faixas e adequações de pontos críticos da BR.

Eu sei que dinheiro este ano, para se trabalhar o verão inteiro, existe. Se as empresas se dedicarem e se esforçarem com as usinas no trabalho, vamos ter uma rodovia melhorada ainda este ano.

Mas eu queria falar ainda, Sr. Presidente, Sr^{as} e Srs Senadores, da lentidão com que o Brasil - nem falo que é o DNIT ou o Ministério dos Transportes, mas o Brasil, todos os órgãos do Brasil - coloca em prática os projetos, para desenvolver os projetos neste País. Há cinco anos, seis anos, o Primeiro-Ministro da China esteve no Brasil e anunciou a disposição da China em investir US\$50 bilhões em projetos de logística e infraestrutura no Brasil. Naquela época, eu já falava que o Brasil não ia dar conta de apresentar os projetos necessários para que esse recurso fosse investido, e não deu outra. Era o governo da Dilma, e, depois, veio o Governo do Presidente Temer. O Ministro Moreira Franco, que agora foi para o Ministério de Minas e Energia, tentou um esforço concentrado por quase dois anos e não conseguiu avançar muita coisa. O fato é que desses US\$50 bilhões pouco foi investido. A gente reclama que não há dinheiro, mas há hora em que há dinheiro e em que a gente não consegue investir por falta de projeto.

Quanto à duplicação da BR-364, para encerrar aqui a minha fala, Sr. Ministro, Sr. Presidente, Sr^{as} e Srs. Senadores, a informação é a de que, se fosse concedida a duplicação por concessão de 30 anos, a empresa concessionária só ia começar a fazer a duplicação depois de dez anos. Isso não nos interessa! Cobrar pedágio numa rodovia de pista simples para, depois de dez anos, começar a duplicar com pedágio caro? Se a Bancada colocar R\$200 milhões por ano, em dez anos, a Bancada federal, o Governo e o DNIT fariam 660km de duplicação.

Eu perguntei ao Ministro quantos milhões custaria um quilômetro de duplicação, e ele falou que seriam R\$3 milhões. Está aí: com R\$200 milhões por ano, em dez anos, seriam R\$2 bilhões, o que daria para duplicar, num esforço da Bancada e do Governo, com emenda impositiva, 660km de duplicação na BR-364. Por que nós vamos dar uma concessão para uma empresa cobrar pedágio durante dez anos e, depois de dez anos, começar a duplicar um quilômetro de estrada? Não nos interessa! Então, é melhor que a gente comece a fazer. E eu peço, neste momento, para encerrar a minha fala, que o Ministério dos Transportes autorize imediatamente a confecção do projeto base, e se pode licitar por RDC. A Bancada - eu conversei com o Senador Acir, que é Vice-Presidente desta Comissão -, tenho certeza, não vai negar uma emenda de R\$150 milhões ou de R\$200 milhões por ano para começar a duplicar a BR-364.

É um pouco tarde, mas antes tarde do que nunca. É melhor começar agora. E, se for para dar concessão para cobrar pedágio caro sem a duplicação, é melhor a gente ir fazendo com o esforço do nosso País.

Obrigado, sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. Bloco Maioria/PMDB - AM) - Eu é que agradeço a V. Ex^a, aproveitando para cumprimentá-lo pela colocação que abrange não só as questões do Estado de Rondônia, mas as questões da Amazônia e a interligação dos Estados da Amazônia com o Brasil através de Rondônia.

Passo a palavra ao eminente Senador Acir Gurgacz.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Sr. Presidente; Sr^{as} e Srs. Senadores; nosso amigo Valter Casimiro, ex-Diretor-Geral do DNIT e agora nosso Ministro dos Transportes, primeiramente, quero parabenizá-lo pela ascensão. Entendo que foi muito positiva a sua ida para o Ministério em função da sua experiência ao longo da sua vida e à frente do DNIT e também como técnico daquele órgão.

Eu gostaria de me ater à questão da BR-364, Ministro. V. Ex^a conhece muito bem a BR. O Senador Eduardo, nosso Presidente, também conhece muito bem a BR-364. Essa ligação que foi feita para o transporte de grãos produzidos no Estado de Rondônia, no Estado de Mato Grosso, com a hidrovía do Madeira, na construção do terminal portuário Itaquatiara, propiciou uma transformação muito forte na nossa região. A produção agrícola aumentou muito em função da diminuição do custo do transporte através da hidrovía do Madeira. Isso fez com que as nossas terras em Rondônia valorizassem, as pessoas passaram a olhar Rondônia como alternativa da produção de grãos e da produção de carne, tanto é que Rondônia hoje é o quinto exportador de carne do País em função da sua posição geográfica.

Agora, é impressionante, Ministro, a quantidade de caminhões que estão trafegando na BR-364. Eu sei que o senhor a conhece muito bem, já esteve por várias vezes, por estrada, na BR-364, mas, neste momento, a quantidade de caminhões

aumentou muito, e a tendência é aumentar ainda mais, principalmente com essa notícia que o senhor nos trouxe agora, com esse novo contrato para o escoamento da produção de algodão de Mato Grosso via hidrovía do Madeira. Isso é ótimo, é positivo para o Brasil, é positivo para Mato Grosso, é positivo para Rondônia também. Isso melhora a economia do nosso Estado e da nossa região e a exportação brasileira.

Aí fica um ponto que nos deixa muito indignados. A iniciativa privada faz a sua parte, faz investimentos altíssimos no aumento da produção, primeiro, no início da produção, porque essa é uma região que não produzia nada. A BR-364 foi inaugurada em 1984, exatamente com a migração de agricultores brasileiros para essa região para tornar esse Estado produtivo. Isso aconteceu rapidamente. Só que a base dessa BR-364 é exatamente de 1984, quando havia uma trafegabilidade pequena, mas, ao longo do tempo, o tráfego aumentou em função dessa maravilha que é a produção agrícola do nosso Estado e do Estado vizinho, Mato Grosso.

Eu entendo que não é possível nós ficarmos aguardando de cinco anos a dez anos para fazer a duplicação e, muito menos, como muito bem colocou o Senador Raupp, fazermos a terceirização e cobrarmos o pedágio sem a duplicação. Nós já dizíamos isso. Fizemos uma audiência pública em Porto Velho e fizemos outra aqui também nesta Comissão, em que nós já colocamos que não aceitamos a cobrança do pedágio sem uma parte da duplicação já realizada.

Já soubemos que foi frustrado o estudo feito pela Sanches. Foi quase um ano de atraso. A empresa gastou um ano para fazer esse estudo; foi praticamente um ano.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Foram dois anos de conversa, mas deu-se início ao PMI há pouco menos de um ano. Perdemos esse tempo todo. E, agora, ficamos sem alternativa; quer dizer, temos alternativa de EPL.

Imagine só, Senador Eduardo Braga, que a produção está crescendo ano a ano - há um crescimento da produtividade acima da ordem de 10% a 12% ao ano -, e, proporcionalmente, o tráfego de caminhões, de carretas, de bitrens também está cada vez maior, o que é importante. Se não houvesse o bitrem, o peso seria menos dimensionado. Então, o bitrem acaba melhorando o impacto que traz a carga sobre a BR. Ao contrário do que muitas pessoas pensam - que o bitrem estraga a BR -, o bitrem estraga menos a BR do que os caminhões antigos.

Não dá para esperar mais a duplicação da BR. Estava praticamente frustrada a construção da ferrovia de Vilhena a Porto Velho, uma ferrovia importantíssima para o Brasil, para Rondônia, porque este Governo, quando entrou, colocou na geladeira a nossa ferrovia, ligando Porto Velho à malha ferroviária brasileira, que ia fazer uma ligação importantíssima entre a Hidrovía do Madeira e a ferrovia brasileira. Não há outra saída para o Brasil. Nós temos de construir ferrovias. Como não houve a ferrovia, ficou-se na expectativa da terceirização para a duplicação da BR-364. Não aconteceu nem uma coisa nem outra.

Agora, eu entendo que tem de ser, Ministro, uma questão de governo.

Aí, Senador Eduardo, nosso Presidente, peço a ajuda de V. Ex^a, para que possamos fazer uma gestão junto à Presidência da República para expor essas questões ou esta questão específica: a importância e o problema da BR-364, que também tem uma ligação forte e direta com o seu Estado por conta da Hidrovía do Madeira. Quanto mais nós transportarmos na BR-364, mais será transportado pela Hidrovía do Madeira, que vai, de forma indireta, também aquecer a economia do Estado do Amazonas e a de Rondônia.

Eu entendo que é uma questão de governo. Nós precisamos da duplicação urgente da BR-364.

