



**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Declaro aberta a 2ª Reunião Extraordinária da Comissão de Agricultura e Reforma Agrária do Senado Federal da 2ª Sessão Legislativa Ordinária da 54ª Legislatura.

Requeiro a dispensa da leitura da Ata da reunião anterior, que, com a anuência do Plenário, é dada como aprovada.

A presente reunião tem por finalidade a audiência pública, em cumprimento ao Requerimento nº 5, de 2012, de minha autoria e também do Senador Valdir Raupp e do Senador Blairo Maggi, visando analisar e debater a situação do escoamento da produção agropecuária das safras de 2011 e 2012 da região Norte através da BR 364, rota de transporte de produtos para o porto do rio Madeira, tendo em vista a precária situação desta rodovia federal, agravada com o transporte pesado de materiais para a construção das hidrelétricas de Santo Antônio e Jirau no rio Madeira, com a presença do Sr. Jorge Ernesto Pinto Fraxe, Diretor-Geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – Dnit.

A situação da BR-364 chegou ao limite do tolerável. A população de Rondônia e os usuários da rodovia de toda a região Norte do País não aguentam mais ter que transitar por uma rodovia cheia de buracos, sem acostamento, com adensamentos, remendos, desníveis e irregularidades de todo tipo. Essa situação tem provocado acidentes com feridos e mortos quase todos os dias, além de enorme prejuízo para a economia de toda a região.

A mobilização da sociedade rondoniense por melhores condições de trânsito da BR-364 vem crescendo desde o ano 2000. A rodovia, aberta na década de 60 pelo então Presidente Juscelino Kubitschek, foi pavimentada somente na década de 80 pelo presidente João Baptista Figueiredo.

Por conta das condições adversas do nosso clima e do trânsito pesado de caminhões, em pouco tempo a rodovia apresentou sinais de desgaste. O primeiro recapeamento foi feito em 1996, no governo do então presidente Fernando Henrique Cardoso. Em 2004, o presidente Lula duplicou um trecho de trinta quilômetros do perímetro urbano de Porto Velho, o que seria o ideal para todo o trajeto da rodovia.

Portanto, desde 1996, a manutenção da rodovia é feita apenas com operações tapa-buracos. O resultado disso é o que vamos mostrar agora em um vídeo de dois minutos, para que os Senadores, o General Fraxe, Diretor-Geral do Dnit, e o Brasil inteiro conheçam melhor o drama vivido diariamente pelos rondonienses.

Peço que se possa reproduzir o vídeo.

Este vídeo, produzido pela equipe da RedeTV Rondônia e pelo cinegrafista Dione, de Cacoal, mostra a situação de um trajeto de 148 quilômetros da rodovia, entre Cacoal e Ouro Preto do Oeste, passando por Presidente Médici e Ji-Paraná, onde podemos ver a dimensão dos buracos e trechos inteiros sem asfalto. Somente nesse trecho, nos últimos dois anos, ocorreram 290 acidentes com 25 mortes, segundo a Polícia Rodoviária Federal. Alguns acidentes foram



provocados pela imprudência dos motoristas, outros tiveram como causa o mau estado de conservação da rodovia.

Uma viagem que, em condições normais, poderia ser feita em uma hora e trinta minutos demora hoje quase três horas nesse trajeto. Neste período de chuvas do inverno amazônico, os buracos se multiplicam e a rodovia está cada dia mais lenta e perigosa. A situação tem se agravado com o transporte pesado de equipamentos para as duas usinas hidrelétricas do rio Madeira e com o transporte da safra de soja do Cone Sul, de Rondônia e de Mato Grosso, que é exportada via Porto Velho.

Neste ano, em menos de sessenta dias, mais de vinte mortes ocorreram na BR-364, em Rondônia. Só neste mês de fevereiro, perdemos duas figuras públicas bem conhecidas em nosso Estado, o Prefeito de Alto Alegre dos Parecis, Dirceu Alexandre da Silva, do PSB, e o ex-Vereador de Cacoal Expedito Alves, que era chefe de gabinete do Prefeito padre Franco Vialetto.

Lembro, ainda, com tristeza, de outros amigos que perdi, recentemente, na BR-364, como o Deputado Federal Eduardo Valverde e o padre Paulo Alécio Engerroff, da Paróquia São Luiz de Gonzaga, de Porto Velho.

Além de todas as mortes, que levaram tristeza e desesperança para as famílias, muitas pessoas ficaram mutiladas e tiveram sua capacidade física limitada. Assim, um problema de trânsito, de infraestrutura rodoviária tem acarretado grande ônus para a saúde pública e criado graves problemas sociais, desestruturando famílias inteiras.

Essa situação, no nosso entendimento, não pode continuar. Por isso, a Comissão de Agricultura do Senado convidou o Diretor-Geral do Dnit, General Jorge Fraxe, a quem agradeço a presença, para nos ajudar a entender, não só a nós, mas a sociedade rondoniense e brasileira, sobre o impasse em torno do processo de licitação para a restauração da BR-364. Essa novela se arrasta desde 2009, quando tivemos várias audiências públicas em Porto Velho, em Vilhena, em Ji-Paraná, 2009, 2010, para que pudesse ser feito o processo licitatório no início de 2010.

Estamos em 2012, e esse processo de licitação ainda não aconteceu. Sabemos que problemas aconteceram no Ministério dos Transportes, problemas aconteceram no Dnit, mas a população, General Fraxe, não acompanha e não muito se interessa por problemas internos do Governo, interessa à população a rodovia em perfeitas condições.

Então, aqui, elencamos problemas internos administrativos, policiais, extrapoliciais, não vêm ao caso, mas, sim, o que acontece lá na BR, o dia a dia da população que enfrenta o perigo das estradas, o perigo do transporte daquela rodovia, e cabe a nós darmos uma solução, estamos aqui representando a população do nosso Estado, a população brasileira, assim como V. Exª também representa a nossa Presidenta Dilma à frente desse órgão tão importante, que é o Dnit.



Portanto, agradecemos em nome de todos os Senadores a sua presença para debatermos esse assunto e que possamos não apenas entender o atraso que está acontecendo no início dessa obra, mas para que possamos, de uma forma ou de outra, contribuir para que se inicie logo essa operação tapa buraco na BR-364 e a sua restauração, que é muito importante para todos nós.

Agradeço, aqui, a presença sempre marcante do nosso Senador Jayme Campos, que nos acompanha e também conhece muito bem os problemas da BR-364, nosso Vice-Presidente do Senado e desta Comissão, Senador Moka, que também conhece a BR-364 e seus problemas. Agradeço a presença de todos, para que possamos debater esse assunto.

Passo a palavra ao General Fraxe para que possa fazer as suas colocações; é o nosso Diretor-Geral do Dnit. Seja bem-vindo, General, é um prazer tê-lo conosco na nossa audiência pública.

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – Senador Acir Gurgacz, Srs. Senadores, demais presentes, em primeiro lugar, quero agradecer a oportunidade de estar aqui, o privilégio de retornar ao Senado. É muito bom quando o Diretor-Geral do Dnit pode se dirigir a V. Ex<sup>as</sup> e trazer alguma informação de esperança, que esclareça as coisas.

Estou completando seis meses de Dnit, prometi muita transparência e já começamos a cumprir a nossa promessa. A primeira é de que todas as decisões da Diretoria Colegiada estariam na Internet, e já estão, todas as decisões da Diretoria Colegiada. A minha outra promessa é a seguinte: dentro de, acredito eu, noventa dias, todas as medições de obras estarão disponíveis na Internet para que qualquer cidadão do Brasil ou do exterior, onde estiver, possa saber exatamente quanto estará sendo pago em cada obra, em cada medição mês a mês. Isso é muito importante. Onde não há transparência, há suspeição. Em terceiro lugar... Então, veja que estamos buscando primeiro dar muita transparência ao Dnit. Nós precisamos fazer do Dnit uma instituição respeitada e admirada pelos brasileiros. No momento ainda não é, esse é o nosso grande objetivo. E como vamos fazer isso? Cumprindo uma missão que cabe ao Dnit: oferecer aos brasileiros, não aquela porcaria, perdoem-me a expressão, que foi mostrada ali, mas rodovias, hidrovias, portos e ferrovias seguras, confortáveis, limpas e bem sinalizadas. No dia em que fizermos isso, teremos cumprido nossa missão. Ainda não chegamos lá.

Vamos agora nos deter à 364. A 364 se insere no contexto de má gestão. É má gestão, o que vimos ali é má gestão. Seria impossível tentar explicar esse quadro triste que se apresenta da rodovia. Tenho uma resposta para isso, chama-se má gestão. O que estamos fazendo neste momento para que a população tenha esperança, tenha ânimo e para que os vetores produtores de Rondônia e do Mato Grosso tenham o mínimo de segurança de que não vão ter o seu produto ilhado, sem poder chegar ao porto do rio Madeira ou em qualquer outro local? Imediatamente, para garantir o mínimo de trafegabilidade, o mínimo



possível, para não interromper o tráfego, estamos numa operação de emergência, de tapa buracos. Já há duas equipes trabalhando no trecho e vai entrar hoje uma terceira equipe. Inclusive, quando conversei com o Senador Raupp na sexta-feira, ele confirmou as duas equipes trabalhando no trecho. Mas a restauração pesada, renascer a rodovia... Ontem eu aprovei na diretoria colegiada delegação de competência para o superintendente André, lá em Porto Velho, para já iniciar o processo licitatório nesta semana do lote 2, que é esse pior lote a que V. Ex<sup>a</sup> se referiu há pouco, Cacoal, Ouro Preto do Oeste, esse é o pior lote da rodovia, o pior trecho. A licitação já está para lançar agora no mercado. O projeto está pronto, revisado, aprovado, vai ser o primeiro lote, que é esse trecho aqui, que vai para o mercado. O lote 4 também, o orçamento já foi revisado, dentro de 10 dias já vai estar no mercado. Quanto ao lote 1, estamos revisando orçamento para lançar também.

Então, acredito que dentro de 30 dias 3 lotes dos 4 estarão prontos. Existe um lote, que é o lote 3. Quanto a esse lote o Tribunal de Contas da União fez dois questionamentos, um com relação à brita, à pedra. Ele entendeu que o projeto que tem hoje pronto sobre esse lote dita lá "brita comercial". O que é isso? Comprar a brita. O auditor passou no trecho e viu lá uma pedreira, disse: "Por que não é brita produzida, que é mais barato?" Então, estou mandando fazer um pregão eletrônico para uma empresa fazer o ensaio dessa pedreira para saber se essa pedreira atende às especificações técnicas do projeto. Se atender e se ela não tiver a lavra fornecida pelo DNPM, poderemos fazer brita produzida. Se já tiver a lavra, não tem como, mas não tem como mesmo. Quem tem a lavra tem o direito de explorar a pedreira.

Mas isso é uma providência que temos que tomar, porque não podemos licitar a obra à revelia das determinações que o Tribunal de Contas da União fez sobre esse lote 3. E o outro questionamento desse lote, é que está prevista base de brita graduada, que dá um custo alto realmente. E o Tribunal disse: "Nós passamos lá e vimos jazidas lateríticas. Será que não é possível usar essa jazida?" Então, também, nesse mesmo pregão em que estamos contratando o exame da pedra, também vamos examinar essas jazidas que foram recém-referidas pelo Tribunal de Contas para saber se ainda existe volume de material que atenda ao quantitativo de projeto. Porque se não atender, não adianta. Vamos ter de fazer com base em brita graduada.

De modo que, dos quatro lotes, três são questão de dias, agora, ainda no mês de março. Já estarão na Internet.

Um lote vai demorar um pouquinho mais, porque eu tenho de fazer essa pesquisa para responder ao TCU e o TCU me liberar o lote para licitação.

Então, depois de tantos atrasos, depois de tantas postergações, eu acredito que nós temos um horizonte já bem definido para iniciar, imediatamente, no primeiro lote, que é o mais grave, a licitação e, em seguida, mais dois, faltando um, e deve demorar de 40 a 50 dias para nós concluirmos esse trabalho.



Não sei se com essas explicações eu consegui diminuir um pouco a angústia e essa ansiedade do pessoal de Rondônia, mas eu acho que já é um horizonte que antes não tinha.

Coloco-me à disposição dos senhores para mais alguma explicação, se eu souber responder neste momento. Se eu não souber, eu vou pesquisar e vou trazer a resposta.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Muito obrigado, General Fraxe.

Essa “porcaria”, como o senhor citou, realmente, é o que está à disposição do povo de Rondônia e ao povo não importa se o senhor está lá há seis meses, ou há seis dias, ou há seis anos. É o que a população está vivendo, é o que está recebendo.

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – É certo.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Então, nós entendemos que a emergência deve ser colocada em prática lá, não aqui, no Dnit, General, porque as coisas não estão acontecendo.

Nesta noite, a rodovia ficou paralisada por três horas, mais ou menos, entre Ji-Paraná e Ouro Preto do Oeste, pelos estudantes que vão a Ji-Paraná para estudar e estão se atrasando para chegar às suas escolas. Resolveram fazer uma paralisação para mostrar a sua indignação e pedindo providências para que as coisas aconteçam de forma a contento para a população, para que não haja a estrada, reconhecida pelo senhor como “porcaria”, à disposição da população do meu Estado, da população do Estado de Rondônia.

Eu gostaria de saber de V. Sª se, realmente, essa emergência está no papel ou está lá, acontecendo, porque a informação que eu tenho é de que não iniciaram a operação tapa-buraco entre Ouro Preto – Ji-Paraná e Ji-Paraná – Cacoal.

Essa informação, eu pedi ao meu assessor que telefonasse para lá, agora, para checar, para eu ter uma noção sobre se as companhias já iniciaram os trabalhos, para que a gente possa dar uma resposta à população, que aguarda uma solução urgente, de acordo com a necessidade do problema, com a rapidez do problema, que a gente sabe que não é fácil resolver. Mas 2009, 2010 e já chegando 2012, nada aconteceu para que a solução desse problema chegasse aos olhos da população brasileira, da população do Estado de Rondônia.

Eu pergunto ao senhor se essa emergência tem data para terminar, para começar, se tem um quantitativo de pessoas para trabalhar, ou se é aquela dupla, com duas pessoas numa ponta, duas pessoas noutra ponta. Essa é a emergência ou há uma equipe forte, que vai para resolver o problema em 10 dias, 15 dias? Porque a emergência é para resolver o problema rapidamente?

Essa é a pergunta que eu faço ao senhor, General.

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – O tapa-buraco não é uma solução definitiva. Ele é emergencial.



O Senador Raupp me confirmou duas equipes que ele encontrou trabalhando no trecho. Infelizmente, o Senador não está aqui, mas eu conversei com ele por telefone e ele me confirmou que tinha encontrado duas equipes no trecho.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – A informação que nós temos é de que houve um tapa-buraco com terra, para, talvez, ajudar a resolver, mas tapar buraco com terra não é a solução.

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – Não, não é isso, Senador. É o seguinte: não é período de chuvas, agora?

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – É período de chuvas.

