



(*Texto com revisão.*)

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Declaro aberta a 32^a Reunião da Comissão de Agricultura e Reforma Agrária do Senado Federal, da 2^a Sessão Legislativa Ordinária da 54^a Legislatura.

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

A presente reunião destina-se à audiência pública em cumprimento ao Requerimento nº 28, de 2012, da CRA, de autoria da Senadora Ana Amélia, aprovado em 28/06/2012, com a finalidade de debater a situação das rodovias brasileiras utilizadas para escoamento da produção agrícola, com a presença do Dr. Marcelo Perrupato e Silva, Secretário de Política Nacional de Transportes do Ministério dos Transportes, o qual convidado para fazer parte da Mesa.

Sr^{as}s e Srs. Senadores, é com satisfação e expectativa que a Comissão de Agricultura recebe o Dr. Marcelo Perrupato, Secretário de Política Nacional de Transportes do Ministério dos Transportes, para esta audiência pública, que tem o objetivo de discutir a situação das rodovias brasileiras para o escoamento da produção agropecuária, que ainda está muito aquém da necessidade para mantermos o ritmo de crescimento da nossa produção e a competitividade no setor do mercado internacional. O custo do transporte decorrente das condições das rodovias brasileiras ainda é hoje uma carga pesada para os nossos produtores, implicando a manutenção do chamado custo Brasil em patamares elevados em comparação a outros países que são nossos concorrentes diretos.

Nosso objetivo aqui hoje é discutir com o Secretário os gargalos existentes, os projetos em andamento, as obras previstas no PAC, as alternativas para melhorar a infraestrutura e a logística de transportes que atendem às necessidades do setor.

Desde a década de 70, a fronteira agrícola brasileira tem-se expandido para o Centro-Oeste e para o Norte do País, mas a infraestrutura para atender os produtores e o mercado regional não tem crescido na mesma proporção, limitando o crescimento de toda essa região e contribuindo para o aumento dos custos de produção e dos produtos. O mesmo ocorre nas regiões pioneiras e tradicionais de nossa agricultura que contam com uma malha rodoviária sucateada e estrangulada, que não suporta mais a grande quantidade de carretas que escoam a safra do agronegócio brasileiro.

Reconhecemos o esforço e os investimentos que estão sendo feitos pelo Governo, mas constatamos que eles não acompanham o crescimento da agropecuária e da economia do nosso País. O Brasil está em 104º lugar no ranking internacional de qualidade de infraestrutura, segundo levantamento divulgado pela Confederação Nacional de Agricultura (CNA). Entendo que não há como o País sustentar seu desenvolvimento sem uma rede de transportes



intermodais de primeira categoria. Mesmo com o crescimento dos investimentos nos últimos anos, por meio do PAC, o Brasil investe sequer 1% do PIB em infraestrutura, como chegamos a sugerir por meio de projeto de lei que está tramitando nesta Casa.

Sr. Secretário, é esta preocupação que trazemos para o debate e esperamos que o senhor nos traga boas notícias.

Aproveito para agradecer ao Ministro Paulo Passos pela atenção especial que tem dedicado ao nosso Estado de Rondônia. Depois de muitos anos de luta, de reuniões, de debates, finalmente, conseguimos iniciar a recuperação e a restauração da BR-364 e fazer as travessias urbanas nas principais cidades do Estado de Rondônia. Principalmente em Ji-Paraná, essa obra está em pleno vapor, com as obras num ritmo acelerado e de boa qualidade. É esse mesmo ritmo que queremos ver ao longo de toda a rodovia, com a mesma qualidade, para que a espinha dorsal do Estado possa sustentar, por muitos anos, o desenvolvimento e o crescimento do Estado, principalmente com relação à produção agrícola e pecuária, que é a mola da economia do nosso Estado.

A SR^a ANA AMÉLIA (Bloco/PP – RS) – Pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Passo a palavra pela ordem à Senadora Ana Amélia, que é signatária desta nossa reunião.

A SR^a ANA AMÉLIA (Bloco/PP – RS) – Caro Presidente Acir Gurgacz, eu queria lhe agradecer por ter feito agendamento desta audiência pública e especialmente agradecer a presença do Dr. Marcelo Perrupato, que é um especialista no setor. Nós vamos ter aqui, certamente, uma manhã produtiva neste debate.

Antes de mais nada, eu queria fazer um registro que penso necessário, em homenagem à memória do jornalista Joelmir Beting, que faleceu nesta madrugada.

Joelmir Beting, para o setor do agronegócio, foi um jornalista que teve um olhar extremamente correto na avaliação de tudo o que aconteceu no setor, especialmente nos momentos de discussão, por exemplo, do Código Florestal, em que esta Comissão, sob a sua Presidência, Senador Waldemir Moka, e demais colegas, se envolveu muito pela relevância do tema, tão complexo para acomodar interesses tão conflitantes. Então, eu queria fazer este registro em memória a este colega, no meu caso, jornalista, que teve com o setor agrícola uma atitude extremamente responsável e comprometida com os interesses nacionais.

Externo à família dele, em nome da nossa Comissão de Agricultura, e também à Rede Bandeirantes de Televisão a perda desse grande e inesquecível profissional.

Muito obrigada, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Muito obrigado, Senadora Ana Amélia.



Vamos ouvir, então, o Dr. Marcelo Perrupato. Já agradecemos a sua presença aqui conosco. Temos certeza de que vamos ter uma manhã muito produtiva. O senhor tem o tempo necessário para fazer a sua explanação. Muito obrigado pela presença, Dr. Marcelo.

