



SENADO FEDERAL

Secretaria-Geral da Mesa

ATA DA 10^a REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA, DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA DA 4^a SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 56^a LEGISLATURA, REALIZADA EM 14 DE JUNHO DE 2022, TERÇA-FEIRA, NO SENADO FEDERAL, ANEXO II, ALA SENADOR ALEXANDRE COSTA, PLENÁRIO Nº 15.

Às dez horas e vinte e quatro minutos do dia quatorze de junho de dois mil e vinte e dois, no Anexo II, Ala Senador Alexandre Costa, Plenário nº 15, sob as Presidências dos Senadores Margareth Buzetti, Wellington Fagundes e Fabio Garcia, reúne-se a Comissão de Serviços de Infraestrutura com a presença dos Senadores Rafael Tenório, Izalci Lucas, Angelo Coronel e Mecias de Jesus, e ainda do Senador não membro Esperidião Amin. Deixam de comparecer os Senadores Eduardo Braga, Dário Berger, Fernando Bezerra Coelho, Veneziano Vital do Rêgo, Kátia Abreu, Giordano, Roberto Rocha, Alexandre Silveira, Marcos Rogério, Jayme Campos, Jean Paul Prates, Fernando Collor, Acir Gurgacz e Weverton. Havendo número regimental, a reunião é aberta. Passa-se à apreciação da pauta: **Audiência Pública Interativa**, atendendo aos requerimentos REQ 22/2022 - CI, de autoria Senador Fabio Garcia (UNIÃO/MT), REQ 27/2022 - CI, de autoria Senador Fabio Garcia (UNIÃO/MT), REQ 29/2022 - CI, de autoria Senador Wellington Fagundes (PL/MT), e REQ 30/2022 - CI, de autoria Senador Fabio Garcia (UNIÃO/MT). **Finalidade:** Debater o processo de concessão da BR-163. **Participantes:** Otaviano Pivetta, Vice-Governador do Estado de Mato Grosso (MT); Júlio Perdigão, Presidente da concessionária Rota do Oeste; Anderson Santos Bellas, Coordenador-Geral da Secretaria Nacional de Transportes Terrestres, do Ministério da Infraestrutura; Roger da Silva Pêgas, Superintendente de Infraestrutura Rodoviária (SUROD) da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT); Lucas Alberto Vissotto Junior, Diretor de Infraestrutura Rodoviária do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT); Santi Ferri, Gerente de Estruturação de Projetos da Empresa de Planejamento e Logística (EPL); e Léo Capataz, Ex-Presidente da Ordem dos Advogados do Brasil em Mato Grosso (MT). Fizeram uso da palavra o Senador Wellington Fagundes, o Deputado Federal José Medeiros, o Deputado Estadual de Mato Grosso Xuxu Dal Molin, o Prefeito de Sinop (MT), Roberto Dorner, o Prefeito de Lucas do Rio Verde (MT), Miguel Vaz Ribeiro, o Vereador de Sorriso (MT) Wanderley Paulo da Silva, Felipe Wellaton, ex-Vereador de Cuiabá (MT), e o empresário Hugo Garcia. **Resultado:** Audiência Pública Interativa realizada. Nada mais havendo a tratar, encerra-se a reunião às quinze horas e zero minutos. Após aprovação, a presente Ata será assinada pelos Senhores Presidentes e publicada no Diário do Senado Federal.

Senador Fabio Garcia

Presidente Eventual da Comissão de Serviços de Infraestrutura

Senador Wellington Fagundes



SENADO FEDERAL

Secretaria-Geral da Mesa

Presidente Eventual da Comissão de Serviços de Infraestrutura

Senadora Margareth Buzetti

Presidente Eventual da Comissão de Serviços de Infraestrutura

Esta reunião está disponível em áudio e vídeo no link abaixo:
<http://www12.senado.leg.br/multimidia/eventos/2022/06/14>



(*Texto com revisão.*)

O SR. PRESIDENTE (Fabio Garcia. Bloco Parlamentar União Cristã/UNIÃO - MT. Fala da Presidência.) – Bom dia a todos, senhoras e senhores!

Declaro aberta a 10ª Reunião da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 4ª Sessão Legislativa Ordinária da 56ª Legislatura.

Tenho alguns expedientes a despachar pela Comissão antes de iniciarmos a nossa audiência pública.

Em razão do reiterado encaminhamento a esta Comissão de expedientes de prefeituras municipais requerendo uma avaliação do Senado Federal acerca do cumprimento de requisitos estabelecidos pelo art. 28 da Lei nº 11.079, de 2004, para celebração de contratos de parcerias público-privadas para serviços de iluminação pública, a Presidência comunica que será apresentada uma consulta à Consultoria Legislativa do Senado Federal para que seja definido o tratamento a ser dado a tais expedientes.

Nesse contexto, já foram recebidos pela Comissão, até o momento, os seguintes expedientes:

- Ofício nº 43, de 2021, da Prefeitura Municipal de Patos de Minas;
- Ofício nº 95, de 2022, da Prefeitura Municipal de Campinas.

Documentos recebidos pela Comissão.

A Presidência comunica o recebimento dos seguintes documentos:

- Carta do Instituto Besc de Humanidades e Economia, manifestando apoio ao nome indicado pela Presidência da República para o cargo de Diretor-Geral da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), o do Sr. Vice-Almirante Wilson Pereira de Lima Filho, além de solicitar fixação de data, com máxima brevidade, para a respectiva sabatina e votação pelo Senado Federal;

- Ofício nº 831/2021, do Ministério do Desenvolvimento Regional, que encaminha o Relatório de Segurança de Barragens 2020, elaborado pela Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (ANA);

- Ofício nº 620/2021, da Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel), que informa a atribuição do código 0303 para uso exclusivo e obrigatório pelas empresas que ofertam serviço de *telemarketing* ativo a partir de 2022;

- Ofício nº 627/2021, da Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel), que informa o prazo para recebimento de contribuições e sugestões na Consulta Pública 63/2021, que trata de proposta de Instrução Normativa do Conselho Diretor acerca do Regulamento de Segurança Cibernética Aplicada ao Setor de Telecomunicações.

Nos termos da Instrução Normativa da SGM nº 12, de 2019, os documentos já disponíveis para consulta na página da Comissão aguardarão eventuais manifestações das Sras. Senadoras e dos Srs. Senadores pelo prazo de 15 dias, após o qual serão arquivados.

Informamos ainda o arquivamento dos expedientes que tiveram seu recebimento comunicado nas reuniões anteriores.

Realizados os comunicados desta Comissão, daremos início à nossa reunião interativa, transmitida ao vivo e aberta à participação de todos os interessados por meio do Portal e-Cidadania, na internet, em senado.leg.br/ecidadania, ou pelo telefone da Ouvidoria, 0800 0612211.

Senhoras e senhores, gostaria, inicialmente, de agradecer a presença dos seguintes convidados para esta audiência pública interativa: Sr. Roger da Silva Pêgas,



Superintendente de Infraestrutura Rodoviária da Agência Nacional de Transportes Terrestres; Sr. Lucas Alberto Vissotto Júnior, Diretor de Infraestrutura Rodoviária do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit); Sr. Anderson Santos Bellas, Coordenador-Geral da Secretaria Nacional de Transportes Terrestres do Ministério da Infraestrutura, em participação remota; Sra. Maria Stella Lopes Conselvan, em conjunto com o Sr. Vice-Governador do Estado de Mato Grosso, Otaviano Pivetta, e o Sr. Secretário-Chefe da Casa Civil do Governo de Mato Grosso, Sr. Rogério Gallo, participação na forma remota; Sr. Júlio Perdigão, Presidente da Concessionária Rota do Oeste; Sr. Santi Ferri, Gerente de Estruturação de Projetos da Empresa de Planejamento e Logística (EPL), em participação remota; Sra. Gisela Alves Cardoso, Presidente da Ordem dos Advogados do Brasil, em Mato Grosso, em conjunto com o Sr. Leonardo Campos, Leo Capataz, ex-Presidente da Ordem dos Advogados e hoje Tesoureiro nacional da Ordem dos Advogados do Brasil.

Também quero registrar a presença junto conosco aqui: do nosso Exmo. Senador da República Wellington Fagundes; da nossa Exma. Senadora da República Margareth Buzetti; do representante da Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso para esta audiência, o Exmo. Deputado Xuxu Dal Molin; dos Prefeitos presentes aqui das cidades diretamente afetadas pela não duplicação da BR-163, o Prefeito de Lucas do Rio Verde, Miguel Vaz, e o nosso querido Prefeito de Nova Mutum, Leandro Félix. Também quero registrar a presença, de forma remota, do Prefeito de Sinop, Roberto Dorner, e do Prefeito de Sorriso, Ari Lafin.

Quero registrar também aqui a presença junto conosco do amigo Hugo, de Nova Mutum, e do ex-Vereador por Cuiabá e amigo Felipe Wellaton.

Também registro a presença do Guilherme Nolasco, que também acompanha esta audiência junto conosco.

Agradeço a presença de todos.

E registro a presença também do nosso querido Vereador do Município de Sorriso Wanderley Paulo. Muito obrigado, Wanderley, pela presença.

Senhoras e senhores, o objetivo desta audiência pública é a busca de uma solução prática, eficiente e imediata para talvez o principal problema de infraestrutura deste país.

Trata-se, na verdade, de buscar uma solução para, primeiro, a retomada dos investimentos da BR-163, sendo esta a principal via de escoamento de produção do nosso país, responsável talvez – e aí pego as palavras, inclusive, do nosso companheiro Xuxu Dal Molin – por garantir segurança alimentar a este país e, por que não dizer, a parte do mundo, porque corta as regiões mais produtoras do Estado do Mato Grosso, estado esse que é o maior produtor de grãos do nosso país, e também pela urgência e necessidade de buscarmos uma solução para essa rodovia, já que nós mato-grossenses estamos experimentando, diariamente, semanalmente, mensalmente, a perda de irreparáveis vidas de cidadãos de bem neste país nessa tão movimentada rodovia.

Para nós, Senador Wellington – e aqui agradeço a presença do Deputado Federal José Medeiros, que eu gostaria também aqui de destacar –, este não é o primeiro movimento que se faz com relação à BR-163. Há inúmeros movimentos, pessoas, entidades engajadas numa solução para essa rodovia, e tenho absoluta convicção de que todos esses movimentos contribuíram e contribuem para que a gente busque essa solução. Então, muito mais do que tentar fazer disto aqui um palanque, Miguel, político-eleitoral, o que a gente quer é reunir nesta mesa aqui as instituições, pessoas, órgãos e empresas envolvidas nessa necessária solução para o Estado do Mato Grosso. É para nós mato-grossenses, de fato, inaceitável a situação em que se encontra a nossa BR-163,



com a paralisação completa dos investimentos nessa rodovia, após concessionada hoje à Rota do Oeste, e também com a manutenção inadequada, ao nosso ver, da rodovia BR-163, em especial no trecho concessionado à Rota do Oeste.

Portanto, nosso objetivo muito claro e pontual nesta audiência pública é discutir e buscar, de forma muito prática, uma solução rápida, imediata, eficaz para que a gente garanta, primeiro, a manutenção adequada dessa rodovia e, não menos importante, o início dos necessários investimentos de duplicação nessa rodovia.

Eu vou parar por aqui as minhas falas, porque hoje gostaríamos muito mais de escutar do que de falar, e ao final faremos, então, as nossas ponderações com relação às soluções propostas nesta audiência pública.

Gostaria de começar esta audiência pública chamando para que a gente possa escutar do Ministério de Infraestrutura a posição do Governo Federal com relação à BR-163, às soluções em que o Ministério de Infraestrutura está trabalhando, e qual é, de fato, a atual situação de solução da BR-163.

Primeiro gostaríamos de escutar o Ministério Infraestrutura e logo após, Júlio, passaremos a palavra à sua pessoa, à Rota do Oeste, para que possamos escutar.

Você quer fazer uso da palavra, Senador Wellington?

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) – Sim, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Fabio Garcia. Bloco Parlamentar União Cristã/UNIÃO - MT) – Senador Wellington, com a palavra.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT. Pela ordem.) – Sr. Presidente, eu gostaria aqui de registrar também a presença conosco do Deputado Edinho Bez, que é um relações institucionais da nossa Frenlogi (Frente Parlamentar de Logística e Infraestrutura) e do IBL (Instituto Brasil Logística). Os dois se confundem, porque o IBL é exatamente o braço operacional da nossa frente. Com a sua experiência, ele tem trabalhado muito aqui exatamente para fazer essa mediação entre nós, os Congressistas, já que a nossa Comissão é mista – Senadores e Deputados –, a sociedade e o Governo. Então, eu quero agradecer a presença aqui do Deputado Edinho Bez.

Da mesma forma, eu quero agradecer também a presença do Mauro Barbosa. Ele foi Secretário-Executivo do Ministério da Infraestrutura, antes Diretor-Geral do Dnit e também Ministro do Esporte. Como Secretário-Executivo, ocupou também interinamente o cargo de Ministro do Esporte e hoje está à disposição do bloco parlamentar que lidero, que é o Bloco Vanguarda, juntamente com a Liderança nossa do PL.

E eu falo até com uma certa insistência do nome do Mauro Barbosa porque historicamente nós temos que relembrar a primeira audiência pública que fizemos lá na cidade de Rondonópolis, Senadora Margareth, onde o Mauro Barbosa esteve como Diretor-Geral do Dnit. Foi uma audiência muito concorrida, milhares de pessoas lá estavam, porque naquela época a ansiedade da população da região era muito grande, visto que o trecho de Rondonópolis-Cuiabá era o trecho, Wellaton, de mais acidentes frontais do Brasil. Uma estrada totalmente simples, e ali havia uma sobreposição – até hoje – da BR-163, BR-364, aí chega a São Vicente, mais a BR-070. Então, esse trecho realmente era um trecho de muitos acidentes frontais, e acidentes frontais normalmente representam perda de vida.

E eu falo isso também para lembrar aqui a memória do Deputado Jota Barreto, porque ele esteve conosco nessa audiência. Também ele, mesmo como Deputado Estadual, Deputado Xuxu Dal Molin, foi o mediador da Assembleia Legislativa,



representando a Assembleia Legislativa, nessa luta e acabou perdendo a sua vida exatamente ali no trecho chegando a Jaciara: com o carro parado, veio uma carreta desgovernada, porque estava ali um pequeno acidente, bateu no carro e acabou ceifando a vida do Deputado Barreto, como também do seu cunhado, que era meu primo. Então, fica aqui também essa lembrança, em nome de tantas e tantas vidas que se perderam nessa rodovia.

Hoje já temos a duplicação da divisa de Mato Grosso do Sul a Rondonópolis, de Rondonópolis até Cuiabá, sendo esse trecho Rondonópolis-Cuiabá construído pelo Dnit, ainda de Rosário a Posto Gil. Depois esses outros trechos ficaram inclusos também na Rota do Oeste, que fez o trecho lá da divisa de Mato Grosso do Sul até Rondonópolis.

Hoje nós temos uma duplicação ali na 364, do Trevão na saída para Goiás, Pedra Preta, sendo que esse trecho duplicado termina praticamente na ponte sobre o Rio Lourencinho, e ali há um afunilamento. E com o Governo do Mato Grosso, o Governador Mauro – o Senador Fabinho esteve conosco lá – inauguramos uma avenida extremamente importante em Rondonópolis que é a W-11, executada pelo Governo do estado, uma obra muito bonita, mas ao chegar a BR a esse trechinho do afunilamento da ponte sobre o Rio Lourencinho e também com a chegada nessa nova avenida, causa-nos muita preocupação o número de acidentes.

Aqui está o Antonio Gabriel também, que é o Superintendente do Dnit de Mato Grosso, que eu quero aqui registrar, em nome do Dnit, e já temos conversado muito, o projeto já está na conclusão, da duplicação de pelo menos esse trecho, e esse entendimento é necessário porque às vezes um ponto crítico causa acidentes, Prefeito Vaz e todos que estão aqui, que não tem como recuperar depois. Por isso a nossa preocupação sempre muito grande na questão da infraestrutura do nosso estado, mas principalmente em trechos e pontos críticos. Às vezes, Vereador Wanderley, no Dnit já teve em muitos momentos a cultura... Está aqui o nosso Lucas Vissotto, que é também de carreira, o Roger, enfim, todos que estão aqui, muitas vezes alguns que estão ali como Superintendente ou até como Diretor-Geral ou até a Diretoria têm pensamentos diversos, e às vezes a gente vai lá lutar por uma travessia urbana, iluminação, porque sempre é um ponto crítico na travessia urbana, e aí cada um pensa num momento na forma daquele administrador que está ali. Mas eu, é claro, sempre lutei pela iluminação, duplicação das travessias urbanas, porque sempre é um problema de acidentes e também um problema muito sério para os Prefeitos. E é claro, nesse caso aqui da concessão, mas ainda porque o Prefeito está vendo ali o problema e às vezes não tem como solucionar, e quem está cobrando é o cidadão no dia a dia, os Vereadores, fazendo pressão no Prefeito.

Eu tenho um pronunciamento para fazer, Presidente em exercício desta Comissão, Senador Fabinho, mas eu vou deixar para fazê-lo mais ao final, depois que todos falarem. Eu quero aqui agradecer muito a presença também do Deputado José Medeiros, que foi sempre um companheiro como Senador, atuação presente sempre nesta Comissão. Tenho participado, fui Vice-Presidente da Comissão no biênio anterior, e esta Comissão é sem dúvida uma das Comissões mais importantes aqui do Senado Federal. Tenho certeza de que essa reunião hoje será extremamente importante para buscarmos um caminho, uma luz para que a gente possa minimizar esse sofrimento das pessoas que lá vivem no dia a dia nesse trecho. Eu deixo para falar isso no meu pronunciamento.

Quero cumprimentar a todos protocolarmente e agradeço ao Presidente Fabinho, e até quero fazer um elogio. O nosso Deputado... O Senador Fabinho – e eu falo Deputado também porque ele é pré-candidato a Deputado, não pode esquecer, não é? E aqui é o Parlamento, não tem problema nenhum nós falarmos – teve uma atuação brilhante como



Deputado e hoje aqui, como Senador, exercendo o cargo em função da licença do Senador Jayme Campos, e em tão pouco tempo, pela sua capacidade, pelo seu brilhantismo, já apresentou um projeto de lei do qual eu tive a felicidade de ser o coautor, e já está aprovado aqui no Senado, na Câmara, e está agora para sanção, que é exatamente utilizar dos recursos de um fundo que gerou 60 bilhões de uma bitributação, ou seja, um pagamento dobrado do consumidor, para que a gente abaixe o preço da energia elétrica diretamente para o consumidor.

Ontem nós tivemos aqui, Senadora, a votação de um projeto extremamente importante, uma discussão muito grande em que o Governo Federal, o Presidente Bolsonaro, busca de todas as formas não deixar a inflação tomar conta, porque isso é muito pernicioso, principalmente para o trabalhador, para aquele que mais necessita. Então, tivemos essa votação. Acho que vai ser aprovado na Câmara, porque é uma necessidade. O mundo todo hoje está abaixando os impostos com isso para evitar a sonegação e ainda promover o desenvolvimento.

Então, eu agradeço muito e devolvo a palavra ao nosso Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Fabio Garcia. Bloco Parlamentar União Cristã/UNIÃO - MT) – Obrigado pelas palavras, Senador Wellington Fagundes.

Eu vou ter que me ausentar alguns minutos da Presidência da Comissão, porque, por conta da votação de ontem, Deputado José Medeiros, do projeto que limita o ICMS dos serviços essenciais – combustível, energia elétrica, telecomunicações –, a alíquota geral de cada estado entre 17% e 18%... Isso é bom para todo mundo obviamente. Nós todos aqui da bancada de Mato Grosso votamos favoravelmente à redução do ICMS no país todo para esses serviços essenciais.

Nós precisamos também cuidar um pouco da cadeia do etanol, Miguel, porque, quando você baliza, equaliza o ICMS igual para todos os combustíveis, você acaba fazendo com que o etanol perca um pouco de competitividade com relação à gasolina. E, para o cidadão brasileiro, é importante que a gente possa ter, na bomba, o etanol mais barato que a gasolina para que ele possa ter a opção de abastecer com o etanol, que é, na verdade, um combustível 100% renovável e também produzido por uma indústria 100% nacional. Portanto, a perda de competitividade do etanol, além de deixar que o cidadão tenha mais uma opção de abastecimento mais barata, coloca em risco uma indústria importante para o país, que é a indústria de etanol, e muito importante para o Estado de Mato Grosso, haja vista todos os investimentos já realizados no estado. E aqui estão os Prefeitos de Nova Mutum, que tem uma indústria lá; de Lucas, nós temos uma grande indústria lá; de Sorriso, nós temos uma indústria lá; e de Sinop, que está nos assistindo e onde nós temos indústria.

Além das indústrias já implantadas, Mato Grosso tem hoje 7 bilhões de investimentos em andamento na indústria de etanol e, por conta dessa aprovação, nós estamos hoje, na verdade, buscando a aprovação de uma proposta de emenda à Constituição, José Medeiros, aqui no Senado, da qual eu sou Relator, para garantir ao biocombustível a competitividade tributária para que a gente possa, dessa forma, garantir competitividade a esse importante combustível produzido no nosso país.

Portanto, eu tenho que me ausentar para ir ao Plenário relatar essa proposta de emenda à Constituição, que estava prevista para ser votada ontem, mas não conseguimos, porque se alongou mais a votação do PLP 18, que trata do teto do ICMS de combustível, mas voltarei aqui na continuidade.

Enquanto isso, eu gostaria de chamar aqui a nossa Senadora Margareth Buzetti para ocupar aqui a minha posição nesta audiência pública, em conjunto com o Senador



Wellington Fagundes, para que vocês e os dois outros Senadores representantes da bancada possam conduzir os nossos trabalhos. Está bom?

Muito obrigado, peço desculpas a todos, e em breve estarei de volta. Obrigado.

Passo a palavra aqui ao nosso Deputado Federal José Medeiros, que pediu para fazer uso da fala.

O SR. JOSÉ MEDEIROS (PL - MT. Para expor.) – Muito obrigado, Sr. Presidente.

Quero cumprimentar a Senadora Margareth, minha conterrânea, o Senador Wellington Fagundes, também conterrâneo, por estarem os mato-grossenses em peso aqui.

Quero parabenizar o Deputado Fabio Garcia, Fabinho, por esta audiência, cumprimentar o nosso eterno Deputado Edinho Bez, enfim, cumprimentar a todos os Parlamentares que estão aqui, os Prefeitos, representantes do Dnit, ANTT, enfim, a todos.

Quanto a essa questão da BR-163, é até importante que todos aqueles que estão nos assistindo saibam um pouco o histórico disso aí.

Em 2014, foi feito um lote de concessões, na época ainda do Governo do PT, e muita gente reclama ali do Mato Grosso, mas o certo é que esses cinco lotes, se eu não me engano, todos eles acabaram, devido à modelagem que foi feita, não indo para frente. O certo é que, a meu ver, parece que houve ali um mergulho, e acabou que essas concessões não se sustentaram de pé. O fato é que quem acabou pagando o pato, no caso nosso lá, foi a população, com perda de vidas, uma verdadeira carnificina na BR-163, porque aquela rodovia já era para estar duplicada há muito tempo.

A gente lamenta que, talvez no afã de fazer – era ali período pré-eleitoral – a coisa, acabou não se fazendo uma coisa muito correta. Se bem que a gente sabia também, Deputado Edinho Bez, de que jeito que essas coisas eram feitas nesse Governo do PT. Foram criadas, em todos os setores, as campeãs. No setor de construção, nós tínhamos aí pelo menos umas quatro ou cinco... Você tinha a Odebrecht, Queiroz Galvão, Andrade, OAS, e depois a gente viu o que é que virou na Lava Jato. Mas o certo é que essas campeãs tinham tudo, e eu aqui chego a pensar que esse mergulho não foi só por parte das construtoras. Eu tenho para mim que ali foram bem combinadas essas coisas, tipo assim "depois a gente adita". Só não esperavam que iriam sair do Governo.

Mas o fato é que havia, só para as pessoas compreenderem, a expectativa, pelo menos, da empresa à época de que havia um empréstimo-ponte em torno de 700 milhões por parte do BNDES e, se eu não me engano, mais 3 bilhões depois, para que essa obra fosse concluída.

Na verdade, Deputado Edinho, um negócio de pai para filho, porque, naquele trecho, na divisa de Mato Grosso do Sul até Sinop, são 800km, também o Dnit ficou de fazer a parte entre Rondonópolis e Cuiabá, que é a parte mais difícil, com várias travessias, com morros, serras, enfim, pontes.

Mas isso foi só coincidência. O que ocorre? E ali naquele Governo havia muitas coincidências. Então, o que que aconteceu? Esse contrato dizia o seguinte: a partir do momento em que a concessionária fizesse 10% do pactuado no contrato de duplicação, ela já poderia cobrar pedágio. Eu nunca vi uma rapidez... Foi uma coisa extraordinária, viu? Rapidamente, havia 120km de rodovia pronta, mas, por coincidência também, num trecho que é uma mesa, com poucas pontes, não tem uma serra, e, logo em seguida as praças de pedágio foram as primeiras a serem construídas e estão lá cobrando pedágio. Eu acho que já passa dos R\$3 bilhões de arrecadação. Aí a empresa pode ter suas considerações, mas o fato é que quem pagou e o público tinham expectativa de ter uma rodovia duplicada. E isso era para ter sido feito em cinco anos.



Já no Governo do Presidente Temer, eu cobrava também do BNDES – não era só da empresa – que pudesse fazer essa disponibilidade de recurso, porque o público lá de Mato Grosso não é responsável por questões da Lava Jato ou pelas coisas que tinham acontecido e até porque essa subsidiária da Odebrecht que estava lá não estava em nenhum processo. Então, a gente defendia que, se o garantidor, que era a Odebrecht, estava com problema, era problema do Governo, vamos fazer a rodovia, até porque não tinha moral nenhuma para falar que não tinha garantia, porque a gente sabe que mais de 3 bilhões em obras para o exterior tiveram como garantia charuto. Charuto e nada faz pouca diferença. Então, podia muito bem ter mandado os 3 bilhões lá para poder fazer essa rodovia, porque lá a gente não quer saber a cor da zebra ou se tem listra ou não. A gente quer o resto da tinta. A gente quer que faça o negócio.

Então, isso acabou não saindo. Aí, sim, o banco virou a freira, uma santidade imensa. Quando chegou a hora de Mato Grosso... Mas o que revolta é o seguinte: Moçambique, Angola, tudo o que foi para fora, que passa mais de 10 bilhões. Tudo bem, não precisa de garantia, não precisa de nada, não pagou, está aí o rombo para o Tesouro Nacional. Agora, para Mato Grosso, que gera 40% de contribuição para a balança comercial, aí não pode, porque não sei o quê, tem que ter garantia, não sei o quê, não sei o quê, não sei o quê.

Eu vou te falar uma coisa: lá em Mato Grosso, a revolta é geral. E a sorte é que nós temos um povo pacífico e uma classe política responsável, porque, em outros estados, a gente já viu o que aconteceu quando essas coisas acabaram não dando certo.

Então, eu caminho para o final, Senadora Margareth, deixando aqui uma revolta e contando mais ou menos o que o mato-grossense tem hoje: é gosto de caixão velho na boca pela expectativa extremamente frustrada desse serviço malfeito. A gente sabe que há outros estados que acabaram se lascando também com essas coisas, mas o que irrita e o que nos revolta é saber que um dos estados que mais contribuem para a economia do país tem menos valor de que a Venezuela de Hugo Chávez, de Maduro, e tantos outros países.

Essas mortes todas que têm ocorrido na BR, essas colisões frontais – e colisão frontal geralmente é óbito. Recentemente, houve 12 pessoas, acho que mais de 10 pessoas mortas num acidente de ônibus –, esse sangue, eu quero deixar aqui bem claro e registrado, está nas mãos do PT, porque essa bandalheira toda acarretou o fato de aquilo lá não estar pronto.

Então, hoje qual é a nossa situação? É partir para uma rellicitação. Isso é demorado, mas pior seria se tivesse havido uma litigância entre a empresa e o Governo. Eu sei que muita gente se revolta dizendo que está lento, mas poderia ser pior – poderia ser pior. O Governo agiu com cautela e com sabedoria ao partir para uma solução amigável. Ainda bem que a empresa entregou essa concessão.

Agora, a expectativa que nós temos... Tivemos uma boa notícia nessa semana – eu estive ali na ANTT conversando com as pessoas –, e a minuta do decreto já está na Presidência para o Presidente desembaraçar, vamos dizer assim, de vez e dar início ao processo de rellicitação, o encerramento da concessão, o recebimento da devolução e o início da rellicitação, o que nos enche de satisfação também porque sabemos que daqui para frente esse pré-contrato que pode ser feito de repente até com a própria empresa Rota do Oeste vai nos livrar do que aconteceu neste ano: a população pagando pedágio e uma rodovia toda esburacada. Essa é a situação.