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – Não tem nenhum que preste. Qualquer serviço que se fizer agora, na rodovia, será um serviço mais ou menos para ver se conseguem passar os caminhões, porque, com chuva, são incompatíveis serviços rodoviários, Senador. Então, o que estamos fazendo? Botando as equipes lá, porque tem de colocar, para fazer algum serviço que vai se perder. O serviço que vai ficar bom e definitivo será quando passar a chuva. Aí, já vão ter equipes, empresas contratadas para fazer a restauração. Então, isso é algo muito importante, porque se diz que se está fazendo uma operação tapa-buraco e que vai ficar bom. Com chuva, tudo que se fizer será mal feito.

Agora, existe o compromisso do Dnit. Qual é? Não abandonar a estrada; as equipes têm de estar lá. O que estou fazendo agora? Estou deslocando para lá um dos meus chefes de restauração daqui de Brasília, para me acompanhar pessoalmente junto ao Superintendente. O Senador Raupp, na sexta-feira, me disse: “Eu já encontrei duas equipes trabalhando.” Mas eu lhe digo que é um serviço que não é bom. Com chuva, não é bom o serviço.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Com certeza.

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – Agora, nós não podemos abandonar a rodovia.

**O SR. JAYME CAMPOS** (Bloco/DEM – MT) – Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (José Sarney. Bloco/PMDB – AP) – Pois não, Senador Jayme Campos.

**O SR. JAYME CAMPOS** (Bloco/DEM – MT) – É só uma observação. Quero fazer uma indagação ao Presidente do Dnit, ao General.

Imagino que V. Exª poderia manter contato com o Superintendente de Porto Velho para prestar melhor informação não só ao Senador Presidente, mas a todos os Senadores, se, de fato, essas duas empresas já se encontram no local, na medida em que a informação que V. Exª está dando aqui é a de que o Senador Raupp lhe disse que há duas empresas lá. Até agora, de fato, de concreto, o senhor não conseguiu informar se tem ou se não tem.



V. Ex<sup>a</sup> está com alguns assessores aqui e poderia mandar alguém ligar para o Superintendente em Porto Velho para dizer se chegou ou não chegou.

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – Não. Eu falei com a minha Superintendência e confirmei com o Senador na sexta-feira. Eu falei com a minha Superintendência e confirmei com o Senador.

O que eu vou fazer, digamos, para deixar até mais tranquilos os senhores? Vou mandar fazer fotografias das equipes e vou mandar para cá as fotografias. Acho que fica melhor; a imagem é melhor que a palavra. Vou mandar fazer as fotos.

**O SR. WALDEMIR MOKA** (Bloco/PMDB – MS) – Desculpe-me, General. É que o senhor disse que o senhor tinha uma confirmação do Senador Valdir Raupp, que merece todo nosso crédito, nosso respeito. Tenho certeza disso. Agora, o que o Senador Jayme disse e que agora o senhor confirmou é que há também uma informação da Superintendência.

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – Há sim. Eu quis fazer as duas coisas para dizer o seguinte: estou procurando, de tudo que é lado, me certificar, mas será bom mesmo é o pedido que farei das fotografias das equipes que estão trabalhando, da composição dessas equipes. Vou encaminhar ao senhor as fotos nesta semana ainda, para que o senhor possa transmitir a todos as fotografias. A melhor coisa que tem é a foto, com a data da foto.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – O senhor não está avalizando o trabalho do Dnit pelas informações de um Senador ou outra pessoa?

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – Não, não.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – É este esclarecimento que precisa ser feito e que ficou claro pela indagação do Senador Jayme. Deve ter uma organização no Dnit que vai informar-lhe onde, quando e como estão operando essas equipes de emergência. Nós queremos saber exatamente onde estão essas equipes de emergência, onde elas estão trabalhando.

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – Vou mandar as fotografias com os locais.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Não é preciso fotografias. Nós precisamos saber exatamente se elas estão trabalhando e onde.

Está junto conosco, assistindo a esta audiência, o Presidente da Associação dos Prefeitos de Rondônia, o Prefeito Laerte, que nos traz a informação de que não tem nenhuma equipe na BR fazendo operação tapa-buraco.

Quando houve uma ameaça de paralisação pelos caminhoneiros, uma caçamba – imagino qual a maneira – passou pela BR, tapou alguns buracos e desapareceu novamente. Essa é a operação de emergência ou é uma equipe



forte que vai lá para resolver o problema de emergência e não resolver o problema da BR, que é a restauração?

Nós tivemos várias reuniões com toda a Bancada de Rondônia, com a Bancada do Estado do Acre também, com o Ministro Paulo Sérgio, no sentido de pedirmos a restauração emergencial da BR-364. Isso foi no ano passado, e as coisas não aconteceram. Sabemos que, para resolver o problema da BR-364, é preciso fazer a restauração completa; não, operação tapa-buraco. Mas, neste momento, é fundamental a operação tapa-buraco, que é para levar um pouco de tranquilidade e de segurança aos usuários da BR-364 e ao povo de Rondônia. Essa é a nossa preocupação.

Fica aqui o nosso pedido, para que possamos levar esta informação à população do Estado, em que ponto da BR - 364 estão localizadas essas equipes de emergência que estão fazendo a operação tapa-buraco.

V. Exª tem a palavra.

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – Eu falei, há pouco, com meu superintendente. Então, vou pedir a ele que me remeta, por *e-mail*, os pontos corretos das equipes e as fotos das equipes. Faço questão de mandar as fotos também, Senador. Vou fazer isso hoje, para chegar aqui hoje.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RR) – Muito bem, General.

Há uma previsão do início da obra da restauração?

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – Como está tudo autorizado para lançar o edital, é o tempo da lei do edital, uns 40 a 45 dias.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RR) – Peço licença aos demais Senadores, se concordarem comigo, que possamos ouvir o presidente da Associação dos Prefeitos de Rondônia. Peço autorização, se V. Exªs concordarem.

Senador Moka.

**O SR. WALDEMIR MOKA** (Bloco/PMDB – MS) – É evidente, Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RR) – Senador Jayme. (*Pausa.*)

Senador Pedro Taques, posso ouvir o presidente da Associação dos Prefeitos de Rondônia?

**O SR. PEDRO TAQUES** (Bloco/PDT – MT) – Bom dia, Sr. Presidente. Seria uma honra ouvir um cidadão de Rondônia.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RR) – Muito bem.

Passo a palavra ao Prefeito de Alvorada do Oeste, Laerte, presidente da Associação dos Prefeitos de Rondônia, para suas colocações.

**O SR. LAERTE GOMES** – Bom dia, Sr. Presidente, Senador Acir; general, diretor do Dnit; agradeço a oportunidade de poder falar da situação crítica por que passa a BR-364 do Estado de Rondônia. Infelizmente, na última sexta-





feira, perdemos um colega prefeito, 38 anos, três filhos, amigo nosso. E quantos e quantos desconhecidos perdem a vida todos os dias? Inclusive, ontem, houve mais um acidente com vítima fatal.

General, a BR do nosso Estado já é conhecida como a BR da Morte, por tantas pessoas que têm perdido a vida ali.

E nós que transitamos semanalmente por ela – só se foi esta semana que iniciou o trabalho emergencial, até sexta-feira da semana passada, último dia que passei pela BR, não vi ninguém – vemos a situação crítica. Estive em Pimenta Bueno, no último domingo, quando fui ao velório do colega, e não se anda de Presidente Médici, Senador Acir, ao Município de Pimenta Bueno.

Então, depois que mudou a direção do Dnit no Estado de Rondônia – e aí os motivos cabem a esse Departamento e aqueles que cometeram os erros devem pagar –, piorou. Recordo-me que, no ano passado, no mesmo período chuvoso, transitava-se na BR semanalmente e viam-se equipes dando manutenção. Este ano, não se vê ninguém, nem de carriola, tapando buraco, general. E está intransitável, está muito perigoso. Os buracos estão vencendo essa guerra contra nós, contra o Poder Público. São muitos buracos, é muito perigoso.

Senador Acir, encaminhamos um ofício à bancada dos prefeitos para uma grande audiência com o Governador do Estado, a bancada federal, a Assembleia, se possível, com a Presidente da República, para levarmos-lhe as informações. Precisamos de urgência. Urgência e emergencial, concordo com você que, no período chuvoso é difícil de trabalhar, mas tem que ser feito emergencial lá. Fazemos recuperação emergencial na nossa cidade, no perímetro urbano, no asfalto, e depois, logicamente, o serviço definitivo. Mas não pode esperar mais. Um dia, hoje, é muito tempo. Quanto mais demormos, mais vida vamos perder daqueles que contribuem, que pagam os impostos e que nós, do Poder Público, temos obrigação de dar uma resposta a eles.

Então, Senador Acir, queremos clamar pela emergência. Não tem mais como transitar nessa BR. Ela está intransitável. Rondônia está dando um exemplo para o Brasil, está dando uma contribuição para o Brasil inegável, que são as usinas de Samuel e do Madeira. Isso não vai ficar nada em Rondônia, vai servir para o Brasil. E nem isso temos em contrapartida. Aumentou muito o fluxo de veículos na BR devido à construção das usinas, do transporte da soja que vai para o Mato Grosso. E a população de Rondônia não tem esta contrapartida mínima do Poder Público, que é a recuperação da BR 364.

Então, queria colocar esse sentimento que a população, os prefeitos, o Poder Público de Rondônia têm quanto ao Dnit, quanto à BR 364. É hora de pararmos, um pouquinho, com reunião e começarmos a trabalhar. É hora de o Dnit agir, de o Ministério de Transportes agir, de o Governo Federal agir.



**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RR) – Muito obrigado, Laerte, Prefeito de Alvorada do Oeste, pela sua presença aqui conosco, pela sua presença e pela sua contribuição.

General, realmente, nós sabemos das dificuldades que se tem em fazer uma licitação diante da grandeza do problema que são as rodovias nacionais, as rodovias brasileiras, mas não podemos deixar de abordar este assunto que é da maior importância não só para o Estado de Rondônia, mas para a Amazônia.

A BR-364 liga a Amazônia ao resto do País, liga Roraima, liga Rondônia, liga o Acre, liga o Caribe ao centro do nosso País e leva a produção de Rondônia, leva a produção de parte do Mato Grosso para a exportação que utiliza a BR-364 através de caminhões. E tem aumentado mensalmente a quantidade de caminhões, porque o aumento da safra é real. E esta é a nossa meta: aumentar a produção de grãos, aumentar a produção de alimentos no nosso País, o que está acontecendo no Mato Grosso, o que está acontecendo no Estado de Rondônia. No entanto, a nossa infraestrutura não tem acompanhado o crescimento, não tem acompanhado o desenvolvimento provocado por nós mesmos de governo.

Queremos aumentar a produção agrícola, queremos aumentar a produção de grãos, e toda essa produção embarca em balsas em Porto Velho e vai até Itacoatiara, onde é transbordada para grandes navios que ganham o mundo. Mas antes de ganhar o mundo, elas passam pela BR-364, elas passam dentro da cidade de Vilhena, de Pimenta Bueno, de Cacoal, de Presidente Médici, de Ji-Paraná, de Ouro Preto, de Jaru, de Ariquemes, de Itapuã, de Candeias, também passando pelo meio da cidade de Porto Velho.

O trânsito de caminhões tem aumentado muito, o que é positivo para o País e para a produção agrícola brasileira. Este é o nosso intuito principal aqui na Comissão de Agricultura: fazer com que o Brasil aumente cada vez mais a produção de alimentos. Mas precisamos que a infraestrutura também acompanhe esse crescimento, acompanhe esse desenvolvimento, para que possamos ter aquilo que queremos nos próximos anos, ou seja, que o Brasil seja o maior produtor de alimentos do planeta. Esse é o grande objetivo de todos nós. E essa é a preocupação nesta audiência pública de hoje.

Com a palavra o Senador Jayme Campos.

**O SR. JAYME CAMPOS** (Bloco/DEM – MT) – Sr. Presidente, Senador Acir Gurgacz, Sr. Presidente do Dnit, General Jorge, Srs. Senadores aqui presentes, antes de mais nada quero cumprimentar V. Ex<sup>a</sup> pelas providências que tomou inicialmente em relação à transparência do Dnit, já que é obrigação do poder público ser transparente diante da sociedade, seja do Brasil ou de qualquer outro país.

Todavia, quando V. Ex<sup>a</sup> faz a explanação sobre a BR-364, penso que não é privilégio apenas do Estado de Rondônia ou de Mato Grosso conviver com uma estrada que, lamentavelmente, tem trazido sérios transtornos não só para a



economia como também tem ceifado vidas de algumas pessoas deste imenso País.

Sabemos que em um País de dimensão continental como o Brasil não é fácil manter as rodovias estaduais e federais em perfeitas condições. Mas o que se pode perceber com clareza é que há uma falta de planejamento não só do Ministério dos Transportes como também, quero crer, de todos os setores do Governo Federal e, por conseguinte, também dos governos estaduais. Há uma falta de prioridade.

Quando se fala em fazer uma operação tapa buraco, para mim, particularmente, que já fui governador e por três vezes prefeito e, agora, Senador, é jogar dinheiro fora, isso porque é uma medida paliativa, sobretudo em uma região que tem um tráfego extremamente pesado, carretas que carregam 50 ou 60 toneladas. Portanto, a Operação Tapa Buraco é aquela velha história: é querer tapar o sol com a peneira. Precisamos fazer uma obra de restauração nessa BR como em outras BRs deste País. Jogar R\$1 ou R\$2 bilhões não resolve a situação, muito pelo contrário. Temos que fazer uma obra definitiva com restauração.

Agora o que me chama muito a atenção é a falta de planejamento. Nós temos notícias que as obras da BR-163, que a demanda até o Pará, essa obra não vai concluir conforme o cronograma estabelecido tanto físico como financeiro, tendo em vista que está faltando projetos. Conversando com alguns empresários que estão trabalhando naquele trecho de obras licitado pelo Dnit, me disseram que a obra havia uma previsão já falada da conclusão das obras em 2012, se desse certo. Ela não vai concluir em 2012, eu imagino que nem em 2013, se tudo correr bem, por volta de 2014. Diante do quê? De falta de projetos para execução das obras. Isso é muito ruim. Nós temos obras em Mato Grosso, General, não sei se V. Exª tem conhecimento, que já está sendo praticamente oito anos consecutivos, obras que eram para ser concluídas lá atrás, é o caso especificamente da BR-158, que demanda Mato Grosso até o Pará e Redenção no Araguaia, essa obra está praticamente paralisada, tocando a passos de cágado e, sobretudo, sem definições em relação ao seu prosseguimento, diante de uma reserva indígena que nós temos lá. Se ela vai passar pela reserva, vai fazer a negociação com a FUNAI ou vai fazer uma variante dela para sair da reserva indígena. Se não bastasse isso, nós temos também uma obra muito importante que é a duplicação da pista entre Rondonópolis indo até o Posto do Gil que é a BR-163. Ali, todos os dias, não é conversa, são dados estatísticos de no máximo 48 em 48 horas nós temos um acidente ali, ela demanda praticamente todo o tráfego que sai do Mato Grosso para as Regiões Sul, Sudeste passa por ali. E até hoje nós não conseguimos de fato, realmente dando andamento dessa obra conforme – é o sonho não só do mato-grossense, mas, sobretudo, daqueles que trafegam naquela rodovia tão importante de integração nacional, que assim eu reputo.