O SR. MARCELO PERRUPATO E SILVA – Bom dia a todos e a todas.

Eu gostaria de agradecer, em nome do Ministro Paulo Sérgio, que está saindo para uma viagem hoje – até fiquei um pouco enciumado aqui, porque ele vai a Minas Gerais e não me convidou. Como eu tenho uma tradição muito prazerosa de estar nestas convocações aqui do Congresso Nacional, da Câmara e do Senado, a troca me foi satisfatória. Em vez de eu ir a Sete Lagoas, eu estou aqui representando o Ministro.

Eu queria cumprimentar a Comissão, através de seu Presidente, Senador Acir Gurgacz, e agradecer a convocação feita pela Senadora Ana Amélia, que é uma companheira desde os tempos que eu vim para Brasília, em 1979. Ela continua muito jovem.

A SR^a ANA AMÉLIA (Bloco/PP – RS. *Fora do microfone.*) – Ainda bem que não falou muito velha.

O SR. MARCELO PERRUPATO E SILVA – Graças a Deus!

Uma vez alguém me disse: “Nunca diga que você é velho; diga que você tem juventude acumulada.” Então é isto mesmo: nós todos temos juventude acumulada.

Eu fiz um levantamento seguindo um pouco os termos do requerimento a respeito dessas rodovias, mas gostaria de iniciar esta nossa conversa dizendo alguma coisa do que temos previsto em termos do crescimento desse negócio que tem carregado a economia brasileira nos últimos anos: o agronegócio. E compreendendo um pouco o Brasil na sua evolução, no seu movimento de expansão da economia, lembrando um pouco das tradicionais áreas de agricultura deste País que estão concentradas nas Regiões Sul e Sudeste, principalmente, e essa natural expansão territorial que nós fomos conquistando em direção ao Centro-Oeste e hoje em direção ao centro-norte, com algumas áreas também de grande expansão de produção agrícola na região do norte de Minas, do Centro-Oeste e do sudeste da Bahia.

Quando nós começamos a desenvolver o Plano Nacional de Logística e Transportes, em 2006, e editamos a sua primeira versão, em 2007, com um horizonte de 23 anos, pegando o período dos quatro PPAs que se iniciavam em 2008 e iriam até 2023, essas questões da agricultura ressaltaram muito em termos das nossas análises, porque a área da extração mineral é muito localizada e é capaz de, por si só, ter uma proposta de equacionamento logístico um pouco mais natural.

A agricultura tem duas grandes complexidades em termos de transportes. Primeiro, ela é muito vulnerável a intempéries e ocorre em prazos



muitos curtos em termos de novas fronteiras. É um processo tão rápido que, às vezes, a logística não alcança em velocidade essas necessidades que a agricultura vai impondo ao sistema de transportes. Ao mesmo tempo, nós temos safras – temos picos de safra –, então há fortes concentrações de movimentação de mercadorias em períodos relativamente curtos, principalmente nessas áreas novas de fronteira onde nós ainda não conseguimos equacionar uma questão de disciplinamento através de uma eficiente rede de armazenagem.

Examinando hoje as pesquisas de tráfego e de contagem de origem e destino que fizemos – até recentemente fizemos uma muito grande com o apoio do Exército nacional: pegamos duas épocas do ano em que temos picos de safra no País e uma época intermediária em que nos concentrarmos mais na questão dos fluxos industriais –, ficou um pouco mais claro para nós que o tráfego de mercadorias do agronegócio hoje sofre mais influência das tendências de preços comandadas pelo mercado interno do que pela própria safra. Então, ainda que a safra seja, do ponto de vista de colheita, uma época importante em termos de agrupamentos de grandes tonelagens de produtos, normalmente os grandes operadores hoje do agronegócio, na verdade, estão permanentemente conectados *on-line* com as bolsas mundiais que estabelecem os preços das mercadorias e eles procuram fechar suas operações de venda em épocas de alta de preços. E essas coisas todas tornam a operação de transporte dificilmente programável. Então, é um setor que tem que ser cuidado com muita determinação e muita objetividade porque, nessas áreas de fronteira agrícola, a natural expansão do setor de logística se faz por via de rodovias.

Mas essa visão de longo prazo que nós temos, do ponto de vista do crescimento do País, já nos deixa antever que essas rodovias não vão ser suficientes para comportar toda essa demanda previsível dos próximos 10, 15, 20 anos. Então, ao mesmo tempo em que estamos tratando de recompor, recuperar e ampliar a capacidade da nossa rede rodoviária, que, durante anos e anos, atendeu as Regiões Sul e Sudeste, nós estamos hoje investindo nas novas rodovias. Um exemplo clássico disso é a BR-163, que vai ligar ao Porto de Santarém, inclusive fazendo uma integração com a navegação fluvial da Região Norte, mas sabendo que este investimento tem um ciclo de vida limitado.

Na visão do futuro, o que nós estamos imaginando para essa região centro-norte é o uso das hidrovias. Estamos determinados, é uma luta incansável, porque não estamos sozinhos nessa discussão, temos que conciliar as necessidades da geração de energia com a questão do transporte fluvial. Mas a prioridade nossa hoje é melhorar os padrões de navegação do Rio Madeira, que já opera com grandes fluxos de barcaças, transportando grãos, e implantar a hidrovia do Teles Pires-Tapajós. Temos feito isso conscientes de que temos que ter uma sinergia muito forte com o Programa de Geração de Energia, porque as nossas possibilidades nas Regiões Sul e Sudeste já estão esgotadas, e agora a geração de energia está muito voltada para os rios, que são, no nosso ponto de



vista, estratégicos para efeito da equação do transporte na Região Norte. Aquele bioma amazônico que tem restrições ambientais muito fortes certamente vai ter que contar com um sistema de transportes que prioritariamente deverá estar nas hidrovias. É lógico que as hidrovias vão ter que ser alimentadas por uma rede terrestre, mas os grandes fluxos lá vão ter que ser, no futuro, transportados por um sistema hidroviário.