Hoje a gente tem aqui o Prefeito de Nova Mutum, de Lucas, e, com certeza, o pessoal de Sorriso e também de Sinop tem todo interesse aqui nesta audiência, neste



assunto porque são eles que estão sofrendo com a rodovia que está esgarçada, sem acostamento, sem qualidade nenhuma, sem possibilidade de receber aquele tanto de veículos.

Encerro também deixando aqui o meu veemente protesto à interferência do Ministro do STF Alexandre de Moraes na infraestrutura do Estado de Mato Grosso para atender a um partideco sem representação no Congresso, partidos que vivem de enfiar documento no STF para poderem sair bem e dar entrevista no Jornal Nacional à noite. Já está há um ano o Ministro Alexandre de Moraes sentado em cima do processo da Ferrogrão, uma filigrana...

E o que nos revolta é o seguinte: eu vi uma entrevista agora há pouco do Ministro Gilmar Mendes dizendo que o STF não é inimigo do Governo, não é adversário do Governo Federal. Eu até acho que ali tem ministros – e o Ministro Gilmar é um deles – que não são adversários do Governo; outros deixam a Corte não como adversária, mas como inimiga. E aqui eu falo nas palavras do Ministro Barroso, que disse exatamente, literalmente que é inimigo deste Presidente que está aí. Agora, a população não pode pagar por essa fogueira de vaidade.

Encerro dizendo que é por isso que nós precisamos de mandatos realmente para a Corte porque o que está acontecendo no Brasil é de chover para cima.

Muito obrigado, Sra. Presidente.

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - MT) – Bom dia a todos!

Eu até tinha escrito alguma coisa aqui para falar, mas vou quebrar o protocolo.

Senador Wellington, o senhor falou das mortes. São 850 mortes desde 2016 nessa rodovia.

Eu sou Presidente afastada da Aedic (Associação das Empresas do Distrito Industrial). Antonio Gabriel sabe bem a nossa luta para que essa obra da 163 termine na entrada de Cuiabá. Nós estamos perdendo empresas e empregos, porque nós não temos acesso.

O senhor esteve com a gente lá, na entrega dessa obra, e com o Ministro Tarcísio em outubro. Ela não foi finalizada. Nós não temos acesso. Nós não temos os contornos. E nós temos concessionárias de caminhões. O caminhão entra, passa e vai embora. Ele não volta, não consegue voltar. Se um bitrem carregado não tem acesso, ele faz o quê? Então, são obras de que a 163 precisa.

O meu questionamento é... Eu sei que esse contrato, esse decreto presidencial, que será assinado, já está bem avançado e que haverá um contrato de transição com a empresa. Pergunto se essas obras estão nesse contrato de transição, em que elas precisam estar, e se esse dinheiro é suficiente para que essas obras realmente sejam executadas nesses dois anos e meio, vamos pôr. Antes de dois anos e meio, a gente não vai conseguir terminar os estudos – não é, Senador Wellington? – e relATAR o contrato de transição.

Enfim, Mato Grosso merece isso, merece essa... É um estado produtor. Nós produzimos alimentos para o mundo. Estão aí os nossos Prefeitos de Mutum, de Lucas, de Sorriso.

Aqui, eu quero fazer um reconhecimento do trabalho da OAB em Mato Grosso, que tocou, desde 2020, quando nós fizemos a primeira audiência pública, toda essa parte. A nossa bancada federal, os nossos Senadores, os nossos Deputados trabalharam muito para que isso chegassem a um bom termo, para que se chegasse a essa situação.



As coisas não são como a gente gostaria de que fossem. Gostaríamos de que as obras já tivessem sido iniciadas em março do ano passado, mas pelo menos estamos vendo uma luz no fim do túnel. Estamos aqui para que, realmente, possamos sair daqui com alguma coisa concreta.

Então, agora, eu passo a palavra – o Presidente Fabio tinha falado do Ministério da Infraestrutura – ao Sr. Anderson Santos Bellas.

O SR. ANDERSON SANTOS BELLAS (*Por videoconferência.*) – Bom dia!

Estão me ouvindo bem? O áudio está bom?

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - MT) – Está bom.

O SR. ANDERSON SANTOS BELLAS (*Para expor. Por videoconferência.*) – É só para poder regular a entonação de voz aqui.

Bom dia! Eu quero cumprimentar todos os Parlamentares do Estado do Mato Grosso que estão aí. Eu não vou nominá-los, porque já percebi que são muitos Deputados, Senadores e alguns Prefeitos que estão participando da reunião. Acaba que não daria para falar de todos, mas eu quero cumprimentar o estado pela experiência que a gente tem vivido nessas concessões federais. De 2014 para cá, o Estado do Mato Grosso tem se destacado nesse sentido de cobrar da gente, tanto da ANTT, quanto da União, a solução com relação à Rota do Oeste. Eu confesso que vocês são destacados nisso; eu tive muito contato com os Parlamentares da região e quero parabenizá-los por mais essa iniciativa de trazer clareza sobre o atual momento do contrato de concessão da CRO e quais são as saídas que a gente pode enxergar nesse momento.

Quero rapidamente só passar sobre o escopo desse contrato de uma forma geral, para a gente poder entender por que a gente chegou nesse momento até agora. Em uma modelagem de contrato de concessão, um dos fatores mais importantes para definir qual vai ser o valor da tarifa que vai ser cobrada naquele contrato é a expectativa da economia do país naquele momento em que isso é modelado. Então, só para vocês entenderem, esse contrato da CRO foi modelado provavelmente no ano de 2012 a 2013. Não sei se vocês todos se lembram, era um ano em que o Brasil estava sendo visto, fora do mundo, como um país que estava decolando; a gente tinha uma expectativa muito positiva. Então, acabou que as variáveis econômicas que foram implementadas nesse contrato da CRO, todo o pacote da terceira etapa, foram bastante positivas, permitiam que a gente trabalhasse com tarifas menores, prevendo executar grandes quantidades de investimentos no contrato, tanto é que todo o trecho seria duplicado, daria mais de 500km de duplicação feitos pela concessionária, além dos trechos que foram duplicados pelo Dnit, na Serra da Caixa Furada e no trecho entre Rondonópolis e Cuiabá.

O cenário hoje é diferente. Se você for modelar um contrato de concessão hoje – o Santi, que está aí, vai saber muito bem disso –, há um cenário um pouco mais complicado, porque a gente tem que pagar, a gente tem uma tarifa mais alta e uma restrição maior de inclusão de investimentos. Sabedora disso, então, a União, tanto a ANTT, quanto o Ministério da Infraestrutura, ao longo desses oito anos de contrato, era primário a gente tentar salvar o contrato da CRO, porque seria a chance de fazer um contrato, as duplicações na rodovia, com uma tarifa mais módica. Então, quanto a isso aí, a União trabalhou algumas opções.

Se alguém lembra bem, lá em 2017, se não estou enganado, ou foi em 2016, a União publicou a Medida Provisória 800, com a intenção de se fazer a reprogramação dos investimentos desses contratos da terceira etapa e até parece que alguns contratos de outros setores da infraestrutura também, para poder salvar esses contratos. A medida



provisória não foi convertida em lei. Então, isso acabou caindo, essa tentativa do Governo Federal.

No caso da CRO especificamente, a gente teve uma rodada de negociação até um pouco extensa, eu diria, porque a CRO trouxe a opção de ela repassar a concessão para um outro grupo que pudesse receber sob certas condições e assumir a concessão, permanecer com esse contrato e fazer as obras aí do Mato Grosso. Eu acho que essa discussão durou cerca de um ano e meio a dois anos, e acabou que a gente não fechou no final, porque não conseguiu fechar todos os termos que seriam necessários para fazer essa transição de uma empresa para a outra.

Paralelamente, nos últimos anos, a Agência Nacional de Transportes Terrestres trabalhou com a possibilidade de caducar o contrato, tanto é que tem um processo de caducidade em andamento na agência para poder caducar o contrato de concessão. Mas a caducidade é uma saída litigiosa do contrato, então ela nunca é uma saída rápida. Mas a caducidade é algo que está ali na mesa.

Então, realmente, no ano passado, depois de fracassadas essas negociações de transferência para outra empresa, a CRO propôs para a agência essa saída atual que é a rellicitação do contrato, a devolução amigável do contrato para a União, em que a gente celebra o termo aditivo de transição, de doação de dois anos, e a concessionária presta serviços básicos ali no contrato, permanecendo enquanto a União realiza os estudos para fazer uma nova licitação.

Então, esse é o cenário em que a gente se encontra hoje. É um cenário em que o instrumento regulatório disponível para a União hoje que a gente enxerga que é a melhor saída é esse cenário de celebrar esse contrato de transição, esse termo aditivo de transição. Para isso, a agência já se manifestou recentemente a favor dessa rellicitação do contrato. O Ministério da Infraestrutura já se manifestou, cerca de um mês atrás, a favor da rellicitação desse contrato. Recentemente, se eu não me engano, no começo deste mês, o PPI se manifestou também a favor da rellicitação do contrato. E, nesse momento, está com a Presidência da República para ela poder assinar o decreto de rellicitação.

Assinado o decreto de rellicitação pela Presidência da República, começa a contar esse prazo de dois anos. Não significa que o novo contrato começará em dois anos. Se, por acaso, a União conseguir completar os estudos, publicar o edital de licitação após ter passado pelo TCU e fechar a questão da indenização lá da concessionária, a gente consegue fazer essa nova rodada desse leilão até antes desses dois anos.

Só um detalhe: depois que se assinar o decreto de licitação, estabelece-se um prazo de 90 dias para a agência e a CRO celebrarem o termo aditivo – é o recado que eu estou dando para o Júlio e para o Roger, porque eu vi que o Deputado comentou que parece que a minuta já está feita. Se essa informação estiver correta, é provável que talvez, nas próximas semanas, o Presidente assine o decreto. Então, ele assinando isso aí, a agência e a CRO vão ter 90 dias para poder ajustar todos os detalhes técnicos para poder assinar esse termo aditivo. Não é uma coisa fácil. Eu falo isso porque, pessoalmente, já participei, como técnico mesmo, desse tipo de procedimento. Inclusive, a primeira concessão que fez isso foi a concessão Via 040, e eu estava na equipe lá da Superintendência da ANTT e tive que participar da construção dos primeiros procedimentos para se fazer esse termo aditivo, que é algo nada usual. A gente teve que inventar novas metodologias que nunca tinham sido feitas antes no país. Eu acho que a agência ANTT já está conversando – aliás, a ANTT e a CRO – para poder ajustar esses termos.



É isto que o Ministério da Infraestrutura entende: que essa saída agora pela rellicitação é a mais rápida. O próprio Ministro Tarcísio, já, em reuniões que teve meses passados, quando tinha esse cenário já mais construído, deixou claro que o PPL priorizasse esse novo projeto da CRO. A informação que a gente tem, e provavelmente o Santi Ferri vai confirmar aí para vocês, é que o projeto já está em fase de contratação, talvez até finalizada e talvez já iniciando as primeiras reuniões, os kickoffs, para poder fazer esse novo projeto de concessão.

Nesse novo projeto de concessão, a gente espera a participação muito ativa dos Parlamentares, de vocês, nessa definição de quais serão as obras essenciais que serão mantidas. Não necessariamente vão ser as mesmas que estão na CRO. Talvez tenha mudado algum cenário de 2013 para cá. Então, é muito importante que os Parlamentares tragam para a EPL, para o Ministério da Infraestrutura e para a agência também esta necessidade de quais são esses empreendimentos que vão auxiliar nessa infraestrutura que é tão necessária para escoar toda aquela produção do corredor da BR-163 ali no Mato Grosso. Certo?

Eu particularmente estive ali na rodovia no começo do ano. Eu não conhecia a BR-163 e fiquei impressionado com a pujança ali daquelas cidades, de Rondonópolis até lá em cima, lá em Sinop. É impressionante como vocês têm um transporte de grãos ali bem consolidado. A gente ouve falar aqui em Brasília, mas quando a gente visita ali é que a gente percebe a importância que tem e quanto carente é a região, especialmente no Nortão ali, de toda infraestrutura – e não só em infraestrutura do Governo, mas da estrutura privada também, de que eu acho que precisa aquela região.

É isso que o Infra traz nesta manhã. Estamos à disposição para qualquer dúvida dos Parlamentares.

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - MT) – Muito obrigada, Anderson, pela participação. Não sei se você vai ficar conosco acompanhando a audiência, porque depois, no final, acho que haverá questionamentos.

Antes de passar a palavra para o Roger, Superintendente da Infraestrutura, eu quero aqui registrar também o trabalho da nossa Assembleia Legislativa de Mato Grosso, quer dizer, de todos os Parlamentares nossos, imbuídos no mesmo propósito – Senado, Câmara Federal, Assembleia Legislativa estadual no mesmo propósito – para que a gente consiga realmente uma solução para a nossa BR-163.

Por favor, Roger.

O SR. ROGER DA SILVA PÊGAS (Para expor.) – Bom dia, Senadora, na pessoa de quem eu cumprimento todos os demais Senadores e Parlamentares presentes na Casa.

É uma honra fazer parte desta audiência pública.

Sabemos da importância da BR-163 para o Estado de Mato Grosso, é a sua principal artéria, seja no fluxo da produção que vai rumo a Rondonópolis, seja na produção que, a partir de um determinado paralelo, sobe para Calha Norte, para as hidrovias, no trecho de Mirituba. O que acontece?

Eu peço desculpas. Estou usando máscaras, só porque estou me recuperando de covid. Estava com covid na semana passada, mas já testei negativo.

A BR-163 faz parte de um grande projeto, como o Deputado Medeiros citou, de um conjunto de concessões que foram lançadas com uma modelagem que praticamente se mostrou fracassada na sua totalidade. Só teve uma concessão desse conjunto de concessões lançadas em 2014 que foi bem-sucedida. É uma concessão diferente, uma concessão menor, que tinha uma extensão menor de obras, com um conjunto novo de



empresas também. Foi a da BR-050. Foi a única concessão que conseguiu iniciar, migrar do empréstimo-ponte para o empréstimo de longo prazo e, na sequência, vem performando, vem desenvolvendo. Todas as outras concessões desse conjunto de projetos de 2014 fracassaram.

No seu ponto extremo, a gente tem a Belém-Brasília, a BR-153, que, com a Galvão, não chegou nem a ter obras executadas. E, mesmo com esse processo de não execução de obras, o Governo à época, em 2015, 2016, 2017, demorou quase três anos para conseguir dar caducidade para uma concessionária absolutamente fracassada, que não havia feito nada.

Todas as outras quatro concessões da terceira etapa, que são a BR-040, a BR-163, Mato Grosso do Sul, a CRO e a Concebra, que é o trecho que vai daqui para Goiânia e de Goiânia a Belo Horizonte, passando ali pelo Triângulo Mineiro, todas essas quatro concessões esbarraram exatamente no grande problema, na tempestade perfeita que se formou na sequência desses projetos. Houve uma mudança de política de financiamento do BNDES, como bem falou o Deputado José Medeiros, ou seja, houve um endurecimento das condições de financiamento, o que, de certa forma, fez com que as quatro concessionárias não conseguissem migrar do empréstimo inicial, do empréstimo-ponte para o empréstimo de longo prazo. Houve a questão da própria crise econômica a partir de 2014 que veio no país, com toda a crise política advinda na sequência. Isso fez com que esses quatro projetos se encaminhassem para essa sucessão de inexecuções.

Houve uma tentativa, na época do Governo Temer, como bem falado pelo Anderson Bellas, de uma medida provisória – a Medida Provisória 800 – que, naquela ocasião, poderia ter salvado se não todos os quatro projetos, com certeza a CRO. Ela teria sucesso em salvar a CRO. Por quê? Porque é um projeto... Não é que o projeto é diferente dos outros, mas o Estado do Mato Grosso é diferente dos outros estados, entende? Nós temos ali provavelmente a rodovia que tem a relação mais alta de veículos equivalentes, ou seja, de carretas de nove eixos em todas essas quatro concessões. Nenhuma das outras três chega nem perto do que é a Rota do Oeste. Mas, infelizmente, essa medida provisória não foi convertida em lei na época, não foi aprovada, o que foi uma pena, porque teria sido uma solução para o problema.

Na sequência, nós tivemos a aprovação da lei de rellicitações, o processo da lei de rellicitações, que ainda demorou alguns anos para ser regulamentada. Ela foi regulamentada em 2019.

Nesse processo de 2019, a gente convivia... Imediatamente algumas concessionárias, desse conjunto de cinco concessionárias, já apresentaram, na mesma hora, a rellicitação, caso da Via 040 e caso da MSVia. Praticamente em 2019, 2020, elas já apresentaram a rellicitação.

A gente vem trabalhando com os projetos de rellicitação. Eu acho que uma preocupação grande que existe da comunidade, do estado é com relação à demora desses processos, mas o ministério, a EPL, a ANTT vêm numa curva de aprendizado.

É importante aqui falar, por exemplo, que a Via 040, que foi uma que teve o seu prazo estendido, longamente estendido, tem uma característica diferenciada, que é a junção com o trecho Rio-Juiz de Fora, que é aquela concessão que faz a subida da serra em Petrópolis, que é complicada, que é uma concessão da primeira etapa e que vai ser juntada com o pedaço dessa concessão da terceira etapa. Isso levou a um atraso na rellicitação. A gente não vê esse processo de atraso como normal.

Na Rota do Oeste, como o Bellas já falou, já temos o contrato, a contratação da projetista para fazer a rellicitação encaminhada pela EPL. Então, a gente imagina que vai



conseguir fechar esse processo de relíctação tão logo saia o decreto. E em 90 dias a gente vai conseguir – no máximo em 90 dias – assinar o termo aditivo. Aí teríamos 21 meses dentro desse processo de transição, no qual a CRO assume a totalidade dos trechos. Isso é uma condição que a agência, que o Governo está colocando, ou seja, acabar com a questão de – desculpa a expressão popular – um cachorro com dois donos, porque a gente hoje tem trechos que têm duplo mando, ou seja, Dnit e ANTT. Então, com a relíctação, com a transição, o trecho é assumido integralmente, desde a divisa do Mato Grosso do Sul até Sinop, pela concessionária e pela ANTT. E, com isso, a gente espera, nesse período de dois anos, nessa transição, passar essa fase para um novo contrato que tenha previstos todos os investimentos necessários para solucionar definitivamente o problema, esse desejo da comunidade.

Eu estive – até comentei com o Dr. Mauro, comentei com o Senador Wellington –, não pela ANTT, ainda foi pelo ministério que eu rodei no trecho, descendo em Sinop e rodando até Rondonópolis. Nesse primeiro dia de viagem, eu rodei uma vez esse trecho da 163 – uma única vez. E, nesse segmento de Sinop, passando ali perto de Lucas do Rio Verde, a gente vinha com a caminhonete sentido sul, e vinha uma fila de caminhões – uns quatro, cinco caminhões; umas quatro, cinco carretas – naquela esteira contínua que é a subida da soja para ir no rumo dos portos, e um Astra, um carro mais velho, saiu para ultrapassar os quatro caminhões. Quando ele estava ao lado do segundo caminhão, o segundo caminhão resolveu tirar e sair para passar do primeiro e não viu o Astra, ou viu e jogou para cima do carro mesmo – eu não acredito que a pessoa seja má a ponto de jogar em cima dum carro. E aí esse Astra voou para fora da estrada capotando. Por sorte, por uma distância de uns três metros, ele escapou de uma boca de bueiro, tinha uma boca de concreto, então esse Astra passou ao lado. A impressão que a gente tinha no carro é: estamos no nosso pior cenário. Era o primeiro carro que vinha no sentido contrário, então nós fomos ser as primeiras pessoas que iam dar socorro para aquele pessoal. Eu pensei: vai ter gente morta no carro, vai ter gente ferida e tal. Por sorte, era uma família, um casal com uma criança de uns oito, nove anos, e saíram os três andando de dentro do carro por um milagre. Graças a Deus, a gente não precisou ter esse trauma na viagem, mas aquilo já foi uma coisa que me marcou bastante.

Então, a intenção nossa na agência é tentar dar a melhor solução, dar o encaminhamento o mais rápido possível, para que a gente consiga sair do outro lado nessa rodovia, que tem ceifado tantas vidas, como a Senadora falou.

Então, conte com a gente, conte com a agência, com o esforço da agência.

Na agência, ao longo desses dois anos, como o Júlio comentou – eu estou recente lá, eu cheguei há menos de um mês, mas o Júlio comentou –, durante dois anos, a gente fez intensas reuniões com a CRO nessa tentativa do TAC, de ir com investidores, com tudo, com a diretoria da agência diretamente envolvida na intenção de tentar resolver. Infelizmente chegamos a um ponto de não conseguir transpor algumas dificuldades de última hora, mas nós temos toda a intenção de resolver o mais rápido possível essa questão da BR-163.

Era isso basicamente que a gente tinha a falar.

Muito obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - MT) – Obrigada, Roger.

Vou passar a palavra para o Diretor de Infraestrutura Rodoviária do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, Lucas Alberto. Ele está ou ele está *online*? Ah, está aqui. Desculpa. Oi, Lucas.



O SR. LUCAS ALBERTO VISSOTTO JUNIOR (Para expor.) – Bom dia, Senadora, Presidenta, neste momento, da Comissão de Infraestrutura. Bom dia, Senador Wellington Fagundes. Bom dia, Prefeitos, Deputados Federais, Deputados Estaduais e todos os presentes.

Hoje aqui represento o Dnit – nosso Diretor-Geral está com covid, também afastado –, para poder prestar alguns esclarecimentos com relação ao Dnit sobre a BR-163.

O segmento hoje que está sob jurisdição do Dnit é o segmento entre Rondonópolis até Cuiabá. Esse segmento tinha a expectativa de conclusão de 172km de duplicação. Essa duplicação hoje da pista principal foi concluída. A manutenção a partir da conclusão, ficou estabelecido no contrato de concessão que deveria ter sido assumida pela Rota no momento da conclusão. A Rota foi oficializada pela conclusão do Dnit, por parte do Dnit, da duplicação. Até o presente ela não entrou com a manutenção desses segmentos, e pelo descaso e abandono, o nosso Ministro Tarcísio, ainda em exercício, determinou, através de um documento ao Dnit, que o Dnit fizesse a manutenção por omissão da CRO. Então a situação é qual? A situação é de uma obra de duplicação concluída onde a concessionária deveria estar fazendo a manutenção, e hoje ainda continuamos a manutenção por parte do Dnit. E desde já também eu queria agradecer e parabenizar o trabalho do Antonio Gabriel, que está aqui hoje, nosso Superintendente. Então, por uma omissão, a gente mantém o trecho, inclusive com emergência nesse momento de uma erosão.

A manutenção está de acordo, a gente tem a malha toda coberta no Estado do Mato Grosso inteiro, apesar das dificuldades de orçamento, que também é importante destacar aqui hoje. O Dnit hoje tem um orçamento... O Senador sabe bem, lutou por isso muitos anos: hoje o orçamento do Dnit é de 6,7 bilhões. Pensa você qual que era o seu salário em 2002? Quanto você ganhava por mês em 2002, naquela época do Fernando Henrique, que foi uma época bastante austera? Hoje a gente está recebendo os mesmos 6,7 bilhões que a gente recebia em 2002. Então, há um descompasso orçamentário muito grande para com o Dnit, que já chegou a um orçamento aí, atualizado hoje, próximo de 30 bilhões, 40 bilhões, e hoje a gente recebe 6 bilhões. Apesar de todas essas dificuldades, a gente continua mantendo o segmento que foi concluído, a duplicação. Continuamos inclusive estendendo, a gente restaurou outro segmento, estamos concluindo até Alto Garças, que também é importante, é a continuidade para o Estado de Goiás, e eliminando também os pontos críticos. Travessias urbanas, com a restauração, a gente está agora em vias de começar essa recuperação das vias urbanas dos trechos da 163, e também a ponte do Lourencinho, como bem lembrou o Senador, que é muito atuante sempre com a gente. Buscamos uma solução, fizemos o projeto, agora estamos na fase de licenciamento com o Governo do estado, que também não deve demorar, acredito que nos próximos dias a gente consiga publicar a licitação para duplicar mais 2km, inclusive retirando esse ponto crítico. Também quero comunicar que, apesar de ter um ponto crítico, a gente instalou uma barreira eletrônica nos últimos 30 dias, que também deu uma melhorada para garantir essa segurança. E a obra definitiva, como eu falei, estará sendo licitada nos próximos dias.

Então, apesar de todas as dificuldades que a gente tem vivido nesses últimos anos no Dnit, podemos comunicar, então, a conclusão da obra. A gente é impedido hoje de executar obras de manutenção nos trechos, principalmente entre Sinop e Cuiabá, mas, numa eventualidade, a gente está à disposição. Só lembrando essa questão do recurso, que realmente é muito escasso. A gente continua à disposição para poder prestar o melhor serviço para o Estado do Mato Grosso, destacando desde já a grande relevância



do estado e a importância que a gente tem dado também, frequentemente, para estar no estado.

Sobre outras obras, vou dar um panorama geral porque eu sei que vai ser objeto de questionamento no final. A 158: a gente tem ela hoje contratada no contorno da reserva, nos lotes A e B; então, o contrato foi assinado, dada ordem de início. No segmento A, a gente está com o projeto aprovado, aguardando a emissão da LP por parte do Ibama. No segmento B, a gente fez a licitação, contrato assinado, dada a ordem de início, também agora no último mês, Senador. Apesar de não ter tido um evento formal, nos últimos dias a gente acabou de dar ordem de início e está executando, começando a execução do projeto executivo para conclusão, enfim, desse contorno.

Em Aragarças e Barra do Garças, a obra retomou. A gente espera também que a expectativa... Até o final do ano, com certeza, vai estar concluída e inaugurada. A gente espera agora, logo no início do segundo semestre, ter condições de pavimentação e poder liberar ao tráfego, pelo menos em TSD, em primeira camada, esse contorno também, que é um contorno emblemático. Vinte anos se passaram desde o projeto, e a gente espera, enfim – uma luta muito grande também do Senador Wellington –, concluir esse contorno.

Então, apesar de todas essas restrições, há grandes obras, grandes entregas.

Eu coloco novamente a disponibilidade do Dnit em prestar o melhor serviço para o Estado do Mato Grosso e me coloco à disposição, ao final, para esclarecimentos e dúvidas dos presentes.

Muito obrigado, Senadora.

Estou à disposição.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT. Pela ordem.) – Senadora, pela ordem.

Eu só quero comunicar aqui que recebi agora a boa notícia, através do Lucas e do Volnei, que é o Superintendente de Goiás, de que as obras no contorno de Barra do Garças, Pontal e Aragarças, do lado de Goiás, já começaram ontem. O lado de Mato Grosso já está mobilizado também, e a nossa expectativa é exatamente de que consigamos ter concluído o anel viário de Barra do Garças até o mês de setembro, no aniversário da cidade. Essa é a nossa expectativa.

Por isso, Lucas, eu gostaria de pedir aqui a meta de data, realmente, de quando a gente poderá concluir essa obra, em que já estão prontas as pontes, agora há o encabeçamento, a drenagem do lado de Barra do Garças também está pronta. Então, agora é a conclusão realmente das obras do lado de Mato Grosso e também toda a parte de terraplanagem e asfalto do lado de Goiás.

Então, eu quero pedir aqui já de público esse empenho da sua diretoria, de toda a diretoria do DNIT, porque há uma expectativa muito grande, visto que o movimento de carretas aumentou demais naquela cidade e passam, pelo centro das três cidades, duas BRs, a BR-158 e a BR-070, e ainda a MT-100. Imagine que aquilo foi bom no passado, mas hoje é uma situação infernal esse trânsito passando pelo centro, causando acidentes e tudo. O problema também é até porque para as carretas acaba demorando muito o escoamento da nossa produção. Então, é uma expectativa. Falo aqui até com bastante entusiasmo para a população de Mato Grosso e de Goiás, porque essa é uma das obras mais importantes para o nosso estado.

E há a ponte do Lourencinho também. Desse projeto, eu já falei ontem com a Mauren, a nossa Secretária de Meio Ambiente, da Sema lá do Mato Grosso, e espero que ela possa dar a solução o mais rápido possível, porque realmente ali é um ponto



extremamente crítico, e o Antônio Gabriel tem acompanhado com muito cuidado. É claro que, ali na duplicação entre Rondonópolis e Cuiabá, temos ainda, sim... Está sendo concluída a travessia lá de Cuiabá, ali no Distrito Industrial, que a Senadora Margareth Buzetti cobrou tanto, lutou tanto. Felizmente a obra está sendo concluída e vai ser concluída neste ano.

Ainda temos ali o contorno de Jaciara, que ficará para o ano que vem, mas, como Jaciara já é duplicada, precisamos concluir o trecho também de Jaciara até Rondonópolis, alguns pontos ali que ficaram críticos, principalmente as passagens urbanas que foram feitas com contorno, o anel viário, ou seja, o contorno viário, e o centro da cidade precisa ser recuperado, para que as próprias cidades possam assumir.