É claro que vamos fazer esse trabalho de colocar as emendas, Senador Raupp, ano a ano - as emendas impositivas -, mas levaríamos dez anos para duplicar 600km. Esse trecho de Vilhena a Porto Velho tem 830km, 840km. É muito tempo! Daqui a dez anos, acredito que a produção de grãos vai estar dobrada, aliás, aumentada em quatro vezes - aumentará quatro vezes, daqui a dez anos. Se hoje há engarrafamento de caminhões ao longo da BR, imaginemos nós como será daqui a dez anos.

Então, Ministro Valter, entendo que é uma questão de governo. Nós precisamos tomar uma decisão rápida e clara, porque não se aguenta mais a BR da maneira que está.

Aquilo que o Oscar falou, Ministro, refere-se àquele trevo sobre o qual nós conversamos, em Colorado do Oeste, na BR-364. Ficou acertado que a própria unidade do DNIT faria o alargamento e o acostamento. Não há acostamento para que os caminhões estacionem, aguardando a vez para cruzar a BR e entrar na rodovia que vai a Colorado, Cerejeiras e Pimenteiras, que é outra região em que está aumentando muito a produção de grãos.

Então, só para o senhor lembrar, quero dizer que já ficou conversado no ano passado e neste ano para se fazer pelo menos o alargamento emergencial desse trevo, para acabarem os acidentes.

Então, quero me concentrar apenas nessa questão, Sr. Presidente.

Vamos achar uma alternativa, Senador Eduardo, para que possamos, de fato, achar uma solução definitiva com relação à duplicação da BR. É um problema seriíssimo para a população de Rondônia e, evidentemente, para a produção agrícola do nosso Estado, do Estado vizinho de Mato Grosso e também do seu Estado do Amazonas. Muito obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. Bloco Maioria/PMDB - AM) - Eu é que agradeço a V. Ex^a e o cumprimento pelas suas colocações.

Efetivamente, a BR-364 se transforma, Ministro Valter, nos próximos anos, na espinha dorsal que ligará a fronteira agrícola brasileira aos mercados maduros. E mais: é uma fronteira que tem responsabilidade ambiental. Todos nós sabemos que, depois do novo Código Florestal e da aplicação das novas tecnologias pelo Governo brasileiro, nós estamos podendo monitorar de uma forma muito mais eficiente e, portanto, podemos ter muito mais confiança nas decisões que adotamos sobre a implementação de políticas de desenvolvimento econômico, social e ambiental de forma sustentável na Amazônia.

Portanto, é preciso compreender que a Amazônia não sobreviverá como uma área de conservação ambiental se ela não tiver uso econômico para que a floresta em pé seja valorizada e, de outro lado, para que nós possamos agregar um produto que é, sem dúvida nenhuma, a grande locomotiva do nosso PIB, que é o agronegócio. Se não fosse o agronegócio, em 2017, o Brasil não teria conseguido, Senador Agripino, ou melhor - desculpa, perdão! -, Senador Garibaldi Alves, fazer a reversão da nossa recessão econômica, tão agravada.

Ministro Valter, aqui V. Ex^a já foi cumprimentado e já foi reconhecido pelo Senador Walter, ou melhor, pelo Senador Valdir Raupp - hoje, estou trocando o nome de todos os colegas - e pelo Senador Acir Gurgacz pela sua vivência, pelo seu conhecimento e pela forma dedicada com que V. Ex^a se estabeleceu numa carreira no Ministério de Infraestrutura.

O SR. VICENTINHO ALVES (Bloco Moderador/PR - TO. *Fora do microfone.*) - Presidente, pode me incluir também no reconhecimento ao Ministro.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. Bloco Maioria/PMDB - AM) - Quero, portanto, incluir o nosso eminente Senador Vicentinho, pelo Estado de Tocantins, que faz questão também de registrar isso.

Mas veja que um Estado como o Estado do Amazonas, Ministro, tem dimensões continentais e distâncias que são equivalentes ao cruzamento continental da Europa, por exemplo.

Ministro Fernando Bezerra, ir de Boca do Acre, por exemplo, a Manaus de barco é uma aventura, subindo os rios por mais de duas semanas. Descendo os rios, dependendo da época do ano, se estivermos na época da estiagem - os Senadores do Acre sabem bem disso, porque o Rio Purus é um rio muito sinuoso -, nós poderemos até não conseguir chegar.

Portanto, tirar do isolamento essas regiões faz parte da estratégia de integração nacional, obviamente com respeito e cuidado ambiental.

Eu queria fazer algumas colocações para V. Ex^a sobre a BR-319. Eu, aos 18 anos de idade, pude sair da minha cidade. Hoje, tenho 57 anos, vou fazer 58 anos. Então, praticamente há 40 anos, eu pude sair da minha cidade, Garibaldi, dirigindo um fusquinha com a minha recém tirada Carteira de Motorista, e chegar ao Estado do Rio de Janeiro, dirigindo um fusca. Hoje, o Senador Acir, o Senador Valdir Raupp e todos nós daquela região sabemos que isso é uma aventura, dependendo da época do ano, porque não conseguimos até hoje, em que pesem todos os esforços do Ministro Alfredo Nascimento, ex-Ministro dos Transportes, e V. Ex^a já àquela altura estava envolvido... Nós estamos, há 20 anos, nada mais, nada menos, tentando licenciar pelo Governo Federal, ambientalmente, 400km que já foram asfaltados.

Então, eu queria ouvir V. Ex^a sobre o posicionamento quanto à BR-319.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. Bloco Maioria/PMDB - AM) - Agora, existem outras situações como, por exemplo, a do trecho Atalaia-Benjamin Constant, na Perimetral Norte, que foi delegado para o Estado, que o Estado construiu etc. A estrada é perfeita. Lamentavelmente, os Governos estaduais subsequentes não deram manutenção. Hoje, esse trecho, que tira do isolamento...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. Bloco Maioria/PMDB - AM) - Eu sei que o Senador Vicentinho está muito entusiasmado com tudo que vem acontecendo em Tocantins e traz essa energia do Centro-Oeste aqui, o que nos alegra

muito, porque temos tentado votar matérias aqui, que são matérias, às vezes, nem terminativas, e temos sentido a sua falta aqui na nossa Comissão. Portanto, estamos muito felizes hoje com a sua presença e entusiasmados com a presença do Ministro Valter em nossa audiência pública.

Mas, Ministro, eu dizia: a BR-317, entre Atalaia do Norte e Benjamin Constant, com 30km de estrada asfaltados, lamentavelmente, também está neste momento intrafegável.

O trecho Boca do Acre-Rio Branco, que foi praticamente todo asfaltado por delegação, um pequeníssimo trecho que passa por terras indígenas, por falta de entendimento com a Funai e por falta de entendimento com os setores ambientais, não conseguimos concluir.

O trecho Lábrea-Humaitá é extremamente importante para tirar do isolamento todo o Médio Purus. Nós, aqui na Comissão, fizemos um esforço, colocamos emenda para darmos início e também temos informações de que estamos apenas nos primórdios. Em outro trecho da BR-230, que é o trecho que interliga Apuí a Humaitá, que, portanto, poderia fechar um arco que traria perspectiva de desenvolvimento sustentável, que daria melhor presença do Estado, até para a fiscalização nessas áreas que são áreas de fronteira do desenvolvimento do agronegócio, lamentavelmente, também não temos conseguido lograr êxitos.

Eu queria um panorama de V. Ex^a sobre essas questões.

Agora, eu queria abordar outra questão que, na nossa região - e afeta V. Ex^a -, também tem nos causado grande apreensão, que é a aviação regional.

A aviação regional tem tido problemas não apenas com relação a aeródromos - e V. Ex^a mostrou aqui as delegações etc. -, mas também com relação - e aí o Ministério de V. Ex^a tem uma inserção sobre isso, por causa do Fundo da Aviação Regional, que está ligado ao Ministério de V. Ex^a - ao custo das passagens aéreas no interior do nosso País, na aviação regional. Nós criamos o PAC da aviação regional, criamos o fundo. A concessão dos primeiros aeroportos alimentou esse fundo de recursos. No entanto, continuamos com as passagens mais caras do Brasil no interior do nosso País.

A interligação econômica, comercial, cultural entre Mato Grosso, Rondônia, Amazonas e Acre deve ser feita por via aérea, por via fluvial e por via terrestre, mas hoje o custo de uma passagem aérea... Constantemente, vejo pessoas que, para irem para Boa Vista, fazem da seguinte maneira: pegam um avião, vêm a Brasília e de Brasília vão para Boa Vista. Usualmente, vejo, também nos voos, alguém que está indo de Manaus para Belém ter de passar, muitas vezes, por Brasília; de igual modo, para Rio Branco. Ou seja, essa malha...