A Agência Nacional de Águas, com quem nós temos uma sinergia de trabalho muito boa, tem permanentemente nos consultado sobre essas questões, porque, como todos sabem, a Agência Nacional de Águas dá outorga para vários usos das águas no País, por lei. Ela outorga para geração de energia, outorga para transporte, outorga para irrigação, outorga para abastecimento de cidades. Então, essas consultas são permanentemente feitas ao Ministério, sempre que outro setor solicita uma outorga. Há casos mais recentes em que, incentivados pela própria Agência Nacional de Águas, o Ministério dos Transportes adotou um novo comportamento, que é um pedido de outorga preventiva. Em alguns casos, nós chegamos na frente, solicitamos uma outorga preventiva para navegação, qualquer outro setor que vier em seguida solicitando outorga para novos usos, outros usos, vai ter que se entender com a questão da navegação.

Uma questão que tem sido muito debatida, principalmente aqui no Congresso Nacional, através de novos projetos de lei, é a questão da simultaneidade dos investimentos nas hidrovias. Nem todo barramento para geração de energia pode ser feito conjuntamente com as eclusas. Um caso recente, do qual estou cuidando pessoalmente, é ali no Rio Teles Pires, quase na confluência do Tapajós, numa usina hidrelétrica que se chama Usina Hidrelétrica Teles Pires, que já está outorgada, em termos de obras. Nós fomos consultados, a empresa encarregada do projeto da barragem nos apresentou seis alternativas de possibilidades de construção de eclusa. Nós escolhemos a que era mais conveniente em termos de custo, porque não faremos isso simultaneamente com as obras da hidrelétrica, porque ela foi instalada numa garganta do Rio Teles Pires, e nós não temos possibilidade de fazer nenhuma ampliação lateral. Vamos ter de fazer um canal lateral com duas câmaras de eclusa, cada uma com cerca de 30 metros de altura, porque o desnível que teremos de vencer lá é superior a 70. Parece um pouco com as eclusas de Tucuruí. Mas nós vamos sair de um lago que estaria na cota 220 até alcançar o rio através de um canal de 500 metros, com duas eclusas intermediárias.

Essa solução já está adotada. Nós já comunicamos à Agência Nacional de Águas, que já transferiu esse encargo em nível de pré-projeto ou anteprojeto à empresa que está fazendo os estudos da construção da barragem, e nós vamos decidir em que época faremos isso, porque agora nós não temos mais a necessidade de tocar essa obra em conjunto.

Então, é bom que se relate esse aspecto, porque ele tem sido crucial para todos nós, principalmente com essa expansão do agronegócio em direção à



região centro-norte, para que definitivamente não fiquemos forçando a simultaneidade das obras, porque os cronogramas de necessidade de geração de energia elétrica estão um pouco mais prementes do que os da navegação naquela região. Quer dizer que, por enquanto, conseguimos transportar essas safras do presente através dos modais terrestres. Mas, de qualquer forma, na visão do planejamento de longo prazo, nós estamos encaminhando isso para que outros modais sejam incorporados à região.

Como todos sabem, estamos com um forte investimento na expansão da malha ferroviária de bitola larga no País. Essas questões foram discutidas em termos de necessidade desde 2008. À época, os economistas que nos assessoraram nas previsões da macroeconomia do futuro nos alertaram a respeito da crise que viria assolar a economia americana. É curioso como esses economistas são capazes de enxergar um pouco adiante, porque eles têm uma forte interlocução com os grandes economistas do mundo todo. Então, eles me diziam que era para eu reduzir um pouco o nível dos investimentos no PPA, entre 2012 e 2015, porque a crise internacional iria começar nos Estados Unidos, iria para a Europa, atingiria um pouco o ritmo de crescimento da Ásia e isso iria rebater no Brasil. E, na verdade, é exatamente isso que está ocorrendo.

Nós não podemos reclamar muito, porque, ainda que nossa taxa de crescimento de PIB, este ano, chegue próximo a 1,5%, pelo menos estamos crescendo. E o importante é isso, porque o PNLT trabalha, desde 2008, com uma média de crescimento de PIB de 3,4% a 3,5% ao ano. E talvez até por um pouco de sorte, nós estamos exatamente dentro desse valor médio de meta de crescimento. Às vezes vamos a 7,5%; no ano seguinte baixamos a 0,2%, e nesse ciclo a média tem sido mais ou menos aquela que o Plano Nacional de Logística e Transportes tem adotado.

Há muita coisa que nós programamos que ainda não conseguimos realizar. Recentemente, eu encomendei um rebatimento do que o PNLT propôs para 2008 até 2011: produzi um relatório que tem mais ou menos uns 45 dias que foi editado, que é uma análise da eficiência e da eficácia do processo de planejamento do Ministério.

A pergunta minha era a seguinte: Vale a pena manter um plano desse em caráter permanente? Que utilidade ele tem para a sociedade e no que ele se rebate com a realidade dos investimentos? Felizmente, nós encontramos aí 90% de aderência entre aquilo que propusemos para esse período e aquilo que conseguimos realizar no período de 2008 a 2011.