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - MT) – Obrigada, Senador, obrigada, Lucas.

Eu vou passar a palavra agora para o nosso Vice-Governador do Estado de Mato Grosso, Otaviano Pivetta, que está *online* já com a gente. (Pausa.)

Otaviano, por favor, ative o seu som. Está desativado. (Pausa.)

Enquanto o Otaviano fica resolvendo o problema de conexão, eu quero comentar com...

O SR. OTAVIANO PIVETTA (Por videoconferência.) – Oi... Está ouvindo, Margareth?

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - MT) – Oi. Agora sim. Por favor.

O SR. OTAVIANO PIVETTA (Para expor. Por videoconferência.) – Muito bom-dia, senhoras e senhores, Senadora Margareth, estamos honrados com a sua atuação no Senado, Senador Wellington... O Senador Fabio Garcia não está, não é?

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - MT) – Não. Saiu.

O SR. OTAVIANO PIVETTA (Por videoconferência.) – Então tá.

Quero saudar a todos os participantes desta importante audiência, em especial aos Prefeitos da 163, o Roberto Dorner, Miguel, meu amigo Miguel e meu amigo Leandro, o Lucas, de Nova Mutum...

Quero falar da importância da BR-163 é chover no molhado, mas eu preciso falar de alguns números, para demonstrar a nossa inconformidade e a nossa impaciência com a continuidade dessa situação.

Mato Grosso hoje produz 80 milhões de toneladas de grãos. A região da 163, mais conhecida como Médio Norte do Estado de Mato Grosso, produz 30 milhões desses 80, ou seja, 40%, próximo de 40% de toda a produção de Mato Grosso sai dessa região. E, para mim, que estou desde 1982, e há centenas de produtores que chegaram nessa época, nós vimos a construção da 163 pelo então Governador Júlio Campos, muito mais com coragem do que com condições de fazer. Tomou um empréstimo de US\$250 milhões e construiu a 163, que era, na época, uma verdadeira aventura.

E a estrada foi construída, na época, para transporte de pessoas, porque não tinha produção, e caminhões pequenos, caminhões *truck*, no máximo carretas, três eixos, que eram os veículos de carga que existiam à época. Então, a base dessa rodovia é uma base relativamente frágil. E olha o que essa estrada permitiu para o Brasil: do zero para 30 milhões de toneladas em cerca de 30 anos.

Então, falar da 163 é falar da história de Mato Grosso, é falar da história da agricultura eficiente do Brasil, porque a agricultura mais eficiente do mundo se faz no



Mato Grosso. E a região que protagonizou e que está na vanguarda disso é a região da 163.

E olha o contraste: a agricultura mais eficiente do mundo, com agricultores que saíram de uma agricultura praticamente artesanal, familiar para a agricultura mais tecnificada do mundo, produzindo superávits comerciais anuais cada vez maiores e mais importantes para o Brasil, ficar isolada por esse carreador, porque é um carreador que foi feito para transporte de pessoas e caminhões pequenos, servir de base de infraestrutura... É o eixo de infraestrutura mais importante do Centro-Oeste brasileiro e está sendo tratado pelo Brasil como se fosse algo insignificante. Nós estamos já há cerca de quase 10 anos com essa concessão. Dez anos?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. OTAVIANO PIVETTA – Oito anos com essa concessão. Era para ter acontecido uma série de eventos importantes para permitir que a sociedade tivesse esse direito mínimo de ter uma estrada digna, decente, e, por razões que não vêm aqui ao caso, nós não conseguimos fazer.

E nós todos assistimos, no dia a dia, às tragédias que acontecem nessa estrada. Nós precisaríamos saber quem são as pessoas que vão morrer vítimas desse descaso nos próximos dois ou três anos, que é o que vai demorar para a concessionária agora se retirar e o Governo Federal promover uma nova licitação, não é? Nós teríamos que saber para avisar a essas pessoas que elas vão morrer nessa rodovia vítimas do descaso e da irresponsabilidade do Estado brasileiro. Mas esse é um milagre que nós ainda não conseguimos fazer.

Eu sou muito inspirado para falar desse tema porque eu sou vítima – ainda vivo, mas sou vítima – dessa rodovia, assim como todos dessa região que estão representando aí, especialmente os Prefeitos – eu repito –, são vítimas ou são testemunhas das desgraças, das tristezas, dos momentos de extrema comoção que nós vivemos ao longo desses anos todos, especialmente nesses últimos oito anos.

Então, o Governo de Mato Grosso, internamente aqui, liderado pelo Governador Mauro Mendes, nós entramos nessa pauta com muito interesse de ajudar o Governo Federal a resolver esse problema, porque o problema é da sociedade, portanto é dos governos. E nós estamos prontos para ajudar na cura desse contrato para que não seja preciso nós perdemos mais sabe-se lá quanto tempo assistindo à continuidade dessa tragédia.

Os entes governamentais, o Ministério do Transportes, a ANTT sabem das nossas intenções, e nós estamos prontos para ajudar na solução desse problema dramático que afeta o Brasil todo e afeta diretamente as vítimas da região dos afluentes da 163.

Representando aqui o Governador Mauro Mendes e o Estado de Mato Grosso, eu reafirmo o nosso compromisso de, junto com o Governo Federal, de mãos dadas, avançarmos rapidamente para uma solução definitiva disso, aproveitando que o Estado de Mato Grosso está sendo governado, pois estou aqui há um bom tempo no Estado, e tem condições de ajudar o Brasil na solução desse problema.

Só para vocês terem uma ideia da ordem de grandeza, nos três anos de mandato do atual Governo, o Estado do Mato Grosso destinou R\$2,5 bilhões para investimentos em estradas, já efetivamente executados e pagos, fora o que está contratado – e tem dinheiro em caixa para pagar. Do total de obras contratadas de novas estradas, asfalto novo, 2,9 mil quilômetros, dos quais executamos 1,6 mil, que já pagamos, e temos o recurso para pagar os outros 1,5 mil, na medida em que vão se fazendo medições. De



restauração, nós contratamos 1,9 mil quilômetros; já pagamos e executamos 1,6 mil; ainda restam 350. Programa de pontes: cerca de 5 mil novas pequenas e médias pontes foram e estão sendo construídas nesse período. Então, comparando isso que nós fizemos com a 163, a 163 fica pequena, porque a 163 é um ativo que tem receita.

Como eu falei antes, eu não quero me ater aqui aos detalhes do que aconteceu sobre o não cumprimento do que a sociedade pactuou e, através do Governo Federal, esperava que acontecesse, mas é desumano nós ficarmos aqui assistindo a essa barbárie que é o movimento da 163. Mesmo que não seja um problema jurídico do Estado, é um problema moral nosso, e nós estamos prontos para... De novo, se o Governo Federal quiser agilizar esse processo, o Estado de Mato Grosso está pronto para dar as mãos para o Governo Federal e avançar rapidamente para a solução. A ANTT sabe o que é preciso, o Ministério do Transporte sabe o que é preciso. Então, eu reafirmo aqui o compromisso do estado na intenção de solucionar o problema da 163.

Era isso o que eu tinha para dizer, além de agradecer ao Senador Fabio Garcia, que tomou a iniciativa desta audiência pública, agradecer à Senadora Margareth, pela valente atuação aí no Senado, e ao Senador Wellington Fagundes.

Enfim, a bola está no campo da ANTT e do Ministério dos Transportes. Nós estamos aguardando a bola chegar para entrarmos no jogo.

Obrigado.

Um grande abraço!

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - MT) – Obrigada, Vice-Governador Otaviano Pivetta.

Todos nós sabemos da gestão do Governador Mauro Mendes e de todo o Governo do Estado.

Nós podemos ter orgulho do que está acontecendo em Mato Grosso. Nós somos uma potência global, podemos alimentar boa parte do planeta, mas precisamos de infraestrutura, e isso é para ontem. Então, essa urgência, de que o Vice-Governador Otaviano Pivetta falou, realmente nos deixa ansiosos e cheios de expectativa, porque é para ontem. Nós precisávamos dessa 163 funcionando já há muito tempo.

Quando a gente sai do Distrito Industrial, se há qualquer acidente na Imigrantes... Eu já fiquei duas vezes sem poder sair, sem acesso para sair do Distrito Industrial. Eu já fiquei presa lá por mais de dez horas, porque os caminhões travaram tudo, e a gente não tinha para onde ir. Um foi para um lado, o outro foi para outro lado, e daí travou, e a gente não teve mais como sair.

Então, realmente, isso é necessário. A gente vai travar aqui uma luta bastante intensa, com a nossa bancada, para colocar quais são as obras prioritárias nesse contrato de transição.

Vou passar a palavra agora para o Júlio.

Vamos lá, Júlio! Vamos ouvi-lo.

Ele é da concessionária Rota do Oeste.

Por favor...

O SR. JÚLIO PERDIGÃO (Para expor.) – Olá! Bom dia a todos!

Cumprimento a Senadora Margareth Buzetti, o Senador Wellington, o Diretor Lucas, o Diretor Roger, todos os Prefeitos e Vereadores e os que nos assistem também pelo vídeo.

Acho que é uma oportunidade boa esta audiência, de iniciativa do Senador Fabio, para a gente poder esclarecer abertamente, de forma muito honesta e transparente, como a gente sempre tem sido com a sociedade...



Antes de começar, tenho aqui um guia para a nossa conversa. Vai ficar o material à disposição de vocês.

Eu queria simplesmente deixar aqui, de largada, o nosso compromisso com a sociedade em resolver a questão definitivamente da Rota do Oeste. Nunca nos furtamos a encontrar essa solução. Acho que aqui a gente tem a oportunidade de trazer para vocês um pouco do histórico. Será muito rápido.

Aqui há um mapa. Rapidamente, vou dizer só o que a gente tem de infraestrutura. É importante entender que a Rota do Oeste não é só para cobrar pedágio. Há 18 ambulâncias, guinchos leves, guinchos pesados, inspeção rodando 24 horas nos 365 dias do ano. Há caminhões de captura de animais, centro de controle funcionando por 24 horas. Investimos já R\$1,85 bilhão: R\$1 bilhão de financiamento e R\$850 milhões de aporte do acionista. Foram colocados 850 milhões nesse projeto. E hoje nós empregamos 1.672 pessoas, das quais 98% são mato-grossenses.

A gente tem hoje realizados 120km duplicados. De fato, houve uma orientação de duplicação iniciando pelo sul no sentido norte. Então, começou em Itiquira até Rondonópolis, até pela pujança ali do terminal da Rumo. Então, foi uma orientação da época. Nós estávamos mobilizados para começar a partir de Nova Mutum – talvez, é fácil olhar para trás, fosse o correto –, aí depois, surgiu no sentido Mutum, que era talvez o correto fazer, mas, pela questão da pujança do entreposto ali da Rumo, acabou se estimulando que se iniciasse por ali. É duro ficar olhando para trás, mas a gente tem esse histórico.

Foram nove dispositivos feitos e hoje tem ativo contabilizado no nosso balanço auditado de R\$2,2 mil de infraestrutura, que está posta hoje, lá, e que a gente não pode deixar deteriorar. Eu acho que essa é uma consciência que a gente tem que ter como sociedade organizada, para que esse patrimônio não se deteriore. A gente está ouvindo aqui do representante do Dnit sobre a dificuldade orçamentária que o país tem de cuidar daquilo que ainda está na infraestrutura do Dnit.

A gente tem hoje só de atendimento: até ontem, dia 13 de junho, nós realizamos 856 mil atendimentos, são 13 atendimentos por hora, um a cada cinco minutos. Isso não aparece; aparece só o pedágio, mas existe um trabalho de dedicação. E nós reduzimos os acidentes fatais, no histórico do Dnit, antes de nós assumirmos para cá, em 31,5%. A memória, às vezes, é curta e não vê o que existe hoje e o que havia no passado, a dificuldade que era você parar, às vezes, 18 horas e esperar destombar um caminhão para conseguir chegar do norte até Cuiabá.

A gente tem um trabalho muito forte de resgate de animais – vou passar muito rápido –; tem trabalhos com os indígenas, de transporte dos indígenas; tem trabalhos de coleta de resíduos, de reciclagem; tem a questão do corredor elétrico. Quem tem carro elétrico, não são muitos, mas consegue transpor de Itiquira até Sinop, nas nossas bases de atendimento a carros elétricos; tem um ponto de apoio ao caminhoneiro muito grande, fizemos 5 mil atendimentos e 1,8 mil refeições foram entregues, especialmente na época da pandemia. Enfim, a gente...

Deixa eu só voltar, porque eu acho que é importante. Crianças serem socorridas na Rota é muito comum. Nós temos 18 bases com médicos, resgatistas, enfermeiros, que é quase um posto avançado de saúde para as cidades próximas. Então, eles acabam fazendo parto na rodovia; a gente tem uma média de seis partos por ano – parece brincadeira, mas isso acontece. E a gente teve aquela história, na Imigrantes, daquela senhora que foi esmagada; a gente conseguiu rapidamente atendê-la, e hoje ela está viva para contar a história, para vermos como foi importante o atendimento da Rota do Oeste.



Vamos falar agora da arrecadação. A gente não tem nenhum problema em discutir para onde vai o dinheiro do pedágio, nenhum problema! A gente tem um terço que vai para a dívida. Eu tenho sete credores, tenho 1 bilhão de dívida. Nós não tivemos um longo prazo por razões que já foram amplamente discutidas aqui, mas nós temos que servir essa dívida, porque, se não servirmos, ela me quebra a companhia, é simples assim. Eu tenho sete bancos, dos quais tem dois que são gringos, que já saíram do Brasil. Então, o nível de comprometimento dele com a sociedade não é o mesmo que nós temos; a gente tem uma questão de dívida importante. Um terço vai para o custo operacional, para pagar aquela estrutura de pessoas que vocês viram lá atrás, e eu tenho um terço que é o que sobra para fazer os pequenos investimentos que a gente consegue fazer, priorizando pavimento, sinalização no verde e limpeza de drenagem. É o que a gente tem feito. A gente passou por período muito difícil e tal, mas eu acho que as pessoas que já rodaram, nos últimos 45, 60 dias, perceberam o nosso esforço. E não tem aqui, nesse período de transição, nenhum espírito de abandono dessa rodovia, nunca, de forma alguma. A gente treina as pessoas, mantém todo mundo com a cabeça erguida para servir esse usuário da melhor forma possível nessa fase de transição.

E a gente tem um breve histórico aqui.

Uma visão muito bonita aí de Sorriso: passarela feita ali por nós.

E aí você tem a tempestade perfeita que o Roger comentou: depressão econômica, ausência de fonte de financiamento. Não houve um mergulho nessas licitações. Existiam condições especiais de financiamentos – financiamentos que foram colocados naquela época e que não saíram para ninguém, a não ser para a primeira concessão, que já foi no início de 2015. Depois, você teve Lei do Caminhoneiro, que impactou com o peso bruto por eixo aumentado. Então, os caminhões hoje trafegam com um peso maior. E, depois, você teve uma modelagem no Brasil grande. Em 2012 e 2013, o Brasil estava voando. Era PIB de 4,5, com muita liquidez no BNDES. Então, nós tivemos um problema estrutural que fez com que três aeroportos entrassem em devolução e seis rodovias. O Governo Federal está devolvendo praticamente 40% malha concessionada federal. A terceira etapa tem um peso nessa dimensão. Então, a gente está no meio disso, a gente está nessa tempestade perfeita.

Eu quero trazer um histórico das tentativas nossas de solução. Nós não ficamos parados buscando uma solução – não ficamos parados. Não há interesse nenhum do acionista em procrastinar solução do contrato. Houve uma crise agravada em 2016; a tentativa de solução que era, como o Roger comentou, da publicação da Lei da Devolução Amigável, a 13.448. Ela depois teve um escalonamento dos investimentos pela MP 800. Se essa MP tivesse sido aprovada, a gente não estava aqui discutindo o problema da CRO. O esforço grande acabou caducando no Governo Temer, e foi uma pena ter caducado isso na época do Governo Temer. Aí tentamos com a revisão quinquenal em novembro de 2018; depois houve o decreto presidencial que regulamentou essa lei... Senador, foi uma pena...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT. Para interpelar.) – Eu gostaria que você falasse isso com calma para que todos pudessem entender exatamente esse aspecto aí...

O SR. JÚLIO PERDIGÃO – Pois não.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) – ... porque nós tivemos, na época, também a Lei dos Portos. Isso foi uma polêmica tão grande e talvez tenha sido um dos decretos mais importante em termos de infraestrutura no país.



O SR. JÚLIO PERDIGÃO – Essa MP foi no Governo Temer... Porque estava claro que os contratos deram errado da terceira etapa. Não foi uma coisa que foi diagnosticada agora. Ali em 2017, quando os financiamentos de longo prazo não saíram para nenhuma das cinco... Saiu só para uma, a primeira, como o próprio Roger disse, mas não saíram para as próximas cinco. Você não faz infraestrutura no Brasil nessa dimensão sem o prazo do BNDES – eu não falo nem taxa do BNDES, eu falo do prazo de 20 anos. Então, houve o esforço legislativo dessa MP. O Governo Federal lançou, colocou essa MP, que tinha o condão de permitir que a ANTT reequilibrasse esses contratos, percebesse que houve um equívoco do passado que pudesse ser corrigido...

Desculpa, acho que passou aqui sem querer. Volta um eslaidezinho, por gentileza.

Então, Senador Wellington, a gente teve ali, nessa MP 800, a possibilidade de criar um marco legal, uma atualização no marco legal que permitisse que a ANTT, como órgão regulador, fizesse algumas concessões para reequilibrar esse contrato. E isso acabou não sendo possível. Eu não posso culpar a ANTT pela não solução, porque ela trabalha dentro das condições de contorno legais. Ela não tem o poder de transbordar a lei. Ela tem o poder de seguir o rito do marco legal dela. Então, a gente teve essa frustração na época de ter caducado a MP 800.

Eu não sei, Senador, se o senhor quer fazer algum aparte, algum comentário, mas foi bem nessa linha.

Aí o decreto presidencial saiu dois anos depois, regulamentando a Lei da Relicitação. E aí começou a criar um marco: "Poxa, há o caminho da relicitação" – havia caducidade, havia relicitação. E nós aí apresentamos a revisão quinquenal, que foi indeferida. A ANTT nos pediu para apresentar um plano de cura, que depois virou o TAC. E nós apresentamos o plano de cura.

Olhem, a Rota do Oeste é diferente das suas outras irmãs, porque ela tem tráfego, ela tem pujança econômica, ela tem uma concessão que é viável do ponto de vista econômico. Então, nós começamos a ganhar força nessa solução. E negociamos, durante aquela linha amarela toda, com investidores na mesa, grupos grandes. Esse não é um projeto para gente pequena: é um projeto que requer R\$5 bilhões de investimentos novos; tem que pagar uma dívida de R\$1 bilhão; há um passivo regulatório de outro R\$1 bilhão. Aqui é tudo em bilhão, não é um negócio pequeno.

Então, a gente conseguiu manter investidor na mesa qualificado, fundos grandes que estavam conosco na mesa, discutindo durante esse período. E aí a ANTT foi muito dedicada, com várias reuniões, para tentar encontrar uma solução para esse TAC, que culminou na audiência pública muito bem organizada pela OAB, sobre a qual a senhora fez um aparte corretamente: que a OAB foi de fato extremamente importante em todo esse processo, com muita retidão, competência e fez a organização espetacular. Acontece que, naquele caminho, surgiu a questão ferroviária e tinha alguns pontos também que precisavam... O prazo de quatro anos para executar todas as obras estava muito curto, faltavam 330km para duplicar. E aí isso foi assustando o investidor, porque, se eu tenho uma ferrovia razoavelmente paralela à BR-163, obviamente esse volume tende a ir para a ferrovia e enfraquece o fluxo da rodovia. Então, o investidor começou a ficar assustado com isso e começou a sair da mesa, e a ANTT, não tendo condições regulatórias, não permitiu que esse reequilíbrio fosse feito de modo que o investidor pudesse assumir a concessão tendo um direito de ser reequilibrado caso a ferrovia gerasse impacto.

Então, aí, a partir da audiência pública de 16 de junho de 2021, a gente acabou esvaziando, e o investidor saiu da mesa – o segundo investidor de porte. Mas nós



falamos com vários investidores do Brasil inteiro e internacionais também em relação à Rota do Oeste. Mas, por fim, acabou que – é público isto – a Simpar, que estava na mesa diretamente, Fernando Simões, acabou saindo da mesa, que foi o último investidor que esteve conosco.

Aí, por fim, nós assumimos o compromisso público – o Senador estava e vários outros Parlamentares, o Xuxu seguramente –, a gente assumiu o compromisso naquele momento e disse o seguinte: "Olha, gente, vamos tentar o TAC, que é a melhor solução". A gente estava saindo a zero da companhia e não tinha interesse nenhum em procrastinar a solução. "Vamos devolver se não der certo o TAC". O que aconteceu? Quando o investidor nos disse, num dia: "Eu estou fora", no outro dia nós protocolamos um pedido de devolução amigável – no outro dia, imediatamente. Então não havia um blefe nosso de atrasar e litigar nesse contrato – porque esse é um caminho, esse é um caminho, e não há uma orientação da Novonor, antiga Odebrecht, de litigar e prejudicar mais do que em tese, porque já prejudicou a sociedade mato-grossense. Não há esse espírito. A gente não tem o histórico de não encerrar contrato. Agora, chega um momento em que você tem que ter a maturidade de entender que tem fim de linha: "Encerrou, encerrou; vamos para a frente". Então, vamos para o processo de relicitação. Aí, no...

Deixem-me passar mais um.

Aí, o que acontece? Chegou a um momento que é o seguinte: você tinha dois caminhos. A relicitação passou a ser a primeira agenda: "Vamos priorizar e concentrar nisso, que os credores já não aguentavam mais a tentativa da troca de controle" – pressionando a gente para uma solução, e a sociedade também. Aí a gente mantém ali como segunda opção o Termo de Ajuste de Conduta, que é o TAC, através da troca de controle, que o Pivetta comentou há pouco.

A gente não tem nenhum problema em qualquer entidade, seja pública, seja privada, assumir o controle da Rota do Oeste. Só que ela tem que assumir o ônus e o bônus dessa assunção. Não há só coisa boa, que é o pedágio; há um monte de coisas que ela carrega, que é o histórico dessa companhia. Então, nós temos ali...

E aí o que há? Os quatro pontos que estão sendo discutidos à mesa com a ANTT são: direito a reequilíbrio em função de eventuais impactos de nova ferrovia, do que eu falei há pouco; recomposição do prazo de concessão, nós já comemos 8 anos, quem está entrando está querendo mais 30 anos, para conseguir ter o fluxo e recuperar o investimento; encerramento de disputas, ativos e passivos regulatórios... Saibam que a ANTT multa, penaliza forte, fiscalização intensa: se o mato passar de 20cm, eu tomo multa; buraco, eu tomo multa; falta de defesa, eu tomo multa! É forte, a fiscalização é superatuarante! Isso está acruando, isso em algum momento vai ter que abater dos ativos de 2,2 bilhões que eu tenho. E a gente tem também a questão de a execução da obra, que está hoje prevista no TAC para quatro anos, ser feita em oito anos. Isso afeta diretamente, mas, tecnicamente, para quem conhece operação de rodovias há 20 anos, a gente sabe que é possível atender nível de serviço fazendo essas obras em oito anos e não necessariamente em quatro anos. Quanto mais curto, maior a tarifa, maior é o impacto para o usuário. Dinheiro não leva desafogo. Puxou o fluxo, obviamente se precisa de mais tarifa. Então, é importante a gente pensar...

Aqui, obviamente, tem a Imigrantes como prioridade, tem os trechos dos degraus de Posto Gil a Nova Mutum, há as questões das passagens urbanas de Sinop, que são fundamentais. Também cada uma tem a sua demanda. Lucas tem a questão daquela drenagem; Nova Mutum também tem aquele retorno que o Cattani tanto me cobra... A gente tem as demandas e conhece essas demandas como ninguém... Como ninguém,



não, mas a gente conhece o todo como ninguém; vocês, obviamente, conhecem cada um dentro do seu quadrado, mas a gente consegue enxergar a demanda como um todo da rodovia.

Nós temos duas soluções.

E do processo de relíctação, de que todo mundo já falou, eu tenho uma linha do tempo do que já foi realizado e vou partir da qualificação do CPPI (Conselho do PPI). Ele recomenda à Presidência o decreto. E é aí que a gente está agora. Estamos aguardando – a previsão é a de que saia em junho ou julho, eu coloquei julho na previsão, porque depende da Casa Civil – para que ele decrete. A partir do decreto, você tem um prazo máximo de 90 dias para poder assinar o termo aditivo que vai regrar as condições dessa relíctação. Isso é muito claro, muito bem regrado, com obrigações muito distintas, que vão estar no papel – vou falar disso um pouco mais à frente. Então, há aquele prazo de 90 dias.

E a EPL se antecipou na contratação do estudo... Eu não sei se ela já contratou, mas ela já adjudicou – é até foi um consórcio minério que ganhou, Azevedo Sette com Strata, uma empresa de engenharia – para fazer essa nova modelagem, porque ela precisa desenhar esse novo modelo. Como é que vai ser a concessão? Vão duplicar e continuar duplicando em quatro? Onde estão as necessidades? Vão incluir o contorno de Cuiabá ou não vão? E os contornos de Jaciara, de Juscimeira, de São Pedro da Cipa? É uma série de demandas que precisam ser reavaliadas nesse novo Evtea, com as necessidades de hoje, porque essa concepção foi de 2011, lá atrás. O que tem de novo? Vão dialogar com cada Prefeito, e é preciso tempo para isso, para dialogar com a sociedade e ver a real necessidade de hoje, para que coloquem essas novas obrigações para a nova licitação. Então, a EPL hoje já está habilitada, com a consultoria definida, e a gente vai apoiar a EPL nesse processo.

Aí você tem o prazo de dois anos. Há o início da vigência do novo PER, que é a partir de setembro de 2022. Quando você assina o aditivo, você passa a ter nova regra do jogo. Aquele PER fica sobrestado, você passa a ter novas atribuições. Aí a ANTT contrata o verificador independente para avaliar o meu balanço na lupa, com os meus direitos e também os meus deveres na lupa, porque isso vai tudo carrear para encontro de contas na licitação no futuro. Você vai ter o controverso e o incontroverso.

Então, esses dois anos vão ser para que a EPL estruture junto com a sociedade um novo Evtea e também que avalie a nossa contabilidade, porque eu tenho que pagar o credor. Eu tenho que pagar os meus passivos, então eu preciso também que esse meu crédito que está lá, que os meus haveres sejam reconhecidos.

Aí você tem uma audiência pública para nova licitação. Obviamente, o TCU vai avaliar essa nova licitação. E aí a gente está estimando que no máximo em dezembro de 2024 – esses são prazos estimados, podem ser antecipados –, você teria um novo concessionário podendo retomar as obras já a partir do período seco de 2025. Porque o cara vai precisar de um tempo, de um novo empréstimo-ponte no longo prazo, para ele se estruturar para retomar de forma consistente as obras. E, nesse período, deixo claro que há parâmetros que vão ser muito bem definidos, que são esses.

Aí agora a gente entra numa segunda camada da cebola, vamos dizer.

Definição do novo PER. A gente tem tratativas com a ANTT regulares. Eu estou aqui, em Brasília, praticamente toda semana pegando o nosso voo do padeiro aí, das 4h45 da manhã, religiosamente, para que a gente consiga, *tête-à-tête*, aqui discutir isso para preservar o bem público. O que a gente não pode fazer é deixar que essa estrutura se degrade. Então, o que está estabelecido?



Manter todos os serviços operacionais: resgate, atendimento pré-hospitalar, inspeções. Isso a ANTT não negocia.

Atendimento de parâmetros de pavimento e sinalização. Então, a gente precisa ter fluidez e segurança. Nós não vamos deixar cair... Obviamente, eu não vou conseguir fazer novos investimentos, mas eu tenho o compromisso de elevar os parâmetros de pavimento, o que é prioridade para o usuário hoje. É claro que cada um tem um viaduto, uma passarela, um tema específico, mas a gente tem que focar esse cara de longo curso, que paga o pedágio.

Conservação das Obras de Arte Especiais. Estamos fazendo, Senador, a Ponte do Rio Vermelho. Ali temos um trabalho praticamente artesanal, mas nosso compromisso é que, agora em setembro deste ano, a gente consegue liberar o tráfego ali na Ponte do Rio Vermelho. É uma obra grande. Para se ter uma ideia, ali estão sendo gastos 10 milhões; para se ter uma ordem de grandeza do que se está gastando na obra de recuperação daquela Ponte do Rio Vermelho.

Solução quanto à conservação dos trechos do Dnit. Este é o ponto em que a gente está hoje em discussões.