Nós discutimos isso com a Anac etc., mas isso não será resolvido se não for pela participação e pela vontade política do Governo, como poder concedente e como formulador de política pública na área da aviação regional. E para as nossas regiões isso é fundamental. Essa é uma forma de integração.

Por fim, eu queria um panorama um pouco mais detalhado de V. Ex^a com relação à questão dos nossos portos, principalmente no interior. V. Ex^a colocou os seis que estariam sendo inaugurados, um em Santarém, portanto não no Estado do Amazonas, mas no Estado do Pará. Na apresentação, houve um erro de digitação. Mas há outros cinco no Estado do Amazonas. Mas muitos dos que já foram inaugurados estão com problemas de operação. Nós temos o porto, está lá o porto construído, mas com problemas de operação, de segurança, de atracação etc., com problemas de ajuste e de manutenção, como é o caso, por exemplo, do Porto de Maués. Então, eu queria poder ouvir de V. Ex^a um panorama sobre isso.

E há mais, concluindo a minha fala: a questão da BR-364. Ora, o BNDES é o Banco de Desenvolvimento Econômico e Social do País. O BNDES não teria condições de, em 90 dias, fazer um plano para que o Ministério pudesse viabilizar a discussão de uma concessão para a BR-364 que viabilizasse, portanto, uma concessão para a duplicação? Ora, se o BNDES é capaz de fazer, no setor elétrico, estudos até para a privatização da Eletrobras no tempo recorde que o Governo apregoa, por que não seria capaz de fazer um estudo de viabilidade econômica para a duplicação daquela que, sem nenhuma dúvida, é a espinha dorsal da interligação, da integração entre o Centro-Oeste, o centro consumidor, os portos de grande escoamento e a grande área de expansão de produção agrícola do País?

Eu vejo que passarmos dois anos na mão da iniciativa privada, discutindo uma duplicação de uma estrada, quando nós temos um banco da envergadura do BNDES, com os técnicos que o BNDES tem, com a capacidade de interatividade que o BNDES tem... Parece-me extremamente lógico e racional que o BNDES estivesse envolvido nessa elaboração e nesse projeto.

Portanto, fica aqui uma pergunta e uma sugestão.

O SR. VALDIR RAUPP (Bloco Maioria/PMDB - RO) - Sr. Presidente, peço aqui para fazer uma pequena intervenção para mudar meu pensamento, assim como falou o Senador Acir. Em quatro, cinco anos, se o Governo Federal

disponibilizasse 500 milhões, 600 milhões por ano, que não é muita coisa, se pegasse o que está retido, o que está contingenciado da Suframa, lá de Manaus, que são mais de R\$4 bilhões, só isso aí já daria para duplicar a BR-364 de Mato Grosso até Porto Velho, da divisa de Mato Grosso até Porto Velho - em quatro anos.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. Bloco Maioria/PMDB - AM) - Mas o que eu digo é que a BR-364 é uma estrada madura do ponto de vista econômico. Estradas maduras do ponto de vista econômico, hoje, com a produção de soja, milho, algodão, etc., no eixo... E mais, o escoamento da produção da Zona Franca de Manaus é feito pela BR-364. Qualquer estudo de viabilidade econômica para a BR-364 hoje não leva apenas em conta o agronegócio daquela região, leva em conta 4% do PIB industrial brasileiro, que está isolado em plena Floresta Amazônica na Zona Franca de Manaus. E isso com certeza melhoraria o custo-benefício.

Eu indago aos Srs. Senadores: temos apenas mais três Senadores inscritos, então, ouviríamos a todos, Ministro, e passaríamos a palavra a V. Ex^a para que V. Ex^a pudesse fazer uma colocação respondendo, em 20, 30 minutos, a todas as colocações dos Srs. Senadores, e agradecendo mais uma vez a presença de V. Ex^a.

Fernando Bezerra com a palavra.

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Maioria/PMDB - PE) - Muito obrigado, Sr. Presidente.

Sr^{as} e Srs. Senadores, eu queria, inicialmente, assim como os meus companheiros de Comissão já fizeram, registrar a alegria com a presença do Ministro Valter Casimiro nesta Comissão, dizer da nossa satisfação em vê-lo ascender à posição de Ministro de Estado do Brasil, agora como Ministro dos Transportes, e dar um testemunho do seu compromisso, do seu trabalho, do seu entusiasmo em relação às questões ligadas ao meu Estado, Pernambuco. Como Diretor Geral do DNIT, sempre encontrei, na Direção Geral do DNIT, o apoio necessário para que pudéssemos discutir e encaminhar soluções para os problemas de infraestrutura do Estado de Pernambuco.

Quero destacar aqui as obras de continuação da BR-101, ligando com a Paraíba, ligando com Alagoas.

Quero destacar aqui, recentemente, também, através do Ministro Maurício Quintella, o apoio para a licitação dos terminais no Porto de Suape, notadamente o segundo terminal de contêineres, que agora foi autorizado para a licitação. O Complexo Industrial Portuário é o motor da economia pernambucana. Portanto, essas iniciativas contribuem para alavancar a geração de emprego e de renda no meu Estado.

De forma particular, sou muito agradecido ao Ministro Valter Casimiro, pela sua participação, no que diz respeito à eliminação de pontos críticos nas BRs que cortam a minha cidade natal, que é a cidade de Petrolina. Introduzi emendas no Orçamento da União em 2017 e em 2018, mas, se não houvesse o empenho do DNIT, como houve, para que as obras pudessem ser iniciadas... Agora, elas deverão ser retomadas no curso desta semana, para eliminar problemas de trafegabilidade, sobretudo na Avenida Sete de Setembro e na Avenida Honorato Viana.

Portanto, quero dar aqui o testemunho do carinho, do compromisso e do apoio que tenho recebido para as demandas de interesse do meu Estado.

Eu queria fazer uma breve intervenção, porque, ouvindo aqui o Senador Raupp, o Senador Acir e o nosso Presidente Eduardo Braga em relação a essas questões de logística e de escoamento da produção na direção dos portos do Norte, à necessidade de implantação de ferrovias, de recuperação de rodovias e de duplicação de rodovias existentes, chama-me a atenção e salta aos olhos o fato de que precisamos, talvez, nesta Comissão, propor de forma impositiva que, no Orçamento Geral da União, possamos abrir um espaço para ter uma rubrica mais parruda, como o termo diz, com um maior volume de recursos...

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. Bloco Maioria/PMDB - AM. *Fora do microfone.*) - Mais robusta.

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Maioria/PMDB - PE) - ...mais robusta, para a elaboração de projetos.

A gente vê aqui que a deficiência dos projetos, a inexistência de projetos tem levado, de certa forma, a uma paralisia nos investimentos. A gente tem de ressaltar que, nesses últimos quatro anos, vivemos uma crise fiscal muito grande no Estado brasileiro, os investimentos caíram, mas o que a gente lamenta é que, quando a economia voltar - e está voltando devagarinho - e quando a gente recuperar a capacidade de investir, a gente não terá projeto. O País não tem projeto! Não tem projeto na área de transporte, não tem projeto na área de recursos hídricos, não tem projeto praticamente em lugar nenhum! E não o tem porque a gente não investe em projetos, não tem uma carteira de projetos.

Então, ousa até perguntar: qual é o volume de recursos que o DNIT tem para investir na sua carteira de projetos, em hidrovias, em rodovias, em ferrovias? Do que ele dispõe?

Aqui mesmo, no debate em torno da BR-364, a gente acabou de assistir a isto: por não haver projeto, fez-se a opção por um PMI. O PMI foi feito, e, infelizmente, quem ganhou apresentou um projeto muito ruim em qualidade, e terminou se

perdendo tempo. E aí o problema já nem é do DNIT, mas é da legislação de licitação, que a gente precisa mudar, porque ficam querendo definir a escolha da melhor proposta de projeto por preço. E aí a gente termina perdendo tempo e dinheiro, porque projeto tem de se discutir pela qualidade. Os técnicos do DNIT e os técnicos dos ministérios é que têm de observar o critério subjetivo. Não é uma proposta barata que vai significar uma boa rodovia.

Vemos a lamentação dos nossos companheiros de Rondônia, do Mato Grosso e do Amazonas de que não andam essas obras, e estamos querendo nos cingir a uma legislação que obrigue a decidir a qualidade de projetos por menor preço! Precisamos dar uma virada de página nisso. Nós estamos vivendo um período muito mal assombrado e precisamos ter coragem de dizer as coisas que são verdadeiras. Nós não vamos ter bons projetos se não tivermos uma carteira de projetos, se não tivermos dinheiro para contratar bons projetos e se não mudarmos a orientação dos tribunais de contas e dos órgãos de fiscalização no sentido de que projeto não pode ser definido apenas pelo critério de preço, deve ser observado o critério técnico, onde possa entrar uma avaliação subjetiva daqueles que entendem. Se não for assim, não vamos a lugar algum.