Então, no nosso ciclo de planejamento, hoje, o que estamos procurando fazer é, a cada término de um período quadrienal PPA, uma análise das conquistas alcançadas em termos de realidade de investimentos.

O PAC foi uma iniciativa interessante, porque eu me recordo dos meus idos tempos de gestão no Ministério dos Transportes – onde cheguei ao cargo de Secretário Geral, que à época era Vice-Ministro –, e uma das grandes



dificuldades que tínhamos, naquele período, era não conseguir manejar ou remanejar os investimentos entre obras que tinham problemas de andamento prejudicado por algum fato, que poderia ser um problema da própria engenharia ou ambiental ou antropológico. Nós não conseguíamos mexer, porque os investimentos estavam – digamos assim – carimbados para aquele empreendimento.

E o PAC trouxe para nós, gestores públicos e membros do Executivo, uma flexibilidade maior, pois os empreendimentos que estão com bom andamento às vezes podem até receber um pouco mais de fluxo de investimento do que aqueles que por alguma razão têm seus cronogramas retardados.

A existência do PAC eu acho que foi importante para o País, inclusive pela criação de um sistema de controle que se chamou de sala de situação, que curiosamente era uma coisa que fazíamos no Geipot, na década de 70, na montagem daquele Programa de Ação para os Corredores de Exportação e Abastecimento. Em cada região do País havia um coordenador regional. Nós tínhamos reuniões mensais e, mensalmente, nós nos concentrávamos no exame de como estavam os andamentos daqueles corredores.

Os corredores envolviam investimentos portuários. E foi dessa época os investimentos nos terminais de granéis de Paranaguá e Rio Grande, e alguma coisa em Santos, cuja vocação sempre foi um pouco mais para o açúcar, porque o território paulista ainda é o maior produtor de cana-de-açúcar do País hoje. Mato Grosso, dentro de 2 ou 3 anos, no máximo 5, vai bater também esse recorde em termos de cana. Mas o Porto de Santos ainda movimenta muito na cadeia logística produtiva da cana-de-açúcar.

Na década de 70, praticávamos isso; nós tínhamos uma sala de situação que hoje é uma coisa que se adota até na gestão dos orçamentos na Casa Civil da Presidência da República.

Nós tínhamos, então, na previsão de investimentos, na visão mais recente da revisão do PNLT... Porque o PNLT já está na terceira edição. Não sei se sabem, mas há 45 dias eu editei a versão 2011 do PNLT, e uma das grandes conquistas que obtivemos nisso foi observar que já mudamos a matriz de transportes do País. Quer dizer, o transporte ferroviário, em 2011, já está transportando 30% dos fluxos da área rural, ainda que os grandes investimentos ferroviários não tenham sido plenamente implantados.

Esse aumento da movimentação ferroviária se deu com a redução da movimentação rodoviária, porque, infelizmente, nós não tivemos ainda grandes conquistas na expansão do transporte por hidrovias. E só não tivemos uma forte expansão no setor das hidrovias porque não fomos capazes de colocar, nos Programas de Aceleração do Crescimento, os investimentos hidroviários, por falta de projetos, que é o que estamos fazendo hoje. O DNIT está com nove licitações abrangendo a maior parte das hidrovias brasileiras, a quase totalidade das principais.



A minha Secretaria, em meados do próximo ano, termina um estudo que contratamos – uma licitação internacional vencida por um consórcio holandês com a empresa brasileira –, que é o Plano Hidroviário Estratégico, que também se propôs a estruturar um programa de investimentos mais consistente que nos permita levar para os próximos Programas de Aceleração do Crescimento propostas de investimento, mas já com visão de anteprojetos feita, realizada, e, se possível, com alguns projetos de engenharia já desenvolvidos. Porque o PAC, como não tem contingenciamento de recursos, na verdade exige que o dinheiro seja gasto. É uma proposta de gasto para obras, para investimentos. Então, se entrarmos como candidato ao PAC, sem um projeto de engenharia definido anteriormente, ali ele não cabe.

A primeira vez que propusemos à Casa Civil da Presidência da República investimentos no setor hidroviário, foi para a realização do PAC 2. Nós propusemos R\$7,2 bilhões de investimento para o período de 4 anos e, quando foram analisados todos esses projetos, nós acabamos recebendo R\$2,7 bilhões. Eu, à época, até brinquei que alguém tinha olhado esse número no sentido errado, porque os 7,2 viraram 2,7. Mas viraram 2,7 porque nós não tínhamos os projetos detalhados para entrar na lista dos projetos do PAC.

Isso foi uma lição para nós, que estamos procurando corrigir, não apenas através do Plano Hidroviário Estratégico como também dos estudos de viabilidade e anteprojeto que o DNIT está contratando, que são nove ao todo. E aí vamos abranger a maior parte dos rios do Norte do País. Está entrando o São Francisco, que está numa fase de recuperação de margens, porque é um rio que teve forte assoreamento em função da deterioração da proteção das margens. Mas, enfim, ainda é uma hidrovia sobre a qual temos uma expectativa razoável de ter um aumento de transporte.

Há o Rio Parnaíba, que nós também estamos estudando; há o Teles Pires-Tapajós; há o Araguaia-Tocantins. Então, esses grandes eixos que vão nos possibilitar, no futuro, um sistema de transportes de alta capacidade estarão supridos, provisoriamente, por esses investimentos que estão fazendo aí no setor rodoviário.