E aí, Diretor Lucas, me permita um comentário. O contrato nosso de concessão tinha regramentos muito claros em relação à assunção desses trechos. Então, quando os trechos foram provocados para serem assumidos, e nós fizemos o monitoramento desses trechos, os padrões, os parâmetros de pavimento estavam muito aquém daquele previsto em edital, no nosso edital. Então, não tinha como a gente assumir a rodovia em condições que não estavam naquelas previstas no edital.

O SR. LUCAS ALBERTO VISSOTTO JUNIOR – Só uma retificação: do seu edital.

O SR. JÚLIO PERDIGÃO – Do meu edital.

O SR. LUCAS ALBERTO VISSOTTO JUNIOR – Isso, porque o do Dnit foi construído no padrão do Dnit.

O SR. JÚLIO PERDIGÃO – Perfeito. Então, aí há essas sombras, não é? Esses frankensteininhos que ficam ali; um prevê uma coisa, o outro não prevê. Mas, no meu contrato, na cláusula 10.5 do meu contrato de concessão é muito claro o regramento de como é que eu deveria receber esses trechos, e os trechos estão, assim, uma vala distante, enorme daquilo que era previsto no meu contrato. É isso mesmo, Lucas.

Então, a gente está discutindo como é que eu vou estabelecer esses parâmetros, porque o Dnit está dizendo: "Olha, eu não tenho mais condições de cuidar, eu preciso resolver". Agora há uma discussão chegando ao Distrito Industrial de Cuiabá, de como é que a gente vai resolver aquelas obras inacabadas. Houve um escorregamento ali no 277 também importante, que é preciso corrigir. Então, há esses temas de detalhe em relação ao trecho do Dnit que a gente vai levar um tempo para esgotar e chegar a um denominador comum.

É importante a gente perceber que a ANTT...

E a gente vai estar ali: apoio da CRO à EPL na formulação do novo Evtea. A gente vai estar junto, com a EPL, para ajudar na nova concepção desse novo estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental.

A gente tem um ponto de atenção muito importante, que é uma preocupação constante da ANTT: eu não posso estar insolvente no período de transição, porque, se eu estiver insolvente, eu desmancho toda essa infraestrutura que foi pensada. Imagina se eu caio lá em inadimplemento? Imagina se eu caio em inadimplemento de novo dessas novas obrigações mínimas? Aí é que a coisa começa a desandar. Então, a ANTT me pede fluxo: "Me mostre o seu fluxo, eu quero saber o que cabe, o que não cabe, o que você arrecada,



para onde vai o dinheiro". E a gente está entrando nessa discussão para ver o que é que cabe de investimentos nesse processo.

E, se eu entrar em falência ou recuperação judicial, porque, vira e mexe, há um comentário: "Deixe de pagar ao credor, que está levando 150 milhões ou 200 milhões de"... Se eu deixo de pagar o credor, o cara me quebra. Coração zero o de banco. Ele decreta um vencimento antecipado. A minha única saída não dá nem RJ mais, é a falência. E a lei é muito clara: se eu estiver em falência ou recuperação judicial, não estou habilitado a entrar no processo de relíctação; eu vou para caducidade direto. E caducidade é na dor, porque entra advogado na mesa; sai o empresário, entra o advogado. Aí entra uma discussão litigiosa, e eu acho que ninguém quer buscar esse caminho.

Então, há o cuidado de a gente tratar credor e trazer bom senso para a agenda, porque eu falo para o credor: você tem que equilibrar, você não pode ficar também com essa pressão rígida, porque eu preciso atender a sociedade nessa fase de transição especialmente.

E aí, por conclusão, o último eslaide, e eu já conlui aqui a fala. A gente tem esses dois caminhos: a via da relíctação, então, é a garantia de preservar a trafegabilidade em todo o sistema, e a gente tem um tráfego pesado, de 90%. É o número N, para quem é engenheiro, mais alto de rodovias federais do Brasil. Então, é carga pesada, que não é para amador. O desgaste é violento. Nós temos a tarifa mais baixa do Brasil para o desgaste mais alto do Brasil. E o insumo asfáltico não está só na bomba de gasolina; ele está no betume, na mesma proporção: subiu 300% em três anos. O óleo diesel é o nosso segundo principal insumo, e mão de obra: demos agora 10,8% de reajuste aos trabalhadores e estamos há quatro anos sem tarifa de pedágio aumentada.

Estabelecimento da tarifa que preserva esse patrimônio. Então, a gente tem que ter um cuidado com isso. É preciso ter... O equilíbrio é aberto. Como eu não tenho recuperação, nenhum tostão, eu reitero: subiu para o acionista ao longo de oito anos, e a contabilidade é aberta, o escrutínio é total. A Odebrecht vai perder R\$800 milhões que colocou nesse projeto. Ponto. Não tem interesse em procrastinar essa solução, zero interesse. Nós perdemos, acabou. Vida que segue. Vamos olhar para frente. Vamos ver como a gente mitiga os danos que foram causados até aqui.

Durante a elaboração do novo EVTE, haverá um verificador independente para apurar os haveres e deveres da concessão. Por isso, esse prazo de dois anos é importante. E a nova licitação vai considerar o valor da outorga a ser pago pelo futuro concessionário. Ao final disso, a ANTT tira os passivos regulatórios, e aí o que sobrar vai para o credor diretamente. O novo concessionário vai pagar uma outorga e vai pagar para o credor. E essa relíctação há de se considerar que tende a ter um aumento tarifário. Nossa tarifa está muito baixa. Você vai ter que pagar uma outorga para o credor e vai ter que reprogramar esse investimento, e o estudo EVTE vai mostrar isso.

E você tem via TAC, com a troca de controle. E aí, para isso, o suporte do TCU é muito importante para a ANTT conseguir ainda salvar esse contrato num processo de troca de controle. E nós estamos torcendo para que isso aconteça, porque seria uma coisa mais rápida e atenderia a sociedade de forma rápida. Para que a gente precisa? Atuar para garantia, volto a repetir, do reequilíbrio do modal ferroviário, ampliação do prazo para as obras de quatro para oito anos. E eu posso dizer claramente: nós temos uma linguagem no setor que é nível de serviço, e eu garanto que, se você passar a execução das obras de quatro para oito, você vai atender os níveis de serviço corretos de uma rodovia da classe da Rota do Oeste. Você tem a recomposição do prazo de oito anos



e tem a liquidação dos ativos da arbitragem – nós temos uma arbitragem contra a ANTT, com os passivos regulatórios.

Então, pessoal, encerro aqui minha fala. Desculpa a correria. Aí está o 0800 da companhia.

Eu estou com a porta aberta. A orientação toda para a companhia é abrir para vocês toda informação que vocês precisarem. Nunca nos furtamos a isso, viu, Senador? Estamos abertos aqui. E eu me vejo e me coloco do lado da sociedade para a solução do contrato. Nós não temos... Não consigo olhar para trás, preciso olhar para a frente, como o Estado do Mato Grosso é. Todos, eu tenho um prazer enorme de encontrar com os Prefeitos e ver o pragmatismo deles, e toda a bancada também. Xuxu tem sido um parceiro duro, mas olhando para a frente. O Neri, duro, mas olhando para a frente. Todos com quem eu fiz interlocução até hoje são firmes na solução, mas a gente tem uma herança, e nós precisamos limpar essa herança. E fica aqui o meu compromisso de buscar a solução desse contrato da forma mais célere possível, e com toda informação que eu puder dar.

Me desculpa aqui a delonga, Senadora, mas eu estou aqui à disposição para qualquer esclarecimento.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT. Para interpelar.) – Presidente Margareth, é claro que tem outros tantos para falar, mas eu gostaria de fazer uma indagação muito rápida, porque a apresentação também foi rápida por parte da Rota do Oeste. Qual é o volume da dívida, hoje, da Rota do Oeste? E é possível essa dívida ser esclarecida, para quem também é essa dívida? Nós temos que respeitar às vezes certos detalhes...

O SR. JÚLIO PERDIGÃO (Para expor.) – A gente tem uma transparência, o processo tem a OAB como *amicus curiae*, as informações são claras, isso está no meu balanço. Se você for na CVM, eu sou auditado pela CVM, pelo... Existe o *watchdog*, um termo em inglês, que é o credor que me audita também nas minhas contas, para saber que não há nenhum movimento de recurso que não para rodovia. Então, a gente tem hoje 956 milhões de dívida, dos quais Caixa Econômica Federal é o maior credor, com aproximadamente 300 milhões. Eu tenho o segundo, que é o ING, que é um banco estrangeiro que não está mais no Brasil. Aí eu tenho o Banco do Brasil, Itaú, ABC, Pine... Falei os sete? São: Caixa Econômica Federal, Banco do Brasil, Itaú, ING, ABC, Pine e Crédit Agricole, que é outro banco gringo.

E aí é bom comentar, Senador, que, no empréstimo-ponte, o BNDES entrou com 700 milhões e a Caixa Econômica Federal entrou com 300 milhões. Os outros seis credores que eu comentei – Itaú, Banco do Brasil, ING, Crédit Agricole e ABC – subrogaram essa dívida. O que significa isso? Eles pré-pagaram o BNDES, tiraram dinheiro do bolso, levantaram a carta-fiança, eles eram fiadores do BNDES, e passaram a ser credores diretos da companhia. Então não tem mais o BNDES nesse projeto. Eu tenho a Caixa Econômica, que era direta, não tinha fiador, ela continuou, e tenho esses outros seis bancos, que eram fiadores e hoje são credores diretos. Então essa dívida é paga a eles, a gente vem pagando a eles religiosamente, eu não posso... A dívida está vencida, então a qualquer momento ele pode executar essa dívida. E a gente tem mantido a atualização de todas as informações e solução do contrato.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) – Presidente, eu fiz uma representação para a Procuradoria da República com o objetivo, principalmente, também de bloqueio dos recursos para suspender esse pagamento durante um período, até que as obras mais urgentes fossem feitas. Por exemplo, esse



ponto lá em Jaciara é um rompimento em que aquilo ali, qualquer acidente... Essa semana mesmo nós ficamos quatro horas no trânsito parado. Temos algumas depressões lá, os degraus, como já foi falado pelo Roger, que constatou uma situação em que o perigo de morte é muito grande. Então, tem algumas obras que significaria muito serem feitas em curto prazo.

Eu até tenho aqui as sugestões para serem apresentadas ao final, mas, até para que as pessoas que estão assistindo não percam o raciocínio, eu gostaria de um comentário sobre esse aspecto. Como a empresa vê? E, se isso acontecer, o que aconteceria, digamos, do ponto de vista da relação? Porque, se fosse uma determinação da Justiça, não teria outra situação que não cumprir. Isso daria fôlego para que a empresa que está já no momento da devolução pudesse executar algumas obras emergenciais extremamente necessárias?

O SR. JÚLIO PERDIGÃO – Eu estou com o Roberto Madureira ali e com a Conceição. O Roberto Madureira faz a relação, conhece bem a turma, e a Conceição faz a parte regulatória diretamente com a ANTT.

Na primeira coisa que eu comentei, eu falei assim: "Gente, nesse processo de rellicitação, de forma muito transparente, eu tinha vontade de fazer alguns investimentos". Preciso fazer um viaduto em Sinop, preciso resolver o problema da drenagem de Lucas, preciso resolver o contorno de Mutum, preciso melhorar aqueles degraus, preciso resolver o viaduto da Filinto Müller e preciso resolver algumas questões pontuais. A Gleba do Rio Vermelho era uma delas, e a gente conseguiu endereçar.

O problema é que o fluxo é finito. Eu tenho um dinheiro arrecadado. É público do que eu estou falando. Primeira coisa, atender credor. Segunda coisa, pagar o custo operacional. Eu tenho 1.672 funcionários, eu preciso pagar esse custo. O que sobra? Beleza, sobrou. O que é prioritário dentro disso? Entenda, eu preciso dar trafegabilidade para o caminhoneiro. É ele que paga a conta. Esse cara é que paga a conta. Esse cara é o nosso cliente direto, é o que sofre. Ele é que está... Eu preciso atender esse cara. O que esse cara quer? Pavimento e verde. Ele só quer... Ele quer passar. Ele não está querendo... Ele quer que uma carreta tombada seja tirada o mais rápido possível e não ter que esperar como na época que era o Dnit, que demorava, porque é... Hoje eu tenho caminhões pesados, Volvo zero. Quem rodar a rodovia hoje vê que está toda a frota renovada – toda a frota renovada – para atender esse período de produção.

Então, eu vim ver um trecho do Dnit, porque o senhor está comentando. Ali em Jaciara, é um trecho do Dnit, em que houve essa ruptura. Qual é o nosso medo agora na discussão com a ANTT? "Você tem que assumir isso." E, se acontecer de novo um escorregamento desse que eu não previ? Isso pode custar mais 5 milhões, 3 milhões. Se eu tenho pouco dinheiro, como começar a trabalhar esses recursos para fazer esses reparos?

Então, a gente está alinhando o seguinte: aquilo que o seguro cobre eu vou fazer. O que não é conhecido o seguro cobre. Aquilo que já é conhecido... Tenho um problema sério, geológico na Serra da Caixa Furada. Na Serra de São Vicente, já apareceram alguns. Aí eu tenho um escorregamento aqui na 277, que o senhor está comentando. Então, como é que eu consigo não deixar isso claro neste aditivo de que, se houver o evento extraordinário, eu não tenho de onde tirar o dinheiro?

Gente, se coloquem na posição. Eu não tenho como pedir ao acionista dinheiro para colocar num negócio em que ele já está perdendo 800 milhões. Eu vou dizer: "Olhe, meu compromisso é perder os 800 milhões. Eu não consigo colocar mais capital". Então, nós



precisamos seguir este fluxo: arrecadou, como é que eu cubro tal, tal, tal? Esse é o nosso dia a dia para equilibrar esses pratinhos, esse malabarismo de você conseguir equilibrar.

Eu sei, sim, Senador, todas as demandas. Não tenho nenhuma soberba nisso. É porque a gente opera a rodovia há oito anos. Eu tenho um BI lá que me dá informação de accidentalidade, onde é que está. A área de escape ali da Serra de São Vicente, km 349, é fundamental. Eu sei das demandas, mas me falta... A angústia é esta, de não conseguir efetivamente fazer o que precisa. Então, a celeridade disso é o nosso interesse.

Por isso que eu não cango de dizer: nós estamos do lado de vocês na solução do contrato. Não tem demagogia nenhuma nisso. Estou buscando a solução, Senador.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) – Bom, isso me traz mais convicção de pedir à Procuradoria da República uma decisão, no sentido de provocar a Justiça, porque, realmente, quando tem um bloqueio no recurso, de uma hora para outra, isso impede que a empresa possa fazer os investimentos.

É claro que houve, no início desse contrato, uma expectativa que foi colocada também, à época, de financiamento pelo BNDES, todas as concessões no Brasil; isso é importante que seja esclarecido à população.

Nós estamos em outro governo, mas não estamos em outro país. Por isso, inclusive, eu apresentei uma emenda à Constituição, para que no Brasil nós tenhamos segurança jurídica, que é a maior reclamação feita hoje por qualquer investidor. Um contrato feito de longo prazo não pode ser mudado de acordo com o governo de plantão. Um contrato de longo prazo tem que ser uma política de Estado, e não de governo.

Então, por tudo isso... Nós estamos falando aqui de uma possibilidade, inclusive, de relíctitação. Se nós não tivermos segurança jurídica também para uma relíctitação, nós teremos dificuldade.

Então, aqui eu chamo a atenção de toda a população, do Congresso Nacional, aqui representado pelo Senador Fabinho, pela nossa Senadora Margareth Buzetti... Essa PEC está tramitando aqui no Congresso. Nós precisamos votar isso. Nós não podemos fazer que um contrato seja modificado sem essa segurança necessária. Então, o caminho que nós temos – longo ainda – a perseguir nós podemos antecipar.

Eu tenho algumas sugestões que estou fazendo aqui, inclusive de iniciativa legislativa, mas é importante, porque amanhã, após esta audiência, será mais uma audiência frustrada, em que não se resolveu e, sem o recurso, não se resolverá. Eu gostaria que fosse bem claro isso, por parte da concessionária, porque ela deixou muito claro aqui: "Ó, eu tenho tanto, eu tenho que fazer o custo, tem a manutenção, tem que fazer...". E, para investimento, não está praticamente sobrando nada. Nós vamos viver uma situação de mais acidentes, acidentes, acidentes, pagando pedágio, e, claro, não tem compreensão daquele que está pagando o pedágio, porque estrada pedagiada não pode ter buraco, não pode ter essas situações.

Quanto é o valor? O valor é justo? Poderia ser mais, ou menos? Na época, tentou-se exatamente fazer uma tarifa bem menor. Tanto é que o trecho de Rondonópolis-Cuiabá até Posto Gil seria de responsabilidade do Dnit. Aí, depois, na época, o Dnit começou a ter problema e tirou-se o trecho de Cuiabá a Rosário, mas o Dnit concluiu então Rosário-Posto Gil e Rondonópolis-Cuiabá, mas com problemas que já estamos tendo, exatamente como foi falado aqui pelo Diretor Lucas: de quem é a responsabilidade dessa manutenção. E, por isso, por ficar essa situação não muito definida, não tem nem dotação orçamentária suficiente para o Dnit fazer a manutenção. Essa é a minha angústia e a minha briga o dia inteiro no Ministério da Infraestrutura, porque os recursos não são suficientes, e a empresa também, claro, alega que não tem como assumir uma obra que



demorou cinco anos. E hoje a Serra de São Vicente até a área de concreto que foi feita também, dado o volume de trânsito, o aumento do peso pela Lei dos Caminhoneiros, porque, quando se faz uma demanda, a gente vota algo que foi a pressão no momento... Aí vêm as consequências também. Então é importante que a sociedade entenda isso. Por isso, os Prefeitos estão aqui presentes.

E é importante que a OAB, a Assembleia Legislativa, Deputado Xuxu, o Estado de Mato Grosso e a sociedade toda pensem e conheçam essa complexidade para que a gente encontre um caminho juntos.

É essa aqui a minha... Não é a conclusão ainda, porque vamos demorar ainda com a audiência. Eu nem falei, cada um tem aqui o seu direito de falar, mas eu não queria perder esse raciocínio, principalmente neste momento, porque a acusação precisa ter o esclarecimento necessário. E aí, claro, essa disposição da concessionária de devolver não litigioso facilita, mas ainda terá que haver ações por parte do Governo para que essas soluções de imediato sejam resolvidas.

O SR. JÚLIO PERDIGÃO – E me permita, bem rapidamente: sobre a carta de financiamento, que é uma carta-conforto no processo licitatório de todas as seis rodovias, na terceira etapa ela tinha 20 anos para pagar e a menor taxa da história de financiamento de infraestrutura. A gente brincava que era uma PPP de financiamento. Por isso que os descontos foram altos. E esse financiamento não saiu só para a primeira concessionária lá atrás, que era uma concessionária menor, que é a MGO50. É a 50?

O SR. ROGER DA SILVA PÊGAS – É MGO só. Depois...

O SR. JÚLIO PERDIGÃO – É MGO, a BR-050.

Então, acabou não saindo o financiamento. Aí pegou todo mundo de calça curta porque o BNDES mudou a política de financiamento de infraestrutura no Brasil.

A SRA. PRESIDENTE (Margareth Buzetti. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - MT) – Júlio, eu vou chamar o Presidente da Comissão agora.

Por favor, Fabio, assuma aqui, porque eu estou deixando agora. Vem para cá! (Pausa.)

O SR. PRESIDENTE (Fabio Garcia. Bloco Parlamentar União Cristã/UNIÃO - MT) – Eu vou passar a palavra aqui para o nosso Deputado Estadual Xuxu Dal Molin, que representa, neste ato aqui, a Assembleia Legislativa.

O SR. XUXU DAL MOLIN (Para expor.) – Muito bom dia, Senador Fabio Garcia. Na sua pessoa, cumprimento os demais Senadores Wellington Fagundes e Margareth. Parabéns pelo trabalho aqui e pela audiência pública! Gostaríamos que houvesse membros aqui da Comissão de Infraestrutura, mas nós estamos lutando aí com o que realmente o Mato Grosso consegue: os três Senadores unidos. Parabéns!

Eu quero aqui, em nome dos representantes do Ministério dos Transportes, do Dnit e da ANTT, saudar a todos do Governo Federal, ao Júlio, representando a Rota do Oeste, e parabenizar o Governo do Estado do Mato Grosso pela coragem de vir somar nesse sonho nosso que é uma solução definitiva.

Eu quero mandar, primeiro, um recado e um esclarecimento a todo o Brasil. O Mato Grosso é um estado mãe, que ajuda na segurança alimentar do Brasil e também na balança comercial. Nós somos o maior produtor e exportador de alimentos e que gera o maior saldo na balança comercial, que ajuda a bancar os planos de auxílio e tudo mais na pandemia... Então, esse é o Mato Grosso.

Eu vou falar rapidamente, mas é importante colocar alguns aspectos. Antes de entrar, Senador Fabio, o Mato Grosso é pioneiro na coleta seletiva de embalagens, é o responsável pela minuta da rastreabilidade de todo o setor de base florestal – ele integrou



os nove estados da Amazônia Legal no combate a incêndios florestais. Hoje, se está tudo integrado e nós tivemos uma diminuição enorme nas queimadas, devemos aos bombeiros e ao Governo do estado, que encabeçaram. Eu tenho orgulho de ter ajudado a implantar a primeira Base Aérea de Combate a Incêndios Florestais da Amazônia.

Foi com o apoio do Governo e da Ag Leader, lá da região de Sorriso, que nós encaminhamos a minuta para, junto ao Mapa, regularizar mais de 70% dos assentamentos rurais de todo o país – e aqui vocês vão entender por que eu estou falando isso. Quando o Governo quer, faz. Um exemplo: você tem litígio numa expropriação de terra, o expropriado aceita a expropriação – só estão discutindo valor –, e o Governo vai agora, através da regulamentação, titularizar todo mundo. Nós levamos essa minuta à Ministra Tereza, com o apoio de todos os municípios da região, das Câmaras de Vereadores, da Ag Leader, e deu certo.

Nós temos junto à malha paulista... Quando eu fui Deputado Federal, com a nossa bancada, nós fizemos toda a articulação para antecipação de outorga, que hoje viabiliza investimentos de ferrovias e principalmente a ferrovia estadual, de que o Mato Grosso é pioneiro.

Também há a questão do berço das indústrias biológicas: o Mato Grosso é um estado que não aceita produzir se não for de forma sustentável, entre tantos outros ativos ambientais. Temos lá mais de 62% de reservas intactas.

Aonde eu quero chegar com tudo isso? Nós precisamos dar uma resposta àquela população que faz muito pelo Brasil. Eu moro há mais de 40 anos em Sorriso e, como cidadão, gente, é revoltante estar aqui. Eu queria... Já pensei em quebrar todas as praças de pedágio, fechar aquela BR, pegar um D4 e rasgar no meio a BR-163, mas aí vem a responsabilidade de agente político. E aí, desde 2019... Já fizemos muitas ações antes. Nós sentamos com todos aqui. Aqui todos são vítimas de um sistema burocrático e inoperante. Aconteceu corrupção escancarada, e o Mato Grosso está pagando com vidas. Esse é o resultado. E não adianta mais olhar para trás.

Eu quero aqui falar que a Assembleia Legislativa, com nossa liderança e com o apoio de todos os colegas... Nós apoiamos aqui o plano de cura integralmente. No começo, a OAB do estado era contra, e nós conseguimos convencer a OAB. A OAB foi parceira, e eu quero parabenizá-la.

Nós fizemos gestão de forma responsável com todos os órgãos de controle. Fomos ao TCU... Nós precisamos, infelizmente, sair dessa reunião... Nós temos um novo integrante agora e um novo ingrediente que é o Governo do Estado do Mato Grosso.

Eu, por algumas vezes, estive com o Governador. Alguns meses atrás, em um almoço, o Governador me questionou: "Xuxu Dal Molin, o que tu pensas de tudo? O que nós temos que fazer?". Eu falei para ele três coisas: "Governador, se aproxime do Presidente Bolsonaro. Vamos rediscutir uma nova reforma tributária para o estado. O Estado de Mato Grosso vai dobrar a produção agrícola em menos de oito anos em 2,5 mil quilômetros de asfalto". Vocês sabem para onde vai desaguar tudo isso, em grande parte? Para a BR-163. Então, mesmo com ferrovia, não vai ser o suficiente. E este foi o terceiro questionamento que eu fiz ao Governador, que foi muito sensível: "Ajude na BR-163". Já estava sendo discutida a estadualização da BR-174.

O Governador eu quero parabenizar na pessoa do Vice Otaviano Pivotto. Parabéns!

Eu quero pontuar algumas questões de responsabilidade de todos os agentes políticos aqui, principalmente dos órgãos de controle. Deveriam estar aqui o TCU – nós já estivemos com o Ministro Nardes algumas vezes –, a AGU, o Ministério Público Federal.



Lamentavelmente, até hoje, Mato Grosso... O desabafo do Deputado Medeiros e do Senador Fabio Garcia é real, bem como os dos Prefeitos aqui. Eu quero, em nome do Prefeito de Nova Mutum, Leandro Félix; do Miguel Vaz, de Lucas do Rio Verde; e do Dorner, que não está aqui só porque foi operado, agradecer a todos pelo empenho.

Gente, falar da BR-163... Eu tenho aqui, desde 2019, um monte de ofícios. Para eu não me alongar e fazer o encaminhamento, quero dizer que, em 2000, população do Brasil, nós apresentamos aqui o apoio do Plano de Cura, quando havia 610 mortos. Está aqui, é oficial. Isto aqui é da PRF e é de 2000. Nós não aceitávamos essas mortes. De forma muito lúcida, nós queríamos ver as obras. E aí, Brasil – pasmem vocês! –, a burocracia do nosso sistema impediu... Ainda quando eu era Deputado Federal, nós fomos uns dos poucos no Congresso a defender a aprovação da MP 800. Eu chorei naquela noite. Gente, só faltou eu me ajoelhar naquele Plenário. E, por causa da reforma previdenciária, o Congresso virou as costas para Mato Grosso, o estado que ajuda a alimentar o Brasil e o mundo. É triste falar isso! E aí vocês viram todo o cronograma ali de luta, luta e luta!

Mas hoje o Governo do Estado... Eu percebi aqui... O Júlio Perdigão... Nós sempre tivemos uma conversa reta. "Aqui é uma decisão amigável." Se é amigável, então o Governo Federal... Estou aguardando a visita do Ministro Marcelo Sampaio.

Faz dois meses, Ministro, que nós o estamos aguardando, com a vistoria técnica lá.

Está na hora de bater na mesa. Chame os órgãos de controle. Ninguém quer aqui impedir o direito de ressarcimento de contratos. Aqui a gente percebeu que a Rota do Oeste fez um contrato com um governo covarde, que foi o do PT, porque não foi feito em cima de padrão Dnit. Teve promessa de financiamento não cumprida. Mas nós cansamos de pagar com vidas. Então, aqui, está bem claro o jogo. Todo mundo aqui é vítima de um sistema.

Então, para eu não me alongar, vou falar só para encerrar: a ANTT aqui, o Roger falou que eu tenho trauma daquele acidente. Imagine nós que estamos toda semana, lá, socorrendo pessoas; imagine nós que vivemos lá! Infelizmente, enquanto fica aqui no ar-condicionado, fica aqui acomodado, vocês discutem leis e papel, e nós estamos lá socorrendo vidas todos os dias.

A estrada – para encerrar – tem mais 40 anos, está se esbugalhando. Por isso que eu já falei para o Governo Federal: calamidade pública e intervenção federal! Como é amigável: "Vocês vão ser ressarcidos e têm o direito", mas nós precisamos de obra para ontem e não é paliativa, não é obrinha em canteiro aqui, não é para resolver passarela lá. Eu quero ajudar e o Governo do estado, as entidades do agro, os irmãos caminhoneiros, os municipais e a Assembleia Legislativa estão lá para somar.

Que seja a última audiência pública para discutirmos uma solução para a BR-163, porque, se depender de muitas pessoas de lá, já era para ter sido quebrado tudo aquilo lá. E nós, de forma responsável, estamos aqui, pedindo para que o Governo, para que o Congresso, para que as operadoras, para que todos os órgãos de controle olhem para o Mato Grosso de forma diferente, porque, quando o Governo quer, o Governo faz. E aqui está uma resposta em várias questões, como a malha paulista, como a questão de geração agora de documentação, titularização – quando o Governo quer, faz! E ele é o responsável por tudo isso.

Então, eu quero só agradecer. Fico feliz, porque a minha esperança nunca morreu, mas nós não aguentamos mais. Eu peço a Deus que ilumine principalmente o Ministro Marcelo Sampaio. Chega, Ministro! Em dois anos aqui de relíctação, vocês podem tocar isso de forma paralela. O Dnit falou que, se for acionado, com dinheiro em caixa, bota o



Exército, bota as associações que nós temos lá, o Governo. E vamos fazer obra, gente, o resto é conversa; vamos salvar vidas e resgatar a esperança do povo do Mato Grosso.