Portanto, quero parabenizar o Senador Raupp por ter trazido para a pauta da Comissão o debate dessa importante BR, a 364, do ponto de vista do escoamento da produção do agronegócio brasileiro. Acho que é fundamental que possamos aqui nos solidarizar com os nossos companheiros desses Estados, para priorizar a retomada dessas obras e torcer para que, nesse breve período em que o Ministro Valter Casimiro vai estar à frente do Ministério dos Transportes, ele possa, com seu talento e com a sua energia, ajudar a trazer luzes de solução para a conclusão, ou a retomada da restauração, da BR-364.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. Bloco Maioria/PMDB - AM) - Eu agradeço a V. Ex^a e digo que aqueles que conhecem bem os ministérios sabem os seus atalhos - é o caso do Valter. Com conhecimento dos atalhos, eu acho que nós poderemos fazer mais em menos tempo.

Volto a repetir: nós temos *expertise* na área de infraestrutura no Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e nós podemos usá-lo melhor. V. Ex^a tem toda razão: queremos muitas vezes fazer licitações com base em menor preço para a contratação de projetos, mas temos parceiros que são do setor público que podem se juntar à iniciativa privada para criar uma modelagem mais dinâmica, mais ágil e eficiente para resolver gargalos de infraestrutura.

Eu ouço o Senador Garibaldi, ex-Presidente desta Comissão, que nos honra com a sua presença.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. Bloco Maioria/PMDB - AM) - V. Ex^a queria se inscrever? É que V. Ex^a, entusiasmado com a sua chegada, não pediu a inscrição. Eu o faço agora, apenas dizendo que, antes de V. Ex^a, está inscrito o Senador Garibaldi, o Senador Lasier e, logo em seguida, o Senador Vicentinho.

Com a palavra o Senador Garibaldi.

O SR. GARIBALDI ALVES FILHO (Bloco Maioria/PMDB - RN) - Eu queria cumprimentar o Senador Eduardo Braga, Presidente desta Comissão; cumprimentar o nosso Ministro Valter Casimiro, Ministro de Estado do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil; cumprimentar os Senadores Valdir Raupp e Acir Gurgacz. E queria cumprimentar os universitários, os amigos aqui desta Comissão, à frente, o Thales. Queria dizer, Sr. Presidente, da expectativa de que tenhamos um avanço na duplicação da BR-304. Esse é um sonho antigo que vai permitir a ligação, com essa duplicação, do Rio Grande do Norte com o Ceará e, de lá, para o Norte do País.

E queria dizer da preocupação com relação à Reta Tabajara - o Ministro a conhece muito bem -, que se tem constituído um desafio tanto para o DNIT, para o Ministério dos Transportes, como também para todos nós que representamos o Rio Grande do Norte e realmente conhecemos a precariedade daquele trecho, onde vem, inclusive, aumentando o número de acidentes no nosso Estado.

Então eu perguntaria ao Ministro como estão as gestões no sentido de regularizar os trabalhos da duplicação da Reta Tabajara e da duplicação da BR-304.

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. Bloco Maioria/PMDB - AM) - Eu é que agradeço o eminente Senador Garibaldi. Passo a palavra ao Senador Lasier.

O SR. LASIER MARTINS (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - RS) - Muito obrigado, Presidente Eduardo Braga.

Saúdo e, em tempo ainda, cumprimento o Ministro Valter Casimiro pela investidura no Ministério, ele que sempre foi tão solícito, sempre muito cordial com as nossas visitas enquanto dirigia o DNIT. Conhece muito bem quais são as demandas

prioritárias do Rio Grande do Sul, tantas vezes fomos lá, principalmente a prioridade absoluta da BR-116, que liga Porto Alegre ao Município de Rio Grande, ao Porto de Rio Grande, cujas obras, sabe bem o Ministro, estão no anda e para há bastante tempo.

Ministro Valter Casimiro, na próxima sexta-feira à tarde, haverá uma grande reunião com todas as entidades e políticos interessados no Município de Camaquã, para reivindicar pressa, verbas para a BR-116. Como possivelmente estarei presente nessa reunião, que fica bem no meio do caminho entre Porto Alegre e Rio Grande, gostaria de perguntar: que notícia posso levar a eles, nessa reunião da próxima sexta-feira, uma vez que muitos estão acompanhando, neste momento, pela televisão, a sua presença aqui? Também por isso, além de ser integrante desta Comissão, vim aqui para perguntar: o que poderemos levar? Sabemos dos incontáveis pedidos - e hoje a reunião é mais para atender a Região Norte do País -, estamos atentos também a essa grande carência que é a 116, naquele trecho mais exato de Pantano Grande a Rio Grande.

E, neste momento, veio um pedido também de gente que está acompanhando: que possibilidade de verba para BR- 290, da região carbonífera?

Enfim, são os dois pedidos que encaminho ao Ministro para atender a esses grandes apelos de infraestrutura, que são exatamente os pontos centrais da infraestrutura de que o Rio Grande do Sul está precisando.

Obrigado, Presidente Eduardo.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. Bloco Maioria/PMDB - AM) - Eu agradeço a V. Ex^a.

Dizia-me aqui o Ministro que, efetivamente, essa é uma questão importante e, até certo ponto, dramática lá no Estado do Rio Grande do Sul.

Com a palavra o eminente Senador Vicentinho.

O SR. VICENTINHO ALVES (Bloco Moderador/PR - TO) - Presidente, vou na mesma linha dos colegas Senadores que me antecederam com relação ao Dr. Valter.

Dr. Valter Casimiro é servidor de carreira do Ministério e cresceu ali dentro pelo seu mérito, pela sua conduta, pela sua forma de comportamento. Eu tenho muito prazer de ver um brasileiro na condição do Dr. Valter. É como um soldado chegar a general no quartel. Portanto, por mérito. Quero deixar isso registrado aqui pela convivência que nós temos. Hoje, considero-o, inclusive, um grande amigo. E amigo não apenas meu, mas amigo do Tocantins.

A BR-242, Presidente, foi idealizada por Juscelino Kubitschek - seriam a Belém-Brasília e a 242 para ligar o Atlântico ao Pacífico. Na gestão dele, à frente do DNIT, ela andou. Já foi inaugurado o trecho da Bahia, já desceu em Taguatinga e, recentemente, inauguramos vários quilômetros. No final do ano estará pronto até a margem do Rio Javaés, ali em Formoso do Araguaia.

Inauguramos recentemente, com a presença dele, várias travessias urbanas.

O projeto da BR-010 está em pleno andamento, para que no ano que vem sejam reiniciadas suas obras. A BR-010 é muitíssimo importante para o País também.

Há também a BR-235, aquela que sai de Sergipe, passando pelo Tocantins, indo para o Oeste do País. Então, são rodovias importantíssimas e que mudam, inclusive, a lógica do transporte rodoviário, que sempre é Norte-Sul. Começa-se no País haver outra lógica: Leste-Oeste. É importantíssimo para baratear o custo Brasil e para as pessoas.

Com a BR-242, vamos ter o menor trecho entre o Atlântico e o Pacífico. O Mato Grosso vai passar a escoar seus produtos pela Ferrovia Norte-Sul. Para buscar calcário, serão 90km. Hoje, buscam-se a 600km, 500km os insumos para produção de soja. E o custo Brasil vai lá para baixo, vai ficar muito melhor.

O Dr. Valter tem recebido muito bem todos os Parlamentares do Tocantins. Ano passado fui coordenador da Bancada e sempre fui muito bem recebido. Quero deixar isso registrado aqui nesta audiência pública.

Dr. Valter, há três assuntos que ainda estão pendentes. Um é com relação à Aragarina. Já foi assinada a reconstrução do aeroporto de Aragarina. Está ali o Dr. Dario. E eu gostaria também, como o Senador Lasier, de levar para lá a notícia de que dia vamos começar o aeroporto de Aragarina, que já foi assinado, etc.

E também, logo em seguida, que está lá bem adiantado, o Aeroporto de Gurupi, aqui ao sul. São dois importantíssimos aeroportos: um já foi assinado e o outro já está bem encaminhado. E digo isso para a gente levar essa notícia lá para o Estado.

O outro assunto é Paraíso do Tocantins, administrada pelo Dr. Moisés Avelino, ex-governador, uma figura da melhor qualidade que nós temos no MDB de Tocantins. A travessia urbana de que nós sempre tratamos... Estivemos com ele lá

ainda quando o senhor estava à frente do DNIT. Paraíso, Sr. Presidente, é o entrocamento para Palmas, é o trevo para Palmas e é a única cidade grande onde ainda não foi realizada a travessia urbana.

O Dr. Valter tem conhecimento? Está dando prioridade?

Vamos ver se a gente leva uma notícia boa lá para Paraíso e para aquela região...