Se não bastasse isso aí, nós temos uma série de rodovias de Mato Grosso também bastante precárias. Eu viajo muito, conheço lá. Mas de qualquer forma foi feita uma restauração nos anos anteriores e melhorou sobremaneira. Em que pese, teve obras iniciadas e não concluídas de fato como teriam de ser concluídas. É o caso do trevo da BR-163, que demanda para Jangada – ou seja, demanda para Rosário do Oeste – e saindo para a cidade de Tangará da Terra, que é uma estrada estadual. A obra ficou meia-boca, é bom que se esclareça. Por isso acontecem acidentes todos os dias por falta de conclusão definitiva, sinalização, etc.

De qualquer maneira, eu espero que o senhor, em quem nós estamos apostando, primeiro na moralização do Dnit. Ali havia um feudo político, lamentavelmente um feudo político, o que se ouvia todos os dias nos corredores não só do Senado, mas em qualquer parte do Brasil, que era um verdadeiro cemitério de dinheiro. Ou seja, desvio de dinheiro do erário público de um país tão carente de investimentos públicos, um país que hoje ainda temos – algo parecido quase que 18 a 20 milhões de pessoas que não tiveram acesso a educação –, de falta de portos, de rodovias, de ferrovias, etc., eu acho que o senhor tem um compromisso e uma missão. Uma missão nobre de resgatar a credibilidade do órgão que ali lamentavelmente, o que você percebia todos os dias era denúncias e mais denúncias através de jornais de grande circulação nacional deste país.

De maneira que, o Senhor já teve seis meses, nós temos que dar um choque lá de fato, agora fazer as coisas acontecer, não é da noite para o dia, já fui quatro vezes executivo e sei das dificuldades, principalmente agora, é o TCU, é o Ministério Público... E vocês ainda têm que conviver lá como IBAMA, com o Ministério do Meio Ambiente. É complicadíssimo, todos nós sabemos. Agora, nós temos que apostar o seguinte, que a coisa tem que andar, nós temos que destravar o órgão e dar sequência. Ou seja, continuarmos os investimentos.

Mas eu quero fazer uma indagação para concluir aqui. Mato Grosso o senhor sabe, hoje é um dos maiores produtores de grãos deste país. Então há o produtor de soja, nós temos o maior rebanho bovino deste país e contribuimos sobremaneira com a balança comercial do Brasil. Entretanto, o nosso transporte hoje ele é calcado 99,9 em cima do transporte rodoviário. E nós temos alguns potenciais fantásticos, que é a questão dos rios Teles Pires, Juruena, hidrovia que poderia ser construída, é o caso do Araguaia/Tocantins, a importante hidrovia que seria o Paraguai/Paraná. Eu pergunto: o Dnit, que tem na sua vinculação o setor do transporte aquaviário, está fazendo alguns projetos, alguns estudos para que nós possamos baratear o nosso transporte e termos novas possibilidades, novas opções de transportes? Isso porque o Brasil nunca vai ser um País avançado, ou seja, um País competitivo, se nós não melhorarmos as questões do transporte aqui. Praticamente 70% do transporte do Brasil é rodoviário. É uma inversão porque nos Estados Unidos há uma diferença enorme entre hidroviário e rodoviário. Nós precisamos fazer pelo menos um estudo. É inconcebível,



Presidente, é inconcebível, que se faça usinas no Brasil não pensando nas eclusas. Para que se tenha noção, estão sendo construídas cinco usinas no Teles Pires e não está previsto nenhuma eclusa. Dizem, ah! Se colocarem eclusas isso vai onerar o setor elétrico. Isso é conversa para boi dormir. Nós temos que buscar, é lógico, fontes de recursos. Agora, com as novas concessões do setor elétrico, vamos ver quanto vai entrar e vamos jogar para fazer esses investimentos. Você entendeu?

Se não bastasse isso aí, eu fico mais indignado é que não se vê nenhuma perspectiva de que esses importantes recursos naturais que nós temos possam ser explorados de forma sustentável, racional e, com isso, melhorando sobremaneira a questão da competitividade, a busca da transformação na nossa produção.

Quando eu falo aqui de 85, eu era prefeito de Várzea Grande, e meu irmão era governador, Júlio Campos, naquela oportunidade, eu me lembro muito bem de que a BR-364 e a 163 foram construídas num governo militar. Eu critico muito os militares; todavia, o que Mato Grosso tem de obras estruturantes foi lá na década de 70, década de 80 que foi feito: a Cuiabá-Porto Velho, a Cuiabá-Santarém que foi feita quando João Figueiredo era presidente, e Cloraldino Severo, na inauguração da 364, quando eu era prefeito, fizemos um grande evento ali – o Júlio, meu irmão era governador –, nós inauguramos a Cuiabá-Porto Velho. Inicialmente era Ministro Eliseu Resende e depois Cloraldino Severo.

Então, além dessas questões das hidrovias, que são fundamentais, não para Mato Grosso, mas para o Brasil, há a questão também da ferrovia. Foi cometida uma fraude, um estelionato em Mato Grosso, no ano passado, no ano das eleições de 2010, 2009; ou seja, diretores do Dnit, ministros foram lá por duas vezes. Houve uma audiência em Água Boa, lá no baixo Araguaia ou médio Araguaia, e também no norte do Estado, numa cidade chamada... Disseram que a ferrovia que liga o sul de Goiás, saindo até Lucas, com uma variante para Vilhena... E o Acir Gurgacz também deve ter feito uma audiência pública dessa lá. Eu quero saber: o que de concreto é que tem; pelo menos algum estudo, algum diagnóstico, se está feito ou não está feito. Isso porque fizeram um carnaval tão grande, mentiram tanto, mentiram tanto que o povo até hoje ainda está acreditando que a coisa vai acontecer amanhã. Eu falei: gente – estava comigo um grupo de prefeitos –, isso aqui não passou de uma fraude, de um estelionato político.

Agora eu quero saber do senhor, de fato, o que existe de concreto. Ah! Nós estamos estudando, para essa obra vai ser feito um projeto; ou seja, uma PPP, uma Parceria Público Privada, ou de fato o Dnit vai tocar a obra, o Ministro dos Transportes vai tocar a obra, ou é só conversa fiada. Isso porque de conversa fiada, General, nós estamos enjoados. Chega de mentira! Chega de fraudes, de estelionato!



Então eu quero pedir ao senhor: dê-me essa informação, duas informações. Uma delas com relação à questão da duplicação Rondonópolis-Cuiabá, onde está faltando um pequeno trecho, de Rosário Oeste até o Posto Gil, 25 a 30 quilômetros, o trecho dá mais ou menos um total de 350, 380 quilômetros, se de fato tem alguma coisa de concreto em relação a essa ferrovia, porque ontem mesmo o Senador Pedro Taques me disse que vai fazer uma audiência pública com a presença... Talvez vá convidar o senhor, convidar o Ministro Paulo Passos para ir lá a Mato Grosso ou vir aqui à Comissão, não só nesta, ou na Infraestrutura. Talvez a mais indicada seja a Infraestrutura, para ver de fato o que tem. Nós não podemos mais ser ludibriados, enganados, sobretudo os coitados que estão lá achando que isso vai acontecer amanhã. Teve gente que estava apostando que a ferrovia ia iniciar. Eu falei: gente, não tem nem estudo, nem diagnóstico, coisa alguma.

Então eu quero saber do senhor se de fato algo de concreto existe em relação à ferrovia que demanda do sul de Goiás até o Mato Grosso, e em relação também à duplicação da pista Rondonópolis pelo menos até o trecho de Cuiabá.

Essa é a minha indagação. Espero que o senhor, primeiro, moralize o Dnit. Chega! O Brasil não aguenta mais essas pancadas que estão acontecendo lá. Moralize o Dnit! Se o senhor moralizá-lo já estará de bom tamanho. Mas se o senhor conseguir avançar nas obras da infraestrutura, o senhor, com certeza, vai sair, no mínimo, com mais uma patente lá, ou seja, vai ser marechal.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Muito obrigado, Senador Jayme Campos.

Passo a palavra ao Senador Delcídio do Amaral.

**O SR. DELCÍDIO DO AMARAL** (Bloco/PT – MS) – Queria cumprimentar o Presidente, Acir Gurgacz; cumprimentar o General Jorge Fraxe, de cuja sabatina, na Comissão de Infraestrutura, eu tive a honra de ser Relator; parabenizar, meu caro Presidente, o General Fraxe, pelo trabalho que vem realizando. E eu sei que o desafio não é simples, não é fácil. O Dnit é uma das instituições mais importantes deste País, com uma capilaridade nacional e, evidentemente, uma área que enfrenta muitas dificuldades.

Eu vinha acompanhando, pelo rádio, as explicações do General Fraxe com relação à BR-364, BR que eu tive oportunidade de, muitas vezes, utilizar, quando eu era Diretor da Eletronorte, pois estávamos construindo a Usina de Samuel, portanto eu convivi com as dificuldades da 364, agora mais ainda, amplificadas até pelo que foi apresentado aqui. O General usou uma expressão dura: “essa porcaria”.

Mas eu queria fazer alguns registros importantes, General, em relação, primeiro, à BR-364, pela importância que tem, não só para o Estado de Rondônia, mas para toda a Região Norte.



Rondônia, hoje, enfrenta um processo. Rondônia, sem dúvida nenhuma, tem uma vocação muito forte na agricultura, na pecuária, e agora recebe dois grandes investimentos na área da energia: Santo Antônio, Jirau, projetos que vão ser vitais para garantir a segurança energética do País. Portanto, Rondônia precisa de infraestrutura. Nós não conseguimos desenvolver um Estado e uma região se a logística não funcionar, principalmente com essa vocação que Rondônia tem, não só pelo seu potencial, mas Rondônia, hoje, fala com outros Estados brasileiros, e essa integração é feita com logística.

Eu ouvi atentamente as providências que o General Fraxe comentou. Eu sei das dificuldades, eu sei dos controles do Tribunal de Contas da União, a dificuldade de brita, os leilões para se fazerem os estudos, da laterita. Eu acompanhei muito detalhadamente as explicações do General Fraxe. Mas eu não tenho dúvida nenhuma de que ele cumprirá esse papel. A prioridade da Presidenta Dilma é efetivamente a infraestrutura, e o Dnit merece uma atenção especial. Essa foi uma das razões que levou à indicação do General Fraxe para comandar o Dnit. O General tem procurado tornar o Dnit transparente, dando publicidade às reuniões de diretoria, daqui a pouco dando publicidade também aos pagamentos na Internet. Então eu acho que isso era o que se esperava do General Fraxe, que, sabidamente, é um homem extremamente experiente da engenharia do Exército e com grandes serviços prestados em todas as regiões do Brasil. Portanto ele tem conhecimento pleno do nosso País e, sem dúvida nenhuma, conduzirá com competência esses desafios do Dnit.

Agora, é importante, e eu gostaria, General, de registrar aqui. Eu não vou levantar questões da 262, da 163, da 267, que são rodovias fundamentais para o meu Estado e rodovias também que interligam o meu Estado a Estados vizinhos e fundamentais para o escoamento da nossa produção, mas eu quero só registrar aqui: finalmente, General Fraxe, o Dnit vai colocar frente à questão da conserva das rodovias, vai efetivamente fazer leilões e estabelecer, trazer a iniciativa privada para as conservas. Acho que o Denit tem muita coisa para fazer do que ficar cuidando, entre outros desafios, das Conservas. Achei que a medida foi absolutamente acertada. Sempre vem o questionamento, até por uma disputa ideológica ou política, que é a privatização. Não é nada disso, é simplesmente colocar a iniciativa privada para fazer a Conserva que dá uma dor de cabeça danada para o Denit e o Denit tem que concentrar seus esforços em outra frente.

A única coisa que gostaria de perguntar a V. S<sup>a</sup>, porque nisso também houve dúvida e no meu Estado foi muito questionado, porque foi o primeiro a defender essa questão da Conserva. Não ficou claro e as pessoas me perguntam se a Conserva vai pagar pedágio ou não? Acho que era importante aproveitar a oportunidade que V. S<sup>a</sup> está nos dando a honra de vir à Comissão de Agricultura para que fale sobre isso também porque acho que a decisão do Denit foi absolutamente acertada.



No mais, quero cumprimentá-lo pelo trabalho e dizer que estamos à disposição do senhor na busca de uma gestão exitosa à frente do Denit.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz (Bloco/PDT - RO) – Muito obrigado Senador Delcídio Amaral pela sua colocação sempre muito oportuna e importante para a Comissão de Agricultura.

Passo a palavra ao Senador Valdir Raupp.

**O SR. VALDIR RAUPP** (Bloco/PMDB - RO) – Sr. Presidente Senador Acir Gurgacz, General Jorge Ernesto Pinto Fraxe, Diretor-Geral do Denit, Srs. Senadores, Senhoras e Senhores, o Brasil está vivendo um grande paradoxo, para não dizer um contrassenso: a sexta economia do mundo, caminhando para ser a quinta economia do mundo, até 2016 possivelmente será a quinta economia do mundo, com infraestrutura de terceiro mundo, com infraestrutura completamente atrasada.

Olhem uma BR federal como a BR-364, em Rondônia, um corredor que orgulhamos dizer que a BR-364 é um corredor de exportação. Temos o porto graneleiro em Porto Velho com três grandes terminais graneleiros, da Maggi, quando era governador construímos em parceria, uma das poucas parcerias público-privada, porque era governo de Estado, governo Federal, na época do Fernando Henrique, e a empresa Maggi construíram aquele terminal graneleiro; depois veio a Cargil, que construiu o seu terminal também; mais recentemente veio a Bunge com um terminal graneleiro, sem falar no porto de outras cargas que tem em Porto Velho, caminhando para construir um novo porto e a zona de processamento de exportação em Porto Velho, que deve ser autorizada agora no dia 8 pelo conselho de Ministros. O Governador já apresentou o projeto para em uma área de 350 hectares se construir um pólo industrial em Porto Velho, um grande sonho, pelo menos imitar 10% ou 20% o que se tem em Manaus com 500 indústrias, que é a Zona Franca de Manaus.

A rodovia do Pacífico tão sonhada foi concluída. Hoje temos uma rodovia binacional, uma rodovia bioceânica, ligando o Brasil ao Peru e ao oceano Pacífico. Olha a situação da BR-364! Confesso que estou há 35 anos em Rondônia e nunca tinha visto a BR, a não ser na época de chão, de atoleiros, há 35 anos, do jeito que ela se encontra hoje. Então, General, sei que o senhor está apenas há 6 meses no Denit, há 3 anos se trabalha nesse projeto de restauração e todo ano é tapa buraco, tapa buraco.