Que Deus abençoe esta audiência e os resultados dela!

O SR. PRESIDENTE (Fabio Garcia. Bloco Parlamentar União Cristã/UNIÃO - MT) – Obrigado, Deputado Xuxu.

Eu tenho um pedido do Prefeito de Sinop, Roberto Dorner, que está com uma audiência marcada, para que ele possa fazer uso da fala de forma remota.

Está pronto aí para a gente colocar o Prefeito Roberto Dorner? (Pausa.)

O SR. ROBERTO DORNER (Por videoconferência.) – Bom dia!

O SR. PRESIDENTE (Fabio Garcia. Bloco Parlamentar União Cristã/UNIÃO - MT) – Perfeito.

O SR. ROBERTO DORNER (Por videoconferência.) – Em nome do...

Está ouvindo?

O SR. PRESIDENTE (Fabio Garcia. Bloco Parlamentar União Cristã/UNIÃO - MT) – Positivo, Prefeito; positivo!

Eu quero só aqui trazer um esclarecimento de que, com o Prefeito Dorner, eu falei ontem. Ele gostaria muito de estar aqui, mas, por conta de uma intervenção médica, uma cirurgia, não pôde estar presente, mas ele, que coordena pela Frente de Prefeitos essa solução da BR-163, fez questão de, ainda em recuperação, participar da audiência pública.

Quero agradecer-lhe imensamente, Prefeito, e o estamos escutando, sim. Passo-lhe a palavra.

Obrigado.

O SR. ROBERTO DORNER (Para expor. Por videoconferência.) – Bom dia a todos.

Quero agradecer o Fabio Garcia, a Margareth e o Wellington Fagundes por essa iniciativa. Para nós é muito importante essa audiência. Se bem que, na audiência pública que teve no início dessa gestão de pedágio que começou aí, eu falei que isso aí não ia dar certo, porque não tinha propósito para as nossas cidades aqui do interior.

Então, eu quero dizer a todos que eu fico um pouquinho frustrado quando estamos falando da BR-163. Já falamos demais, eu acho que já falamos muito, como falou o nosso Deputado Xuxu.

Quero agradecer também... Essa audiência é muito importante para tratar desse assunto. Em nome dos Prefeitos, eu quero agradecer ao Miguel Vaz, que é nosso parceiro de primeira hora; ao Leandro, de Nova Mutum. Temos aí também o Vereador de Sorriso, Wanderley, representando o Prefeito e todos os Vereadores da região. Quero agradecer também ao Deputado Medeiros e, na pessoa dele, quero cumprimentar todos os Deputados, o Xuxu Dal Molin e os Deputados Estaduais que estão nos assistindo ou que estão por aí.

E digo a todos vocês que eu também cansei de estar pedindo favor para uma coisa que nós já estamos pagando há muito tempo. Eu vejo falar aí, até agora, só de Rondonópolis-Cuiabá, Cuiabá-Rondonópolis. E, agora por último, senti que alguém falou o nome de Sinop aí, e não falaram o nome de Lucas do Rio Verde, não falou o nome de Nova Mutum. Eu quero dizer a todos vocês, com o perdão da palavra: nós não estamos sendo ouvidos. Já fizemos reuniões aí com o Ministro Tarcísio, aqui em Sinop, tratando desse assunto. E vou dizer a todos vocês: ficaram frustrantes mesmo essas conversas, essas reuniões. Estivemos em Brasília várias vezes para falar com o Ministro da Infraestrutura, que não nos atendeu. Um dia, o motivo era uma coisa; outro motivo no



outro. E mandava o secretário falar conosco. E a conversa sempre foi a mesma, sempre a mesma conversa.

Prefeito Miguel e Leandro, eu quero dizer a vocês que a gente... Como o Miguel falou um dia para mim: "Olha, Roberto, nós temos que bater duro, porque, se nós não trabalharmos nesse assunto, as coisas vão só encompridando cada vez mais". E quero dizer a todos vocês: a quantia de vida – eu quero falar de Sinop hoje – que já perdemos a BR-163 é coisa gritante, é coisa imperdoável a qualquer governo, ao que implantou o processo e ao de agora também, porque não estão tomando as providências necessárias. Nós precisamos que o Governo tire o pé do chão, resolva esse problema de uma vez por todas. Agora, pede mais dois anos para isso, mais um ano para aquilo, mais dois anos para aquilo... Daqui a pouco nós estamos em 2025.

Gente, para com isso – para com isso. Se for para sair do páreo, sai logo. Já entra outra empresa. Nós não podemos estar esperando aqui dois, três anos para sair uma nova licitação. Não é possível que um país com o desenvolvimento que tem o Brasil, que produz alimento para o mundo, esteja nessa situação de não ter segurança jurídica. O cara faz o que quer, faz o contrato da maneira que ele quer.

É claro que a gente sabe... E eu quero até agradecer aí ao Pivetta pela posição que ele manteve aí junto com o Governo Mauro Mendes de dizer: "Estamos prontos para ajudar". Nós Prefeitos somos pequeninos aqui, mas estamos prontos para ajudar. Nós temos aqui dentro das nossas cidades, sem falar da 163: a quantia de mortes que está acontecendo em Nova Mutum, Lucas do Rio Verde, Sorriso e Sinop é coisa que não é nem falada. Morre gente todo dia passando a BR de um lado para outro. Não tem os viadutos necessários que foram prometidos em 2013, 2014, quando começou isso aí. Eu estava numa reunião aí, uma audiência pública, e eu falei coisas, e tudo que eu falei funcionou, tudo que eu falei aconteceu. Não funcionou nada do que falavam, não funcionou nada mesmo. Só que nós, nós aqui, eu, por exemplo, falei: "Ó, não vai dar certo, não vão cumprir, em 2019 vai estar toda duplicada essa BR, e terá nossas passagens elevadas". As cidades cresceram muito, dos dois lados da rodovia, e hoje estamos pagando com vidas a ineficiência de Presidentes que não têm olhado para nós aqui. Nós estamos aqui no município, quase que no final da linha da concessão, e é uma vergonha o que está acontecendo.

Não estamos falando mal também da concessionária; pelo contrário, o que já passou, passou. Nós temos que agir. Nós não podemos mais aguentar esse tipo de coisa.

Agradeço muito ao Senador Wellington, também, pelo trabalho que tem feito em prol da rodovia. Nós estamos trabalhando muito para que isso aconteça imediatamente, porque, se forem entrar mais um, dois ou três anos aqui, a condição da gente vai... Foi um Governo que deixou as coisas acontecerem muito rápido, e não concluiu tudo aquilo que tinham prometido. Será que esse contrato só está a favor da concessionária? Não está a favor da população? Olhem o que aumentou a nossa região toda aqui, gente! Pelo amor de Deus! Está na hora de parar!

O Xuxu Dal Molin e o nosso Deputado Medeiros têm trabalhado muito também. Eu sei de todo o trabalho de cada um dos senhores aí, mas eu quero dizer a todos: nós não podemos esperar. Prefeitos, nós temos que talvez agir de uma maneira que nós não queremos agir. Como falou agora o Deputado Xuxu, nós podíamos ter parado essa BR, podíamos ter feito um estardalhaço, mas nós somos do bem – nós somos do bem! –, nós queremos resultado de tudo aquilo que nós precisamos aqui na nossa cidade, em nosso estado. O nortão do estado foi esquecido por completo. Fizeram duplicação de Cuiabá a Rondonópolis, que ainda não acabou, mas aqui, no nosso estado, não fizeram nada –



mais nada, mais nada e mais nada! Então, eu sempre falo que o "mais" não se escreve, mas é o que eu estou falando: é mais nada, vocês não fizeram nada. Então, eu tenho a reclamação, e a indignação é muito grande por parte das prefeituras. Eu acredito que o Miguel, o nosso amigo Miguel, e o nosso amigo Leandro, também na hora da fala deles vão mostrar essa indignação – é claro que talvez da maneira mais moderada, porque eu sou meio nervoso e às vezes a gente fica até emocionado por esse tipo de coisa. Nós temos aí a... Fizemos comissão, trouxemos ministros com mais de 30 Prefeitos da região participando, nós fizemos tanta coisa aqui, e nada foi feito por nós. Então, cara, olhe, está na hora de parar com brincadeira! A brincadeira tem que ter começo e tem que ter fim, e eu acho que já passou da hora de ter um fim a brincadeira. Está na hora de nós agirmos com toda a sinceridade. O povo do norte do Mato Grosso não pode esperar mais.

Era isso que eu queria falar. Desculpem-me aí o meu desabafo, mas eu quero dizer a todos os senhores que estão aí presentes que nós não aguentamos mais, nós temos que agir e agir de uma maneira rápida, e não que se tenha que passar por aqui, passar por ali mais um ano, mais seis meses, mais três meses, mais isso... Gente, não dá mais! Lancem essa licitação logo! E que as pessoas que estão entregando a concessão façam a entrega rápida e coloquem tudo...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ROBERTO DORNER (Por videoconferência.) – Como eu estava falando aí, gente, já passou dos limites!

Nós somos a região que mais produz dentro do país. Nós somos uma região que produz muito. Nosso dinheiro das nossas exportações está indo para onde? Para tapar buraco em outras estradas? Não, pelo menos ajudem a fazer essa duplicação, a fazer os viadutos elevados dentro dos municípios para que os nossos municípios possam ir e voltar sem ter problema, sem causar nenhum acidente, nenhuma morte.

Gente, muito obrigado pela atenção!

Eu não poderia estar falando tanto, mas estou falando, porque eu quero que tenha uma solução para isso aí. Eu, como Presidente da comissão dos Prefeitos da região, fico indignado em até não poder estar aí, mas quero dizer a todos vocês que estou pronto aqui para briga. Miguel e Leandro, estamos prontos para briga! Se for preciso fazer intervenção para que parem essa BR, para que se resolva de uma vez por todas, eu estou pronto. Eu estou pronto e disponível aqui para ir para cima, porque chega! Chega, acabou!

Muito obrigado, gente.

Bom dia a todos.

O SR. PRESIDENTE (Fabio Garcia. Bloco Parlamentar União Cristã/UNIÃO - MT) – Obrigado, Prefeito Dorner, pela fala. Entendemos, obviamente. Você que vive no dia a dia essa agonia, entendemos todo o seu desabafo. Você há tanto tempo luta por uma solução. Também entendemos a sua frustração, que é compartilhada com todos que estão aqui participando desta audiência pública.

Quero aqui chamar para a sua fala o Santi Ferri, que é o Gerente de Estruturação de Projetos da Empresa de Planejamento e Logística (EPL), que participará conosco de forma remota. (Pausa.)

Sr. Santi, o senhor está conectado. (Pausa.)

Nós não o estamos escutando, deve estar no mudo. (Pausa.)

O SR. SANTI FERRI (Por videoconferência.) – Bom dia.

Estão ouvindo? (Pausa.)



O SR. ROGER DA SILVA PÊGAS – Pode falar, Santi. Nós estamos escutando.
(Pausa.)

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT)
– Bom, então, vamos...

O Senador Fabinho teve que se ausentar. Eu assumo aqui.

Ele já voltou! (Risos.)

Eu já ia anunciar o próximo que está presente: é a Gisela – então é virtual.

Gisela Alves Cardoso, Presidente da Ordem dos Advogados do Brasil em Mato Grosso.

Já está a postos, Dra. Gisela? (Pausa.)

Dra. Gisela, representando a OAB. (Pausa.)

Acabou de sair do vídeo?

Então, Leonardo Capataz, também representando a OAB. Senão, eu posso...
(Pausa.)

Eu vou passar, então...

Presente aqui nós temos o Prefeito de Lucas do Rio Verde.

Sente-se preparado para falar agora ou prefere esperar? (Pausa.)

Então, o Santi Ferri, Gerente de Estruturação de Projetos da Empresa de Planejamento e Logística (EPL), que é extremamente importante porque exatamente a EPL já está fazendo todo o estudo da nova modelagem. (Pausa.)

O SR. SANTI FERRI (Por videoconferência.) – Estão ouvindo?

O SR. PRESIDENTE (Fabio Garcia. Bloco Parlamentar União Cristã/UNIÃO - MT) –
Oi, estamos escutando.

O SR. SANTI FERRI (Para expor. Por videoconferência.) – Bom dia a todos.

Por parte da EPL, nós estamos aqui, como o Júlio já citou, finalizando o processo de licitação da empresa que vai prestar consultoria para a EPL, na elaboração de todos os estudos.

Então, já foi homologado o vencedor, e a assinatura do contrato está prevista para ser feita entre essa semana e a próxima semana. O trecho que vai ser estudado é na divisa do estado ao sul, em Sonora até Sinop.

O trabalho inicial que vai ser feito pela contratada: os levantamentos de campo, desde o cadastro complexo da rodovia, o levantamento topográfico e os estudos de tráfego. Os estudos de tráfego irão contar com pesquisa na origem e destino, preferência declarada, contagem volumétrica não classificada. Com esses estudos, será realizada a projeção de tráfego futuro para a nova concessão no horizonte de projeto, e será considerado aí provavelmente o de 30 anos. Nessa projeção, vão ser estudadas todas as necessidades da rodovia em termos de ampliação de capacidade, seja com ampliações por duplicação, seja com faixas adicionais em rampas, para resolver problemas de fluidez.

Então, conforme as premissas dos últimos estudos, à medida que a capacidade da rodovia é prevista para estourar a capacidade em nível de serviço "t", a partir desse momento, são contempladas as obras. A gente elabora o projeto funcional para essas obras, de todas as obras de recuperação de capacidade e também as melhorias – passarela, dispositivos de entroncamento, correções de traçado: a gente também tem considerado as condições de curva para melhorar o traçado, a fluidez da via e segurança também –, implantação de elementos de segurança – barreira, defensa e também a aplicação da metodologia iRAP, que é uma metodologia internacional com o intuito de melhorar a segurança da via.



E o tempo previsto para concluir esses estudos é de 12 meses. Então, a partir da assinatura do contrato que está para ser feita aí nessa semana, o prazo de conclusão previsto é de 12 meses para a finalização dos estudos e a publicação do material para audiência. (Pausa.)

O SR. PRESIDENTE (Fabio Garcia. Bloco Parlamentar União Cristã/UNIÃO - MT) – Santi, você nos escuta?

O SR. SANTI FERRI (Por videoconferência.) – Sim.

O SR. PRESIDENTE (Fabio Garcia. Bloco Parlamentar União Cristã/UNIÃO - MT) – Deixe-me só entender aqui. Você está aqui por parte da Empresa de Planejamento e Logística.

O SR. SANTI FERRI (Por videoconferência.) – Sim.

O SR. PRESIDENTE (Fabio Garcia. Bloco Parlamentar União Cristã/UNIÃO - MT) – Nessa remodelagem, vamos dizer assim, que vocês estão aí conduzindo, você disse que tem prazo de finalização de 12 meses para a apresentação pública dela?

O SR. SANTI FERRI (Por videoconferência.) – Isso. O prazo de elaboração dos estudos que a gente está contratando tem um programa de 12 meses completos, envolvendo desde o cadastro inicial da rodovia, até a elaboração de tráfego, projeto funcional e elaboração da orçamentação. Esse é o prazo que está previsto no edital de contratação da empresa, que está sendo finalizado, esse processo que está sendo finalizado aí essa semana.

O SR. PRESIDENTE (Fabio Garcia. Bloco Parlamentar União Cristã/UNIÃO - MT) – Entendo, na verdade, que este estudo é condição prévia talvez a uma rellicitação, porque a gente não consegue rellicitar sem que a Empresa de Planejamento e Logística faça o estudo e, na verdade, dê a diretriz para um futuro edital. Então, a gente está falando, portanto, de um prazo bastante alongado de um processo de rellicitação, Deputado Xuxu. Porque se somente o estudo são 12 meses, imagina depois a preparação do edital, contemplando o que vem no estudo, e aí a própria licitação. A pergunta é: esse estudo já está de fato em andamento? Está contratado? Tem como reduzir este prazo previsto para esse estudo? O que é, na verdade, que impede que um estudo de uma rodovia amplamente conhecida possa ser feito em menos tempo?

O SR. SANTI FERRI (Por videoconferência.) – Esse estudo está licitado, e a gente já homologou o ganhador; então; o que falta é assinar o contrato. Esse prazo já estava previsto em edital, de 12 meses, é o prazo mínimo em que a gente consegue estudar uma rodovia, por conta de que os nossos estudos estão, vamos dizer, sendo muito mais bem embasados do que antigamente era feito. Isso o TCU tem exigido da gente cada vez mais. Então, a gente precisa, a gente vai com... Só a frente de trabalho de campo tem uma demanda aí de uns quatro meses, que é justamente fazer essa pesquisa de tráfego na rodovia. A gente coloca o pessoal em campo para fazer contagem; aí o pessoal fica fazendo a contagem volumétrica dos caminhões, dos veículos de passeio. A pesquisa é hoje em destino, a pesquisa de preferência declarada, o levantamento topográfico de toda a via. Isso dá para o projeto uma segurança muito maior em termos de estabelecimento da tarifa referencial.

Então, nisso o TCU também tem nos cobrado, como eu já disse. Realmente, esse prazo é o que normalmente se considera em todos os projetos aqui feitos pela EPL, e nesse caso também não está sendo diferente. A gente já se adiantou. Então, esse processo da licitação, da contratação já vem sendo tocado há uns três meses. Por isso é que a gente está agora nessa fase de assinatura do contrato. E realmente é, vamos dizer, o prazo necessário para se fazerem os estudos.



O SR. PRESIDENTE (Fabio Garcia. Bloco Parlamentar União Cristã/UNIÃO - MT) – O escopo desse projeto mantém, na verdade, os investimentos que estavam previstos na concessão hoje administrada pela Rota do Oeste, de duplicação de todos os trechos, e ele ainda considera os municípios, os investimentos que se fizeram necessários em cada município afetado pela BR-163? Qual é o alcance desse estudo e o que a Empresa de Planejamento e Logística está pensando em relação aos investimentos a serem feitos para esse estudo e para a modelagem financeira dele?

O SR. SANTI FERRI (Por videoconferência.) – Sim. O que acontece é o seguinte: a gente tem visto, nesses estudos de devolução e relicitação, que havia muita obra prevista que não era necessária. Então, em função do volume de tráfego... Do ponto de vista de engenharia, as obras têm que se justificar de acordo com a demanda de tráfego.

Então, por exemplo, um outro projeto em que a gente está inclusive estudando a relicitação agora tinha a duplicação prevista de todo o traçado no PER anterior. Quando a gente recebeu os estudos de tráfego, verificou que, em alguns trechos, não precisaria ser feita a duplicação, resolveria, por exemplo, com a implantação de faixa adicional em rampa ascendente. Isso demandaria, então, menor investimento, sobrando dinheiro para fazer outras coisas, como, por exemplo, correção de geometria, melhoria de segurança viária, reforço de outros elementos. E, em última análise, também observando redução tarifária, ou seja, se eu não preciso duplicar; consigo fazer uma obra de menor porte que tem inclusive menor impacto ambiental e social, ou seja, vou desapropriar menos gente e, com isso, também consigo uma redução na tarifa em relação ao que seria aquele cenário de ter que duplicar toda a rodovia.

Por isso é que esse estudo é tão complexo dessa forma, porque a gente precisa refazer o estudo de tráfego. E hoje a gente sabe que a gente está num cenário também em que, vamos dizer, mudou a demanda de tráfego por conta também da crise que a gente teve. Os volumes não são os mesmos que estariam sendo projetados lá de trás para hoje. Por isso é que a gente precisa atualizar todos esses números. E a gente faz isso, vamos dizer, da melhor forma possível, ou seja, do jeito que a engenharia manda fazer mesmo, que é justamente a contagem volumétrica, pesquisa origem e destino e pesquisa de preferência declarada em campo, além de outros elementos, obviamente, que a gente vai coletar, por exemplo, na fase de audiência pública e, obviamente, com o pessoal da concessionária atual, inclusive procurar saber quais as demandas reais e atuais dos municípios, em termos daquilo que ele falou, de implantar passarela, implantar um viaduto, uma faixa adicional que faltou, o acostamento onde não tem, normalmente um alargamento de OAE, por exemplo.

Tudo isso é considerado nos estudos. Então, é uma nova modelagem que tem pouco a ver com a modelagem que foi feita no passado, justamente para ter um projeto muito melhor e com menos risco de acontecer essa devolução.

O SR. XUXU DAL MOLIN (Para expor.) – Só uma questão de ordem, Presidente Fabinho.

Desde 2017, os municípios já vêm fazendo esse trabalho. No novo plano das travessias encaminhado para a ANTT, a própria concessionária já fez muitas adequações, tem muita informação já disponível.

Para ficar bem claro, a sugestão que eu dei, junto com o Estado do Mato Grosso, com as entidades, com todos, nós poderíamos estar tocando em paralelo. Eles vão dando a manutenção, e nós poderíamos estar tocando, com o Dnit, com o Exército, as obras de duplicação. Não sei se eu fui bem claro no que nós falamos. Eu acho que isso é importante.



Quando eu falei que a concessionária, de forma amigável, está resolvendo, o encontro de contas, eles vão discutir com o Governo e com a ANTT – ponto. Mas a nossa preocupação aqui, como cidadão e Deputado Estadual do Mato Grosso, é ver as obras acontecendo.

Então, há muita coisa aqui que, com todo o respeito, gente, em um mês sentado à mesa, a gente resolve tudo. Nós já temos vários estudos. Eles têm estudos de tráfego atualizados. Então, um ano para a gente depois ir para a relíctação? Desculpe-me. Nós já estamos chegando a 900 mortes. Eu apresentei aqui os dados de que 610 tinham morrido em 2020, agora em 2022 já está indo para 900 pessoas. Cento e cinquenta mortes por ano, esse é o custo da burocacia de empurrar isso com a barriga. Por isso que tem que ter uma calamidade pública e intervenção federal.

O que é da Rota do Oeste tem que devolver, mas o Governo tem que fazer a parte dele, junto com o estado, com a bancada. A iniciativa do Senador Wellington é louvável também, pontual junto ao bloqueio, mas nós temos que sair daqui com uma decisão: retomar as obras. O resto, me desculpa, é empurrar com a barriga e mais gente morrendo.

O SR. JÚLIO PERDIGÃO (Para expor.) – Senador, me permita um aparte rápido para o Santi, da EPL.

A gente tem, Santi, um projeto executivo de 100% das duplicações necessárias da Rota do Oeste – executivo, 100%! – e tem estudo de tráfego atualizado de novembro do ano passado, feito pela Tendências ITTC, completo, inclusive com o impacto do modal ferroviário, que era encomenda para o investidor, para a gente tentar equilibrar isso e ver que o impacto não seria tão grande, mas de fato foi. Então, a gente tem esses estudos prontos.

Então, Santi, assim, a gente precisa sentar e fazer uma reunião de trabalho. A gente se coloca à disposição para contribuir e acelerar esse processo, com todas as informações que a gente hoje detém. E aí a gente pode, obviamente, na interlocução com cada um dos municípios, atualizar as demandas. Eles são muito ativos. E a gente tem essas demandas muito formalizadas. Semana passada mesmo, o Prefeito Ari esteve comigo, protocolando umas demandas que a gente já conhece de forma muito clara ali no Município de Sorriso. Então, a gente está à disposição para ajudar aí na concepção mais rápida do estudo de viabilidade.

O SR. PRESIDENTE (Fabio Garcia. Bloco Parlamentar União Cristã/UNIÃO - MT) – Santi, aqui, aproveitando a disponibilidade, a disposição da Rota do Oeste em apresentar os estudos já elaborados, eu gostaria de propor, portanto, que você agendasse, então, uma reunião com a Rota do Oeste e com os Prefeitos de cada município para que vocês possam, Miguel, sentar à mesa e contribuir para que a gente possa aproveitar ao máximo, Xuxu, o que já tem feito, para não refazer o que já foi feito, que já tem feito de forma que a gente possa reduzir esse prazo. Independentemente se o estudo vai ser feito ou não, independentemente se a solução vai ser trilhada dependendo ou não desse estudo, como é algo que será feito... Existe a disposição da Rota Oeste de ajudar, de oferecer os estudos que ela já realizou para que a gente possa aproveitar. Portanto, não vejo motivo pelo qual não deve ser aproveitado.

Então, se possível, Santi, eu gostaria de pedir à EPL que agende uma reunião junto à Rota do Oeste, junto aos Prefeitos, para que a gente possa aproveitar ao máximo os estudos e materiais que já foram elaborados de forma que a gente possa reduzir ao máximo o prazo desses estudos pela Empresa de Planejamento e Logística. Isso é possível? Você pode fazer essa reunião para nós?



O SR. SANTI FERRI (Para expor. *Por videoconferência.*) – Claro, Senador, perfeitamente. A gente vai marcar essa reunião talvez para a semana que vem, porque nesta semana a gente tem um feriado. Então, eu vou providenciar para a gente marcar essa reunião.

E, a partir da análise desse material – eu também não sabia que a concessionária dispunha de material, por exemplo, de estudo de tráfego atualizado. A disponibilização desse material por parte da concessionária, se puder ser feita de forma integral, inclusive com os projetos nos formatos em que a gente costuma trabalhar, acho que vai adiantar bastante para a gente. De repente, a gente pode até dispensar uma contratada de fazer algum tipo de levantamento no campo, já prevendo que a gente vai poder aproveitar esse material.

O SR. PRESIDENTE (Fabio Garcia. Bloco Parlamentar União Cristã/UNIÃO - MT) – Positivo, positivo, Santi.

Nós temos aqui a OAB tentando conectar...

Enquanto não conecta a OAB através do seu ex-Presidente e hoje Tesoureiro Nacional da OAB Leonardo Campos, eu vou passar a palavra aqui ao Prefeito Miguel.

Quero lhe agradecer, Prefeito, por ter se deslocado até Brasília na maior brevidade possível para participar desta audiência pública.

Passo a palavra ao Prefeito Miguel.

O SR. MIGUEL VAZ (Para expor.) – Primeiramente, bom dia a todos. Quero saudar o Senador Fabio Garcia e parabenizá-lo pela iniciativa.

Eu pensei que, de tantas audiências públicas com relação à 163, essa não fosse tão importante, mas é realmente muito importante porque a cada vez aparecem situações novas e possibilidades novas, não é?

Quero saudar também o Senador Wellington Fagundes; a Senadora Margareth, que se ausentou do ambiente; o representante da Assembleia do Estado de Mato Grosso, Deputado Xuxu Dal Molin; o Vereador Wanderley, que está aqui ao meu lado; os dispositivos de honra; o Júlio Perdigão, da concessionária; o Roger – prazer em conhecê-los –; também o Lucas Alberto, do Dnit; e os demais aqui presentes.

Eu vou ser breve, porque foram relatadas muitas coisas aqui do ponto de vista econômico, da produção de Mato Grosso, da importância da rodovia – sobre isso tudo já estamos cansados de falar e, claro, é sempre importante –, mas também do ponto de vista do impacto social e emocional que os acidentes causam às famílias. Sendo objetivo...

Também o Prefeito Dorner foi escolhido pelo consórcio de Prefeitos da nossa região – são 15 Prefeitos que formam o Consórcio Cidesa, e ele foi eleito, então, o coordenador do projeto da BR-163 para coordenar essa comissão.

Eu aqui me fiz presente porque ele não teve condições, mas a história, bem rapidamente... Eu saí de casa à 1h da manhã para me dirigir até Sinop – porque, se eu fosse de tarde, eu demoraria três horas para chegar a Sinop ontem no final da tarde; à 1h da manhã, o trânsito é bem leve – para tomar o voo lá em Sinop às 4h30 da manhã e chegar até aqui. Então, a gente já foge do período da tarde porque realmente é muito complicado. Esse é o nosso dia a dia lá na região da BR-163.

Eu vejo muito interesse, muita boa vontade por parte de todos – e cada um tem seus direitos, seus argumentos, que são muito justos, mas o que eu vejo realmente é que nós ainda podemos demorar muito para a solução da 163 se a gente não mudar o rumo do que está previsto aqui, agora, do que foi falado agora. Um estudo, um novo estudo de viabilidade para remodelagem em 12 meses; depois, então, o processo de licitação; e,



depois – como o Júlio Perdigão falou –, talvez não sejam quatro anos, mas oito anos para a execução do trecho de 336km do sítio Nova Mutum até Sinop; aí nós vamos falar em mais de dez anos e aí realmente eu vou sair daqui inconformado e indignado com essa situação desta possibilidade.

Então, a busca aqui é por encurtar caminhos e executar. Como disse o Deputado Xuxu Dal Molin, a população quer ver obras sendo executados, enquanto para o Prefeito, diariamente, semanalmente: "E aí, Prefeito, quando é que vão ter as melhorias aqui?". Então, é um dos motivos por que estou aqui. E eu agradeço também a oportunidade; muito boa a sua provocação, Senador Fabio Garcia, de trazer novamente esse assunto para a mesa.