Mas já está em andamento, também, aquele trecho ferroviário parte da Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Fico) e um trecho também da Fiol, que são ferrovias transversais que, na verdade, estarão entrando nas áreas de produção do oeste da Bahia, não só de produção agrícola, mas também mineral, como em direção também ao centro do Mato Grosso e, futuramente, a Rondônia. Com a visão de quê? De que essa produção possa ser captada pela ferrovia e entrar no eixo da Ferrovia Norte-Sul, que também, através desse plano recente que a Presidenta Dilma lançou aqui, em agosto deste ano, o Plano de Investimento em Logística, incorporou o trecho de Açaílândia a Barcarena, lá no Porto de Vila do Conde.



Por que estão projetando esse direcionamento desses grandes fluxos de carga mineral e agrícola em direção a saídas para o Norte? Porque é a saída mais rápida para alcançar os nossos grandes clientes que estão no Hemisfério Norte.

Hoje, descer com as safras do Mato Grosso em direção a Paranaguá para depois voltar pela costa para subir para o Hemisfério Norte nos dá, aí, 2.752 milhas náuticas de transporte perdido, além de gastarmos uns 2.500 quilômetros de rota terrestre, para descer com essa produção até Paranaguá. Quer dizer, ninguém está tirando a importância dos portos de Rio Grande e de Paranaguá, porque existe uma economia regional ali que é altamente dependente desses portos. Então, eles continuam sendo prioritários e importantes. Mas a visão de safra brasileira, que hoje está em mais de 130 milhões de toneladas, considerando apenas a soja e milho, é de que esse fluxo vá mais do que dobrar em um prazo entre 5 e 10 anos. E aí, meus prezados, isso não vai sair por rodovia. Esses fluxos não são compatíveis com o transporte rodoviário. Nessa década futura, teremos que colocar a logística brasileira no passo certo com o porte da economia brasileira, que vai se tornar a quinta ou a quarta maior economia mundial.

Esse é o retrato do Brasil do século XXI, que, infelizmente, ainda está funcionando na infraestrutura do século XX.

Tenho me batido fortemente, inclusive dentro dos nossos órgãos executores, particularmente no DNIT, de onde sou um dos membros do Conselho, de que o desafio do setor rodoviário brasileiro, hoje, é muito forte, porque, além de termos que ampliar a capacidade das rodovias construídas no século passado, vamos ter que expandir fortemente a nossa rede, porque, pasmem, os americanos têm, só de rede pavimentada, 1,4 milhão de quilômetros, motivo pelo qual a logística americana, hoje, está mais ou menos dando conta de uns 8% do PIB, quando a nossa é superior a 13%. Eles têm uma estrutura interna de transporte altamente eficiente, onde o papel do transporte rodoviário é muito importante. No caso brasileiro, com esse território tão grande quanto o deles, temos o quê? Menos de 300 mil quilômetros, somando toda a jurisdição federal, estadual e municipal.

Então, esse esforço de expandir transporte hidroviário e ferroviário do Brasil deve ser entendido como algo que tem que ser feito *pari passu* com a expansão do transporte rodoviário, com a melhoria das suas qualidades.

Outro dia, eu comentava com alguém que há três placas de sinalização que gostaria que fossem extintas dos manuais do DNIT. As placas são: cuidado: ponte estreita; atenção: buracos na pista; e a 300m curva perigosa. O mundo fora do Brasil não entende esse tipo de sinalização. Eu prefiro que essas placas sejam extintas e que os buracos sejam tapados, que as curvas estreitas sejam refeitas e que as pontes tenham a mesma largura da plataforma da rodovia. É isso que se faz. Se você se dirigir ao território paulista, vai verificar que as



grandes rodovias de São Paulo não têm nenhuma ponte estreita. As pontes são da mesma largura da faixa de domínio da plataforma da rodovia.

Então, o esforço de investimento que vamos ter que fazer no setor rodoviário é tão grande quanto o esforço que estamos fazendo na expansão das ferrovias brasileiras. Isso tudo junto é que vai colocar, na próxima década, que é uma década auspíciosa para o Brasil... Porque os economistas andaram dizendo que a crise internacional era em "V"; depois passou para "U"; e, agora, chegaram à conclusão de que é em "L" e que vai ter longa duração. Enquanto a economia mundial não estiver bem, há uma grande oportunidade de que o Brasil receba aqui um reforço de investimentos produtivos, em termos de participação de capitais privados, se tivermos um bom programa de investimentos aqui.

Acho que um plano de longo prazo de boa qualidade já comprovamos que temos, e esse plano tem sido inclusive motivo de demandas do BID e do Banco Mundial para que apresentemos esse processo de planejamento pelo mundo afora, e até no Primeiro Mundo. Já temos uma lista de 15 países onde o Ministério dos Transportes foi chamado para dizer como se faz planejamento de longo prazo no setor de infraestrutura no Brasil. Já tínhamos isso na área de energia elétrica e, agora, temos na área de transportes.

A grande questão é: esse plano é exequível? Pelos nossos levantamentos, estamos falando de investimentos que não chegam nem a 1% do PIB. Os nossos companheiros ditos dos Brics – que agora incorporou a África do Sul também lá no "s" final – estão investindo em infraestrutura de transportes, em relação aos seus PIBs, aos seus Produtos Internos Brutos, muito mais de quatro vezes o que o Brasil investe. Então, o programa de investimento brasileiro não é inexequível, até porque acho que é muito pequeno para o porte da economia brasileira. Lembrem-se de que o nosso PIB, hoje, é de R\$4,2 trilhões. Isso dá mais de US\$2 trilhões de PIB.