(*Soa a campainha.*)

O SR. VICENTINHO ALVES (Bloco Moderador/PR - TO) - ...porque o trânsito é muito forte, é muito intenso na Belém-Brasília; e para Palmas.

O senhor conhece o trecho *in loco*; esteve lá.

Portanto, registrando essas três reivindicações, deixo aqui o reconhecimento de todos nós tocantinenses pela forma com que V. S^a tem tratado todos os Parlamentares, especialmente o povo do nosso Estado.

Muito obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. Bloco Maioria/PMDB - AM) - Eu que cumprimento V. Ex^a.

O Senador Acir pede a palavra, mas, antes, eu queria apenas acrescentar algo que eu acabei esquecendo e pelo que serei muito cobrado lá no Amazonas, Ministro. Refiro-me à questão do Aeroporto Eduardinho, que atende toda a área da aviação regional em nosso Estado.

Como V. Ex^a sabe, os aviões que atendem o interior do Amazonas não são, na sua grande maioria, jatos da Embraer ou da Boeing, ou da Airbus; não; são ATRs ou aviões menores ainda, como Bandeirante, Brasília etc., e esses aviões não têm acesso a *finger*. Portanto, pessoas idosas, pessoas do interior, que vêm nesses aviões, acabam tendo que ficar em áreas remotas, tendo que descer as escadas desses aviões, subir em ônibus para, só depois, entrarem no terminal do grande Aeroporto Eduardo Gomes, onde, então, podem ter acesso a suas bagagens - e, como são pessoas do interior, nós sabemos como são essas bagagens. E o aeroporto do Amazonas é um dos aeroportos que tem o melhor custo/benefício em função do volume de cargas que por lá passa.

Portanto, eu queria também ouvi-lo com relação a essa questão.

Eu ouço, agora, o eminente Senador Acir Gurgacz.

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

Da mesma forma, Ministro, o Governo Federal assinou um termo de compromisso com o Estado de Rondônia da ordem de R\$26 milhões para a melhoria dos aeroportos de Rondônia, os aeroportos regionais. É o caso de Vilhena, Cacoal, Ji-Paraná, Ariquemes... Já foram empenhados R\$4,5 milhões.

Como é que anda esse processo? Qual é o cronograma da execução dessas obras tão importantes par nós do Estado de Rondônia?

E, como muito bem lembrado pelo Presidente Eduardo Braga, há a questão do BNDES. Se o Governo está privatizando tudo o que pode, então, que tal vender, por exemplo, as ações da Marfrig? Cerca de 30% delas são do BNDES.

Não só da Marfrig, que é hoje a segunda maior indústria mundial em transformação de carne. São alguns bilhões de dólares...

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. Bloco Maioria/PMDB - AM) - Com certeza, isso é mais fácil do que privatizar a Eletrobras.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - É mais fácil do que privatizar a Eletrobras. E, ainda: está à disposição; é só colocar no mercado. Por que não fazê-lo?

E não tem só a Marfrig, com certeza.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. Bloco Maioria/PMDB - AM) - Boa pergunta! Boa pergunta!

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Há tantas outras empresas. Eu acredito que até ações da JBS, que é a primeira no *ranking* mundial do setor. Isso daria alguns bilhões de dólares que, transformados em reais, dariam alguns bilhões de reais que poderiam ser investidos em infraestrutura no Brasil.

Então, fica aqui a minha sugestão ao Governo para fazer a privatização dessa forma, que é muito mais rápida, mais barata e mais rentável também, porque está no mercado.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. Bloco Maioria/PMDB - AM) - Boa pergunta, Senador Acir!

O SR. GARIBALDI ALVES FILHO (Bloco Maioria/PMDB - RN) - Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. Bloco Maioria/PMDB - AM) - Pela ordem, Senador Garibaldi.

O SR. GARIBALDI ALVES FILHO (Bloco Maioria/PMDB - RN. Pela ordem.) - Sr. Presidente, a nossa memória está sendo testada aqui e a coisa está fraca. *(Risos.)*

Eu também me esqueci de falar sobre o Porto de Areia Branca, que é o grande responsável pela exportação do sal que é produzido em Areia Branca. Cerca de 90% da produção de sal do País provém do Rio Grande do Norte.

E ainda, Sr. Presidente, eu me esqueci dos elogios ao Ministro. Só fiz as perguntas... *(Risos.)*

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. Bloco Maioria/PMDB - AM) - Isso é mais grave!

O SR. GARIBALDI ALVES FILHO (Bloco Maioria/PMDB - RN) - Isso é mais grave, porque o Ministro merece elogios desde quando eu fui Presidente desta Comissão e pela maneira como recebeu e trata dos assuntos do Rio Grande do Norte.

O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA *(Fora do microfone.)* - Obrigado, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. Bloco Maioria/PMDB - AM) - O nosso sempre Ministro Garibaldi Alves traz humor e alegria em suas colocações, sempre eficientes e competentes.

Com a palavra o Ministro Valter para que possa responder aos Srs. Senadores.

Mais uma vez, Ministro, agradeço e cumprimento V. Ex^a pela ascensão à condição de Ministro e lhe desejo muita sorte ao longo desses meses em que V. Ex^a estará à frente do Ministério.

Com a palavra o Ministro Valter.

O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA - Obrigado, mais uma vez, Senador Eduardo Braga.

Eu queria aqui cumprimentar o Senador Garibaldi; cumprimentar o Senador Fernando Bezerra, que precisou sair; cumprimentar o Senador Vicentinho; e cumprimentar o Senador Lasier, parabenizando-o pelo seu aniversário, que transcorreu no sábado próximo passado.

O SR. LASIER MARTINS (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - RS) - Agradeço pela mensagem, muito gentil.

Obrigado.

(Intervenção fora do microfone.) (Risos.)

O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA - Eu estava falando com o Senador Eduardo Braga que é uma satisfação estar aqui. Eu me sinto em casa aqui, eu tenho amigos aqui na Comissão de Infraestrutura, que foram constituídos no período em que estive à frente do DNIT. Então, agradeço o carinho com que todos me tratam e as considerações aqui já apresentadas. Iniciando com as explicações sobre a BR-364, eu lembro que foi colocada ali a dificuldade hoje do Governo - e vou falar aqui especificamente do Ministério dos Transportes - com relação à questão dos recursos públicos para investimento na nossa infraestrutura.

Infelizmente, o orçamento disponibilizado ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil é para todas as suas iniciativas. Todas as suas obras de infraestrutura perfazem um total de 10,5 bilhões. Eu diria que a gente precisaria do dobro ou, no mínimo, de 15 para dar frente àquilo que nós estamos em execução hoje no âmbito do Ministério.

E aí, falando aqui especificamente da 364, eu agradeço aqui a toda a Bancada pelo apoio que nos deu com a colocação do orçamento para manutenção, que vai ser suficiente para que a gente priorize hoje a trafegabilidade na 364.

O Senador Acir e o Senador Raupp comentaram aqui o fluxo de caminhões e eu que estive na BR sei a demanda que tem hoje a rodovia no fluxo de cargas de caminhões que saem do Mato Grosso e saem de Rondônia com soja e agora com algodão para Porto Velho, sei da demanda e por isso a gente está priorizando a questão da trafegabilidade com a inclusão de algumas terceiras faixas. Foi até discutindo com toda a Bancada a possibilidade de a gente começar a elaborar o projeto de duplicação, um projeto que a gente entende que vai ficar em torno de R\$80 milhões. Eu sei da importância que têm esses projetos para agilizar todo o investimento da infraestrutura. Se não tiver projeto, a gente não vai conseguir fazer nada.

Então, já começamos uma discussão com o Ministério do Planejamento para fazer uma carteira de projetos. Tendo em vista que a gente não tem tantos recursos para fazer investimento. Hoje, daqueles sete bilhões no DNIT para fazer os investimentos de infraestrutura, aproximadamente quatro são para a área de manutenção e o restante para a área de construção. Identificando aqui todas as necessidades que nós temos no País, três bilhões para a área de construção é nada em relação à demanda que há por infraestrutura no País.

Mas a gente sabe da dificuldade e da restrição orçamentária por que passa o País, então, a gente prioriza aquelas obras que a gente consegue hoje integrar ou as que são corredores de exportação, corredores de escoamento da nossa produção. E aí, eu falo da 364 e da 163. A 163 que sai de Mato Grosso e passa pelo Pará para poder levar hoje a carga para os Portos de Miratubá e Santarém, e a 364 que sai também de Mato Grosso para levar a carga para o Estado de Rondônia para lá, por barcaça, ir a Itacoatiara e Manaus.