Foi colocada aqui a possibilidade muito clara do Vice-Governador, atual Governador do Estado de Mato Grosso, Otaviano Pivetta, da participação do estado. Então, a minha provocação é: como está esse arranjo, e essa possibilidade do estado junto ao Dnit, à ANTT, para uma solução mais rápida do que o processo normal para ser feita uma nova concessão, e esse tempo todo para a gente ver obras sendo executadas na 163? Então, talvez se o Roger, da ANTT, pudesse responder isso, ou o Lucas Alberto, do Dnit, como é que estão essas conversas com o Estado de Mato Grosso, porque eu vejo nisso uma possibilidade de uma solução mais rápida para a BR-163.

E a outra é: a gente respeita a Rota do Oeste. Claro, no contrato de devolução amigável, já se prevê a manutenção desse trecho todo, durante todo o período, até uma nova licitação, e isso deve continuar, é óbvio, mas, como foi dito aqui, é uma nova rodovia, é uma segunda construção, é uma nova pista. E aqui quero deixar claro: eu não sou técnico para falar sobre isso, mas, quando se ouve falar aqui em extensão da pista atual, sempre precisamos levar em conta que, daqui a dez anos, o Estado do Mato Grosso vai aumentar a produção, vai dobrar a produção, e nós teremos a ferrovia, se Deus quiser, a ferrovia lá na região, mas a rodovia vai estar sobrecarregada novamente, ainda que tenha ferrovia. E aí é prestarmos atenção se, nessa remodelagem, não se teria que realmente seguir o projeto original, e não fazer a extensão da faixa, para nós não termos outra complicação lá na frente. É apenas um ponto de interrogação como um pequeno alerta e uma contribuição talvez aqui.

Também a solução que o Senador Wellington Fagundes apresentou de buscar um recurso judicial para que parte desse recurso do pedágio seja direcionado às obras mais prioritárias, aos trechos mais críticos, onde acontecem muitos acidentes, como, por exemplo, no trecho de Nova Mutum, como foi falado, na região de Cuiabá, Rondonópolis, não seria também uma outra solução? Porque nós estamos aqui para buscar uma solução que seja mais rápida do que aquela que está na mesa, hoje.

Então, essa é a minha colocação, as minhas perguntas, para colocar na mesa essa discussão aí: o que fazer para que realmente possa ser mais efetivo e que a gente tenha, num prazo mais curto, a execução dessas obras, tanto as dos trechos mais críticos quanto a retomada imediata, o mais rápido possível, da duplicação, porque, ferrovia, gente, vamos falar em oito anos. É muita coisa oito anos para deixar a BR-163 com pista simples ainda, como está hoje. É muito complicado, é praticamente impossível. Vai virar o caos a 163. Então, se conseguirmos evoluir para uma solução mais rápida – apontei duas possibilidades, inclusive já comentadas aqui –, que a gente possa debater melhor sobre isso e que a gente consiga uma solução mais rápida.

É isso que eu gostaria de dizer.

Muito obrigado.



O SR. PRESIDENTE (Fabio Garcia. Bloco Parlamentar União Cristã/UNIÃO - MT) – Obrigado, Prefeito Miguel.

Acredito que poderia passar a palavra aqui ao Roger, da ANTT.

O Prefeito Miguel fez duas perguntas muito precisas e pontuais.

A primeira: diante da possibilidade e da disposição do Governo do estado de poder colaborar com essa solução de forma mais rápida do que a relicitação, ele pergunta o que está impedindo o andamento dessa solução mais rápida.

E a segunda pergunta – que, na verdade, compartilho aí com a Rota Oeste – é acerca da possibilidade de que, seja com recursos do Governo Federal ou recursos do Governo do estado, a gente possa dar início às obras enquanto se busca, na verdade, uma rescisão não litigiosa do contrato; de que as coisas possam andar em paralelo.

Eu entendi que são essas duas perguntas bem pontuais e precisas que o Prefeito Miguel traz aqui para nós nesta audiência pública.

O SR. ROGER DA SILVA PÊGAS (Para expor.) – Com relação à transferência do ativo, à transferência da concessão, a agência tem trabalhado junto com a Rota do Oeste.

Hoje a gente está discutindo só questão de riscos com relação ao controle, ao órgão de controle – já existem com o Governo do estado também discussões; já vêm, há alguns meses, essas discussões –, e encaminhando para os órgãos de controle para ver se alguns pontos que foram levantados pelo Júlio Perdigão durante a apresentação dele conseguem ser transpostos para essa questão da mudança de controle. Mas não existe uma resistência ou uma vedação com relação a essa questão. Isso está ainda em nível de diretoria, mas está sendo discutido. Existe essa possibilidade.

Com relação à inclusão de obras, sejam elas federais, sejam elas estaduais, sejam elas municipais, pelo Exército, por quem seja, a agência, claro, dentro do contrato de concessão, da modelagem do contrato de concessão, do que está previsto hoje dentro da tarifa, não tem condições. Nós vamos fazer alguns investimentos dentro da relicitação, mas a inclusão de outras obras... elas podem entrar como projetos de interesse de terceiros. Normalmente existe a análise de projeto por parte da concessionária da agência e a autorização para isso. Então, na construção de um viaduto, de uma passarela, de uma travessia urbana, se os recursos efetivamente fossem alocados, fossem emendas federais e emendas estaduais ou no próprio recurso do estado, essas coisas normalmente têm uma burocracia, mas a gente tem também, nesse caso, a declaração. Até tinha conversado antes com o Júlio de a gente focar 100% das equipes de engenharia, seja da concessionária, seja da ANTT, na aprovação mais célere possível de todas essas questões, até porque seria uma forma de viabilizar obras importantes dentro do trecho, não é? Assim, a gente não veria empecilho dentro desse período de dois anos de inclusão de outros investimentos por terceiros

Eu acho que isso responde aos dois questionamentos do Prefeito. Atende?

O SR. XUXU DAL MOLIN – O Estado do Mato Grosso pode assumir, então, como exemplo – não estamos discutindo o controle acionário aqui –, a execução de obras paralelas para segundo? Não teria objeção?

O SR. ROGER DA SILVA PÊGAS – Não.

O SR. XUXU DAL MOLIN – Projeto tem, está tudo lá.

O SR. ROGER DA SILVA PÊGAS – Não, a gente tem um processo normal...

O SR. XUXU DAL MOLIN – Claro, vai fazer o rearranjo depois do novo modelo.

O SR. ROGER DA SILVA PÊGAS – Exatamente. E isso, inclusive, desoneraria um futuro projeto de concessão, reduzindo o volume de investimentos e ampliando a possibilidade de fazer outras obras.



O SR. PRESIDENTE (Fabio Garcia. Bloco Parlamentar União Cristã/UNIÃO - MT) – Júlio.

O SR. JÚLIO PERDIGÃO (Para expor.) – A concessionária reitera a disposição de ajudar nisto, de fazer essa triangulação, porque a gente tem engenharia que é capaz de fazer as validações dos projetos, e a gente já tem a maioria deles, e aí oferecer para que essas obras possam ser executadas por terceiros.

Em relação à modelagem, o que foi comentado, Prefeito, acho que existe técnica para você desenhar as necessidades. Quando a gente fala dos 330, eu falei só ali das duplicações talvez do Posto Gil até Sinop, mas nós temos a Imigrantes, temos o 108, que é ali de Jangada até... Desculpem-me: é do Trevo do Lagarto até lá em cima, no Posto Gil, o 108. Então, a gente tem um volume maior, tem um circuito interno de TV, sistema de análise de tráfego, você tem uma série de investimentos acessórios que compõe esses R\$4 bilhões necessários. Não é só duplicação. Por isso o que a gente fala é que, quando você estuda o tráfego, *vis-à-vis* os efeitos da ferrovia, você consegue dimensionar essas obrigações num prazo de oito anos, mas para aquilo que é emergencial, você às vezes pode fazer uma terceira faixa. Você não precisa necessariamente duplicar – desculpem-me a expressão – de cabo a rabo. Você pode fazer algo inteligente que atenda o tráfego, que garanta a segurança viária, mas sem ser aquela coisa de sair duplicando tudo integralmente sem avaliar a real necessidade. Isso foi feito no passado nas modelagens em que se buscava uma duplicação muito rápida e acabou pressionando muito, e acabou ninguém cumprindo esses contratos.

Então se precisa fazer uma coisa inteligente que olhe, que atenda o nível de serviço. Por isso é que, assim, não é... Oito anos significam o seguinte: priorize aquilo que é urgente, travessias urbanas, as passagens urbanas, as questões mais urgentes, porque você estoura mesmo nível, rampas e tal, que você precisa corrigir. Mas é com inteligência, não é empurrar o problema para a frente.

O SR. XUXU DAL MOLIN (Para expor.) – Só para deixar registrado, Fabio, hoje a estrada virou uma armadilha, por quê? Fizeram a manutenção, um pavimento em cima do outro. Criou-se um degrau, e a maioria dos acidentes – e lá os caminhões são inúmeros – acabam... Principalmente a segunda carreta tomba, e, aí, como é um tráfego muito pesado, outros vêm, e criam-se aqueles... São vários caminhões, vários veículos. Então, essa armadilha tem que acabar. É um acostamento, Fabinho. Então, Senador Fabio, hoje a maior parte dos acidentes é porque tem um degrau muito alto no acostamento. Saiu dali guincho, caixão ou ambulância infelizmente.

Então, esse eu acho que é o principal motivo hoje dos acidentes e mortes lá.

O SR. JÚLIO PERDIGÃO – Esse degrau ali é dureza, de Gil a Mutum é...

O SR. PRESIDENTE (Fabio Garcia. Bloco Parlamentar União Cristã/UNIÃO - MT) – Roger, só para ficar claro: você disse que não tem nenhum óbice, por parte da ANTT, para que recursos de terceiros possam ser utilizados para a realização de obras ao longo da BR-163 Entendo que sejam elas obras de arte, que sejam elas acessos aos municípios, que sejam elas obras de duplicação, inclusive. Entendo eu. Ou não?

O SR. ROGER DA SILVA PÊGAS (Fora do microfone.) – Teríamos de analisar, mas eu não vejo... Em princípio, eu acho que dá para entrar como... Se é duplicação...

O SR. JÚLIO PERDIGÃO – Não existe a vedação.

O SR. PRESIDENTE (Fabio Garcia. Bloco Parlamentar União Cristã/UNIÃO - MT) – Não existe a vedação.

O SR. ROGER DA SILVA PÊGAS – Não há vedação.



O SR. PRESIDENTE (Fabio Garcia. Bloco Parlamentar União Cristã/UNIÃO - MT) – E você também disse que vocês têm analisado essa solução mais rápida com participação de terceiros.

O que não ficou claro para mim é: isso ainda está na diretoria ou isso já está encaminhado aos órgãos de controle, em específico, ao Tribunal de Contas?

O SR. ROGER DA SILVA PÊGAS – Senador, a questão que está no controle não são obras de terceiros. Seria a assunção, como falado pelo Vice-Governador, a assunção pelo Estado.

O SR. PRESIDENTE (Fabio Garcia. Bloco Parlamentar União Cristã/UNIÃO - MT) – Isso está nos órgãos de controle?

O SR. ROGER DA SILVA PÊGAS – Está na diretoria, no Governo do Estado e no TCU.

O SR. PRESIDENTE (Fabio Garcia. Bloco Parlamentar União Cristã/UNIÃO - MT) – E você... Vamos lá, o TCU não está nesta mesa, mas, por parte da ANTT, vocês já têm conforto com relação a essa questão? Vocês têm um prazo para manifestação com relação à questão?

O SR. ROGER DA SILVA PÊGAS – Não. A questão ainda não desceu para a área técnica. Ela ainda está num nível estratégico de diretoria, sendo discutida. Vencida essa parte do controle, ela desce para a área técnica para poder verificar essa questão de como ajuizar, de como fazer essa transferência ou essa assunção por parte do Estado. Mas não é de conhecimento ainda da área técnica. Ela está em nível estratégico, na diretoria, com o Governo do estado, com o Governador e em discussão com o controle.

O SR. PRESIDENTE (Fabio Garcia. Bloco Parlamentar União Cristã/UNIÃO - MT) – O.k.

Eu vou passar a palavra ao Leonardo Campos, da OAB. Ele está, remotamente, esperando para participar há bastante tempo. Depois a gente volta aqui para os presentes.

O SR. LEONARDO CAMPOS (Para expor. *Por videoconferência.*) – Boa tarde, Senador Fabio Garcia. Indago se estão me ouvindo.

O SR. PRESIDENTE (Fabio Garcia. Bloco Parlamentar União Cristã/UNIÃO - MT) – Positivo, Presidente e agora tesoureiro nacional da Ordem. Positivo, estamos escutando perfeitamente.

O SR. LEONARDO CAMPOS (*Por videoconferência.*) – Obrigado.

Então, inicialmente, cumprimento V. Exa., Senador Fabio Garcia, e a Bancada de Mato Grosso. Na sua pessoa, quero saudar todos os Parlamentares federais do nosso estado e dos demais estados da Federação, os Senadores. Cumprimento os Deputados estaduais, os diretores dos órgãos reguladores. Permitam-me não nominá-los porque não tenho a nominata de todos aqui, mas cumprimento as autoridades presentes nesta importante audiência pública. Quero saudar os integrantes da Rota do Oeste, da ANTT, do Ministério, enfim, toda a bancada federal, toda a bancada estadual. Percebo aqui pela imagem a presença de Deputados estaduais de Mato Grosso nesta importante audiência pública. Quero cumprimentar também os Senadores Carlos Fávaro, Jayme Campos, Margareth Buzetti e Wellington Fagundes que têm – principalmente os Senadores Jayme Campos, Wellington Fagundes e o Carlos Fávaro – acompanhado toda essa luta da OAB – MT, ao longo dos últimos anos, para que nós tivéssemos aí uma solução para a problemática que envolve a concessão da BR-163. Foram inúmeras reuniões, uma centena de documentos analisados, para que, hoje, possamos ter um fio de esperança na



virada, efetivamente, de página da questão da BR-163, que já ceifou vidas de milhares, quase milhares de brasileiros numa triste realidade enfrentada principalmente no Estado de Mato Grosso.

Preciso, Senador Carlos Fávaro, em nome do Presidente Beto Simonetti, do Conselho Federal, da Presidente Gisela Cardoso e do Presidente da Comissão da BR-163 da OAB-MT, o Abel Sguarezi, agradecer, mais uma vez, esse convite para participar desta, repito, importante e essencial audiência pública sobre esse que é um assunto vital e que gera impactos, infelizmente, neste momento, negativos na vida não só dos mato-grossenses, mas de todos os brasileiros que se utilizam dessa rodovia federal para transporte, para escoamento de produção, para o transporte interestadual rodoviário, enfim. Desnecessário dizer a veia de circulação sanguínea, fazendo uma comparação, que é a BR-163 para toda uma população de uma região do país.

E é importante trazer alguns dados aqui para que nós possamos chegar neste momento atual. A licitação da BR, a concessão da BR-163 através do PAC 3 se deu em 2013 e lá se previu que seriam realizadas obras em cinco anos – em 2013. Constatou-se a paralisação total das obras de infraestrutura em 2016. Pouco ou quase nada de fiscalização nós tivemos entre 2016 e 2019. Isso culminou com uma grande cobrança de todas as cidades que envolvem a rota da BR, o trecho da BR-163, principalmente aqui em Diamantino, Nova Mutum, Lucas, Sinop, Sorriso, passando ali por Colíder, Peixoto, já um pouco deslocada da rota da BR-163, mas, chegando, efetivamente, até Peixoto de Azevedo.

Diante dessa cobrança da sociedade, na Ordem dos Advogados do Brasil, que representa a sociedade, que é a voz constitucional do cidadão, nós instauramos, no ano de 2020, a Comissão da BR-163 no âmbito da OAB-MT, presidida pelo advogado Abel Sguarezi, já devidamente nominado, e composta por conselheiros e presidentes das subseções que compõem as cidades do chamado eixo da BR-163. Fizemos um trabalho extremamente técnico-jurídico, voltado para a análise de todo o processo que envolvia a construção da BR-163, processo esse também que tramitava em nível da ANTT e do Tribunal de Contas da União. Apresentamos um relatório, repito, técnico-jurídico em dezembro de 2020, em que, em síntese, Senador Fábio Garcia, nós fizemos quatro apontamentos básicos dos eixos para que todos aqueles que nos acompanham possam entender.

O relatório da OAB cinge-se de quatro pontos – apenas externarei quais foram esses pontos. Constatou-se o óbvio, aquilo que é público e notório: obras paralisadas de 2016 em diante sem qualquer motivação ou fundamentação para tal, fundamentação jurídica ou fundamentação pertinente. A ligação da Rota do Oeste e o Governo Federal era de que era obrigação do Governo Federal conceder um crédito. Constatamos no bojo do nosso relatório que essa afirmação não se coaduna com a realidade. Cabe, obviamente, ao investidor, ao concessionário buscar as suas linhas de crédito. Uma terceira constatação: paralisação das obras totalmente imotivadas contratualmente, de forma que comportam a necessária fiscalização e, após isso, a instalação da caducidade com a aplicação das penalidades legais. E a necessidade também e a constatação de que a própria concessionária, após eventos públicos e notórios, principalmente após a Operação Lava Jato, perdeu a capacidade de angariar crédito em decorrência de tudo aquilo que foi vivenciado no Brasil.

Quero fazer o registro de que a OAB fez cobranças muito duras e faz cobranças muito duras à Concessionária Rota do Oeste, mas reconhecer aqui que, sempre que demandada, a Rota do Oeste prontamente atendeu os chamados da Ordem dos



Advogados do Brasil e se colocou à disposição, prestando todas as informações necessárias.

Não consigo visualizar aqui, na minha tela, quem está representando a Rota do Oeste nesta audiência pública, mas quero deixar assentado a sempre presteza, cordialidade, urbanidade e rapidez com que a Rota do Oeste prestou as informações quando requeridas pela OAB.

Todo esse estudo da OAB culminou na realização daquela denominada pelos Parlamentares mato-grossenses que dela participaram como a audiência pública mais importante da história recente do nosso estado, que ocorreu em 16/07/2021, presencialmente na sede da OAB e simultaneamente sendo transmitida para todas as cidades do eixo da BR-163, começando por Nova Mutum até Sinop.

Essa audiência pública contou com a presença e a participação de toda a nossa bancada federal, de grande parte da bancada estadual – a bancada federal, Senadores e Deputados Federais, por óbvio –, com a presença de três ministros do Governo Federal, o Ministro Tarcísio, o Ministro André Mendonça, o Presidente da ANTT, o representante da Rota do Oeste; enfim, foi uma audiência pública que mobilizou a todos. E essa audiência pública foi vista não só por Mato Grosso, mas pelo Brasil, com grande expectativa de que ali nós teríamos a solução célere ou uma solução para toda a problemática envolvendo ou a assinatura do TAC, onde haveria a troca de acionista, de investidor, ou, se não ocorresse a assinatura do TAC, a devolução amigável da concessão pela concessionária, pela Rota do Oeste, *pari passu*, para que não houvesse perda de tempo ou mais perda de tempo, a instauração, a deflagração do processo de caducidade em nível de agência reguladora.

Nessa audiência pública realizada em 16/07/2021, na sede da OAB-MT, em algumas deliberações nós conseguimos avançar. Por exemplo, a possibilidade de troca de controle acionário com a assinatura do TAC, devolução amigável ou rescisão forçada com uma judicialização. A troca do controle acionário não aconteceu em decorrência da desistência do interesse do investidor – pelo menos, foi isso que foi externado para nós. Foi instaurado pela ANTT o processo de caducidade, e, no prazo de defesa, a concessionária apresentou a proposta de devolução amigável da concessão, proposta aceita pela ANTT, que a qualificou em março de 2022. O Ministro da Infraestrutura publica a Portaria nº 24 em 05/05/2022, agora portanto, qualificando a devolução amigável e enviando ao Conselho do Programa de Parcerias e Investimentos, que, por sua vez, no último dia 02/06, também aprovou, restando agora o decreto presidencial. Após passado o ligeiro aditivo contratual, onde a concessionária renuncia às proteções em decorrência... Após isso, o decreto presidencial, passa a viger o aditivo contratual onde a concessionária renuncia à proteção em decorrência das medidas liminares em seu favor.

Eu acho, Senador Fabio Garcia, condutor desta audiência, este momento é um momento, como eu disse, de virarmos a página do tempo que se passou. É flagrante a resistência do inadimplemento contratual. Há que se reconhecer a atitude ativa, comissiva, ou seja, uma ação positiva da concessionária nessa devolução amigável. Agora, eu acho que nós temos que a classe política é fundamental nisso, uma vez que, com as vênias, ou nós temos um cenário em que está ultrapassada a maior dificuldade do imbróglio jurídico, ela já resta superada, se não em sua totalidade, repito, em quase que em 100%. Agora, nós passamos a ter a necessidade de um envolvimento político, envolvimento político no sentido de que possamos cobrar, por exemplo, a Empresa de Planejamento Logístico (EPL), e a aprovação, na sequência, do Tribunal de Contas da



União para que possamos destravar todos os imbróglions, para que num cenário de, no início da BR-163, nós conseguirmos relatar ou licitar novamente o trecho da BR-163.

Eu acho que nesta audiência pública do Senado Federal, que é a Casa Alta do Parlamento brasileiro e que tem, portanto, uma força política muito grande, nós precisamos cobrar a assinatura, pelo Presidente da República, do decreto presidencial. Em isso ocorrendo, nós precisamos celebrar esse aditivo contratual com a Rota do Oeste, onde conste a renúncia das proteções em decorrência das medidas liminares – porque nós temos uma série de medidas impostas à Rota do Oeste – e, acima de tudo, *pari passu*, em paralelo, que a EPL concretize ou finalize os estudos e destrave junto a um dos órgãos, por exemplo, como o Tribunal de Contas da União, os entraves burocráticos que existem para que possamos relatar a obra da BR-163.

Trago aqui apenas para que possamos nos colocar no rumo com o que a Ordem entra nesse processo uma fala – e eu não me recordo de quem me antecedeu, porque eu não estava *online* – em que a OAB foi contra o plano de cura no início e depois concordou.

Nós fomos contra os termos do plano de cura, nós não apenas e simplesmente impugnamos ou fomos contrários ao plano de cura por assim ser, mas, ao contrário, nós fomos contra o plano de cura que foi apresentado pela concessionária, que hoje já não se leva mais em consideração, porque nós estamos a falar de uma devolução amigável, mas é importante para que fique registrado nos *Anais*, que esse plano de cura previa que a obra de duplicação ocorreria até 2031, e os Municípios de Sinop e Sorriso seriam os últimos a serem beneficiados ou as obras seriam as últimas a chegarem a esses municípios. Lá a OAB disse que não. Olha, se nós estamos a falar de inadimplemento contratual desde 2016, a duplicação era para estar finalizada em 2019, nós estamos em 2022 e vamos novamente aprovar um plano de cura que prevê a duplicação até 2031?

Não é, com todas as vêrias e com todo respeito, razoável a concessão de tamanho prazo e mais: as obras precisariam ter diminuído o seu tempo de uma década para meia década, para em cinco anos ser feita essa duplicação, e elas começassem em frentes concomitantes. Ou seja, uma frente, saindo aqui de Posto Gil, Diamantino, Nova Mutum, e a outra frente, vindo de Sinop ao encontro dessas obras.

E aí, obviamente, uma série de outros... (*Falha no áudio.*)

Isso que nós tínhamos que ter levado em consideração como, por exemplo, como já foi dito aqui, as travessias urbanas.

Então, a ordem, nesse primeiro momento – e me encaminho para o encerramento, Sr. Presidente, Senador Fabio Garcia – naquele momento, se insurgiu não contra o plano de cura, mas contra vários termos desse plano de cura, e nós tivemos à época inúmeras discussões com toda a diretoria da ANTT e com toda a diretoria da Rota do Oeste – salvo engano, à época, foi o Dr. Júlio Perdigão e toda a sua equipe do jurídico que fizeram as tratativas conosco.

Agora, Senador Fabio Garcia, do que nós precisamos – e finalizo –, em nome da OAB/Mato Grosso e em nome da OAB Nacional, na pessoa do Presidente Beto Simonetti? Os entraves jurídicos ou os imbróglions jurídicos já foram, em sua grande maioria, superados, graças ao trabalho de toda uma coletividade, que foi capitaneado pela voz da sociedade civil organizada, a Ordem dos Advogados do Brasil. Agora nós precisamos, independentemente de quem seja o autor da demanda, de quem seja o proponente dela, que nós tenhamos uma única voz: a voz de cobrar do Presidente da República que assine o decreto presidencial; a voz de cobrar dos órgãos de controle – ANTT, Tribunal de Contas da União, o próprio ministério – para que possamos imprimir e



ter – eles têm, repito, uma equipe extremamente competente. Nós nos reunimos várias vezes e quero reconhecer aqui a qualidade e a seriedade da equipe que está conduzindo esses processos na ANTT, pelo Ministério do Transporte – uma relação transparente, para que esses órgãos imponham a celeridade que nós esperamos desde 2016, na resolução do problema, no decretamento, no reconhecimento da devolução amigável, se vai caminhar pela caducidade... Mas que tenhamos aí um ativismo político, de nossa bancada e da bancada dos outros Senadores, para que tenhamos isso como um plano de governo, um plano de gestão de resolver efetivamente a situação da BR-163.

Como foi dito aqui, em manifestações que me antecederam, hoje, infelizmente, é uma rodovia em que, ao se trafegar por ela, ao transitar por ela, é um desafio se chegar vivo ao final do destino, quando se consegue chegar. É hora de virar essa página e de centrarmos esforços em um bem estatal, num patrimônio estatal, num patrimônio do povo brasileiro, que, primeiro, o direito à vida, o direito à dignidade da pessoa humana. Obviamente que toda essa concessão, por via direta ou indireta, se torna um patrimônio do Brasil. E nós precisamos da força política para que possamos virar essa página.

A ordem continuará habilitada nos processos, como já foi deferido, e continuará contribuindo, sem qualquer viés político-partidário, mas apenas e tão somente com viés técnico-jurídico, para que possamos dar a solução e trazer um alento ao povo mato-grossense e aos brasileiros que circulam nessa rodovia.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

A ordem fica à inteira disposição para continuar no debate e se colocar à disposição para acompanhar, assim como tem feito, desde 2020, todo o processo. Se Deus quiser, nós teremos uma sinalização de prazo para a sua finalização e para virarmos a página com a licitação para uma nova concessão.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Fabio Garcia. Bloco Parlamentar União Cristã/UNIÃO - MT) – Obrigado, Presidente e agora Tesoureiro Nacional Leonardo Campos. Em seu nome, leve os nossos agradecimentos, de toda a bancada federal e de todo o Mato Grosso, por todo o esforço e trabalho que a Ordem dos Advogados do Brasil fez com relação a essa problemática da BR-163.

Reconhecemos aqui o avanço que houve desde o momento em que a ordem entrou, na verdade, nesse processo e que realizou, a partir de 2020, grandes esforços nessa discussão, em especial naquela emblemática audiência pública realizada para a discussão dessas problemáticas, identificação das questões principais e posterior acompanhamento dos avanços necessários para que chegássemos a este dia de hoje já com as questões, pelo menos legais e jurídicas, bastante encaminhadas, compreendidas e com grande possibilidade de avançarmos.

Portanto, leva o nosso agradecimento a tua pessoa e também a pessoa da Presidente da ordem, a Gisela Cardoso, e todos os participantes da Ordem dos Advogados do Brasil, por todo o trabalho e esforço feito até o momento, para que a gente pudesse caminhar.

Também aqui, Senador Wellington, a gente recebeu do Leonardo contribuições importantes de encaminhamentos práticos com relação a essa questão. Em especial, notadamente, do esforço político junto, na verdade, à Presidência da República, por força do decreto que falta tão somente o Presidente assinar para essa questão, como também de um esforço perante o Tribunal de Contas da União, que entendo também ser bastante importante, até porque essa sinalização do Tribunal de Contas da União, Xuxu, permitiria avançarmos também em soluções quiçá mais rápidas do que um término não litigioso



desse contrato e uma relicitação dele, o que notadamente, o que já foi dito por aqui, levará muito e muito tempo.

Portanto, urge, na verdade, esse esforço deste Congresso Nacional e de todas as forças políticas do Estado de Mato Grosso, para que a gente possa trabalhar junto ao Tribunal de Contas, para que eles, da forma mais célere possível, possam se posicionar e também para que a gente possa, na verdade, fazer com que a diretoria da ANTT também se posicione claramente sobre as soluções que estão postas à mesa, para que esse processo possa sair do âmbito de discussão estratégica e possa ir para o campo mais operacional, de efetividade de solução.

Eu acho que ficou muito claro aqui o sentimento de todos: de que a gente não gostaria mais de discutir em campos estratégicos, e que, sim, urge para todos nós, mato-grossenses, uma solução prática e definitiva para essa questão.