O PNLT estava propondo investimentos de R\$430 bilhões em um período de 16 anos. Isso daria uma média entre R\$30 bilhões e R\$40 bilhões por ano. Só o orçamento do DNIT hoje tem mais de 15 e, lamentavelmente, às vezes, não consegue gastar, por causa do andamento das obras, talvez por causa da imperfeição dos nossos projetos de engenharia, talvez por falta de estudos preliminares que têm nos alertado sobre quais seriam as melhores soluções técnicas.

Então, do ponto de vista financeiro, não vejo dificuldade alguma para o Brasil, nestes próximos 10 anos, de executar esse programa, porque ainda o considero tímido para as nossas possibilidades.

Agora, vamos pensar um pouco na gestão.

Acho que temos uma forte demanda de melhoria de gestão no País, quadros deficientes de pessoal nas nossas estruturas. Acho que evoluímos muito nos nossos órgãos de controle, com mão de obra de qualidade, mas, na área do



Executivo, ainda temos uma carência muito forte, em termos de novos quadros, para o tamanho do desafio que temos para o futuro.

Preparei aqui uma lista, e isso até foi hoje pela manhã. Eu tinha pegado um acervo de como estava o andamento das obras citadas no requerimento da Senadora e verifiquei aqui mais ou menos o que tínhamos de previsão para a BR-364, em Rondônia. A BR-364, em Rondônia, tem uma lista de seis travessias urbanas importantes, porque, na verdade, essa rodovia até a divisa de Mato Grosso com Rondônia – não, eu diria Mato Grosso do Sul com Mato Grosso e até a divisa com o Pará – já existia, estava pavimentada, ia até Nova Mutum. Mas acontece que a evolução do tráfego ali foi de tal forma que vários desses segmentos dessa rodovia começaram a demandar duplicação e equacionamento das travessias das cidades, porque cidades ali surgiram – e, na verdade, acho que elas surgiram antes de a rodovia ser pavimentada –, e essa é a consequência do pioneirismo dos colonizadores deste País, vários dos quais do Estado da Senadora. Os gaúchos, os paranaenses acabaram invadindo o Centro-Oeste, e agora o centro-norte do Brasil, e foram para lá para, na primeira noite, esticar uma rede entre dois pés de árvore e construir a sua vida ali. Então, acabaram chegando antes da rodovia.

Mas são travessias importantes: Presidente Médici, Pimenta Bueno, Ouro Preto do Oeste, Ji-Paraná, Candeias do Jamari, Vilhena, algumas das quais com previsão de conclusão por volta de 2014; Ji-Paraná, 2013; e Candeias do Jamari está prevista para conclusão em 2015.

Pontes importantes que estão sendo realizadas nessa rodovia. A Ponte do Rio Madeira em Abunã é uma ponte de 1.200 m de comprimento e sua conclusão está prevista para até maio de 2016, pelo menos pelo que vi na tabela do PAC hoje. Essas coisas talvez tenhamos que acelerar. Dois mil e dezesseis, para mim, está muito longe.

Há três lotes de restauração lá. Essa ponte está demandando investimentos de mais de R\$170 milhões. As três restaurações desses três lotes que estão com previsão de conclusão até 2014, R\$330 milhões.

O Crema 1ª Etapa e o Crema 2ª Etapa, que estão na recuperação dos trechos já pavimentados. No Crema 1ª Etapa, temos 400 quilômetros de restauração, só na BR-364; e, no Crema 2ª Etapa, 260 quilômetros, passando pelas BRs-163 e 364, em Mato Grosso.

Duplicação do trecho Rondonópolis-Cuiabá-Posto Gil. Esse investimento é de quase R\$1,7 bilhão. Isso está com previsão de conclusão para dezembro de 2015.

O trecho Posto Gil-Sinop é de adequação de capacidade, está com R\$430 milhões de previsão de investimentos. A conclusão está para o final do ano de 2016.

A travessia de Sorriso, que é mais imediata, meados do ano que vem deve estar pronta. É um trecho de 14 quilômetros e vai custar R\$67 milhões.



Na 251, em Minas, o que eu consegui reunir em termos de previsão de investimentos no PAC é a travessia urbana de 8 quilômetros, no valor de R\$75 milhões de investimentos. Isso está com previsão para o final deste ano.

E para a 285, lá no Rio Grande do Sul, na divisa de Santa Catarina e São José dos Ausentes, que é um trecho de 8,4 quilômetros, estão previstos aqui R\$42 milhões, para conclusão até abril de 2015.

Eu sei que essa lista, quando foi preparada no requerimento, na verdade, fez alguma menção a alguns investimentos, mas certamente não a todos. Nós temos o caso clássico da BR-290, que vai de Porto Alegre ao Porto de Rio Grande, que também está com investimentos. Lá temos a 292, que está com investimentos também, no Rio Grande do Sul.

Então, a área rodoviária federal nunca teve uma época tão auspíciosa em termos de possibilidade de investimentos. Os naturais atrasos que estamos sofrendo nessas obras estão se devendo a alguns casos típicos de questões ambientais, de territórios que foram ou estão ainda ocupados pela população indígena, porque, às vezes, encontramos ali um cemitério indígena que nos obriga a fazer uma variante. E há o despreparo na nossa capacidade de gestão. É bom que nos lembremos de que este País ficou quase 25 anos numa recessão violenta, tentando pagar suas contas externas e combater sua espiral de inflação, que chegou a 2% ao dia.