Então, o Ministério dos Transportes junto com DNIT tem olhado de forma diferenciada para a 364. A ideia agora é investir pesado na manutenção para dar um nível de trafegabilidade ótimo, se não ótimo, bom para a BR, com a inclusão das terceiras faixas, para aí depois começar com o trabalho, se não no primeiro semestre, já no segundo, para a gente começar a tratar da questão do projeto, concomitantemente com a parte da concessão.

Eu já vinha discutindo com alguns Senadores e com alguns membros da Bancada de Rondônia para a gente fazer projetos pequenos de duplicação, para ver se a gente consegue ir avançando aos poucos com essa questão do investimento na 364. O próprio Ministério e o DNIT entendem que não dá para esperar também todo investimento, a gente precisa fazer alguns investimentos nesse tempo curto, para desafogar o fluxo de carretas na 364.

Então, com relação à 364, o Ministério já está com essa visão de começarmos a fazer investimentos. Claro que será preciso o apoio de toda Bancada para destinar recursos, como foi feito nesse ano na questão da manutenção.

Com relação às travessias urbanas, que tanto foram comentadas aqui... Aí eu coloco Ji-Paraná, Cacoal... Sobre todas essas travessias citadas aqui pelos senhores estão sendo feitos estudos para que façamos melhorias nessas travessias urbanas. Aquelas que dependem apenas de uma avenida lateral, uma rotatória, isso já está sendo feito com o processo de manutenção do Crema.

Para intervenções que precisam de obras vultosas, que dependem de um projeto mais específico e precisam de uma rubrica específica, foi colocada a necessidade de fazer projeto. E dentro dessa carteira que está sendo negociada com o Ministério do Planejamento, negocia-se que seja colocada no PAC uma carteira de projetos que garanta um fôlego para o Ministério dos Transportes, para o DNIT, para a Secretaria de Portos e para a Secretaria de Aviação Civil, para que no futuro, quando tivermos uma folga orçamentária, possamos dispor dessas obras mais rapidamente, sem precisar esperar a elaboração de um projeto. O Ministério do Planejamento já sinalizou isso.

Como eu falei para vocês, nesses quinze dias em que estamos à frente do Ministério já houve essa conversa com o Ministério do Planejamento e foi encaminhada essa proposta de inclusão desses projetos na carteira do PAC, uma carteira mais abrangente em que sejam incluídos esses projetos ainda sem previsão de obra tão cedo. Mas isso já foi sinalizado positivamente pelo Ministério do Planejamento, para que tenhamos essa elaboração mais corrente dentro do Ministério dos Transportes.

Então, as travessias urbanas estão contempladas nessa manutenção, a não ser aquelas travessias que precisam de investimentos maiores, com viadutos, obras de arte que tenham custo maior.

Tenha certeza, Bancada de Rondônia, que o Ministério dos Transportes tem olhado com outros olhos para a BR-364 e tem consciência da sua importância para o escoamento da produção, dentro daquela priorização colocada já com a limitação de recursos. É uma das rodovias que merece um olhar especial do Ministério dos Transportes.

Com relação à BR-319, a primeira demanda do nosso Presidente, eu tive a oportunidade de fazer o percurso da 319 este ano, com o Senador Acir. Nós fizemos a travessia de ônibus, de Porto Velho até Manaus. Por um trabalho de manutenção feito pela superintendência, conseguimos dar trafegabilidade à 319 mesmo no período chuvoso. Infelizmente, pelo volume de chuvas na região, há alguns problemas neste momento.

Eu vinha conversando com o Senador durante a semana passada sobre problemas pontuais que geraram a interrupção do fluxo de carros mais pesados, como ônibus, transportes de passageiros, na 319. Mas eu já entrei em contato com o nosso superintendente, que está mobilizando uma solução com rachão, com pedra, para colocar e manter a trafegabilidade. Sabemos da importância da 319.

Eu, como Diretor-Geral do DNIT, fiz esse percurso três vezes, para sensibilizar não só o Judiciário, mas os órgãos ambientais, quando paralisaram a manutenção da BR-319, para mostrar a importância dessa rodovia. É a única rodovia de ligação de Manaus ao resto do País. Roraima faz ligação com Manaus, mas dependem da 319 para terem ligação rodoviária com o resto do País.

A gente sabe dessa importância, estamos fazendo os estudos exigidos pelos órgãos ambientais, já apresentamos três estudos de viabilidade. No início, a gente até via que era uma questão ideológica. A gente está tentando dialogar com o órgão ambiental para poder ter uma solução mais rápida possível para a gente voltar à pavimentação.

Pedi para priorizar, pelo DNIT, o trecho de 50km de quem está vindo de Manaus em sentido Rondônia, que já está liberado, com projeto concluído para a gente licitar ainda este ano, para a gente fazer mais 50km.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - É até Igapó-Açu, praticamente.

O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA - Qualquer trecho de pavimentação que a gente comece a fazer já é um ganho para a 319. A ideia é continuar dando manutenção no trecho não pavimentado para poder manter a trafegabilidade. Há contratos de manutenção para toda ela. A gente tem pressionado as empresas para não deixarem cair a qualidade da rodovia. Claro, a gente sabe que uma rodovia não pavimentada, num período chuvoso, com o fluxo de carros pesados, acaba se deteriorando, mas a ideia é que seja dada essa manutenção.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. Bloco Maioria/PMDB - AM) - Ministro, não seria a ideia de colocar uma balança. Uma das questões que nós estamos tendo para a questão da trafegabilidade é exatamente em decorrência de como a manutenção tem acontecido e pelo fato de a demanda ser reprimida. Então, o que está acontecendo? Existem alguns caminhões que estão trafegando além do limite da capacidade da base que a rodovia tem hoje, o que acaba trazendo esse prejuízo. Talvez uma balança pudesse resolver esse problema.

O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA - O DNIT já fez o contrato de duas balanças para o Estado do Amazonas; uma vai ficar na 319. Agora, o grande problema da 319 é o período chuvoso, porque a gente limita o peso para 15 toneladas. A gente conta hoje com o apoio da PRF para fazer esse controle do peso no período chuvoso. Quando passa carreta na 319 no período chuvoso, ela não aguenta. A base acaba virando o que a gente viu aí em outros tempos no noticiário: um piscinão. O solo muito encharcado acaba virando um lamaçal.

O DNIT tem observado essas questões e tem tentado manter a trafegabilidade da 319. Eu sei que o ideal é que a gente volte a pavimentá-la. É uma rodovia que foi pavimentada na década de 70, é até um absurdo a gente estar discutindo aqui pavimentá-la. Na verdade, seria recuperar o pavimento que já existiu, seria uma manutenção desse pavimento. Mas a gente tem buscado concluir logo os estudos para reapresentar aos órgãos ambientais para liberarem a questão da pavimentação. Está previsto para este ano a gente já fazer a contratação desses 50km, Senador.

O SR. VALDIR RAUPP (Bloco Maioria/PMDB - RO) - Ministro, eu queria aproveitar a oportunidade para dizer que há um trecho de Porto Velho a Humaitá que está conservado. Mas há uma curva, uma baixada, chamada curva da morte, onde houve várias capotagens de carros. Há duas semanas, perdemos um ex-Deputado Federal, Agnaldo Muniz, pastor da Igreja Assembleia de Deus de Porto Velho, Agnaldo Muniz, nessa curva, vindo do sítio dele, que fica acho que a 60km, 70km... Dá em torno de 20km, 30km de Porto Velho no sentido Humaitá. Várias pessoas, quando ouviram que ele se acidentou lá, já falaram: "Foi lá na curva da morte."

Então, quero pedir para sua equipe ver aquela curva lá, ou tirar a curva, ou levantar o leito, porque dá aquaplanagem; quando chove - e estava chovendo -, a água empoça, e dá aquaplanagem, o carro capota naquela curva lá.

O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA - Está registrado aqui. Vou pedir para a equipe dar uma olhada lá, ou fazer uma retificação do traçado, ou fazer uma adequação do greide da rodovia, Senador. Obrigado pelo apoio.

Inclusive quero agradecer nossos Senadores; o Senador Acir é um que me municia de informações constantemente da condição do pavimento para poder manter o nível de fiscalização e acompanhamento do trabalho das empresas no trecho, porque é importante que a gente tenha realmente a informação para poder cobrar das empresas a efetividade da manutenção nas nossas rodovias.

Com relação às demais rodovias, Senador, este ano, a gente conseguiu um incremento no orçamento do Amazonas para manutenção de mais de 70 milhões do que vinha acontecendo nos anos anteriores, justamente para poder dar conta da manutenção de todas as rodovias no Estado do Amazonas, a 230, a 317, a 319. A gente via que o valor destinado ao Estado estava insuficiente. Foi feito um incremento considerável no orçamento para que a superintendência pudesse dar resposta a todos os trechos. A gente sabe que, no Amazonas, grande parte das rodovias existentes, que já são poucas, não são pavimentadas, dificultando muito a vida de quem mora no Estado e depende dessas rodovias, as comunidades que estão ali, próximas dessas rodovias. Então, foi feito um incremento considerável no orçamento para que pudesse dar resposta na manutenção dessas rodovias.