Até testemunhei, uma semana atrás, na quinta-feira dia 23, se não me falha a memória, desci em Ji-Paraná, num voo da Trip, ao meio dia, com a Deputada Marinha Raupp e fomos de carro, num Toyota Corolla de Ji-Paraná para Cacoal. Levamos duas horas e meia, marcadas no relógio de Ji-Paraná a Cacoal, para fazer 100 Km. Filas de carreta na buraqueira e vi duas pequenas equipes tapando também os pequenos buracos, porque tem buraco que não tem como tapar. Virou um buraco só e tem que arrancar o asfalto velho e colocar uma capa nova. Vi duas pequenas equipes, entre Ji-Paraná e Presidente Médici,





coincidentemente estavam tapando o buraco, onde morreu o Expedito Macedo, ex-Vereador de Cacoal, companheiro do meu Partido, onde foi Vereador também. Naquele momento que nós passávamos, estavam tapando aquele buraco. Aí uma pessoa voltou e disse assim: “Esse buraco foi onde morreu o Expedito Macedo”. Já tinha morrido Valverde, em Ji-Paraná, Deputado Federal; depois, morreu o Prefeito de Alto Alegre; e famílias inteiras já perderam a vida naqueles buracos.

Eu pediria que outro falasse para eu voltar a falar depois.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Senador Raupp, nós entendemos a sua emoção, e essa é a nossa preocupação com relação à BR-364. Muitas famílias perderam entes queridos, perderam pessoas em acidentes que ocorreram na BR-364, pessoas que foram amigas nossas, pessoas que nós conhecíamos, pessoas que nós não conhecíamos, e isso acontece todos os dias. Esta audiência pública é exatamente em função daquelas pessoas que perderam as suas vidas em acidentes ocorridos na BR-364. Essa é a nossa preocupação, para não que haja mais esses acidentes, ou que diminuam esses acidentes, ou eles não ocorram em função dos acidentes. A maioria dos acidentes ocorridos na BR-364, a maioria das vidas que foram perdidas foi em função dos buracos, da má conservação ou da falta de ação do Governo com relação à manutenção dessa BR.

Nós apontamos aqui os defeitos, não vem ao caso; nós precisamos é de uma ação emergencial mais efetiva, mais forte, não com dois homens aqui hoje, dois homens amanhã em outro canto, mas uma ação forte, emergencial, com empresas que tenham condições ou o Dnit diretamente, mas, enfim, que haja uma ação consistente para que restabeleça a normalidade do transporte na BR-364.

Passo a palavra ao Senador Ivo Cassol.

**O SR. IVO CASSOL** (Bloco/PP – RO) – Obrigado, Sr. Presidente.

Quero aqui cumprimentar os demais colegas, cumprimentar também o Diretor-Geral do Dnit, General Jorge Ernesto Pinto, é uma alegria tê-lo nesta Comissão.

Sr. Presidente, mesmo estando em tratamento de saúde – fiz uma cirurgia na semana passada – e estando com atestado, fiz questão de estar aqui nesta audiência pública porque têm acontecido acidentes, acidentes fatais, numa rodovia que hoje é considerada a 101 quando era conhecida, de Santa Catarina ao Rio Grande do Sul e a Curitiba, que era também a rodovia da morte. Ao mesmo tempo, perceberam que o próprio Senador Raupp, também emocionado, como nós todos, com o Presidente desta Comissão, o Senador Acir, nós a toda a hora, a todo o momento, General, perdemos os amigos, e aí a gente se pergunta e muitas pessoas do nosso Estado acham que a culpa muitas vezes é dos Senadores, é dos Deputados Federais, e quando, na verdade, é do próprio sistema.

Eu sei que o Dnit e o Ministério do Transporte passam por uma ampla reforma geral, especialmente de ética, sobretudo, mas, ao mesmo tempo, nós não podemos estagnar, nós não podemos, com um pretexto de vida nova,



com um pretexto de moralização, com um pretexto de algumas irregularidades, paralisar. O que nós precisamos neste País é parar de ver obras inacabadas, obras pela metade.

Eu fui titular, no final do ano, de obras inacabadas e eu não deixei nenhuma, junto com a Câmara, das obras paralisadas porque tem alguma pendência. Todas as pendências se sanam, e, quando se tem desvio ou se pune quem roubou, quem desviou o dinheiro. Na maioria das vezes a gente nem consegue ver a devolução, porque esse dinheiro é igual perna de cobra, todo mundo fala que tinha, todo mundo sabe que houve, mas sumiu e ninguém vê. Mas, do que precisamos? Precisamos penalizar, responsabilizar e tocar o barco para frente. Não é justo, e quero aqui parabenizar o Senador Jayme Campos, o pessoal de Mato Grosso. Você vem na rodovia, na BR-364 até Vilhena tranquilo. Quando chega a Vilhena, para Pimenta Bueno, para Cacoal... De Cacoal a Ouro Preto, infelizmente, está um desastre. Nem tapar buraco o Dnit está conseguindo. A situação, cada dia que passa, se complica. Ao mesmo tempo, eu aqui sou testemunha, era governador na época, criou-se uma expectativa em Rondônia de que o Dnit ia fazer um trabalho. Mas, muitas vezes, essas promessas passadas para a bancada não se tornam realidade e aí a sociedade começa a trabalhar, a se manifestar, a reivindicar, a exemplo do que aconteceu nesta segunda-feira, na cidade de Cacoal, onde se reuniram, montaram uma comissão, como fizeram no passado para o aeroporto, para o hospital. O professor Cury, da UNESCO, de Cacoal, mandou um abraço. A sociedade está se movimentando porque de Ji-Paraná tem ônibus que vai de Rolim para Ji-Paraná, mesmo de faculdade, que tem em Ji-Paraná, vai ônibus todo dia de Cacoal para Ji-Paraná. De Pimenta, Espigão para Cacoal, de Rolim de Moura para Pimenta, de Ouro Preto para Ji-Paraná, de Jarú para Ji-Paraná ou para Ariquemes ou de Ariquemes para Porto Velho. Todos os dias vemos os nossos filhos trafegando naquela BR. E aí o que assistimos no dia a dia é acidente após acidente, como o que aconteceu há poucos dias, em que perdemos o Expedito Macedo, o próprio Senador Raupp acabou de falar, amigo nosso, ex-vereador, assessor do padre, do prefeito da cidade de Cacoal, que perdeu a vida num buraco. Não bastasse isso, nós ainda vimos, no final de semana, o prefeito da cidade do Alto Alegre, vizinha à nossa cidade, Rolim de Moura, minha e do Senador Raupp, que também perdeu a vida como turista na BR-364. Mas, esses nomes que estamos citando são nomes com os quais a gente têm uma aproximação maior. E aquelas outras vítimas que a gente não tem? Como exemplo, esta Casa perdeu o Deputado Eduardo Valverde num acidente na rodovia. Além disso, o que a gente tem percebido é a morosidade. Não digo só a burocracia. Quem está no sistema tem de ter coragem de enfrentar, e o Senhor, Governador, tem, mas tem alguns que têm medo de colocar a assinatura embaixo. Se tiver medo não fica na pasta. Para ser secretário de Estado, ser Governador, ser Ministro tem de ter "colhão", desculpe-me a expressão, porque não pode ter medo de colocar a caneta. Quando está fazendo



a coisa correta não precisa ter medo. E aí fica um empurrando para o outro, parece uma bola de pingue-pongue, um bate para lá, o outro manda de volta para cá. Precisamos de resultados. Há poucos dias, a bancada esteve com o Senhor, não pude estar presente, o Senhor nos atendeu, tinha assumido um compromisso de ir para a licitação do trecho de Vilhena até Ouro Preto, dois lotes, estava resolvendo as pendências de Ouro Preto até Porto Velho, e, se tiver alguma pendência de questão ambiental o Senhor nos avisa, porque aí vamos patrolar o Ministério do Meio Ambiente, o IBAMA. É inaceitável pessoas morrendo e o IBAMA, muitas vezes por causa de uma licença de uma pedreira que já existe, ficar criando dificuldade. Isso fizeram conosco em Rondônia, na Usina de Calcário, fecharam um ano e oito meses por causa de uma caverninha, por causa de uma meia dúzia de morcegos. E o IBAMA, por retaliação, no meu Estado, foi no meu CPF e aplicou uma multa porque eu estava peitando eles. Então, precisamos, urgentemente... É uma aclamação dos três Senadores, dos oito Deputados Federais, dos prefeitos, da sociedade, da população do nosso Estado. E não é só isso, Sr. Presidente. Quero aqui conclamar mais: o trecho da BR-364 a Guajará-Mirim, que começou na região de Mamoré, a 425, que interliga Guajará-Mirim, também está com problema sério. as obras estão paralisadas. Nós precisamos urgentemente dar continuidade.

Ao mesmo tempo temos a ponte. Olha que disparidade. Nós temos uma rodovia interligada com o oceano Pacífico e o oceano Atlântico. O Peru, que é um país pobre, fez o dever de casa. E o Brasil, que já é um País rico, infelizmente vive com o pires na mão pedindo esmola, e se facilitar, até para a Bolívia, porque nem a ponte que vai para o Acre conseguimos fazer.

Aí o Dnit, sei que não é culpa sua, estava com o projeto feito e não havia feito a fundação. Quer dizer o projeto estava pela metade.

Resultado, o que a gente cansou de ver é mais a política funcionando nos Ministérios e menos a competência.

Eu sou político, tenho um cargo público, mas sou um gestor. Eu sempre digo o seguinte: lavar cabeça de burro, a gente pede água e sabão. Então, não perca tempo lavar cabeça de burro lá. Pode ter apoio de qualquer partido político, se não der no couro, bota para correr, porque de incompetentes nós estamos cheios. De pessoas que só querem ganhar salário, não querem produzir, nós já estamos com o saco cheio.

Então, por isso nós precisamos que vocês atuem, como atuavam na época da ditadura, e dê-lhe tiro e dê-lhe grito, mas com solução. Entendeu. Os caras que não derem para produzir, bota para correr, porque nós não temos como ficar aguardando a morosidade tudo em nome da democracia. Eu respeito a democracia hoje no País, mas tem hora que a democracia enche o saco, tem hora que acaba atrapalhando, porque é muitos direitos humanos, entendeu, para vagabundo, safado, sem vergonha, e é pouca cobrança daqueles que, na verdade, têm que ter o respaldo para poder corresponder.



Além disso, para fechar aqui, nós temos problemas graves também em Porto Velho. São dois anéis viários em Porto Velho. Um para porto novo, que o Senador Raupp acabou de falar aqui, que já está o traçado aberto, o porto novo, antes de chegar a Porto Velho, é o traçado para porto novo para poder escoar, para tirar o porto que está hoje, que passa pelo centro da cidade de Porto Velho. O traçado já está aberto, urgentemente, entendeu, para estimular os empresários a construírem todas as benfeitorias futuras já nesse porto novo, e que já o Governador também está trabalhando em cima disso. Esse é o lado norte.

E também o lado sul. O lado sul que você, antes de chegar ao Trevo do Roque, em Porto Velho, também tem um traçado que vocês já sai lá para unir, na frente, saindo do congestionamento que está Porto Velho, hoje, na Jorge Teixeira. Há uns viadutos mal acabados em Porto Velho. Infelizmente, aquele prefeito não dá no couro. É incompetente. É corrupção para tudo quanto é lado. E o Dnit tem com convênio com a Prefeitura, e eles nem com dinheiro na conta conseguem trabalhar.

Agora, graças a Deus, ele conseguiu diminuir 90% dos buracos que chegam ao redor dos viadutos e na cidade. É porque se uniram, tinham dez buracos e ficou só com um. Entendeu? Diminuiu 90%, porque, de tanto buraco que tinha, um uniu com outro, não é que ele tapou os buracos, não, de tão ruim que é a situação.

Então, precisamos fazer anel viário. Tem o anel viário de Ji-Paraná, que também precisamos urgentemente para poder tirar aquele tráfego pesado de Ji-Paraná. A ponte está pronta. Fui Governador, nós investimos mais de R\$ 20 milhões com recursos próprios, fizemos a ponte. O Governo de Estado até agora não teve a competência para fazer o aterro, pelo menos para tirar as carretas pesadas, para daí poder fazer a duplicação da BR dentro de Ji-Paraná, sem isso não dá para fazer duplicação, porque vai congestionar tudo. É outro ponto.

E também queria aqui pedir para encerrar, se o senhor permitir, General, é a 429. A 429 tem dois trechos que estão com problema. Mete e ataca nesses empreiteiros picaretas que têm, que não fazem obra de qualidade, mas mete e ataca com força. Não alisa, não alisa, porque empreiteiro à-toa e vagabundo tem botar para correr. Empreiteiro bom e sério, nós temos que dar condições para eles. Mas têm outros que estão fazendo as obras. Nós precisamos concluir, mas não adianta fazer o asfalto, porque, quando se chega às pontes, as pontes não foram licitadas.

E o problema maior na Amazônia não é o trecho que não está asfaltado, é nas pontes e nos bueiros, é onde dá o atoleiro. Isso tudo ponte de madeira. Então, está dando um problema sério lá, entendeu? Então, nós precisamos urgentemente fazer a licitação das pontes da 429, que interliga o Município de Alvorada d'Oeste, que está aqui o Laerte, até para poder concluir e chegar a Costa Marques.



Quero agradecer a sua presença aqui nesta Comissão. E com certeza o senhor pode contar com o apoio desses Senadores. Sei que o senhor está ainda cedo na Pasta, mas o senhor já tem pé de tudo disso aqui. A única coisa que a gente pede para V. Ex<sup>a</sup> é que o senhor não poupe esforços para atropelar quem na verdade não tira o pé do chão.

Infelizmente, nós, dentro do sistema público, temos um problema grave. É a tal da estabilidade do emprego, porque, se o cara está com o machado nas costas, erguido e deu uma hora, ele larga para trás, pode até cortar o calcanhar dele, porque ele não está preocupado. É diferente daquele. É assim mesmo. Não adianta. Tem muita gente boa, mas olha o que tem de cara folgado que só quer ganhar mais! É diferente daquele que tem um cargo de gratificação, comissão. Ou ele produz ou o cara é substituído por outro. Quer dizer, existem muitos folgados, mas existe muita gente boa também. Eu quero aqui também dizer isso. E aí que o senhor tem que pegar esse pessoal bom, dar condições a ele, valorizá-lo, porque, com certeza absoluta, o senhor vai ter êxito, sucesso, e nós vamos conseguir resolver o problema da BR-364, mas, para isso, precisamos urgentemente tapar esses buracos do trecho de Cacoal até Ouro Preto. Tem que ser para amanhã. Se estiver em processo licitatório, não importa. Entendeu? Mete a taca, vai lá, vamos fazer logo. Enquanto isso, vamos fazer essa restauração, duplicação nos trechos perigosos para podermos evitar mais acidentes, porque a próxima vítima quem sabe seremos nós. Se o senhor está fazendo uma visita conosco e a gente estiver de carro, de repente o senhor estará junto. Então, é ruim para todo o mundo. Por isso, peço urgência por isso. Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco/PDT - RO) – Antes de passar a palavra ao Senador Raupp, para concluir nossas colocações, quero agradecer a presença aqui do Deputado Mauro Nazif, da Deputada Marinha Raupp, Prefeito Vitorino, de Mirante da Serra. Sejam todos bem-vindos à nossa audiência pública.

Retorno a palavra ao Senador Raupp.