Então, nossos esforços têm que ser direcionados para que a gente saia das soluções dos debates mais conceituais e estratégicos e a gente caminhe para uma solução muito prática.

Portanto, agradeço aqui ao Leonardo, em nome da ordem, pela contribuição, a importante contribuição a esta audiência pública.

Eu vou passar a palavra aqui, agora, ao Wanderley, Vereador de Sorriso...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT. Pela ordem.) – Presidente, eu gostaria de fazer alguma consideração bem rápida à OAB, na pessoa do Leonardo.

Mais uma vez, eu quero aqui reconhecer e parabenizar o trabalho da OAB em todo esse processo até hoje, a parceria do bem que a gente está procurando exatamente fazer nesse encaminhamento até agora. Mas eu quero pedir à Gisela, à OAB, em nome também do Leonardo, a movimentação junto à Procuradoria da República. Nós temos, no Mato Grosso, três Procuradores: um em Rondonópolis, onde nós entramos com uma proposição, um em Cuiabá e outro em Sinop, que cobre os trechos da concessão, que é da dívida do Mato Grosso do Sul até a cidade de Sinop.

Então, como a OAB tem o conhecimento e até participou efetivamente, eu penso que a OAB pode ainda pressionar para que a gente tenha um encaminhamento disso com mais rapidez, que é o bloqueio dos recursos. Vamos falar: a empresa – e aqui é importante até a empresa Rota do Oeste, se for o caso, falar – Rota do Oeste pode executar a obra diretamente, não tem a burocracia da licitação. O que precisa ter é o recurso disponível. E hoje todos sabemos que esse recurso está sendo drenado basicamente para bancos, para o pagamento da dívida. Agora, não tem pagamento de dívida que seja mais valioso do que uma vida, por isso eu não acredito que a burocracia vá preponderar sobre aquilo que é fundamental. Com os recursos hoje disponíveis, eu tenho certeza de que poderiam ser feitas obras de curíssimo prazo, que poderiam impactar diretamente na diminuição do número de acidentes e até o desbloqueio e mais fluidez na estrada, como é o caso de um ponto específico lá em Jaciara.

E aí, Senador Fabinho, é importante dizer que não podemos também aqui ficar nesse imbróglio: se o trecho de Rondonópolis a Cuiabá é de obrigação do Dnit ou da concessionária, não é? Em um ponto como esse lá, que é de estrangulamento, não pode ficar uma decisão destas "vai para lá, vai para cá".

Então aqui, Lucas, como Diretor do Dnit, eu também quero fazer a minha cobrança de forma veemente em relação a esse trecho.

(Intervenção fora do microfone.)



O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) – A esse trecho especificamente, por quê? A revolta é muito grande, porque, num trecho duplicado, começaram a aparecer os buracos, como estava acontecendo. E o que acontece? Numa estrada duplicada, a velocidade normalmente é maior. De repente, se você depara com buracos, a possibilidade também de acidentes é muito grande. Mas, nesse caso específico, como eu já disse aqui, de Jaciara... E daí para frente também – o que, com certeza, é responsabilidade da concessionária –, ela pode executar a obra, se tiver recurso amanhã bloqueado dos bancos. Porque hoje o dinheiro, como foi falado aqui, primeiro – e na palestra foi colocado –, é para o custeio, para os bancos e, depois, para o que sobrar.

Então, eu estou falando isso aqui como cidadão, como Parlamentar. E eu não estou, nesse caso, consultando a Rota do Oeste, não estou consultando ninguém. É o que é óbvio, porque todo esse processo aqui de nova concessionária ou nova assunção, quer queira, quer não, vai demorar um ano, por maior boa vontade que se tenha. E nós vamos ter um novo período de chuvas. Vamos dizer, com muita rapidez, em um ano.

Então, se chegar ao período de chuvas sem a manutenção necessária agora... Porque não vai ser lá pelo período da chuva, é agora. São quatro meses para se trabalhar. Então eu acho que esse aqui é um aspecto extremamente importante, que deve ser praticamente conclusão – eu tenho aqui a minha fala ainda – da nossa audiência, porque nós temos que nos preocupar com o imediato. Hoje, vamos dizer, ainda está passando, mas só tem quatro meses para trabalhar, cinco meses para trabalhar. Depois, vem a chuva de novo, e a desgraça está pronta.

O SR. PRESIDENTE (Fabio Garcia. Bloco Parlamentar União Cristã/UNIÃO - MT) – Positivo. Obrigado, Senador Wellington.

Vou passar a palavra ao Wanderley...

O SR. JÚLIO PERDIGÃO (Para expor.) – Permita-me um minuto, Wander, um segundo, bem rápido, só para pegar carona aqui no que o Dr. Leonardo Campos falou. Não preciso chover no molhado sobre o papel da OAB e sobre a importância dele em todo este processo.

Só para deixar claro, eu mostrei no eslaide, os dois caminhos: o primeiro, o da relítilação, que já está superdiscutido; e o segundo, o da troca de controle, independentemente de com quem seja.

As condições que eu coloquei ali são postas, são de conhecimento da ANTT, com profundidade, foram discutidas ainda com o outro investidor na mesa. Só que o que a ANTT está dizendo, de forma clara, reitero, é que é preciso conversar com o TCU.

Por isso o papel do Legislativo é fundamental. Se a gente está aqui na Casa para a qual o TCU existe para servir, seria um caminho muito interessante que o TCU se sensibilizasse para essas condições, aceitasse determinadas coisas, porque não há nada ali de outro mundo. É disso que a sociedade precisa para resolver rápido, isso aceleraria o processo.

Agora, há um problema: o relógio está correndo. Se sair o decreto, inviabiliza-se a troca de controle. Aí a gente passaria a ter um caminho, que é a relítilação.

O SR. PRESIDENTE (Fabio Garcia. Bloco Parlamentar União Cristã/UNIÃO - MT) – Positivo, Júlio. Obrigado.

Wanderley, por favor, com a palavra.

O SR. WANDERLEY PAULO DA SILVA (Para expor.) – Muito obrigado, Senador Fabio Garcia. Quero cumprimentá-lo e, desde já, parabenizá-lo por, nestes poucos meses aqui no Senado, uma ação tão importante para o nossos país, o Projeto de Lei 1.280, que



vai reduzir a conta de energia para todos os brasileiros e, em especial, para as famílias de baixa renda. Isso é de extrema importância, porque também beneficia a indústria, beneficia o comércio.

Portanto, meus parabéns a você, ao Senador Wellington, ao Senado, à Câmara dos Deputados.

Aguardamos, agora, a sanção do Presidente da República.

Cumprimento também Margareth Buzetti, nossa Senadora, do meu partido. É um prazer tê-la no Senado Federal.

De uma forma muito especial também, o Senador Wellington Fagundes. Tomei café da manhã com ele, Senador Fabio Garcia, e ele fez um viradão de carne seca, com arroz, com queijo. Eu vi aquilo e falei: o que é isso? Agora, entendi o porquê. Começamos às 10h, já são 14h aqui, horário de Brasília.

Agora, entendi, Senador, o porquê.

Cumprimento também o Prefeito Miguel, o Leandro, o Prefeito Ari Lafin, do meu Município Sorriso; o Prefeito Dorner, nosso parceiro quando nós fizemos aquele grande movimento pela recuperação e duplicação da 163; o Xuxu Dal Molin, o Roger, o Júlio, o Lucas.

Em nome do Josias, cumprimento todos os servidores do Senado Federal que estão presentes, permitindo que este processo, esta audiência, Senador Fabio Garcia, aconteça.

Em nome da Frente Parlamentar de Vereadores do Mato Grosso e do Pará, quero agradecer a todos os Vereadores, de mais de 20 câmaras, a confiança de estar aqui, Senador Wellington, representando essas câmaras, os Vereadores.

Também aqui farei algumas ponderações.

Nós temos uma grande preocupação em relação realmente à BR-163. Temos visto, Senador Fabio Garcia, mortes constantemente, praticamente todos os dias. Isso nos choca, porque são amigos, são parentes, são caminhoneiros, são cidadãos que construíram Mato Grosso e constroem, com o seu trabalho, no seu dia a dia.

A BR-163, a espinha dorsal do nosso estado, é responsável por cerca de 70% do escoamento da nossa produção. Dos mais de 65 mil veículos e caminhões que circulam por lá, 70% está levando o que nós produzimos. Ela afeta o Estado do Acre, o Estado de Rondônia, o Estado do Amazonas e, em especial, o Estado do Pará. Ela é de extrema urgência, porque ela é uma pauta nacional. Ela não é pauta de Mato Grosso. A BR-163 é uma pauta nacional e, por isso, tem que ser levada com essa consideração.

Para vocês terem uma ideia, o agronegócio brasileiro, em especial o mato-grossense, sustentou este país nos seus piores momentos, nas suas piores dificuldades, nas suas piores crises, em especial, neste momento em que nós vivemos a pandemia. A capacidade do produtor brasileiro com as suas tecnologias e o seu empreendedorismo é que tem feito de Mato Grosso o celeiro deste país. E o que é que o produtor mato-grossense, os nossos comerciantes, empresários e, em especial, a nossa população espera? Uma solução, Xuxu, realmente efetiva para a problemática da BR-163.

E me preocupa a fala, agora, do Júlio, quando ele fala que, com a rescisão do contrato pelo Presidente da República, só nos resta a rellicitação. O Governo de Mato Grosso está fazendo a MT-140, que vai encurtar, de Sorriso e todo o norte até Rondonópolis, cerca de 100km. A Rumo já comprou grandes jazidas de pedra, lá na Serra de São Vicente, para iniciar a sua ferrovia. Nós teremos uma inversão de transporte da nossa produção, Prefeito Miguel, para o Porto de Miritituba, até porque, realmente, ela está muito mais próxima.



Aí, eu pergunto: com todas essas condições, se tivermos uma relicitação, haverá empresas interessadas? Nós podemos cair na situação, Senadora Margareth, de haver uma relicitação e não haver empresas interessadas em função dos novos canais de escoamento que estão acontecendo no Estado de Mato Grosso.

Nós precisamos de uma solução realmente efetiva, e essa solução passa... E eu fico feliz, Senador Wellington Fagundes, porque, desde o princípio, Senador Fabio Garcia, eu dizia da importância da participação do Governo de Mato Grosso, em especial, quando nós fizemos o grande movimento em Sorriso, nas margens da Fiagril, para dizer que estávamos cansados de tantas mortes.

A Rota do Oeste tem feito a sua parte, aceita a devolução amigável. Agora, nós precisamos avançar e esse avanço passa, sem dúvida alguma, pela sensibilização do Tribunal de Contas, porque esse processo não só vai implicar, Senador Fabio Garcia, a questão da Rota do Oeste, mas vai ser um efeito repetidor para as várias situações que este país está enfrentando em relação às devoluções que estão aí ocorrendo. Nós estamos tratando de um tema que, com a participação do TCU, vai se replicar.

Nós temos, em Mato Grosso, as rodovias caipiras, com a participação do Governo de Mato Grosso, dos produtores rurais e das Prefeituras, que são um exemplo: rodovias bem cuidadas, com paradas para os caminhoneiros, wi-fi em todos os entroncamentos, carregador de celulares. Esse é o modelo que nós também queremos para a BR-163, e esse processo a gente constrói, realmente, com a participação efetiva do Governo de Mato Grosso.

Não estou dizendo aqui que nós temos que estadualizar para entrar no Tesouro do Estado, que tem compromisso com os vários municípios do interior desse Estado que precisam também que o asfalto chegue até lá. Nós queremos que o Governo participe em uma parceria, de repente, com produtores, com empresas, com transportadoras que possam assumir essa concessão na forma de devolução amigável e que tenha a participação do Governo Federal, mas de que forma?

O BNDES teve um lucro, em 2021, de R\$34 bilhões. A Eletrobras acaba de ser leiloada, a top das privatizações deste país, por R\$100 bilhões. Então, o Governo está se capitalizando, e nós queremos pedir que o Governo Federal, o Presidente Jair Bolsonaro, o Ministro dos Transportes possa agora olhar com carinho para Mato Grosso, porque este apelo, eu vejo, tem sido feito pelo Senador Jayme Campos, pelo agora Senador Fabio Garcia, pelo Senador Carlos Fávaro, pela Margareth, de uma forma muito especial pelo Ministro dos Transportes, do Mato Grosso, o Senador Wellington Fagundes, que tanto defende também lá a nossa logística...

Então, a gente precisa, sem dúvida alguma, sair daqui com uma solução efetiva. E, quando eu vejo o nosso Vice-Governador, em nome também do Governador, dizendo que o Governo de Mato Grosso está à disposição e que a ANTT e que o Ministério dos Transportes sabe do que o Governo do Mato Grosso precisa, isso é um apelo claro, Senador Wellington Fagundes, que o Governo de Mato Grosso está dizendo para o Governo Federal "eu quero ajudar, eu quero duplicar, mas vocês precisam nos atender". E, se esse entendimento passa pelo TCU, vamos ao TCU! Se esse entendimento passa pelo Ministério da Infraestrutura, pela ANTT, com alguma flexibilização, vamos fazer! Se passa pela Rota do Oeste, vamos fazer! Porque nós não podemos, Senador Wellington Fagundes, pelo recurso também muito importante... Tem ali um trabalho muito forte do Senador Wellington Fagundes junto à Justiça Federal para que tome realmente uma decisão com o apoio das nossas procuradorias. Nós precisamos fazer. Por quê? Porque não é R\$1 bilhão de multa em cima da Rota do Oeste que vai devolver nossas vidas



perdidas. Não é isso que mais devolve. Se o Governo Federal tiver também que perdoar para que o Governo de Mato Grosso assuma, eu acho que tem, sim, a ANTT que fazer a parte dela, e o Ministério da Infraestrutura e o TCU. Nós temos que fazer aqui o entendimento para a construção de uma pauta que é nacional, não uma pauta só de Mato Grosso. Não é uma pauta só de Mato Grosso!

Portanto, eu acho que todos os caminhos aqui elencados, apontados pela retenção dos recursos, pelo Senador Wellington Fagundes, os caminhos para essa transição, que é quase uma cura, com o Governo de Mato Grosso, estão nas mãos de vocês, ANTT, Minfra e TCU, estão nas mãos de vocês. Agora, nós não podemos ver sangue, famílias sendo destruídas, sonhos sendo destruídos, prejuízos enormes às transportadoras, aos produtores rurais. Nós não podemos continuar com isso. Isso é um apelo que nós temos que fazer. Estou falando aqui em nome de 300 Vereadores que, legitimamente, representam a sociedade nos seus municípios. A gente precisa avançar e sair com uma pauta realmente bem definida porque, se voltarmos para nossa base, Hugo, sem um posicionamento claro, o que nós vamos dizer? Eu tenho certeza de que nós vamos sair daqui, sim, com pautas claras. Por isso que eu tenho que parabenizar o Senador Fabio Garcia por esta iniciativa que vai ter repercussão em nível nacional.

Quero pontuar mais algumas questões aqui importantes em nome dos Vereadores do norte do Mato Grosso e do Pará.

Via Brasil: a grande preocupação de toda a sociedade do norte do Mato Grosso e do sudoeste do Pará em relação à Via Brasil é se o contrato feito agora com a Via Brasil atende às atualidades e atende à sociedade, porque é muito fácil criticar o contrato que foi feito com a Rota do Oeste.

Esse modelo realmente dá segurança para a sociedade paraense e mato-grossense no resguardo da concessionária que lá está? Quero fazer um apelo aqui, Roger: que a ANTT acompanhe muito proximamente, porque nós, Vereadores, estaremos acompanhando o PER (Programa de Exploração da Rodovia), para que realmente esses investimentos sejam feitos à altura do que foi feito no PER, respeitando as travessias urbanas, respeitando realmente as comunidades interioranas e, dessa forma, permitindo que grande parte da produção de Mato Grosso chegue ao Porto de Miritituba com segurança e, acima de tudo, com vidas...

O SR. PRESIDENTE (Fabio Garcia. Bloco Parlamentar União Cristã/UNIÃO - MT) – Wanderley, vou pedir a você para que a gente possa se manter no assunto da BR-163, trecho concessionado, porque a gente sabe que há muitos pontos importantes no Estado de Mato Grosso, mas, pelo adiantado da hora e em respeito a todo mundo que está sem almoçar até agora, que a gente possa se manter aqui no assunto e que a gente possa ser o mais breve possível.

Obrigado.

O SR. WANDERLEY PAULO DA SILVA – O.k., meu Senador Fabio Garcia.

O SR. PRESIDENTE (Fabio Garcia. Bloco Parlamentar União Cristã/UNIÃO - MT) – Agradeço.

O SR. WANDERLEY PAULO DA SILVA – Só vou pedir a elegância aqui... Me perdoe, mas só quero pontuar uma questão importante que também nos toca, porque nós também defendemos a Ferrogrão na frente. Só me permita fazer um comentário.

O Supremo Tribunal Federal tem que olhar as pautas nacionais. Tirar a Ferrogrão também do julgamento é um prejuízo para a nação brasileira. Quero dar uma sugestão aqui ao Senado Federal: que a gente possa, Senador Wellington Fagundes, de repente



numa emenda à Constituição, determinar que as pautas nacionais possam ter prioridade no Supremo Tribunal Federal. É o que quero pontuar aqui.

E volto à questão da 163, Senador Fabio Garcia. Caminhos foram aqui apontados, caminhos foram muito bem delineados, Prefeito Miguel, foram muito bem colocados. Agora a gente precisa perseguir esses caminhos. Agora a gente precisa dessa construção, que eu acho que é o objetivo final desta audiência pública. Temos que sair daqui e ir ao TCU, Senador Fabio Garcia, Wellington e Margareth, vamos percorrer esse caminho. O Minfra e a ANTT têm que acelerar esse processo; está na diretoria, tem que ir para baixo logo, para os estudos técnicos, porque são vidas que estão se perdendo lá, Roger, todos os dias nas nossas estradas. Não dá para acompanhar a burocracia e prazos regimentais. Eu acho que essa é uma pauta importante com a qual temos que sair daqui.

E, segundo, Senador Fabio Garcia, é o BNDES financiando o governo e o Estado de Mato Grosso, que está se colocando à disposição. Recursos, tem; vamos continuar com os nossos recursos estaduais, ligando os municípios que não têm estradas ainda. E, se tiver que fazer algum aporte, vamos fazer, mas precisamos sair aqui com essas ações claras para a solução da 163.

Portanto, Senador Fabio Garcia, mais uma vez, quero enaltecer o seu trabalho: jovem, dinâmico, está aí representando muito bem o seu estado e o país, e a gente se orgulha disso. Parabéns pelo grande trabalho. Cumprimento em sua pessoa o Senador Wellington e a Senadora Margareth.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Fabio Garcia. Bloco Parlamentar União Cristã/UNIÃO - MT) – Obrigado, Wanderley.

Vou passar a palavra ao Hugo, nosso Vereador do Município de Nova Mutum.

O SR. HUGO HENRIQUE GARCIA – Me perdoe, Senador Fabio, não sou Vereador, mas sou munícipe de Nova Mutum, sou cidadão de Mato Grosso, agricultor...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) – Empresário...

O SR. PRESIDENTE (Fabio Garcia. Bloco Parlamentar União Cristã/UNIÃO - MT) – Empresário...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) – Sabe ganhar dinheiro! (Risos.)

O SR. HUGO HENRIQUE GARCIA (Para expor.) – E eu agradeço a palavra. Quero, primeiramente, agradecer ao senhor pela palavra. Parabéns pelo ato de fazer esta audiência pública, que é de extrema importância para o Estado do Mato Grosso. Quero parabenizar meu amigo, Senador Wellington Fagundes, que me dá o prazer de sempre me dar seus conselhos.

Eu vou ser bem breve, porque eu acho que vocês já pontuaram tudo o que tinha de ser pontuado, mas eu quero falar uma coisa que meu pai e minha mãe sempre falaram. Eu acho que não adianta mais a gente querer encontrar quem está certo e quem está errado. A gente já sabe dos erros, sabe o que está acontecendo. O que não pode acontecer mais são mortes no Estado do Mato Grosso. E eu acho que a gente tem que tomar uma ação o mais rápido possível, como o Xuxu falou. Não é momento mais de esperar. Não tem cabimento esperar um ano de estudo, mais dois anos de uma



concessão, depois mais oito anos... Nós estamos perdendo credibilidade perante a população mato-grossense e isso não pode acontecer mais. O nosso estado tem capacidade, tem pessoas boas. Vocês estão aí mostrando isso e não podemos admitir mais que isso ocorra com o Estado de Mato Grosso, ainda mais com uma BR federal, que é do Brasil, que não é só do Mato Grosso. Nós não podemos esquecer jamais que o Mato Grosso é o quinto maior produtor, quinto maior PIB deste país, maior produtor de alimentos do Brasil e do mundo, no estado, e tem um potencial que nenhum estado no mundo tem como chegar. Vocês podem ter certeza de que nesses próximos anos o Mato Grosso vai crescer demais. Se a gente não resolver esse problema urgentemente, não adianta querer tirar duplicação. Tem que ser duplicado, talvez até novos projetos para fazer uma duplicação com três vias, porque o Mato Grosso, daqui a dez anos, podem ter certeza de que vai quase duplicar a quantidade de caminhões rodando nessas estradas. Isso é uma lógica, uma matemática muito fácil de ser feita.

Então, é isso. Eu queria falar que nós temos que tomar uma atitude o mais breve possível, mais rápido. Não adianta a gente querer fazer essas licitações com morosidade. Pegar essa situação que o nosso Vice-Governador falou, Sr. Otaviano, da possibilidade de o Estado assumir isso daí. Eu acho que é um estado muito sério, o Governador Mauro Mendes está fazendo um excelente trabalho junto com o Otaviano nesse governo. Podem ter certeza de que todos nós, eu falo como agricultor, falo como empresário, a gente vai estar junto nessa batalha para fazer com que se resolva esse problema o mais breve possível.

O SR. PRESIDENTE (Fabio Garcia. Bloco Parlamentar União Cristã/UNIÃO - MT) – Obrigado, Hugo, pelas palavras.

Vou passar a palavra aqui ao ex-Vereador por Cuiabá, Felipe Wellaton, que hoje também encampa abertamente e publicamente essa luta pela BR-163. Então, Felipe, com a palavra.

O SR. FELIPE WELLATON (Para expor.) – Obrigado, Fabio Garcia. Cumprimento o dispositivo na pessoa do Senador Fabio Garcia, cumprimento todas as mulheres na pessoa da nossa Senadora Margareth Buzetti, que aqui estava, e cumprimento também o Senador Wellington Fagundes, que nos deu oportunidade e fez este chamamento também para esta audiência.

Vou ser bem objetivo. Escutei com muita clareza a fala do Júlio Perdigão, representante da Rota do Oeste e também da Odebrecht, muito clara. Ele falou de investimentos, mas aqui eu também quero falar dos prejuízos. São oito anos de contrato e a duplicação foi de apenas 27%. Quando a gente traz o número de mortes, a gente está falando de seis mortes por mês. Eu estou falando de vidas. Eu vi muito o esclarecimento da apresentação falando de lucro, de investimento, e a Rota do Oeste, a Odebrecht falando de 2,2 bilhões de investimento.

Eu não vi uma pergunta sendo respondida. Quanto a Rota do Oeste arrecada também de pedágio, porque o pedágio continua nas praças, do povo mato-grossense, está saindo o recurso do bolso dele. Então, é uma pergunta muito clara: quanto a Rota do Oeste arrecada? O Governador Mauro Mendes já deu uma declaração de que eram aproximadamente 500 milhões. Se você for dividir isso por dia – Prefeito Miguel, cumprimento você em nome de todos os Prefeitos do Médio Norte – é aproximadamente R\$1,3 milhão por dia, e estou falando de seis vidas perdidas por mês, 71 vidas por ano, e todo dia eu convido vocês a verem a BR-163.

E eu falo aqui em nome, agradeço a oportunidade da fala, porque aqui eu falo em nome dos caminhoneiros que não podem parar e aqui eu sou voz deles. Aqui eu falo



pelas vítimas da BR-163 e aqui também eu quero falar por toda a população mato-grossense. Eu carrego no peito aqui o Estado de Mato Grosso.

É o terceiro maior território do Brasil. Precisa sim de logística na duplicação, Fabinho. Precisa sim na logística das ferrovias, mas uma coisa que eu chamo atenção. Ferrovia leva produtos e grãos, agora a duplicação, Fabio, leva vidas, leva ambulância, é transporte rodoviário. E 48% dos acidentes, Wellington Fagundes, são de veículos baixos e caminhonetes, 48%.

Então, a gente fez todo esse levantamento e eu trago aqui números porque, quando a gente fala de seis vidas perdidas por mês, a gente não está falando mais de investimento, a gente não está falando mais de dinheiro. A gente está falando de uma questão que envolve todo o Brasil.

E aqui também, além da pergunta de quanto é arrecadado nessa rodovia, eu também faço aqui um questionamento. Eu escutei com muita clareza a fala do Júlio Perdigão. O Júlio falou, uma baita apresentação, falou: "olha, para ter um ajuste do contrato, para ter uma celebração de termo aditivo, vai levar dois anos".

Escutei com clareza o diretor da EPL, da Empresa de Planejamento e Logística: "olha, vai levar doze meses, um ano, para esse estudo todo". E aí, quando você junta dois anos mais um ano, eu estou falando de três anos no mínimo para ser discutida qual é a solução.

As vidas não esperam. O Estado de Mato Grosso não pode esperar. Nós somos um dos maiores PIBs, celeiro do Brasil, não dá mais para esperar.

Quando a gente fala em uma audiência pública que a gente quer resultado, e parabéns pela iniciativa, Senador, eu falo que também a gente precisa de resultado, a gente precisa de um prazo. A população mato-grossense; o Sindmat, Sindicato de Transporte de Cargas; a Aedic, das Empresas do Distrito Industrial de Cuiabá, me cobraram: "Felipe, sai de lá com prazo para solução".

Qual é o prazo? É essa a pergunta que o mato-grossense e o brasileiro querem escutar. Qual é o prazo para a solução.

E aqui, dando um ponto também que eu trouxe aqui, quando a gente fala que a BR-163 não teve nenhum quilômetro duplicado. Foram duplicados apenas 27% dessa rodovia. E eu sou usuário da Rota do Oeste, Júlio, eu sou usuário. Eu pego o trecho Cuiabá, chego em Rosário. De Rosário, eu ando até o Posto Gil e, do Posto Gil, começa o trecho que mais mata: Diamantina, Posto Gil, até Nova Mutum.

E aí, todo dia que eu passo é acidente. Não tem uma vez que eu rodo a BR-163 que eu não vejo ou acidente ou morte. A cada 100km, Júlio, a cada 100km, são 41 acidentes. É muito acidente em rodovia.

Então, aqui eu estou chamando atenção não só de quanto está sendo arrecado, também chamo a atenção para a população. A gente tem um abaixo-assinado que está há meses já correndo, é: arodoviaquemaismata.com.br. Para chamar a população para assinar esse abaixo-assinado.

E dizer mais, representante da Rota do Oeste e da Odebrecht, a gente sabe que a rota, por causa da Lava Jato, perdeu investimentos e perdeu financiamentos do BNDES, Caixa Econômica e agora teve que recorrer a outros bancos. Mas a população brasileira não quer saber de onde veio o empréstimo de vocês, qual o fluxo de financiamento. O que a gente quer é uma solução.

O Governo do estado, já aqui com a fala do Vice-Governador Otaviano Pivetta, que representa hoje o Mauro Mendes, em exercício, ele fala, "olha, nós estamos prontos". Quero saber qual é essa relação, qual é esse aditivo que a Odebrecht, que a Rota do



Oeste provisionam, já que tem todos os estudos, todos os números, porque, além de dois anos que você colocou na sua apresentação, o EPL colocou mais um ano. E ainda precisa de um decreto presidencial, que não aconteceu ainda, que tem uma previsão para acontecer em julho?

Desculpa, eu saio daqui, Senador Wellington Fagundes, eu saio daqui sem perspectiva. E não ter voz, hoje eu estou aqui como um cidadão, porque os Senadores me deram a voz. E hoje eu não tenho a voz como um Parlamentar, mas como Parlamentar, essa luta não pode ficar para depois.

Apenas isso. Queria agradecer, muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Fabio Garcia. Bloco Parlamentar União Cristã/UNIÃO - MT) – Obrigado, Felipe. Você quer comentar alguma coisa sobre o faturamento e o fluxo de caixa da Rota do Oeste, por favor?

O SR. JÚLIO PERDIGÃO (Para expor.) – Quero, claro. Sem dúvida.

Felipe, como eu comentei, a gente tem auditoria aberta. Nossos balanços estão publicados na CVM. É só entrar no site, que você vai ver totalmente o faturamento. Nós fechamos o ano passado com 500 milhões de faturamento. É o número que está oficializado. E aí, eu apresentei aqui, ao longo da minha fala, para onde vão os recursos, de forma muito clara.