Com relação à pavimentação, infelizmente, é uma região em que os órgãos ambientais costumam exigir mais do DNIT do que de outras regiões. Então, a gente tem apresentado estudos de componente indígena. O senhor comentou aqui da 317, que tem um trequinho em que a gente está fazendo estudo ambiental de componente indígena, mas a gente costuma ter uma dificuldade até de entrar na área, de ter autorização para entrar, para poder realizar os estudos, para poder apresentar, e é exigência legal que a gente faça esses estudos. Então, o DNIT já os tem contratados, está em execução. O senhor sabe

até melhor do que eu como é essa tratativa com os órgãos ambientais para poder garantir essa trafegabilidade e apresentar esses estudos para que se possa, enfim, pavimentar essas rodovias.

Com relação ao aeroporto Eduardinho, eu já tive uma reunião com o Presidente da Infraero para tratar exatamente dessa questão da destinação. Eu participei da última reunião que a Bancada toda teve com o ex-Ministro Maurício Quintella, fazendo a demanda de não interromper as operações no Eduardinho. Já estou em tratativas com o Presidente da Infraero para ver a melhor forma de fazer isso, e aí, claro, assim que houver uma solução em vista, eu chamo a Bancada para discutir, da mesma forma que a gente vinha fazendo quando estava à frente do DNIT.

A ideia é a gente tomar decisão e apresentar para a Bancada para poder verificar se realmente atende aos anseios da região, porque eu sei que é muito fácil a gente tomar decisão aqui atrás da mesa, em Brasília, sem conhecer a região, os anseios e as peculiaridades de cada região, de cada Estado. Então, me comprometo aqui, quando a gente tiver uma solução, a apresentar isso, chamar a Bancada e apresentar essa solução para vocês, para poder ver se essa solução atende também às demandas do Amazonas.

Com relação à questão das passagens, foi colocada aqui essa questão de regulação, e eu também já comecei as tratativas com a Anac para poder ver o que a gente pode trabalhar para poder melhorar essa regulação. A Anac tem apresentado diversos projetos aqui no Senado para poder melhorar a concorrência das empresas de aviação, abrir mais o mercado, aumentar mais a concorrência para poder melhorar a questão de preço, isso já foi apresentado pelo pessoal da Anac para mim. Uma das ações seria a abertura de capital; o projeto está aqui para ser votado, apreciado pelos senhores. E há outras diversas ações que a Anac tem discutido para poder ver se a gente consegue chegar a equalizar essa questão desse custo das passagens aéreas.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. Bloco Maioria/PMDB - AM) - Ministro, só para complementar. Há um fundo que foi criado cuja parte desse fundo seria para subsidiar uma parcela dessas passagens aéreas. O que a Anac está discutindo conosco aqui, tem encaminhado para cá... E aqui houve uma grande audiência pública, para o senhor ter uma ideia, em que a Anac... Ficou claro que a posição dos Senadores...

Veja, nós passamos a cobrar as bagagens, e as passagens continuam aumentando; nós fizemos uma série de adequações de acordo com o que a Anac sugeriu, e as passagens continuam aumentando. Foi criado um fundo para a Aviação Civil, com recursos, inclusive, da concessão de alguns aeroportos e parte desse fundo era para subsídio da aviação regional. No entanto, isso que está a cargo do Ministério, que não depende, portanto, da Anac, nós não conseguimos fazer andar por causa de contingenciamento.

Eu acho que essa é uma boa luta para que o Ministro possa travar, porque traria grandes benefícios para uma região que está absolutamente isolada.

O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA - Eu me comprometo aqui a estudar esse assunto. Como eu falei, estou há 15 dias. A parte de Aviação Civil sinceramente é um assunto relativamente novo para mim como Ministro, e me comprometo a estudar esse assunto para poder ver o melhor encaminhamento que a gente pode dar para resolver esse problema da questão.

Eu entendo e concordo, eu que tanto trabalhei no Estado do Amazonas, no início da minha carreira no DNIT, eu estava lá como Diretor Aquaviário e sei bem qual é a realidade no Amazonas: o transporte todo é aéreo dentro daquela aviação regional que tem o Estado do Amazonas. E sei do custo que é isso, porque andava, precisava pagar preços exorbitantes na aviação regional para poder andar pelo Estado. Então, me comprometo a ver direitinho essa questão aqui para poder a gente achar uma solução que seja melhor para o País e também para a Região Norte, que eu acho que mais depende dessa aviação regional.

Sobre os portos do interior, o senhor colocou bem aqui que a gente tem alguns problemas com esses terminais. Foram terminais de um programa muito bonito que foi feito pelo Ministério dos Transportes que começou em 2007. O senhor mesmo foi um dos que participou efetivamente da implantação desses terminais. E, hoje, quem faz toda a parte de operação e manutenção desses terminais é o DNIT, por meio da nossa Superintendência Aquaviária lá em Manaus. O recurso que é destinado para a manutenção disso é um recurso de custeio. Eu tenho discutido com o Ministério do Planejamento para a gente poder colocar isso priorizado, porque a gente sabe da necessidade que têm esses terminais no interior do Amazonas. Já pedi para que se fizesse agora uma realocação de recurso para poder fazer um atendimento da operação.

E a questão da operação é somente um dos problemas, porque o senhor mesmo falou, o Porto de Maués não foi concluído, e a gente não consegue, porque não é uma obra do PAC, é uma obra que a gente considera demais, como outras que há. E a gente está brigando junto ao Planejamento para que voltem essas obras para o PAC, para que a gente possa pelo menos

concluir. Quanto ao Porto de Maués, eu sei bem disso, faltam 5%, a ancoragem do terminal e colocar o dermasfalt no flutuante. E infelizmente, como ele não está no PAC, não há dotação específica para isso.

Mas a gente está vigilante com relação a isso e tem um olhar especial. Sabemos da necessidade que tem a população em relação a esses terminais hidroviários. E há o meu compromisso de que a gente vai priorizar essas obras no Estado do Amazonas, para poder concluí-las, e não só o Porto de Maués, mas Jutai, Santo Antônio do Içá e outros que estão na mesma situação que estes.

Bom, foi citada aqui a possibilidade de a gente utilizar o BNDES nessas parcerias. Ontem, eu já tive uma reunião com o Presidente do BNDES, Dyogo, para a gente poder estreitar essas parcerias com o BNDES. Eu não cheguei a discutir com ele a possibilidade de botar o BNDES para fazer todos esses estudos de viabilidade, mas gostei da ideia e entendo que é uma ideia que pode gerar agilidade no processo de estudo de viabilidade.

Hoje, o BNDES para os projetos de infraestrutura, na parte de rodovias, faz a contratação, mas entendo que ele tem uma equipe muito eficiente, e a gente pode explorar mais o BNDES para poder fazer esses estudos. Então, vou voltar com essas discussões com o Presidente Dyogo para poder ver se a gente consegue fechar essa parceria. Hoje, infelizmente, ele tem contratado, da mesma forma que é a EPL, os outros órgãos do Ministério, para poder fazer os estudos, mas entendo que ele tem toda a capacidade para poder fazer esses estudos de forma mais ágil.

Quanto à Reta Tabajara, Senador Garibaldi, eu me comprometi com a Bancada toda de dar uma posição de quando é que estaria previsto o estudo do projeto. Para quem não sabe o TCU pediu algumas avaliações do projeto de duplicação da Reta Tabajara, e isso acabou retardando o processo de construção. É uma rodovia, Senador Garibaldi - não preciso nem dizer -, que é importantíssima para a chegada a Natal, o trânsito naquela região de Natal.

A equipe me disse que até o dia 15 do mês de maio o projeto vai estar analisado para poder ser apresentado para o TCU. Foi montada uma comissão para poder fazer a reavaliação, conforme a gente tinha combinado com toda a Bancada, e a previsão é que no dia 15 de maio eles entreguem a realização do estudo. No segundo trecho, a gente está fazendo a adequação no projeto para poder licitar - o outro trecho da Reta Tabajara.

Quanto à questão da reforma do porto, a Secretaria de Portos já está atuando para que a gente possa fazer a contratação da recuperação. Eu participei de algumas reuniões, ainda como diretor-geral da Bancada, junto com o Ministro e sei da necessidade de recuperação do Porto de Areia Branca para poder fazer-se o escoamento da produção de sal. Então, eu tenho consciência da necessidade urgente e vou pressionar a SEP para que faça essa licitação o mais rápido possível, Senador.