**O SR. VALDIR RAUPP** (Bloco/PMDB – RO) – Peço desculpa pela emoção. Não vou nem voltar a falar nos acidentes, nas mortes, que eu vou me emocionar de novo. O Senador Cassol disse muitas coisas boas, muitas coisas certas, mas eu não queria novamente voltar novamente ao tempo da Ditadura Militar, nem quebrar a estabilidade de emprego. São muitas conquistas que a democracia conseguiu e nós temos que continuar avançando e conquistando. Mas o Cassol tem razão quando fala da morosidade, do descaso, das mazelas, dos malfeitos que têm que ser impedido. Nós avançamos em muitas coisas. Avançamos na Rodovia do Pacífico, com ajuda do Brasil com empresas brasileiras pavimentando. Eu passei pessoalmente de carro dirigindo até o Porto de Ilo, no Peru e o Porto de Arica, no Chile e vi os avanços naquela região. Mas nós ajudamos o Peru a construir a Rodovia do Pacífico. Estamos ajudando a Bolívia a ligar um trecho de Guaiará-Mirim a Cochabamba, perto de La Paz, com



financiamento inclusive do BNDES. E estamos esquecendo os nossos trechos, as nossas BRs. Aí é lamentável. Não dá. Três anos para fazer um projeto! O Brasil padece hoje de um mal quase crônico: a falta de técnicos, engenheiros, pessoas capacitadas para fazer projetos.

O Brasil avança, como eu já disse no início, como a sexta economia do mundo, caminhando para a segunda, com US\$370 bilhões de reserva, coisa nunca vista na história deste País, como dizia o Presidente. Existe orçamento no Ministério dos Transportes, mas não dá conta de gastar porque não há projetos. E o projeto da BR-364 é um exemplo típico disso porque demorou três anos. Quem não se lembra quando Miguel de Sousa, Diretor de Planejamento, que era lá de Rondônia – estava lá no Dnit –, já mostrava na transparência. Isso há três anos. O projeto de restauração da BR-364. E agora que está começando a chegar ao ponto para ser licitado. A Ponte do Abunã, lá no rio Madeira, a que o Senador Ivo Cassol se referiu, da mesma forma. Lá está há mais tempo. Vai fazer uns cinco, seis anos ou mais que se mexe no projeto dessa ponte, e até hoje o projeto não está pronto para licitar. Eu não sei como conseguiram terminar o projeto da ponte do Rio Madeira ali, em Porto Velho. Estão terminando. Vai ficar uma ponte muito bonita. Nós temos que elogiar as coisas boas que acontecem.

A 429, apesar de alguns probleminhas que aconteceram, é uma obra fantástica. O General precisa ir de Presidente Médici a Costa Marques para ver a quantidade de obras, de asfalto já pronto. Está aqui o Prefeito, que é Presidente da Ação dos Municípios de Rondônia, o Laerte. Está aí outro Prefeito, o Vitorino, de Rondônia, que sabe a alegria, a satisfação da população no eixo da BR-429 com aquelas obras. Tem corrigir o que foi malfeito – é verdade. Tem que construir as pontes que não foram construídas porque ficaram fora – também outro erro – do projeto de construção da BR. Agora estão licitando, quer dizer, estão terminando o projeto para licitar o projeto das pontes da BR-429.

Outro problema sério, general, além da falta de projetos, da capacidade técnica do Dnit, que está defasado, tem que fazer um concurso emergencial, urgente para repor os quadros do Dnit, do Ministério dos Transportes – deve ter hoje menos 1/3 do que necessita de engenheiros para tocar o Ministério dos Transportes e Dnit nacional.

Outro problema que eu estava falando são as empresas. As empresas pegam as obras aí depois que começam elas percebem que vão ter problemas, que não vai dar lucro e abandonam. Abandonaram o viaduto de Porto Velho, tiveram que licitar novamente; abandonaram a restauração da BR-425 para Guajara-mirim, estão tendo que licitar novamente e a população é que paga o pato, quando tudo isso acontece a população é que paga. Essa obra de restauração da BR – o tapa buraco não sei nem como vão fazer, não sei nem se tem condições de fazer tapa buracos nessa BR. Agora a demora, General, do que vai acontecer para restaurar essa BR – eu sei que é uma obra de quinhentos, seiscentos milhões, está no PAC, tudo bem, isso é muito bom, vai começar a



licitação do primeiro trecho de Pimenta a Ouro Preto, que é o trecho mais crítico da BR, depois vem Vilhena a Pimenta Bueno, Ouro Preto a Ariquemes, Ariquemes a Porto Velho que ainda tem problema de brita.

Agora, uma pergunta mais concreta: Quantos anos nós vamos ter que conviver ainda com os buracos da 364? Porque vai começar a restauração, mas o trecho de Vilhena a Pimenta Bueno são 180 quilômetros. Quantos anos uma empresa só – não sei se vai ser só uma, que deveria ser um consórcio para tocar um trecho desse tamanho, de restauração, é uma reconstrução, é uma nova BR que vai ser construída – quantos anos ela vai demorar para fazer de Vilhena a Porto Velho? Essa é uma pergunta que eu quero fazer: quantos anos nós vamos demorar para restaurar o trecho de Vilhena a Pimenta Bueno? Quanto tempo vai demorar para restaurar o trecho de Pimenta Bueno a Ouro Preto? Quanto tempo vai demorar para restaurar o trecho de Ouro Preto a Ariquemes? Quanto tempo vai demorar para restaurar o trecho de Ariquemes a Porto Velho? Porque é uma obra grandiosa. Então, essa é a preocupação.

Eu encerro aqui, eu teria muitas outras coisas para falar, nós precisamos entrar na era da duplicação de rodovias. O Brasil é o país mais atrasado do mundo, dado o seu tamanho, a sua potencialidade, sua economia, é o país mais atrasado do mundo em duplicação de rodovias. Rodovias duplicadas não têm acidente frontal, rodovia duplicada não tem buraco, porque a maioria delas são concessões, tem as empresas que dão assistências permanentemente. Eu ando lá na estrada de Osório a Porto Alegre há mais de 30 anos, que eu ando de carro, quase todos os anos vou visitar meus pais no Rio Grande do Sul eu nunca vi um buraco; eu nunca vi a 30 anos que a BR-101, de Osório a Porto Alegre não tem buraco. E poderia citar exemplo de outras rodovias no Brasil também. Por que não poderíamos ter as principais artérias, as principais rodovias do Brasil da mesma forma que é aquela rodovia de Osório a Porto Alegre, como é a Castello Branco, como é a Raposo Tavares... Eu poderia citar aqui inúmeras rodovias no Brasil que são rodovias de primeiro mundo. Então, vamos fazer das nossas BR federais em todo o Brasil rodovias... Porque o Brasil está entrando no primeiro mundo, o Brasil já é hoje considerado um país de primeiro mundo, porque é a sexta economia do mundo e vai ser a quinta. Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Obrigado Senador Raupp pelas suas colocações.

Antes de retornar a palavra ao General Fraxe, eu quero só fazer uma colocação General, sobre as travessias urbanas de Ji-Paraná. Segundo informações teríamos boas notícias para a população de Ji-Paraná, que nos acompanha também pela TV Senado, pela Rádio Senado.

Foi noticiado que a BR-364, será futuro objeto de parceria público privada. Eu pergunto ao senhor: Qual o modelo e as condições e se tem algum prazo para essa parceria, essa PPP que vai ter um novo sistema de manutenção, talvez até de duplicação da BR-364?



E se há algum prazo para esse trabalho de tapa-buraco mais efetivo, não apenas essa caçamba que estava lá tampando buraco com terra, mas por mais que haja problema de chuvas General, nós temos que fazer alguma coisa, nem que seja colocar guardas a cada quilômetro sinalizando, porque é uma obrigação da União, é uma obrigação de Estado. Então, eu pergunto ao senhor se tem algum plano, algum projeto efetivo, emergencial para cuidar das pessoas que transitam na BR-364 e, principalmente, a questão de tapa-buraco, esse plano emergencial, como é que ele está funcionando, General.

Com a palavra o General...

**O SR. JAYME CAMPOS** (Bloco/DEM – MT) – Presidente, pela ordem. Eu gostaria de pedir a V. Ex<sup>a</sup>...

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Pois não, Senador Jayme.

**O SR. JAYME CAMPOS** (Bloco/DEM – MT) – ...que o Sr. General possa responder às minhas indagações primeiro, porque eu tenho um compromisso aqui, até porque eu tenho uma reunião agora. Então, se possível, eu gostaria que o senhor me respondesse.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Com a palavra o General Fraxe.

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – A BR-163, Senador. O senhor chegou a comentar que faltava projeto na BR-163.

A BR-163 está toda coberta de projeto e contratações. Qual foi o problema? Teve uma empresa que abandonou o lote de 120 quilômetros. Abandonou o lote! Largou o lote! E eu estou com a minha chibata, com o meu rebenque atrás, para colocar essa empresa no lugar que ela merecia estar. Mas ela me arrumou uma tal de recuperação judicial. Eu nem conhecia essa figura. Mas existe, sabia? Existe a tal da recuperação judicial.

Então, o que estou fazendo? A supervisora, que é a empresa que o Dnit contrata para acompanhar o quantitativo e o qualitativo de toda obra – cada lote tem uma supervisora –, eu mandei a supervisora levantar os remanescentes desse lote que fora abandonado e melhorar o projeto, que não estava bom. Melhoraram o projeto. E o dia 30 de abril é o prazo final para que eu lance uma nova licitação a partir desse lote que naufragou.

Aqui e acolá nós sofremos porque o mercado tem empresas que estão indo bem e dali a pouco naufragam. Há empresas que se mantêm. Infelizmente, na BR-163, houve uma defecção dessa com essa rodovia.

A BR-158 está na pauta da reunião do grupo de trabalho do PAC para amanhã – a decisão final se arroteamos a terra indígena Maraiwatsede ou se passamos por dentro dela. Esta é a decisão que nós vamos ter que tomar.

Se nós decidirmos passar por dentro da reserva, vamos ter uma dor de cabeça permanente, como qualquer estrada que passa dentro de terra indígena. Sempre haverá uma exigência da comunidade indígena, que quer uma





melhoria de alguma coisa. Ou, se nós resolvermos passar por fora, vamos aumentar alguma coisinha de recursos, mas estaremos livres. Essa decisão deverá ser tomada no fórum do GPAC, até sexta-feira.

Com relação à hidrovia, que o senhor falou aí ainda agora, eu quero ver se este ano será o ano das hidrovias. Eu estou pensando em terceirizar a administração hidroviária; jogar para o mercado cuidar das administrações hidroviárias.

Rondônia respira pelo rio Madeira, não é verdade? Na época da estiagem, ficam aquelas balsas encalhadas ali. Eu sou do Norte, sou roraimense. Eu conheço a BR-364 desde 1974. Os 1.528 quilômetros de Cuiabá a Porto Velho eu rodei na lama, num fusquinha 1.200. Era uma grande aventura. E é um local bonito para danar, Rondônia. É pujante, não é? Como é Mato Grosso, como é Rondônia. Essa última fronteira do agronegócio vai explodir na hora que a infraestrutura estiver respondendo aos produtores, não é verdade? Então, à hidrovia, eu acho que nós vamos dar uma resposta bonita este ano, sabe.

Cuiabá, Posto Gil, ali com Rondonópolis, também está no fórum do GPAC, para decidir toda a duplicação por inteiro, agora, sexta-feira. Era a outra indagação do senhor, não é, Senador? Cuiabá–Posto Gil.

Com relação à ferrovia, veja como as coisas foram colocadas no Brasil. Os grandes empreendimentos ferroviários, Norte–Sul, Leste–Oeste, todos esses grandes tramos de ferrovia para integrar os produtores de norte a sul e fazer escoar a produção ficaram com a Valec. O que ficou para o Dnit? Pequenos contornos. Aqueles conflitos de mobilidade urbana nos contornos das cidades, esses ficaram conosco. E administrar aquele passivo não operacional que não está sendo usado pelas concessionárias, e eu vou começar a montar grandes operações de leilão para alienar... Por exemplo, São Paulo tem um pátio lá que tem 400 vagões velhos e 20 locomotivas que têm que ser alienados. Então o Dnit ficou com a parte mais complicada do negócio. E os grandes eixos foram para a Valec

Então, com toda a lealdade e toda a ética, eu digo a V. Exª que essa questão que levantou deve ser endereçada ao Sr. Ministro Paulo Sérgio, para que ele lhe responda com precisão, porque eu ia estar aqui dizendo alguma coisa que não seria a melhor resposta para o senhor, não deixaria o senhor bem atendido. Se o senhor quiser, vou levar isso a ele e depois eu mando uma resposta para o senhor através da assessoria parlamentar. O que for melhor para o senhor eu farei.

**O SR. JAYME CAMPOS** (Bloco/DEM – MT) – Eu agradeço ao senhor e vou fazer até uma visita ao Ministro Paulo Sérgio, eu o conheço. Até porque ele compartilhou de toda essa parte no Mato Grosso.

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** - E ele gosta muito. Ele vibra com essa parte das ferrovias, desses empreendimentos.



**O SR. JAYME CAMPOS** (Bloco/DEM – MT) – Ele esteve várias vezes em Mato Grosso. Por sinal nessas audiências, tanto em Água Boa como também lá em ...

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – Alguma dificuldade ele deve ter encontrado para essa coisa não ir adiante. Eu não sei.

**O SR. JAYME CAMPOS** (Bloco/DEM – MT) – Eu acho que ele tem melhores informações.

De qualquer maneira, eu agradeço e vou torcer para que de fato se concretize tanto a BR-158 como a duplicação Rondonópolis-Cuiabá, a conclusão da BR-163. Em síntese, estou torcendo pelo senhor.

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – O senhor citou um ponto importantíssimo para nós no Brasil: é a hidrovía.

**O SR. JAYME CAMPOS** (Bloco/DEM – MT) – A hidrovía.

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – Eu, por três vezes, estive no exército norte-americano. Quando eu estava lá no exército eu tinha uma cooperação com um corpo de engenheiros do exército norte-americano. O gestor das hidrovias nos Estados Unidos é o exército norte-americano. Isso faz cem anos. E eu naveguei no Mississippi e no Missouri com eles. Então como é que eles fazem? Eles têm um corpo de engenheiros na beira do rio. Eles fazem micromodelagens para fazerem intervenções de 4 milhas, de 5 milhas em trechos da hidrovía. Qual é a missão do exército norte-americano, por exemplo, na hidrovía do Mississippi? Garantir um talvegue de 9 pés o ano inteiro. Ora, com isso o empresário tem um mínimo de segurança para investir.

Então isso é que eu vou procurar agora fazer na do Madeira, na do Teles Pires, no Tocantins, porque o nosso “Nortão” está meio deixado de lado. Então eu acho que é hora de nós olharmos para isso com muita objetividade, focando resultados, arregaçando as mangas.

Eu queria dizer ao Senador...

**O SR. IVO CASSOL** (Bloco/PP – RO) - O senhor permite só um minutinho para aproveitar as hidrovias para matar a charada.

Nós estamos com um problema grave em Rondônia. O Deputado Carlos Magno, poucos dias atrás, fez a denúncia, eu também fiz. A usina que está sendo construída no rio Madeira, a usina Santo Antonio, está dragando o solo mole da margem esquerda do rio e, com autorização do Ibama, jogando no leito do rio. Olha que barbaridade estão fazendo! São milhões de metros cúbicos de areia e solo mole. Solo mole é tipo aqueles manguezais.