Esse atraso afetou fortemente nossa infraestrutura; então, no fundo, ainda estamos pagando a conta das duas décadas e meia perdidas, que só tiveram um pouco de desafogo a partir de 2003, com a normalização da nossa economia e com o Brasil ficando livre do seu endividamento externo. Nós devemos alguma coisa externamente hoje, mas são investimentos tomados pelo setor privado.

O Brasil, hoje, na verdade, está oferecendo um pouco de apoio no Fundo Monetário Internacional a algumas nações que estejam passando pelos momentos difíceis pelos quais nós já passamos. E agora vocês estão vendo que a lição de casa é dolorosa. A Europa está passando por um período pelo qual os brasileiros passaram, e isso foi uma fase muito difícil da nossa geração. E não tem como, a recuperação da economia vai se fazer com muito sacrifício.

Mas o Brasil, nos próximos 10 anos, tem o compromisso de avançar na sua logística de infraestrutura, e aí eu colocaria não apenas transporte, mas energia, saneamento básico, educação, quer dizer, é um esforço grande que o País vai ter que fazer para honrar esse posto que o mundo diz que vamos ter. Essa história de subir no pódio uma vez só, porque os nossos concorrentes, que eram os campeões, quebraram o carro no meio do caminho, não nos agrada muito. Nós queremos subir com dignidade para esse pódio das cinco maiores nações do mundo. Isso implica ter uma sociedade compatível com esse posto, uma sociedade empregada, educada, com saúde e com mobilidade.



O mundo está todo aí nos perguntando como vamos administrar a Copa do Mundo e as Olimpíadas. E eu digo a eles que estou preocupado com o Brasil dos brasileiros de todos os dias, porque olimpíada dura 30 dias, e, para tal, montamos um esquema de tráfego específico, como São Paulo faz quando há eventos no Ibirapuera: suspendem-se as aulas no dia de jogo, diminui-se o trânsito e damos conta.

Então, o nosso sufoco hoje não é nem Copa do Mundo nem as Olimpíadas, eu acho que é o problema nosso de todos os dias, dos congestionamentos dos aeroportos, que ainda não enfrentaram os jogos da Copa do Mundo. Mas uma série de investimentos que estão sendo feito na expansão dos nossos aeroportos e na construção dos nossos novos estádios de futebol, com alguns programas de mobilidade urbana, que não estão na alçada do Ministério dos Transportes, mas algumas, sim. Quando nossas rodovias atravessam cidades, temos que ir lá emprestar o nosso apoio e o nosso esforço financeiro.

Presidente, alonguei-me demasiadamente. Estou à disposição de todos os senhores presentes aqui para os debates.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Muito obrigado, Dr. Marcelo Perrupato, pelas suas colocações. O senhor deu realmente um panorama geral de como andam os investimentos em nosso País, reconhecendo a falta de estrutura que há hoje no Ministério dos Transportes, principalmente com relação ao DNIT, na questão de planejamento, projetos e as licitações que estão há muito tempo emperradas no DNIT, que dão um passo para frente e dois para trás e um para o lado. E não avançam. Essa é uma das grandes dificuldades técnicas. E, como o senhor bem colocou, não se trata de falta de dinheiro, hoje, para a restauração das nossas BRs, a construção das nossas ferrovias. Aliás, gostaria de perguntar ao senhor sobre a nossa ferrovia que vai até Porto Velho e está no PPA de 2012/2015...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Está no PPA até Porto Velho. Essa explanação que eu gostaria que o senhor nos fizesse com relação a essa ferrovia, porque, para nós, de Rondônia, é de fundamental importância.

A BR-364 é a única ligação da Amazônia com o centro do País e é um ponto de escoamento de produção e também do Mato Grosso, que chega até a hidrovia do Madeira, que toma o rio até Itacoatiara e, depois, pega um navio de grande calado e pega os mares.

Nós precisamos dessa ferrovia. E consta do PPA a execução do projeto até Porto Velho. E não há data prevista para o início dessa obra, que é uma necessidade urgente para a Região Amazônica.

Se o senhor puder concluir essa questão, eu lhe agradeço.



O SR. MARCELO PERRUPATO E SILVA – Desse assunto eu falo com muito prazer, porque foi um trabalho desenvolvido a várias mãos, com o apoio da comissão ferroviária do Congresso Nacional, porque – acho que foi em 2008 – nós editamos aquela Lei nº 11.772, que incorporou uma nova malha ferroviária no Brasil, e foi tudo isso para dentro do Sistema Nacional de Viação.

Essa ferrovia a que o Presidente Gurgacz está se referindo é parte da EF-354, que é uma ferrovia que está dentro do Sistema Nacional de Viação, hoje, chamada de Transcontinental. É uma ferrovia que sai do litoral norte do Estado do Rio de Janeiro e vai para a fronteira do Acre com o Peru, do Brasil como Peru.

Recentemente eu até recebi o Embaixador do Peru em meu gabinete, quando ele disse: “O Presidente Lula, uns tempos atrás, teve um encontro na fronteira com o nosso Presidente e nos prometeu que, um dia, nós vamos nos encontrar na fronteira.” – acho que é em Boqueirão da Esperança, ali no Acre. E eu disse que vamos, sim, e que temos uma ordem de prioridades. Por enquanto estamos pegando segmentos dessa EF-354 e usando para as nossas questões domésticas. E uma delas é exatamente esta: estamos querendo criar uma alternativa para que essa megaprodução, que já é de mais de 50% da produção nacional de grãos – está acima do Paralelo 16, portanto o sul continua importante em termos de produção agrícola – e que bate recorde ano após ano, principalmente nos Estados de Rondônia e Mato Grosso, tenha alternativas de saída.