Com relação à BR-116, Senador Lasier, eu sei da importância que tem a BR. Eu estava comentando aqui com o Presidente, ela é uma das rodovias que hoje mais provoca acidentes no Brasil - não é nem no Rio Grande do Sul, é no Brasil -, e acidentes fatais. Houve diversas audiências públicas aqui, no Senado e na Câmara, para poder tratar dos investimentos da BR-116, tendo em vista a importância que tem essa BR para o Estado do Rio Grande do Sul - ela dá acesso ao Porto de Rio Grande - e a quantidade de acidentes que ocorrem hoje na BR.

Infelizmente, é uma obra difícil porque a região está muito adensada, então é preciso fazer intervenções que levam muito tempo, têm muita interferência urbana. Mas estão todos os lotes contratados. Há um orçamento de aproximadamente 100 milhões. E aí é o que eu sempre coloco para as Bancadas: a gente tem dado prioridade às obras em que a gente pode conseguir entregar alguma coisa. Então, a gente avalia, dentro dos lotes da BR-116, o que pode ser entregue de imediato para que a gente diminua o desconforto do usuário na rodovia. Nós temos, se não me engano, nove lotes na BR-116; os nove em construção. Então, a gente está priorizando aqueles que a gente consegue entregar. O recurso é pouco para toda a adequação, toda a duplicação. Então, a gente está priorizando, repito, aqueles lotes em que a gente pode entregar alguma coisa para a população para poder diminuir o desconforto do usuário da BR. Isso está sendo feito com a superintendência lá. É um volume de 90 milhões. Eu não tenho aqui de cabeça quais os lotes que serão entregues, mas posso pedir para o pessoal mandar um relatório para o seu gabinete informando quais foram os lotes prioritários na BR-116 e que vão gerar entrega ainda este ano. Porque esses serão os priorizados pelo DNIT na sua execução.

O Senador Vicentinho falou da importância da BR-242. A gente foi mês passado fazer algumas entregas já da duplicação, da pavimentação da BR-242. A gente sabe da importância que tem essa BR - é a ligação do centro do País com o Estado do Mato Grosso - e, claro, a gente tem algumas dificuldades, principalmente de licenciamento ambiental. Eu tenho pedido a todos os Parlamentares para a gente conseguir fazer uma modificação na legislação ambiental para poder facilitar um pouco a parte de infraestrutura. Claro, respeitando o meio ambiente, evitando a degradação do meio ambiente.

Mas é que há alguns entraves. Há uma questão legal que foge até do Ibama, de que não se pode abrir mão: têm de ser feitos estudos que acabam atrasando o processo. A BR-242 é um exemplo, porque, num local de caverna, é preciso fazer um estudo. Foi encontrado um tipo de morcego raro na caverna, o que paralisou... Vai ter de ser feito um estudo por dois anos sobre esse morcego, o que acaba paralisando todo o processo de pavimentação da BR que já estava em curso.

Então, esse tipo de entrave burocrático existente, para se cumprir o que está na legislação ambiental, às vezes, acaba dificultando a evolução das obras de infraestrutura no País. Há uma proposta que, inclusive, foi apresentada pelo Senador Acir e que, talvez, agilize o processo de autorização, para se fazerem melhorias na infraestrutura.

Quanto à questão dos aeroportos, já foram assinados os termos. Na verdade, a SAC faz o convênio e repassa os recursos para os aeroportos regionais, para que, no Estado, o Município faça essas obras de melhoria. Aprova o projeto e repassa os recursos. Isso depende também da agilidade do Estado e do Município para fazerem essa obra. Eu coloquei ali o que já foi repassado para Estados e Municípios.

A obra de Paraíso do Tocantins, que foi citada aqui, é uma obra de eliminação de pontos críticos, como a gente comentou, na BR-364. É uma obra que o DNIT tem priorizado. A gente sabe que pequenas intervenções na rodovia causam um grande benefício para a população, pois a rodovia está passando pela cidade, está cruzando a cidade. Então, essas obras têm tido prioridade no DNIT. São obras pequenas, de valor pequeno, que podem ser facilmente atendidas pelo DNIT. Então, essa é uma prioridade. A gente sabe do reflexo que isso representa para as cidades pelas quais a rodovia passa. A gente tem dado prioridade a essas obras.

Acho que, com isso...

O SR. LASIER MARTINS (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - RS) - Permita-me fazer uma pergunta, Ministro?

O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA - É claro!

O SR. LASIER MARTINS (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - RS) - Sobre a BR-290, no Rio Grande do Sul, gostaria que o senhor desse uma palavra, porque é a segunda prioridade.

Tenho também uma curiosidade: qual é mesmo o trecho em que os morcegos raros prejudicam as obras? Onde fica isso? Parece que é mais uma história que se insere no folclore brasileiro.

O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA - Fica na BR-242, na chegada da BR-242, na divisa de Tocantins com a Bahia, na cidade de Formosa.

O SR. LASIER MARTINS (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - RS) - E aí o que se pode projetar para isso? Não dá para acabar com os morcegos. Então, essa estrada não vai andar?

O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA - Não. É o seguinte: antes de fazer o trabalho de pavimentação, é preciso fazer um estudo sobre o morcego. Há uma exigência ambiental que se tem de cumprir. E dá mais ou menos um ano e meio o estudo todo. Então, tem de parar a obrar para se fazer o estudo.

O SR. LASIER MARTINS (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - RS) - Perfeito.

O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA - Eu não quero aqui... Não estou falando mal sobre o aspecto do morcego. Acho que realmente tem de se estudar, mas a gente, que está fazendo a obra, não acha muita relação da obra com efetivamente o morcego na caverna.

Eu citei isso como exemplo de alguns entraves da legislação ambiental que acabam emperrando algumas obras que entendemos que são muito importantes para o País. Então, é só um caso que colocamos aqui. Há o exemplo da BR-319, que um dia foi pavimentada. A rodovia, por falta de manutenção do Governo, se deteriorou e, aí, realmente, não há mais pavimento em grande parte desse trecho. Com isso, acaba tendo que passar novamente por todo o processo de licenciamento para ser novamente pavimentada.

O SR. LASIER MARTINS (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - RS) - Está bem, mas e a 290, que não tem caverna de morcegos?

O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA - Para a 290 - o pessoal me passou aqui agora -, há R\$5 milhões destinados no Orçamento e previsão de quatro lotes a serem executados. Então, com o recurso hoje destinado, o máximo que a gente consegue fazer são melhorias pontuais. E aí eu me comprometo também a verificar onde podem ser feitas essas melhorias pontuais na 290 para poder passar depois para o senhor que tipo de intervenção podemos fazer ainda neste ano.

O SR. LASIER MARTINS (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - RS) - Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. Bloco Maioria/PMDB - AM) - Bem, eu quero agradecer ao Ministro Valter Casimiro Silveira. A explanação do Ministro mostra o seu conhecimento operacional e o seu conhecimento do Brasil.

Ministro, eu queria fazer um apelo final a V. Ex^a.

O Aeroporto de Manaus é um dos aeroportos mais lucrativos do Brasil tendo em vista a sua grande movimentação de cargas, isso o torna extremamente rentável. O fechamento do Eduardinho, que atende o interior do Estado do Amazonas e que atende a aviação regional da Amazônia com a cidade de Manaus, com aeronaves que o grande Eduardo Gomes não está preparado para receber, tem trazido grandes dificuldades. Acho que é uma questão de gestão, acho que é uma questão de adequação do uso do terminal do Eduardinho, e quem está sendo penalizada é, efetivamente, a população.

O Aeroporto de Manaus, como um todo, é um dos mais lucrativos da Infraero, se não for o mais lucrativo depois de Congonhas e Santos Dumont, o que se dá pelo grande volume de carga que opera. Portanto, eu queria fazer um apelo a V. Exª para que pudesse conversar com o pessoal da Infraero, porque essa decisão tem, efetivamente, trazido, para pessoas idosas, para populações indígenas, para caboclos, ribeirinhos e para a integração com a nossa região, uma dificuldade e um transtorno que, muitas vezes, é desumano - são senhoras de idade e senhores de idade que vêm para Manaus, obrigatoriamente, em busca de tratamento de saúde. Eu tenho visto com meus olhos situações bastante desumanas com relação a isso em função da deficiência até dos equipamentos para poder fazer o embarque e o desembarque em ônibus, em vans, em avião. Enfim, é um transtorno que, efetivamente, eu acho que poderia ser evitado.

No mais, é agradecer a V. Exª por ter vindo à nossa Comissão - acho que foi muito importante esta audiência pública -, cumprimentá-lo e desejar-lhe sucesso em sua nova missão.

O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA - Obrigado.

(Iniciada às 9 horas e 14 minutos, a reunião é encerrada às 11 horas e 24 minutos.)