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** - Eu conheço. Qual é o lado?

**O SR. IVO CASSOL** (Bloco/PP – RO) – Do lado esquerdo, descendo o rio, do lado esquerdo, onde vai dar a saída das casas de máquinas, do lado esquerdo do rio.



**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – Estão jogando a dragagem no rio?

**O SR. IVO CASSOL**( Bloco/PP - RO) - Estão jogando no leito do rio. E o *Jornal Nacional*, Sr. Diretor, o *Jornal Nacional* mostrou, no mês de janeiro, que estão sendo comidos os barrancos 3 quilômetros para baixo, não é por causa da comporta que está aberta. É porque o calado, onde tinha o lado mais fundo, já ficou no mesmo nível, e a água espreada. Portanto, dão as marolas, dão as ondas.

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** - Está assoreando o rio.

**O SR. IVO CASSOL** (Bloco/PP – RO) – Já assoreou o rio, já assoreou o rio. Infelizmente, estão jogando milhões de metros cúbicos, com autorização - pasmem! -, com autorização do Ibama! Eu não consigo entender, porque, enquanto o Ibama fica lá em Rondônia multando pequenos produtores, por derrubada de 30, 30 anos atrás, como fizeram, deixa um crime ambiental dessa magnitude acontecer lá e com isso inviabilizando... O senhor acabou de falar que na seca é um caos, pois as balsas encalham, imagine agora que não vão conseguir mais encostar nos portos nem o Maggi, nem o Cargill, ninguém vai conseguir encostar, porque está tudo complicado já em razão do assoreamento que estão fazendo.

Essa é uma denúncia que estou fazendo aqui, é um crime ambiental grave, e com o aval do Governo Federal.

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – Eu vou solicitar uma reunião com o Curt, do Ibama, para ele me dar uma explicação sobre isso. Como eu sou uma autoridade portuária e hidroviária, eu preciso de explicação sobre isso aí.

**O SR. IVO CASSOL** (Bloco/PP – RO) – Autorização.

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – Agora a denúncia já passou a fazer parte da minha agenda. O senhor me comprometeu aqui. Eu vou em cima.

**O SR. IVO CASSOL**-(Bloco/PP – RO) - General, tanto é que na Comissão

**O SR. IVO CASSOL** (Bloco/PP – RO) – Viu, General.

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – Eu vou em cima, viu.

**O SR. IVO CASSOL** (Bloco/PP – RO) – Tanto que a Comissão do Meio Ambiente, eu fiz um requerimento solicitando a presença dos empreendedores e do pessoal, e o pessoal do Meio Ambiente, infelizmente, entendeu, alguns colegas nossos, estar dando guarida para esse crime ambiental que estão fazendo, porque até agora aprovou o requerimento, mas até agora não convocou o pessoal para audiência para poder participar.

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – Eu vou fazer uma reunião com o Corte, vou pedir explicações sobre isso aqui e vou-lhe dar um retorno, Senador.



O Senador Delcídio, ainda agora, me falou assim: “General, vamos pagar pedágio?”. Vamos, não. O nosso modelo de gestão de manutenção da malha não é para cobrar pedágio, é um outro modelo. E muito em breve nós teremos essa modelagem pronta, submeteremos à apreciação da nossa Presidenta, para decisão final dela. Mas antes vamos fazer alguns *workshops*, estamos trazendo especialistas de fora, porque eu entendo que o nosso Brasilão aí, com 50 mil km de malha federal não pode ficar fazendo conta de padaria: metro cúbico de brita para cá, metro cúbico de piçarrinha para lá, tonelada de asfalto para cá. Eu não vou cuidar da malha viária. Senhores, eu não vou cuidar dessa malha assim.

Eu tenho que administrar por resultado. Eu tenho que indicar quais são os meus indicadores de desempenho, indicadores de resultado e quanto custa isso, e ir para a licitação. Acabou-se. Senão, a gente fica aqui com aqueles processos desta altura. O senhor conhece processo cachorro, Senador? Eu vou matá-lo lá no Dnit: ao fulano para apreciação; ao sicrano para avaliação; ao... Então fica um “au, au, au, au”, que eu disse que tenho que matar o processo cachorro. Resultado: três anos depois, o projeto tem que revalidar o orçamento, porque demorou tanto esse projeto que o custo inicial caducou.

Eu não posso conviver com um problema desse. Estão punindo o cidadão que recolhe o seu imposto. Nós não podemos aceitar isso. Eu estou solidário com todos os senhores nisso aí. Qual é o meu dever? Buscar um modelo que atenda a sociedade brasileira. Eu acho que foi para isso que a Presidenta me nomeou, foi para resolver o problema. Se eu não resolver, eu tenho que pedir para ir embora.

**O SR. VALDIR RAUPP** (Bloco/PMDB – RO) – Eu queria fazer um apelo, se o General pudesse responder, porque, daqui a dez minutos, tenho um compromisso, uma reunião com a Liderança do Governo.

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – Sim, senhor.

O senhor me pediu o cronograma da obra, quanto tempo vai durar. Eu vou ser conservador, Senador, para não ser leviano aqui. Está certo? Eu vou pegar esse cronograma da obra e vou-lhe dar o cronograma do edital, até para o senhor ajudar, e todos os demais nos ajudarem, a acompanhar e fiscalizar esse trabalho.

O senhor tocou num ponto crucial. Uma vez um determinado órgão público, lá no Exército, disse para mim assim: “Eu quero que o senhor faça essa obra para nós”. Eu disse: abra o cronograma porque eu quero ver. Aí, tinha lá que a produção era 20 horas diárias. Eu disse: isto aqui é mentira, porque o dia não tem 40. Quando está num cronograma oito horas de produção diária, significa que quem está naquele canteiro de obra vai trabalhar 16. Sabe por quê, Senador? Porque o cronograma, quando coloca oito horas, significa que produziu alguma coisa de forma ininterrupta, não parou um segundo, oito horas. Ora, um operador de uma máquina, um motorista de uma caçamba, para ir ao banheiro fazer as



necessidades dele, mais de uma vez ao dia; para a máquina para abastecer; para a máquina para lubrificar. A máquina quebrou, o laboratorista tem que fazer o controle do solo para saber se a compactação está correta e o grau de umidade está correto, o topógrafo tem que conferir para saber se o metro cúbico está... enfim, para tantas vezes ao dia que aquelas oito horas de produção significam dezesseis trabalhando. Eu preciso ser honesto com o senhor, e com todos os presentes, e com o Brasil que me escuta: Como não fui olhar o cronograma, peço ao senhor um pouquinho de paciência, porque se o cronograma estiver assim vai produzir 20 horas por dia vou mandar refazer, porque vou criar uma expectativa a V. Exª que não vai acontecer.

Então, vou colocar um cronograma realista que faço questão de passar isso ao senhor, como já me foi perguntado pelo Procurador da República no Maranhão sobre uma obra do Maranhão.

Então, entendo que a obra pública é pública e tudo dela é público, o dinheiro para pagar, o pagamento do boletim, o cronograma da obra, tudo tem que ser público. O senhor está certíssimo. Quando o senhor perguntou isso para mim está me ajudando até a dizer que devemos melhorar o controle de execução da obra. Comprometo-me a entregar nas mãos do senhor o cronograma da obra, que vai obrigatoriamente ter que estar no edital de licitação, porque a empresa que vencer a obra já sabe qual é o cronograma que ela tem que cumprir, porque, se não estiver no edital, o gestor vira refém do empresário.

**O SR. VALDIR RAUPP** (Bloco/PMDB - RO) – O senhor não acha que dividir uma de 700Km, de reconstrução de uma rodovia, em apenas quatro lotes, com lotes de 200Km, como o de Ariquemes a Porto Velho, de Vilhena a Pimenta Bueno são 180, de Ouro Preto a Ariquemes são 180Km...

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** - Está na média de 150 a 160 o lote.

**O SR. VALDIR RAUPP** (Bloco/PMDB - RO) – Acho que é muita extensão para uma única empresa trabalhar na reconstrução de uma BR. Se tivesse dividido em oito ou dez lotes poderia encurtar em 50% o tempo para executar a obra.

Juscelino, quando abriu a 364, parece que foram colocadas cerca de 14 empresas e ele abriu isso em um ano.

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – Estou mandando colocar no edital consórcios, para formar três ou quatro empresas no consórcio. Uma empresa só não vai dar conta, tem que ser consórcio, um consórcio grande. Por que lote grande? Como o eixo não está no coração econômico do Brasil, tem que compensar a mobilização. Se o senhor colocar um trecho muito pequeno, as grandes empresas considerarão pequeno. O senhor sabe que tem empresa que tem um sarrafo e abaixo daquilo nem vai lá, nem participa de uma licitação. Então, para fazer um consórcio bom para um lote desse vale a pena. Agora, para reestudar isso que V. Exª está dizendo, que também é uma preocupação muito



pertinente, tenho a impressão de que vou terminar atrasando o que já está pronto, porque na hora que vou dividir o lote tenho que pegar o projeto, dividir o projeto e vai ser um tal de au-au-au de novo...

**O SR. VALDIR RAUPP** (Bloco/PMDB - RO) – Só que as empresas, general, formam o consórcio mas com uma frente só de trabalho. Se são quatro empresas num consórcio elas não dividem em quatro trechos a obra. Elas pegam uma frente só e, na verdade, uma empresa só acaba tocando a obra que deveria ser tocada pelo consórcio.

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – Mas aí isso depende do edital, de como o gestor coloca no edital.

Vou dar um exemplo para o senhor: Guarulhos. Estava no Exército, foi a minha última experiência no Exército e a Infraero me chamou para cooperar para terraplanagem de Guarulhos, do TPS 3 – Terminal de Passageiros nº 3 de Guarulhos, uma terraplanagem de R\$400milhões. O que eu fiz? Contratei uma empresa de simulação, Paragon, de São Paulo, que tem como maior cliente o Departamento de Defesa dos Estados Unidos, só para se ter uma ideia e agora ela ganhou a licitação internacional para fazer a simulação da ampliação do Canal do Panamá. Então, essa empresa simulou a obra. Com o projeto na mão ela simulou a obra. O software dessa empresa, que é um modelo matemático admite mais de um milhão de variáveis e como Guarulhos é uma obra urbana o pico do trânsito tem hora que você flui com caçamba, tem hora que pedra vai, tem hora que a pedra falta. Então, essa empresa fez uma simulação tão bem feita que hoje a única obra pública no Brasil com cronograma adiantado foi essa que planejei porque fizemos um cronograma realista, com artifícios capazes de eliminar a grande flutuação de tráfego em Guarulhos e está lá a obra. Por favor, visite-a, Senador, veja lá, e o senhor vai dizer aqui para os companheiros, o senhor pode ir lá e saber, se está ou não está adiantada a obra do cronograma. Por quê? Porque o planejamento foi bem feito, e a licitação amarra como é o ataque ao empreendimento. Ora, se eu disser para um consórcio que os 180km ele vai ter que dividir em quatro sublotes, ele vai ser obrigado a dividir em quatro sublotes. Então, é uma questão de como colocar isso.

Eu agradeço a sua lembrança, porque, antes de ir para o comprasnet, vou mandar colocar essa cláusula no edital, vou mandar ver isso aí. Muito bem lembrado aqui. Isso foi uma grande contribuição. Vou ver como está isso aí para criar sublotes no edital porque aí a empresa se vê obrigada a abrir duas frentes ou três frentes dentro do lote dela. Não sei se já está, mas, se não estiver, vai passar a ter. Ainda bem que está ajudando aqui. A audiência é para contribuir.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – A tentativa nossa é de contribuir, General.

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – E eu agradeço muito, Senador.



**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – A nossa vontade é na intenção de contribuir para que as nossas estradas estejam cada vez melhores e que essas restaurações aconteçam dessa forma...

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – Está certo.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) –... fracionadas ou não, mas com um tempo mínimo para a execução. Esse é o nosso objetivo nesta audiência pública, General.

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – Deixe-me só fechar a minha resposta ao Senador Ivo Cassol. Ele falou aqui da 429, da 425 também.

A 429, eu estou com uma comissão de peritos do Instituto de Pesquisa Rodoviária, que nós temos no Rio de Janeiro, onde nós temos cientistas inclusive rodoviários, mandei-a para Rondônia, inclusive hoje se encontra lá a Polícia Federal, com um técnico meu, porque a Polícia pediu esse técnico, para rever esse problema de defeito prematuro que aconteceu lá num lote. Então, aquela superintendência de Rondônia virou um caso de polícia. Então, a Polícia entrou, fez o trabalho dela, eu nomeei um novo superintendente, e isso aí fica um pouquinho de dois meses. Aí o Prefeito disse assim ainda agora: “Não, mas aí com o outro prefeito, com o outro superintendente estava muito bom, com esse novo caiu um pouco”. Caiu porque o “cara” foi tomado agora, peguei-o e disse: “Você vai ser o superintendente”. A superintendência inteira disse que ele era o “cara” mais indicado, de lá mesmo, não mandei ninguém de fora, tem que ser prata da casa, e vamos já dar uma boa resposta para lá. E a 429, nós vamos terminá-la, só estou esperando os laudos periciais para ver exatamente a causa dos defeitos prematuros.

A 425 é um problema de gestão, projeto ruim com má gestão. Isso aí é a fórmula da tragédia: o projeto é ruim, e o gestor é ruim; deu o que deu na 425. Nós vamos retomar a 425 com toda a força, o senhor não tenha dúvida disso. Agora, essa questão de viadutos inacabados, eu estive reunido com o Prefeito de Porto Velho. Eu disse: “Nós vamos ter que fechar isso aí rapidinho. Eu não vou mais esperar por essas obras dentro de Porto Velho. Porto Velho merece estar com seus viadutos prontos”.

Desapropriação. Por que quando a gente faz uma obra urbana a gente faz um convênio com o governo do Estado, com a prefeitura? Porque ele é o dono da casa. Se tem realocação de moradores, se tem desapropriação, quem melhor vai tratar esse problema é o dono da casa; o Dnit é um forasteiro ali. Então, o dono da casa tem sua estrutura de assistência social, tem seu pessoal que vai realocar sem conflito, sem problema de justiça, porque todas as vezes que as coisas vão para o tribunal, vão para o fórum, para, aí fica tudo parado. Então, tem que fazer sem conflito. Por exemplo: a ponte nova do Madeira, perto de Porto Velho, agora tem que fazer um relatório de impacto de vizinhança. Senador, o senhor conhecia isso? Relatório de impacto de vizinhança, porque vão-se fazer umas casas novas para liberar o acesso à ponte. Se bobear, a ponte está pronta e



não tem o acesso, porque têm uns “caras” que moram ali. Então, eu já estou contornando, vai dar tudo certo e vamos conseguir aprontar o acesso.