Então, em relação a prazo do processo de relíctação, que a gente explorou bem aqui, são dois anos, a contar do decreto presidencial, que está na boca para sair. Existe um trâmite burocrático na Casa Civil, e tem que se aguardar sair. Então, talvez 30 dias, ou 45 dias a mais, mas está realmente na boca para sair. Daí você conta dois anos. Um ano, foi dito pela EPL, está dentro dos dois.

Então a expectativa é de que até meados de 2024, no máximo final de 2024, você já teria, já conheceria o novo concessionário, o novo acionista de uma eventual nova concessão, que vai tocar os investimentos daí para frente.

E reitero o compromisso de que os recursos arrecadados são 100% revertidos para o sistema, do qual o banco faz parte. Nós exploramos muito isso, não é? Um terço, um terço, um terço, de uma forma didática, mas é possível explorar isso com detalhe. Se você quiser depois fazer alguma agenda paralela para compreender no detalhe, a gente está à disposição para esclarecer.

Mas é isso. Acho que é chover no molhado aqui o que a gente está falando, e eu queria me colocar aqui sempre à disposição da sociedade para a solução do problema.

O SR. FELIPE WELLATON – Fábio, então eu só queria reiterar uma pergunta: então você acredita, a Rota do Oeste, que o prazo mínimo para resolver essa questão seja até 2024?

O SR. JÚLIO PERDIGÃO – É o que está na lei. Obviamente você pode ter alguns percalços. Eu não sou o dono dessa agenda sozinho. Se fosse eu, seria amanhã. Só que existe um caminho legal, existe um estudo para ser feito, existe TCU no caminho, um processo licitatório que tem que ter um proponente, não é? É importante.

Por isso que a modelagem é importante. Que licitação vai sair? Vai ser assim, sair duplicando, investindo tudo com uma tarifa muito alta? Tem que ver.

Hoje a gente tem mais oferta de concessões no Brasil para se vender do que clientes para comprar. Essa é a verdade. O Rodoanel de São Paulo foi suspenso. Tem um lotação de todo o tamanho, no Paraná, para ser concessionado. Teve uma licitação vazia, a 381 com a 262, em Minas, que agora estão desmembrando. Então existe também uma questão... Para isso que o BNDES precisa entrar nos financiamentos de



longo prazo, para que haja atratividade para os novos entrantes, senão CCR e Eco não aguentam tudo. Tem limite.

O SR. PRESIDENTE (Fabio Garcia. Bloco Parlamentar União Cristã/UNIÃO - MT) – Bom, vou passar a palavra aqui, para a gente caminhar para o final da audiência pública. Vou passar a palavra ao Senador Wellington Fagundes, para que ele possa fazer o uso final da fala.

Depois eu vou fazer um breve, prometo a vocês, um breve fechamento da audiência pública pedindo já, antecipadamente, desculpas pelo adiantado da hora. São 14h30min e nós estamos aqui ainda, sem almoçar.

Mas vamos escutar o Senador Wellington Fagundes que, há tanto tempo, luta pela infraestrutura do nosso Brasil, do nosso Estado do Mato Grosso, e há tanto tempo trabalha nessa questão da BR-163.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT. Para discursar.) – Bom, já bem adiantado, mas eu preciso que isso aqui fique nos *Anais* da nossa Comissão. Por isso, vou ter que fazer a leitura dessa fala. Peço aqui, já, desculpas a todos.

Quero aqui, Senador Fabinho, trazer os meus cumprimentos a V. Exa. pela iniciativa e a minha felicidade de poder estar aqui nessa parceria, na Comissão de Infraestrutura e também aqui nas atividades do Senado da República.

Mais uma vez, quero parabenizá-lo pela iniciativa do projeto, do qual fui coautor – e já aprovamos –, que permite que a gente possa usar esses recursos de R\$60 bilhões, que foram utilizados na bitributação, para baixar a conta da energia. Além das votações que tivemos ontem.

Ontem, eu conversava com o Senador Jayme Campos, lá em Várzea Grande. Fomos fazer uma visita ao Prefeito Kalil, onde fomos liberar alguns recursos. Ele falava, também, do orgulho de ter podido tê-lo como suplente de Senador, pela sua competência, pelo seu trabalho. Claro, isso significa também o Senador titular porque soube escolher aqueles que podem ficar na vacância e representá-lo muito bem.

Quero aqui também trazer os meus cumprimentos a todos os convidados que se dispuseram a atender o requerimento aprovado por esta Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado. E também, claro, pela prontidão de cada um ao contribuir de forma direta e objetiva para que possamos avançar em um debate que se traduza, no final, em propostas que suprimam as dúvidas e incertezas que pairam no destino desse importante trecho rodoviário e que traga, principalmente, paz e desenvolvimento, geração de emprego, principalmente nesse momento do pós-pandemia, e, claro, o conforto dos usuários.

Quero aqui, também, agradecer a todos em nome da OAB, que foi a grande parceira, à Presidente Gisela Alves Cardoso e a todos os que estão aqui. Não vou ficar repetindo o nome porque todos já foram bastante citados. Não é isso, Wellaton? Você foi o último a falar. Enfim, todos os Prefeitos, principalmente os que aqui estiveram conosco, seja virtualmente, Miguel, ou presencialmente.

Esta audiência pública, senhoras e senhores, antes de mais nada, representa uma oportunidade valiosa para esclarecer a população mato-grossense sobre o que, de fato, está acontecendo em torno dessa concessão, Deputado Xuxu, os problemas e os entraves para se consolidar como a maior e mais importante via de exportação de produtos primários e semielaborados produzidos no nosso querido Estado de Mato Grosso. Somos, hoje, o campeão de produção, principalmente daquilo que é mais estratégico no mundo, que são os alimentos. O que mais se discute no mundo, hoje, é



segurança alimentar. Mata-se muito mais de fome, no mundo, do que pelas guerras. Não queremos subestimar a guerra, mas nós precisamos e queremos valorizar o trabalho de cada produtor que está lá no interior, Miguel, produzindo, gerando riqueza, gerando empregos. E que essas pessoas... Como eles dizem lá: "Somos competentes da porteira para dentro, da porteira para fora são vocês, que são políticos, que têm que resolver". Por isso, aqui estamos.

Então, esta audiência serve, também, para demonstrar o trabalho que nós Parlamentares temos realizado em conjunto, em busca de uma solução efetiva e definitiva para essa rodovia.

Senador Fabio, que tem nos brindado com um trabalho relevante nesse período, como, mais uma vez, aqui, já registrei, substituindo o Senador Jayme, como é de conhecimento de V. Exa., a minha vida parlamentar se confunde muito com a luta para transformar a infraestrutura de transporte em Mato Grosso, cada vez mais compatível com tudo aquilo que nosso Estado representa no contexto da economia nacional e no desenvolvimento social. Por isso, lutei muito para que acontecesse essa concessão como alternativa à falta de recursos federais para a recuperação, a melhoria, a manutenção, a expansão da malha rodoviária nacional. É claro, esperávamos que o BNDES pudesse financiar todos esses contratos, porque, infelizmente, no Brasil, esse foi um grande problema e, por isso, todas elas estão nessa situação.

A BR-163 é a espinha dorsal do escoamento da produção agropecuária de Mato Grosso, que é o maior produtor de soja, milho, algodão e gado do Brasil, proteína animal – suíno, aves, enfim. Merece, portanto, de todos nós representantes do povo de Mato Grosso toda a atenção. De forma que não nos conformamos com o quadro atual dessa concessão e temos, insistentemente, procurado, por todos os meios, as condições para fazer com que essa rodovia seja duplicada em toda a sua extensão, de Sinop à divisa do Mato Grosso do Sul; e não apenas duplicada, mas oferecendo todas as condições de segurança para quem por ela transita. Está prevista, na concessão, toda uma fibra ótica ao longo dessa concessão, para que tenha câmeras; mais de 500 câmeras estão previstas na implantação, para trazerem segurança. A nossa região é faixa de fronteira. Então, temos muito problema, também, do narcotráfico, da questão do roubo de mercadorias.

Então, essa concessão que nós estamos discutindo tem a previsão de uma estrada fluente, mas tem muito mais do atendimento, também, ao usuário, sobre que pouca gente está discutindo aqui. E não apenas duplicada, mas oferecendo, portanto, todas as condições de segurança para quem por ela transita. Quanto mais estruturarmos a BR-163 em grau de excelência, não há dúvidas de que os benefícios virão com muita rapidez. E os benefícios de que eu falo são aquilo que mais representa o Brasil, quais sejam ampliar a força de nossa economia e gerar as condições para os avanços sociais, notadamente com geração de emprego.

Nesse sentido, tenho dialogado com os mais diferentes meios envolvidos nesse processo para achar uma saída que seja célere e faça justiça à população, sobretudo aos usuários que pagam pelo pedágio para transitar por essa rodovia. Quem paga tem que receber pelo que paga, e isso, infelizmente, como é de conhecimento geral, não está acontecendo como deveria. A concessionária Rota do Oeste ostenta enorme passivo decorrente de financiamentos e, com isso, não consegue cumprir com diversos compromissos contratuais, envolvendo a não realização de obras e manutenção da rodovia. Hoje, a BR-163 sofre com a manutenção precária do asfalto e sem realização de obras de adequação de pistas e de travessias urbanas.



O processo de devolução dessa concessão já está aqui definido, mas, como sabemos, há um trâmite a se cumprir e o tempo estimado até que nova empresa possa assumir essa importante rodovia é ainda imprevisível. É muito tempo!

Por anos, Sr. Presidente, anos e anos a fio, o nosso produtor rural, em busca de tornar os seus produtos mais competitivos, sofre para colocar a sua produção nos portos, no caso, de Santos, Paranaguá, Miritituba e até mesmo de Santarém, que foi a saída. Se não fossem os portos do Arco Norte, nós estaríamos sem condições nenhuma de escoar a nossa produção. E, ainda, tem de levar toda essa produção a Rondonópolis para embarque e desembarque no terminal ferroviário da Rumo, o maior da América Latina, onde circulam mais de 10 mil carretas por dia.

Daí eu quero elogiar aqui o Governador Mauro, mas lembrar que foi uma iniciativa minha, juntamente com o Senador Jayme Campos, que levamos à Assembleia Legislativa a proposta para fazer uma emenda à Constituição. E, aí, registro aqui o Deputado Botelho, a Deputada Janaína, o Deputado Max, enfim, toda a Mesa Diretora e todos os Deputados que aprovaram, Deputado Xuxu, essa emenda constitucional, e o Governador Mauro, prontamente, sancionou e a regulamentou. E esse é o bom exemplo. Por isso que as coisas lá no estado são mais rápidas; por isso, nós estamos trabalhando aqui essa alternativa.

Olha, nós tivemos a primeira concessão por autorização ferroviária do Brasil, que é exatamente no Mato Grosso, que é exatamente para avançar a Ferrovia Ferronorte de Rondonópolis, de Cuiabá a Rondonópolis até o Nortão. E as obras já estão lá para começar dentro de poucos dias, com recurso na conta que serão investidos de imediato. São aproximadamente R\$3 bilhões nesse próximo ano, em uma obra, talvez, de R\$12 bilhões, que vai gerar muitos empregos e, com certeza, muito desenvolvimento, e que vai impactar nessa concessão.

São duas obras: a ferrovia que precisa avançar e também a MT-140, que o Governador Mauro está construindo, pela qual vai ser possível sair lá de Sorriso e chegar a Rondonópolis sem passar pela BR. Isso é muito bom, mas isso terá impacto também na nova concessão, porque os custos também do pedágio têm que ser avaliados. Por isso, esses estudos aqui, Roger, feitos pela ANTT são extremamente importantes.

Precisamos de pressa para que as obras comecem a existir. Por isso, a minha indicação, a minha busca à Procuradoria da República para que faça esse bloqueio dos recursos enquanto a ANTT faz um estudo, se for o caso, junto com o Governo e com a própria concessionária hoje, mas um estudo que, realmente, dê sustentação à próxima concessão, para que, daqui a três, quatro anos, não tenhamos que estar discutindo tudo de novo. Ou seja, temos que fazer com pressa, mas com uma pressa que tenha, acima de tudo, conteúdo técnico que dê essa sustentação.

Portanto, os nossos caminhoneiros, que estão diariamente na Rodovia 163, correndo risco de acidentes são verdadeiros heróis, enfrentando as péssimas condições de trafegabilidade da BR, principalmente pela falta de obras e duplicação que não foram realizadas até agora; e, também, nas travessias urbanas, que são sempre pontos críticos.

Todos, todos nós estamos sofrendo, porque nós também somos cidadãos, nós andamos, viajamos. Inclusive, foi essa a conversa que eu tive lá com os Procuradores da República, e eles mesmo falaram: "Não, nós sentimos isso, porque também a gente tem que se deslocar pelo Estado de Mato Grosso".

Então, há algumas semanas, o Brasil assistiu na tevê a um grave acidente entre Sorriso e Sinop, lá na pista da concessão da Rota do Oeste, na 163. Ali, naquela tragédia,



que deveria ter sido evitada, numa pista duplicada, oito vítimas foram perdidas. Portanto, a minha exortação nesta audiência pública é no sentido de que busquemos as soluções.

Senador Fabinho, como Presidente da Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (Frenlogi), mas, acima de tudo, como Senador de um estado que oferta respostas rápidas, seguras e eficientes ao Brasil, quero dizer que um estado que, na pior crise sanitária dos últimos séculos, agarrou no trabalho para sustentar a produção e garantir a geração de superávit primário, de um povo que enfrentou a pandemia gerando riquezas e abastecimento à mesa dos brasileiros e ainda contribuindo para uma balança positiva brasileira, não posso deixar, portanto, de registrar o meu descontentamento com a ausência de autoridades governamentais aqui, titulares, que deveriam estar também nesta audiência: o Ministério da Infraestrutura; a própria ANTT, que está muito bem representada aqui pelo Lucas e pelo Roger, mas queremos, na próxima, que os titulares da pasta tenham mais atenção com uma audiência de tanta importância como esta.

E aí eu quero agradecer a todos que aqui se encontram, mas a tamanha relevância da 163 exige mais, cobra a presença daqueles que têm o poder de decisão, Deputado Xuxu.

Agora há pouco, o Deputado Xuxu veio aqui no meu ouvido dizendo que o Ministro da Infraestrutura tem que ir a Mato Grosso, mas não pode deixar de ir à BR-163.

Então, portanto, eu registro, contudo, que os técnicos que aqui se encontram são muito competentes e cito o exemplo do Dr. Roger, engenheiro por quem tenho muita estima e consideração. Portanto, obrigado, Dr. Roger. Aqui, quero pedir para que V. Exa. ajude o Mato Grosso principalmente nessa luta.

Nesse contexto de busca de soluções, Sr. Presidente, eu gostaria de apresentar e propor ao Senado Federal e ao Poder Executivo três medidas que podem ser tomadas para solucionar a falta de obras e manutenção dos 850km da Rodovia 163 e também alterar o modelo de gestão e exploração da rodovia em benefício aos usuários.

Primeiro, como a resolução do PPI 235, da semana passada, aprovou a proposta da ANTT e também do Minfra para distrato e licitação do contrato de concessão da Rota Oeste, estou apresentando indicação parlamentar, nos termos regimentais, ao Poder Executivo, sugerindo que, conforme os dispositivos da Lei 9.277, de 10 de maio de 1996, a União faça a delegação de competência ao Governo do Estado de Mato Grosso para operação e exploração da BR-163, no trecho da divisa de Mato Grosso do Sul até Sinop, para que possamos ter uma parceria público-privada a ser estruturada de um modelo que o Governo lá mais próximo possa fazê-lo. Essa proposição e todas aqui estou fazendo em parceria com o Senador Fabinho.

Segundo, também nesse contexto da resolução do PPI 235, da semana passada, que aprovou a proposta da ANTT e do Minfra para distrato e rellicitação do contrato de concessão da Rota Oeste, estou apresentando com isso, então, outra indicação parlamentar, nos termos regimentais, ao Poder Executivo, sugerindo que, conforme os dispositivos da Lei nº 13.448, de 05 de junho de 2017, o Poder Executivo, por meio do termo aditivo que será firmado pela agência reguladora ANTT com a concessionária Rota Oeste, para operação e exploração no serviço provisório, até ter um novo contrato, seja feita a inclusão e a execução das seguintes obras, de caráter emergencial e de segurança, na pista da BR-163:

- primeiro, a implantação imediata e contínua das obras e serviços de engenharia para conservação, manutenção e restauração da rodovia, do trecho rodoviário entre Rondonópolis e Cuiabá, que atualmente está fora do escopo do contrato. Mas eu quero aqui agradecer ao Dnit, na pessoa do Dr. Lucas, competentíssimo Diretor Técnico.



Inclusive o Dnit já definiu que está sendo feita à emergência para tratar desse ponto ali na 163, próximo a Jaciara. Está aqui o Dr. Antonio Gabriel, que também está tomando as providências para a contratação, de forma emergencial, da empresa;

- ainda: a construção emergencial e a operação da área de escape para veículos pesados lá na sede São Vicente, com prazo da execução de 120 dias após a assinatura do termo aditivo da relicitação com a CRO. Lá é uma caixa de brita. Temos lá um jornalista especializado na área, o Baixinho do Caminhão, que vem falando isso eu acho que há dez anos. É um ponto ali tão focal, com acidentes quase sempre, e a construção dessa caixa de brita é imperiosa;

- ainda: a implantação imediata dos serviços de conservação e recuperação asfáltica e da sinalização dos 45km entre o segmento de Rosário Oeste a Posto Gil, com atenção especial à pista na região da Serra da Caixa Furada;

- outro item: a construção do viaduto no Trevo do Lagarto, entroncamento na BR-163, Mato Grosso, com a BR-070, entre Várzea Grande e Cuiabá;

- a construção e adequação de capacidade da travessia urbana de Sinop, na BR-163;

- implantação imediata das obras de manutenção e recuperação asfáltica do segmento de Jangada a Rosário e ainda do Posto Gil a Sinop;

- construção de uma passagem elevada na BR-163, na cidade de Nova Mutum e Lucas do Rio Verde;

- implantação imediata das obras de serviço de engenharia para tratamento e nivelamento dos degraus no acostamento entre Posto Gil e Sinop, visando ao aumento da capacidade de segurança viária, principalmente para salvar vidas – o que foi aqui falado pelo próprio Dr. Roger, que *in loco* viu um acidente;

- implantação e construção de viaduto no entroncamento das Rodovias 163 e 364, na travessia urbana de Rondonópolis.

Por fim, nos termos do Regimento do Senado Federal, estou apresentando, junto com o Senador Fabinho, projeto de lei para a estadualização, em definitivo, do segmento BR-163/Mato Grosso, no trecho da divisa do Mato Grosso do Sul até Sinop, para o qual solicito o apoio dos membros desta Casa Legislativa.

Como a BR-163 é fundamental para a logística e para o desenvolvimento socioeconômico do Estado do Mato Grosso, a transferência, em definitivo, dessa rodovia para uma gestão estadual seria mais apropriada para garantir a manutenção e a realização de obras por que tanto esperamos, mas com a condicionante de que o Governo Federal assuma os pagamentos de indenização da concessionária pelas obras realizadas, e que ainda não foram amortizadas.

Portanto, que isso não seja repassado, para uma possível estadualização, para o Governo de Mato Grosso assumir, até porque Mato Grosso acaba de estadualizar a BR-174. No passado, a nossa luta era para federalizar. Agora, estamos estadualizando. E o estado o fará com recursos próprios do estado. Que bom!

O Estado do Mato Grosso é o estado que mais desenvolve, um estado que está tendo uma excelente gestão. Infelizmente, nós estamos tendo essa condição, claro, em que nós discutimos. O Governo Federal fez a maior transferência da história do Brasil, o Presidente Bolsonaro, para estados e municípios. Então, agora, é momento de cada um poder fazer a sua parte, sem dúvida nenhuma.

Quero dizer que, agora há pouco, acabei de ter uma troca de informações com o Ministro Célio, e o Presidente Bolsonaro vai assinar esse decreto, provavelmente, em



uma semana ou dez dias, além de que também já há essa definição aqui desse ponto focal.

São essas, portanto, Presidente Fabinho, as minhas considerações que gostaria de apresentar para este debate.

Finalizo, então, deixando os meus cumprimentos aos representantes do Minfra, do Dnit, da ANTT, da EPL, do Governo de Mato Grosso, da OAB, da empresa Rota do Oeste; aos Prefeitos; ao Deputado Xuxu, que aqui representa a Assembleia Legislativa; ao nosso Vereador, que aqui representa a Frente Parlamentar de Vereadores de todo o nortão, de Mato Grosso, da BR-163 do trecho do Mato Grosso e também do Pará.

Então, a todos vocês, agradeço a paciência. Tenho certeza de que valeu e valerá, Deputado Xuxu, a pena o tempo que aqui estivemos, porque, daqui, nós vamos para a Procuradoria da República, daqui nós vamos para o Tribunal de Contas, nós vamos insistir até a solução mais curta, que possa salvar vidas realmente, nesta angustiante luta em que todos nós vivemos.

O SR. XUXU DAL MOLIN (Para expor.) – Como agente político, morador de Sorriso, produtor rural há 40 anos naquela região, eu só queria registrar a todas a entidades, aos órgãos de Governo de controle, à bancada federal, principalmente ao Presidente Bolsonaro e ao Ministro Marcelo, independentemente do modelo, nós vamos precisar de ver obras. Se, infelizmente, não virmos obras para salvar nossas vidas lá, nós vamos agir de outras formas.

Certamente, no nosso sangue, corre ainda o movimento Grito do Ipiranga, o caminhonaço e o tratoraço.

Eu vou para a trincheira, e nós vamos fechar a torneira do escoamento da safra do estado para o restante do país.

Então, isto é o mínimo que nós pedimos: respeito.

O Governo Federal é tão vítima quanto nós; pegou isso do Governo passado, da corrupção, herdou, mas nós temos que resolver isso para ontem.

Eu encerro aqui pedindo uma mesa redonda com os órgãos de controle, com as bancadas e, agora, com o Governo do Estado, que eu fico muito feliz que venha para dentro, em nome do Wanderley Paulo, de todos os Vereadores da região, do Prefeito Miguel, dos colegas aqui, do Hugo, de todos.

E parabenizo você, Fabinho.

Então, eu me vou me colocar aqui, mais uma vez, na esperança. Mas, se não tiver uma resposta definitiva, pode saber que o cidadão Ederson Dal Molin, Xuxu, vai para a estrada, e nós vamos parar tudo aquilo lá!

Aí não tem mais aquela conversa. Nós cansamos de ouvir conversa fiada, projeto para cá, discussão para lá, órgão de controle. Nós cansamos de morrer e não ver uma luz no final do túnel.

Então, acredito em você, Fabinho. Já aprovou importante projeto aqui e, certamente, está fazendo a diferença. Parabéns!

Que Deus o abençoe, o Senador Wellington, a Margareth e todos os demais Senadores.

A solução tem que sair agora. Senão, nós vamos agir de outras formas.

O SR. HUGO HENRIQUE GARCIA – Fabinho, permita-me só uma coisa.

Sabe, Xuxu, é bem prático: chega de a gente ser sobrevivente dessa BR-163, porque é isso o que a gente é todos os dias que a gente pega ela. A gente é sobrevivente dela, porque a gente sai de casa e não sabe se a gente vai voltar – é isso o que acontece.



O SR. PRESIDENTE (Fabio Garcia. Bloco Parlamentar União Cristã/UNIÃO - MT) – Bom, então, vamos finalizar.

Eu quero, antes de finalizar, agradecer imensamente a participação, primeiro, de todos os convidados, das entidades convidadas que participaram conosco de tão importante discussão. Quero agradecer também a todos que vieram até aqui; aos Prefeitos Miguel, que está aqui conosco até agora, e ao Leandro, que estava aqui; aos Deputados, em especial ao Deputado Xuxu Dal Molin, que é um Deputado de Sorriso que usa, no dia a dia, essa rodovia e, portanto, sente na pele todo o desafio de que a gente está falando e o sofrimento das pessoas daqueles municípios. Quero aqui agradecer a presença do nosso Vereador Wanderley, do Município de Sorriso, que também sente na pele toda essa dificuldade. Agradeço ao Hugo, de Nova Mutum, que está aqui conosco e também traz a sua indignação, não é, Hugo? Agradeço ao Felipe Wellaton também por estar aqui conosco.

Agradeço à nossa Senadora Margareth, por ter nos acompanhado. Teve que sair para uma audiência já pré-agendada, mas agradeço muito pelo apoio a esta audiência pública.

Por fim, agradeço ao meu companheiro Senador de bancada, Wellington Fagundes, que demonstrou aqui não somente ter um profundo conhecimento do setor de infraestrutura do Brasil, de luta, mas que trouxe também encaminhamentos práticos a esta audiência pública para que, de fato, a gente possa fazer com que essas discussões se transformem em realidade, em algo prático, para que a gente possa tirar algo do papel.

Eu também compartilho, Xuxu, da frustração de todos os que estão há tanto, tanto, tanto tempo, lutando por uma solução para a BR-163 e saímos daqui ainda sem uma data clara de quando os investimentos irão começar, o que, na verdade, nos faz compreender que ainda há um trabalho árduo pela frente para que a gente possa, na verdade, retomar os investimentos naquela BR-163.

Saímos, no entanto, com alguns caminhos também, Júlio, muito claros a serem trilhados. Aí, há que se destacar que o que aparenta ser o caminho mais curto, o caminho mais eficiente, mais prático, conta hoje com uma colaboração importante do Governo do Estado do Mato Grosso, com a disposição do Governo do Estado do Mato Grosso, aqui representado pelo nosso Vice-Governador Otaviano Pivetta, que, na verdade, foi Prefeito de Lucas do Rio Verde e, portanto, comprehende toda essa questão e demonstrou aqui essa disposição do Governo de participar ativamente dessa solução. Aqui ressalto que o Governo do Estado do Mato Grosso não só tem a disposição, Xuxu, como está preparado para poder participar dessa solução depois de todo ajuste que foi feito no Estado de Mato Grosso para que o estado hoje tivesse condições de poder fazer investimentos e se transformar no estado que mais investe no Brasil.

Então, isso traz para nós pelo menos um alento de que temos um caminho ao lado de um parceiro que tem condições de poder ajudar numa solução. Estamos, a meu ver, ainda emperrados em alguma burocracia que a gente precisa vencer, e talvez esta audiência pública tenha trazido aos órgãos, em especial à ANTT, e temos que levar isso ao Tribunal de Contas da União, que Mato Grosso, que o povo mato-grossense não aguenta mais esperar, que nós não conseguimos mais conviver com essa situação.

Portanto, o que a gente pede, Roger, é que essa discussão, como eu disse antes, desça do plano estratégico e se concretize na prática. Os caminhos estão dados. As maiores dificuldades foram vencidas. Não pode ser que a burocracia dos órgãos prevaleça ao nosso objetivo de poder, primeiro, salvar vidas, e, depois, que a gente possa, na verdade, fazer com que essa mais importante infraestrutura rodoviária do nosso



país possa ajudar o Brasil, o Mato Grosso a continuar alimentando o mundo, como disse o Xuxu aqui.

Portanto, Xuxu, eu acho que trazemos aqui as contribuições claras do Senador Wellington Fagundes, mas temos aqui um dever de casa muito claro a fazer. Eu acredito que as nossas próximas investidas deste Congresso Nacional, da Assembleia Legislativa, da classe política em geral estarão, certamente, concentradas, pelo que eu vi aqui, na Agência Nacional de Transportes Terrestres, para que essa discussão se encerre por lá e também no Tribunal de Contas da União. Nós precisamos ir a esses órgãos, e a gente precisa conseguir fazer com que esses dois importantes órgãos avalizem a solução que nos parece, neste momento, mais prática, mais rápida, mais eficiente, para que a gente não possa estar aqui trilhando um caminho, Miguel – e todos nós temos medo disso –, um caminho que a gente acredita que possa ser uma solução, mas que não será uma solução prática por muito, muito, muito tempo, que me parece ser o caminho da relíctação, onde a gente não tem garantia de quando isso vai acontecer, nem como isso vai acontecer. Portanto, imaginar um caminho que não se torne realidade certamente não é um caminho para nós. Portanto, o caminho, neste momento, depois de escutar tantas pessoas com tanto conhecimento neste tema, está debruçado em a gente vencer os óbices burocráticos e fazer o convencimento ao Tribunal de Contas da União e sensibilizar o Tribunal de Contas da União e também a ANTT para que a gente termine, encerre o campo das discussões e que a gente tenha na prática a liberação desses órgãos para a gente efetivar uma solução definitiva e rápida para a BR-163.

Portanto, fica aqui meu enorme agradecimento a todos os que participaram de mais esta audiência pública, e eu espero, na verdade, que a gente tenha pelo menos trazido uma maior sensibilidade a todos que precisam tomar decisão e nos ajudar a construir uma solução definitiva.

Muito obrigado e boa tarde a todos.

(Iniciada às 10 horas e 24 minutos, a reunião é encerrada às 15 horas.)