Então, as dificuldades têm que ser superadas. Agora, o senhor falou uma palavra mágica aqui, coragem, se o cabra não tiver coragem, peça para ser professor, vá para o tablado, dar aula de belas artes, culinária, porque, se for medroso, não vá ser superintendente, nem diretor do Dnit, tem que ser corajoso. Ontem, fiz uma videoconferência com todos os meus superintendentes, e o tema foi esse daí. Primeiro, vou descentralizar as ações. O Brasil é grande demais para eu estar centralizando estudo, centralizando obra aqui, em Brasília, não tem o menor sentido. Por que se tem nomeado um superintendente em cada Estado? Porque a malha viária daquele Estado tem que estar sob a responsabilidade de um Executivo de primeira linha. Quem é esse cara? Esse cara é um líder, é um exemplo de trabalho, de dedicação, de probidade, de competência, se não for isso, não serve. Vá ser professor de culinária e de belas artes, para o cargo, não serve, tem que ser um homem forte, um líder probo, honesto, ágil, que tenha iniciativa e não tenha medo, faça dentro da lei o que tem que fazer e não tenha medo. Então, essa é a nossa visão, essa questão da manutenção da malha, vamos buscar esse modelo pelo resultado, para acabar de ficar três, quatro anos, discutindo um projeto de restauração, aí, quando fica pronto, diz assim: agora ficou desatualizado. Lógico, demorou três anos. Estou modificando mais de vinte empresas projetistas lá no Dnit, porque o cara faz a análise do projeto e devolve para a projetista. Quando ela traz de volta, o analista diz assim: mas, general, voltou com os mesmos erros. Então, notifica a empresa, meu filho, multa, pune, faça alguma coisa com essa empresa porque ela tem que sair do páreo. Essa dinâmica do Dnit com a projetista vem de um passado aí muito ruim, e estamos mudando isso, o que vem acontecendo na 364 também é parte desse problema, dessas análises demoradas, problemáticas e, depois, ainda fica: a pedra não está certa, o não sei o que não está certo, e ficam discutindo conta de padaria. Não agüento um negócio desse. Então, vamos mudar esse modelo de gestão, temos que mudar, tenho muita pressa disso. Sabe qual é o resultado de tudo isso? O contribuinte é punido: é o Senador emocionado porque morreu o companheiro, o outro perdeu o marido, o outro perdeu o filho. Quer dizer, não é mais tempo para estarmos aqui querendo tapar o sol com a peneira. Há uma dívida grande de gestão, no momento, sou o responsável, não me esquivo da minha responsabilidade e digo o seguinte: tenho um compromisso de mudar isso rápido, rápido, sob as ordens da Srª Presidenta Dilma. A ela devo contas de tudo o que faço e das idéias que estou lançando e vou apresentar para decisão final dela.

Isso era o que eu tinha a dizer.

**A SRª MARINHA RAUPP** (PMDB – RO) – Senador Acir...

**O SR. JOSÉ ERNESTO PINTO FRAXE** – Ji-Paraná já está para abrir agora...





**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RR) – As travessias, as travessias.

**O SR. JOSÉ ERNESTO PINTO FRAXE** – ...em março, Ji-Paraná, travessia urbana, vai abrir, finalmente, viu, Deputado.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RR) – Vai abrir as travessias urbanas?

**O SR. JOSÉ ERNESTO PINTO FRAXE** – Vai abrir a proposta de preço direitinho para julgamento, para começar.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RR) – Essa licitação começou dia 29 de dezembro de 2010, estamos em fevereiro de 2012. Então, realmente, é uma preocupação grande de nossa parte as travessias urbanas de Ji-Paraná, o anel viário de Ji-Paraná, como toda a duplicação da BR 364. E ficou um pouco sem resposta, acredito, General, a questão do início ou da intensidade dessa emergência com relação à emergência...

**O SR. JOSÉ ERNESTO PINTO FRAXE** – Essa aí, vou fazer o seguinte: não vou dizer...

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RR) – O tapa buraco.

**O SR. JOSÉ ERNESTO PINTO FRAXE** – ...dizer mais ou menos, vou dimensionar quais são as equipes, como é que estão organizadas essas equipes e vou passar por escrito.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RR) – Para que não fiquemos com informação de fulano que passou lá e viu uma caçamba...

**O SR. JOSÉ ERNESTO PINTO FRAXE** – Não, não, não, vou passar por...

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RR) – ...quer dizer, acho que o Dnit tem uma equipe técnica para fazer esse acompanhamento.

**O SR. JOSÉ ERNESTO PINTO FRAXE** – Tem sim.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RR) – Tem. Então, eu gostaria que V. S<sup>a</sup> nos passasse essa informação, efetivamente, com relação a essa reconstrução ou essa situação emergencial para resolver e sanar os problemas, pelo menos, parte, não é, evidente, porque a solução é a restauração, a restaura, como se diz lá dentro do Dnit, restaura da BR 364, que esperamos que aconteça, também rapidamente. A grande preocupação neste momento é a operação tapa-buraco. Pergunto aos Senadores se podemos ouvir a Deputada Marinha Raupp e também o Deputado Mauro Nazif. Com a palavra a Deputada Marinha Raupp.

**A SR<sup>a</sup> MARINHA RAUPP** (PMDB – RO) – Agradeço a oportunidade de estar aqui na Comissão de Agricultura do Senado, presidida pelo Senador Acir, com a presença do Senador Valdir Raupp, do Senador Ivo Cassol e demais membros desta Comissão, para ouvir o Gen. Jorge Fraxe. Nós sabemos do comprometimento do Ministério dos Transportes, nós sabemos do



comprometimento do Dnit, mas toda a bancada de Rondônia, General, o Senhor é testemunha, já tivemos audiência com o Senhor, já tivemos audiência com o Ministro dos Transportes, o Deputado Mauro, que está ao nosso lado, inclusive fez questão de não ir a Rondônia para esperar por esta audiência... Só queria dizer que já temos as informações quanto ao processo de restauração. Na segunda-feira estivemos com o diretor de infraestrutura, pedindo que fosse pautada na colegiada para que houvesse o processo de delegação, já que o Senhor já tinha nos informado que essa era a decisão da Direção Geral. Ficamos felizes em saber que a colegiada já aprovou, está com a responsabilidade de fazer o processo de licitação desse trecho de Pimenta Bueno a Ouro Preto do Oeste, o trecho mais crítico da BR 364, no processo de restauração. Só queria reforçar com relação a esse momento emergencial da manutenção. Ainda na segunda-feira, a posição do Diretor de Infraestrutura, Dr. Roger, foi de cobrar da Superintendência de Rondônia que colocasse uma equipe para controle da execução da manutenção. Como o Senador Raupp colocou, o Senador Acir também, nós, ao percorrer o trecho, estamos supervisionando, mas verificamos que as equipes ainda estão acanhadas. É verdade. Então, ainda agora, falei com o Superintendente com o objetivo de reforçar aquilo que também é determinação da Diretoria de Infraestrutura, de ter em cada trecho um supervisor para controlar a execução. Não é apenas para verificar a forma como está sendo feita a obra, mas para ter um relatório diário de quantas equipes estão no trecho, de qual trabalho foi realizado. Então, General, neste momento, o pedido que a bancada tem de fazer é esse, de o Senhor, tendo o controle diário da execução que está sendo feita, da manutenção, nos dar a segurança de que vidas serão salvas. Acho que esse é o pedido mais especial que temos para fazer neste momento, porque, se são seis lotes, se são seis contratos nós que temos na BR 364, de Vilhena a Porto Velho, para manutenção, se não temos problemas de recursos, se nós tínhamos apenas um lote com saldo insuficiente, mas o Senhor já determinou e autorizou que fosse aditivado o contrato, não justifica que a sociedade de Rondônia seja penalizada e que faça manifesto de trancamento da BR se todas as providências foram tomadas. Para nós é importante mostrar, Senador Acir, o comprometimento da bancada de Rondônia de estar cobrando, reivindicando, solicitando e acompanhando a manutenção da BR-364. Claro que, junto como Dnit, com o Ministério dos Transportes, com a sociedade, temos de lamentar o momento que estamos vivendo, o caos, os problemas que temos na BR 364. Ao mesmo tempo, gostaria de dizer que tenho certeza de que o Senhor vai determinar o acompanhamento da execução da obra, com relatório diário, e teremos essa recuperação de imediato. Com relação à BR-429, já foi colocado aqui que é uma prioridade, tanto é que ela está no PAC, também sabemos do comprometimento do Senhor para que a autorização que precede a licitação das pontes seja também efetivada, não sei ainda se já passou pela Colegiada, é uma informação importante que precisamos saber, da licitação da contratação das pontes, das



obras de arte, da retomada da obra e conclusão, da prioridade que nós precisamos do perímetro urbano de asfaltamento da cidade de São Miguel do Guaporé e da cidade de Seringueiras, que as empresas não entraram no trecho. Elas fizeram a obra de pavimentação da 429 outros trechos, mas não entraram ainda em obra no perímetro urbano de São Miguel de Guaporé e Seringueiras.

Então, gostaríamos de pedir também essa prioridade.

E no mais, na 425, das pontes, dos viadutos, são obras, que o senhor mesmo colocou, ora problema de gestão, ora problema de projeto, que está sendo sanado.

E, para concluir, só queria dizer que ficamos felizes com a informação que o senhor nos passa com relação ao processo de contrato das travessias urbanas de Ji-Paraná, um trabalho que o Senador Acir tem feito como Senador da República, e a bancada tem apoiado.

E também reivindicar que o Dnit possa nos dar oportunidade de, por meio de um projeto especial, encaminhar um crédito especial para o Congresso, General. Os doze milhões que tínhamos empenhado, assegurado, projeto aprovado, com EVTE, com licença ambiental, um convênio que tínhamos com o Estado de Rondônia dos doze milhões do anel viário de Ji-Paraná. O Estado já entrou, já está no trecho, já está fazendo o encabeçamento da ponte nesse trecho do anel viário, ainda uma ação da ponte do governo do Senado Ivo Cassol, e que o Governo de Rondônia, o Governador Confúcio com o seu diretor quer concluir a obra. Esses doze milhões em muito vai ajudar.

E o restante do recurso, que o total da obra vai dar mais de trinta milhões, fica a cargo de responsabilidade do Governo do Estado, ou seja, a contrapartida do Estado será maior que a do convênio.

Então, gostaria de pedir ao senhor, em nome da bancada, com apoio de toda a bancada, que essa é uma ação do anel viário muito importante também, esses doze milhões.

E, para concluir, dizer que é muito importante a ida do senhor ao Estado de Rondônia. Nós gostaríamos de convidá-lo para inaugurar o viaduto da cidade de Pimenta Bueno, que está pronto. Uma obra que o Senador Raupp trabalhou muito, que nós tivemos apoio da Presidenta Dilma para incluir no PAC. Uma obra que foi concluída com o recurso do PAC. E nós gostaríamos que, na sua ida para inaugurarmos o viaduto de Pimenta Bueno, pudéssemos nos deslocar de Pimenta Bueno até Porto Velho, em caravana, toda a bancada junto, não é, para podermos, junto com o senhor, verificar o traçado e o trabalho que já está sendo feito da manutenção da BR-364.

Também estendo o convite para a gente percorrer toda a BR-429 juntos.

Essa é uma experiência que o Ministro Paulo Sérgio teve junto conosco, e seria muito importante contar com a sua visita nessa oportunidade junto com a bancada.



Muito obrigada.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco/PDT - RO) – Muito obrigado, Deputada Marinha Raupp, coordenadora da banca federal do Estado de Rondônia.

Passo a palavra ao Deputado Mauro Nassif, para fazer as suas colocações.

**O SR. MAURO NASIF** (PSB – RO) – Primeiramente, cumprimentando o Senador Acir, por promover esta audiência, que é de suma importância não apenas para o Estado de Rondônia como para outros Estados, que estiveram aqui presentes os Senadores.

Cumprimento o General Fraxe, ao qual já fizemos uma visita juntos ao Dnit, Senador Ivo Cassol, Senador Raupp e outros que aqui estiveram, e a nossa líder de bancada Deputada Marinha Raupp.

General, nós temos por hábito de começarmos a atuar depois que o leite é derramado. Depois que o leite é derramado, a gente começa a agir. Hoje nós não deveríamos estar discutindo a manutenção e a recuperação da BR-364. Nós deveríamos estar no passo em que estaríamos discutindo a duplicação da BR-364. E nós estamos voltando no tempo. Nós estamos voltando no tempo. O Brasil foi projetado para crescer ali na região Norte.

Hoje, nós temos a saída para o Pacífico, que certamente é uma das grandes obras que o País ofereceu, e nos esquecemos da nossa malha viária que leva desde aqui do sul do País ao norte do País.

O Estado de Rondônia está fornecendo energia para o Sul e o Sudeste e praticamente não segurando nada no seu Estado. Um dos grandes motivadores para a destruição da BR-364 foi o número de veículos pesados que ali trafegam diariamente. E isso já estava projetado que iria acontecer. A Usina do Madeira, como o senhor disse... O senhor estava lá em São Paulo projetando a recuperação do aeroporto, mas o senhor sabia que, até chegar a Guarulhos, o senhor teria que passar por toda uma trafegabilidade.

Sabia-se da importância da construção das usinas. Como é que se constrói uma usina? É só chegar a Rondônia e construir a usina?! Não. A usina foi construída por terra. E esta nossa malha viária praticamente foi destruída não somente, mas praticamente destruída em decorrência da construção dessas usinas. E o que o Governo Federal em relação à BR-364? Nada. Não fez nada. E o que vem acontecendo? Vidas e vidas vêm sendo ceifadas. A gente costuma por base, principalmente por estarmos no meio político, os políticos que falecem. Mas entre essas vidas, há milhares e milhares de vidas que têm sido ceifadas ou que estão em cima da cama para o resto da vida. Tivemos a morte do Deputado Eduardo Valverde. Tivemos por último, nesse final de semana, o falecimento do Prefeito do Município de Alto Alegre dos Parecis. E assim vem acontecendo. E o Brasil foi projetado para lá.



Então, quando o senhor me diz que lá não é o coração do País, isso também me preocupa. Se o Brasil está sendo projetado para lá, se a tendência da industrialização é ir para lá, será que lá também não passa a ser uma parte do coração do País ou nós temos que esperar acontecer tudo para depois nós nos mobilizarmos?

Entendo que nós temos que ser mais ágeis, general. O senhor está assumindo agora. Eu falo “senhor” como Dnit. Eu não falo “senhor” como pessoa. Mas eu falo como órgão. Nós temos que ser mais ágeis, porque tem trazido inúmeros prejuízos à população daquele Estado, que está cedendo muito para o restante do País. Nós estamos doando muito para o restante do País.

Então, a gente vê com essa preocupação a questão dos viadutos em Porto Velho. A desapropriação hoje não está a cargo do município, nem do estado. A desapropriação está a cargo do Dnit. Nós estivemos reunidos. Eu estive no Dnit. Essa desapropriação é de total responsabilidade do Dnit, diferente do trecho da 319, lá da ponte, que ali entra o município. Mas, aqui na 364, a responsabilidade é total da 104 residências e propriedades comerciais responsabilidade do Dnit.

Então, General, o que a gente pede é isto: que trabalhem com soluções e soluções imediatas. Não podemos ficar só hoje olhando, olhando, olhando e vendo as coisas, cada vez aumentando ainda mais o risco que está trazendo a toda aquela população do Estado de Rondônia.

Fica aqui o nosso registro e a compreensão de que possamos atuar o mais rápido possível nessa recuperação, para que nós possamos entrar efetivamente na duplicação da BR-364.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco/PDT - RO) – Muito obrigado, Deputado Mauro Nazif, pela sua colocação, pela sua presença nesta audiência, que tem por objetivo debater e discutir os problemas da BR-364 do Estado de Rondônia.

Antes de passar a palavra ao General, quero só esclarecer a questão dos professores. Os professores são pessoas que contribuem muito para o nosso país General, e que merecem total respeito de nossa parte e atenção, que estão lá à frente das salas de aula ensinando os nossos alunos, os nossos jovens e ganhando pouco, ganhando menos daquilo que merecem e que precisam para criar uma futura geração para o nosso país, que venha a nos substituir e venha a fazer um Congresso mais eficiente, um Dnit mais eficiente, um governo mais progressista, um governo que atenda a necessidade brasileira.

Quero que o senhor entenda a nossa angústia, nós rondonienses, de ver a BR-364 da maneira que está. Nós não apenas, por sermos cobrados pela população, mas também por utilizarmos a BR-364. Essa é a nossa preocupação, e quero dizer ao senhor que estamos aqui à disposição, tudo aquilo que pudermos fazer para ajudar o Dnit, para estarmos juntos com o senhor e com sua equipe nós estaremos, não só toda a Comissão de Agricultura, mas também a bancada de



Rondônia no Senado, eu tenho certeza que estaremos todos dando o apoio para que o senhor possa colocar em prática o seu pensamento, a sua vontade de trabalhar como o senhor já expressou aqui – não hoje somente – mas quando foi debatido junto com o senhor nós defendemos a ida de V. Ex<sup>a</sup> ao Dnit. Nós queremos que o senhor consiga colocar o seu trabalho à frente do Dnit. Eu tenho certeza que o Brasil muito vai ganhar com a sua atuação, com o seu trabalho.

Então, para as suas considerações finais o General Jorge Ernesto Fraxe.

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – Em primeiro lugar, essa questão do coração do Brasil, não é uma questão de achar que Rondônia não tem importância. É uma constatação. A densidade de empresas construtoras, grandes, está aqui. Lá tem menos. Essa é uma preocupação que a gente tem que ter. É só por isso. Não é questão de importância Senador, é questão de densidade de empresas que trabalham nesse ramo. A maioria está onde? Está mais para cá, não está lá. Lá é mais rarefeito. Isso exige de nós mais cuidado e mais preocupação. Eu sou nortista, eu sou roraimense, eu fui conhecer água gelada quando eu fui para a Academia de Agulhas Negras. Não sabia nem o que era água gelada Senador. Então eu sei o que é ser um nortista e viver naqueles cantões, eu sei o que é isso. E de um Estado riquíssimo com Roraima, riquíssimo na natureza.

Então em nenhum momento eu estou desmerecendo Rondônia e nenhum momento vou dizer, pelo contrário, tem que ser da mais alta prioridade para o Dnit, que é o único eixo até a 64 que integra o Brasil ao Nortão; de Rondônia, do Acre, sair para chegar no porto para ir ao Amazonas não tem outra, é aquela ali, e o próprio Mato Grosso. Então tem que cuidar muito bem desse eixo, o único eixo que existe.

Com relação ao professor Senador, em nenhum momento é desmerecimento, estou dizendo que são perfis diferentes, porque o professor ele tem compromisso como conhecimento dele e com os alunos e só. Ele não precisa ter acabativa, é diferente. O empreendedor, esse nem sempre será um bom professor, dificilmente vai casar bem. Então cada um no seu lugar, e não há salvação para um país sem educação, não existe. O caminho do desenvolvimento de um país é via educação. Então eu não posso deixar aqui uma percepção equivocada do que eu falei, não posso. Eu lhe agradeço a observação... Não existe salvação para um país sem educação, não existe. Agora cada um no seu quadrado.

Então quando o senhor tem um superintendente que não é arrojado, que não vai para a linha de frente, que não encara os problemas com a empresa, que não consegue negociar com IBAMA, com a Funai ou seja com quem for, então eu não tenho o líder que eu preciso para aquele Estado; tem que trocá-lo. Vamos trocá-lo. Tenta esse, aquele.



Uma das coisas que eu preciso fazer no Dnit é contratar um *headhunter*, para descobrir os grandes talentos do Dnit, onde é que eles estão. Temos que descobrir isso.

Eu não diria que muitos desses problemas são culpa do Governo Federal; eu diria que o Dnit não gerenciou bem – o Dnit. O Dnit não gerenciou bem. E eu preciso mudar isso. Preciso mudar!

Com relação a Ji-Paraná, eu acho, Deputada, que nós vamos, se Deus quiser, muito em breve, começar o trabalho lá. Se Deus quiser! E o contorno, esse que é o nosso calo, não é, Deputada? Deixe-me ver o que eu consigo convencer do meu escalão superior, para a gente dar a tratativa final do contorno, está certo? Esta é a questão importante. E eu irei a Rondônia. Irei! Eu vou palmilhar não só Rondônia. Irei a todos os cantões do Brasil. É dever do Diretor-Geral conhecer as obras, os seus problemas, e saber quais são as soluções que estão sendo dadas. Isso é dever meu.

Com dez dias de Diretor-Geral, eu fiquei preso pelos índios caiapós lá em Novo Progresso, no Pará, porque os índios alopraram. Disseram o seguinte: “Olha, faz cinco anos que prometeram um acesso para a nossa maloca e até hoje não fizeram; então, agora, nós resolvemos...” Eles sequestraram algumas camionetas das empresas, colocaram dentro da área da Funai, lá em Novo Progresso. Sequestraram mesmo, eu vi lá as camionetas. Eu fui para lá, para resolver o problema. E começaram a atear fogo nas pontes da rodovia, da BR-163. Disseram: “Agora é o seguinte, o senhor aí que é o diretor agora. Não me interessa se o senhor está há dez dias, não; é o senhor o diretor. Então o senhor só vai sair daqui quando as máquinas começarem a abrir o caminho que a gente quer, que nos prometeram há cinco anos”.

Então, desde que eu me sentei lá no Dnit, desde que assumi meu cargo, a única coisa que eu escuto de todos que vão visitar é o seguinte: isso aqui faz três anos; isso aqui faz quatro anos; isso aqui faz dez anos; isso aqui faz oito anos. Está todo mundo já impaciente pelos anos em que as coisas vão sendo tratadas e não vão sendo solucionadas. Então, coube, por felicidade do destino, que eu chegasse nesta hora que já está dando impaciência nas pessoas. Tanto nos líderes que representam a sua população como até em empresários também.

Nós temos um trabalho muito bonito e grande. É um grande desafio. Isso não é problema. Eu vejo como uma oportunidade de melhoria para o Dnit e vejo como um grande desafio para um cidadão brasileiro. Agora, nós temos que considerar que muitos dos problemas que nós enfrentamos – empresas que não trabalham bem na rodovia – são de maus brasileiros, que devem ser colocados no seu devido lugar.

Então, o Dnit tem que fazer a sua parte. Hoje ele é devedor, mas eu espero que, num curtíssimo espaço de tempo, nós possamos ser vistos de outra maneira. Esta eu acho que é a missão principal. E um dia eu voltar aqui, Senador, e os senhores dizerem: “Olha, general, a rodovia está uma beleza. Estamos



trafegando bem; está tudo muito bom, bem sinalizado. Estamos felizes". Eu espero que não demore muito e isto esteja acontecendo. Esses são os meus votos, é o meu desejo, o meu compromisso.

Nós vamos ver o relatório diário, Deputada, que a senhora está pedindo aí. Está bem?

Agradeço muito a oportunidade. Eu acho que foi uma manhã muito proveitosa. A ideia de no mínimo duas frentes de trabalho por lote foi bem lembrada aqui. Gostei muito. Vou checar isso pessoalmente quando sair daqui, de modo que a gente garanta duas frentes por lote de trabalho simultâneo, para, no mais curto prazo, a gente ter um acesso menos perigoso para a população.

Obrigado, Senador.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Muito obrigado, General, pela sua presença aqui conosco. Para nós, também, foi muito produtiva esta manhã ao ouvirmos a sua vontade de fazer as coisas acontecerem.

Deputado Rubens Moreira Mendes, é um prazer tê-lo conosco na nossa audiência. Se V.Exª quiser fazer algumas colocações, fique à vontade;

**O SR. RUBENS MOREIRA MENDES** (PSD – RO) – Bem, cumprimento inicialmente V. Exª e o parabênz pelo iniciativa de promover esta audiência pública, assim como cumprimento o Gen. Jorge e também parabênz-o pela sua vinda aqui a esta Comissão.

Quero ser muito breve e muito rápido, até porque chegamos aqui ao final, embora a tentativa tivesse sido de chegar antes, mas nós estamos envolvidos lá ainda com o Código Florestal, nas últimas pinceladas lá. Não pude chegar a tempo de participar aqui da íntegra desta audiência pública.

Mas eu quero só manifestar um posicionamento meu, pessoal. Eu estou muitíssimo preocupado hoje com a situação da BR – 364, é de calamidade. Eu quero dizer ao ilustre General que eu ando muito, sou eu que dirijo e eu estou assim extremamente preocupado, porque a vida da gente está em risco permanentemente, permanentemente. Não é a minha, é a de todos que trafegam por aquela estrada. As coisas estão tomando uma proporção desastrosa, para ser bem verdadeiro.

Se tem uma qualidade que eu admiro muito nos militares, General, é, primeiro, a clareza com que tratam das coisas; segundo, é a determinação em fazer, e o terceiro é não tratar a coisa com rodeio. E eu quero pedir a V.Sª, que embora na reserva, volte um pouco lá atrás, traga isso, incorpore novamente essas condições. Não sei se o senhor está na ativa.

**O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** - Estou na ativa.

**O SR. RUBENS MOREIRA MENDES** (PSD – RO) – Melhor ainda. Traga para dentro do serviço público essa determinação, porque o que nós estamos cansados, receba isso não como uma crítica a V. Exª, mas como uma triste constatação, é que nós estamos cansados da conversa. Aliás, V. Sª mesmo disse aqui agora há pouco que por onde andou um é três anos, o outro é cinco





anos, o outro é quatro anos, o outro é seis anos, o índio é cinco anos, de quê? De promessa. Então vamos deixar a promessa de lado. Não dá para fazer a BR inteira, mas dá para fazer 50 quilômetros, vamos logo botar em prática os 50 quilômetros. Têm problemas no Tribunal de Contas? Vamos enfrentar o Tribunal de Contas. Tem problemas na auditoria do Governo, porque este País hoje está virando País de auditoria do Tribunal de Contas, e aí ninguém faz mais nada. É auditoria do Tribunal de Contas, ONG, só para dar piteco e infernizar a vida, Ibama, infernizar a vida de quem quer trabalhar e quer produzir.

Então o que eu quero apenas aqui, primeiro, dizer a V. Sª da minha indignação com relação à questão da BR – 364, está insuportável.

Eu estou vendo o Padre Ton do meu lado aqui. Semana passada perdemos mais uma vida de tantas que diariamente se perde, o prefeito da cidade de Alto Alegre dos Parecis, e assim vai. Toda semana, toda semana, não tem uma semana que a gente não olhe no jornal e não veja lá a notícia de alguém que perdeu a vida.

Então, para manifestar, primeiro, a minha indignação com essa situação e, segundo, a esperança de que V. Sª, como militar, consiga realmente tocar esse negócio para a frente, porque não dá mais para a gente suportar o estado que a coisa está. Está grave, gravíssimo. E a sua ida lá é muito importante, porque o senhor vai sentir de perto o que nós estamos dizendo aqui.

Presidente, muito obrigado pela aquiescência de me permitir falar aqui, ainda que rapidamente.

Finalizo agradecendo a sua iniciativa, como já disse, e a presença do General que, corajosamente, veio aqui para enfrentar o problema e trazer as suas considerações.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz – Bloco/PDT – RO) – Muito obrigado, Deputado Rubens Moreira Mendes, pelas suas colocações, pela sua presença na nossa audiência pública.

Cumprimento o Padre Tom, Deputado Federal por Rondônia, e também transmito a palavra a ele para que possa fazer as suas colocações.

**O SR. PADRE TON** (PT - RO) – Obrigado, Senador e Presidente da reunião. Vou aproveitar para saudar o General. Tivemos audiência já no início de fevereiro. Só para pedir desculpa também, porque não pude chegar antes, porque tinha um outro compromisso. Mas é só para reforçar, reforçar a imediata reforma da BR – 364 e pedir que o Dnit, o Dnit nacional, o Dnit estadual, estejam atentos, porque estão tendo várias ameaças de fechar a BR e atentos para negociar, para descer até Rondônia, se for possível, porque traz um desgaste político para o Governo e para nós, principalmente para nós, que somos da região ali, um desgaste muito forte.

A principal crítica em todos os lugares em que estamos indo é sobre a BR-364. Como o senhor falou na audiência, a BR-364 é a espinha dorsal de Rondônia. Se fechar a BR, a capital, o Acre, o Estado do Amazonas ficam



incomunicáveis porque é a única saída. Eu pediria que, se houver ameaça de fechar a BR, que, de imediato, possa o Governo Federal fazer uma ação para negociar, mesmo que eles tenham razão pelas péssimas condições em que se encontra o trecho entre Cacoal e Ji-Paraná. Era isso. Ontem, já recebi um comunicado da Superintendência de Porto Velho sobre a licitação dos trechos de Vilhena até Ouro Preto, dos dois lotes, e estamos satisfeitos. O que queremos é que o Dnit fique em atenção. Sei que os caminhoneiros são muito individualistas; individualistas no sentido de serem, muitas vezes, funcionários. E quem tem forças para fechar são os caminhoneiros. O trânsito de caminhão é muito forte.

E, para concluir, digo que o problema da BR é a reforma, mas é também a sinalização. Perdemos o Dirceu, que era o Prefeito, que assumiu no meu lugar, que era o meu vice, e o motorista. Eles morreram em um trecho em que não havia buracos, mas houve também abuso de velocidade e também falta de sinalização. Isso foi muito drástico, e já faz quase um ano que perdemos o Deputado Federal Eduardo Valverde.

Aproveito para agradecer tanto a disponibilidade do General Fraxe, Diretor-Geral, que me atendeu, como o espaço que me concedeu o Senador Acir Gurgacz. Podem contar comigo, sou um parceiro.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz Bloco/PDT – RO) – Obrigado. Deputado Padre Ton por sua presença e por suas colocações. Agradeço mais uma vez, General, sua presença aqui conosco. Estamos à disposição naquilo que pudermos ajudar e contribuir para que o seu trabalho saia a contento e que V. Ex<sup>a</sup> consiga colocar sua maneira de trabalhar no Dnit, que realmente está precisando. Se não me engano, há mais de um ano não sai uma licitação do Dnit. Precisamos fazer com que o Brasil caminhe a passos largos através da reestruturação, da infraestrutura de que o Brasil necessita.

Não havendo mais nada a tratar, declaro encerrada a reunião.

*(Iniciada às 8 horas e 39 minutos, a reunião é encerrada às 11 horas e 1 minuto.)*