Por isso, eu disse que a BR-163 é um investimento que tem um horizonte de eficiência logística, porque o tráfego de caminhões da BR-163, hoje, é de mais de 90% do tráfego total da rodovia. E os senhores todos sabem qual é o tamanho desses caminhões que estão operando na safra agrícola brasileira hoje. Se nós não tivermos uma alternativa de maior capacidade de transporte – leia-se Madeira, Teles Pires, Tapajós, ferrovia EF-354 –, num horizonte muito curto, alguém vai dizer que tem que duplicar a BR-163.

E o Estado do Pará tem um zoneamento ecológico-econômico, que é uma lei estadual que deve ser respeitada, e uma das questões que se consideram nesse zoneamento ecológico-econômico é que eles não querem que essa rodovia induza um processo de aceleração do desmatamento no Estado.

Então, a BR-163, que foi concebida como uma estrada com controle ambiental equacionado – e lembro disso porque eu fazia consultoria no Instituto Militar de Engenharia, na época, quando idealizamos esses centros de controle ambiental para a BR-163 –, era exatamente para que essa estrada, ao ser pavimentada, não fosse indutora de um processo acelerado de desmatamento nas suas margens.

Todos os senhores sabem que a ferrovia tem um processo de preservação ambiental muito forte, porque o trem não entra no primeiro lugar que ele quiser, ele não entra na ferrovia. A ferrovia tem acesso controlado. As



hidrovias têm acesso controlado. O que não tem acesso controlado são as rodovias. Mas, no início desse processo, elas são o melhor investimento, o mais adequado, o mais rápido, o mais econômico.

A decisão de retirar a produção dessa região do Mato Grosso e Rondônia através de ferrovia é exatamente para isto: trazer esse fluxo para o eixo da Norte/Sul. E, nesse ponto, esses produtores vão ter a possibilidade de sair pelos portos do norte – e aí pode ser um terminal agrícola que a Vale está pretendendo construir em Ponta da Madeira, em Itaqui, e pode ser um novo porto que estamos considerando hoje, que talvez seja o principal porto de exportação de grãos agrícolas do norte do País, ali em Vila do Conde.

Não sei se perceberam no Programa de Investimentos em Logística, lançado agora em agosto, no Palácio do Planalto, mas foi colocado de volta esse trecho de 600 quilômetros, que exatamente liga a ferrovia do Carajás, de Açaílândia, onde a Norte/Sul se encontrou, já hoje, até Palmas, e, no final deste ano, está chegando a Anápolis. Logo em seguida, vai até Estrela d'Oeste, depois, vai descer pelo Paraná e vai bater lá no porto de Rio Grande. A Norte/Sul vai ser uma ferrovia com 4.400 quilômetros, ligando o litoral sul do Brasil com o litoral norte do Brasil.

E a produção dessa sua região, Senador, vai poder optar, porque até pelo Porto de Aritaguá – que alguém, antes, chamou de Ponta da Tulha, ali no litoral baiano, no Município de Ilhéus –, há uma grande possibilidade também de nós termos ali um porto *offshore* de alta capacidade, que vai atender às extrações minerais da região da Bahia e noroeste de Minas e a produção agrícola daquela região também.

Então, nós vamos montar um esquema logístico ali para essa região do Mato Grosso e Rondônia, com várias alternativas possíveis de escoamento. E isso é que gera a competição e redução de custos logísticos.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. MARCELO PERRUPATO E SILVA – Nós temos um processo de planejamento no Brasil, hoje, que virou uma linha de montagem, igualzinha a uma fábrica de automóveis – cada peça vai chegando e, no final da linha...

O PNLT é um plano estratégico com uma visão de 16 anos, que já está com horizonte em 2031, porque meu primeiro horizonte era 2023, e eu avancei mais 8 anos em termos de visão macroeconômica para o País.

E isso não é um sonho de verão porque, na verdade, esses projetos nossos de infraestrutura raramente são executados em períodos de governo. Normalmente eles levam muito mais do que 4 anos. Recentemente, nós fizemos uma oficina internacional, trancamo-nos em um hotel durante 3 dias, treze especialistas de onze países e fomos perguntar a eles o que eles fizeram de errado que o Brasil não quer repetir. A ótica do encontro internacional foi isso. E uma das perguntas que fizemos foi a seguinte: um grande projeto de infraestrutura no seu país, na Europa, demora quanto tempo? No mínimo 7 anos. E diz um



francês que houve um que durou 20 anos. Aí eu pensei que esse deve ter sido por alguma outra razão.

Mas, em média, esses grandes projetos nossos não são feitos em um mandato de 4 anos do Poder Executivo. Eles pegam o segundo mandato do mesmo governante, mas dificilmente... Sobre esse projeto do qual estamos falando: estou fazendo os estudos agora; depois, vou fazer o anteprojeto; depois, o projeto de engenharia; depois, vou licitar a obra. Vão fazendo as contas aí, se isso funcionar como um relógio – nem se pode chamar mais de suíço; os outros relógios estão funcionando tão precisamente quanto os suíços –, levará muito mais do que 4 anos, se tudo andar muito bem.

Então, o horizonte de visão de planejamento tem que ser largo mesmo, porque, na verdade, nós estamos iniciando hoje uma coisa que vai ser dada ao uso da sociedade brasileira daqui a 4, 5, 6, 7 anos. É isso.

Então, se não começar agora, Senador, se não tivéssemos pensado, se o PNLT não tivesse sido feito, o PPA 2008/2011 não teria saído e nem o 2012/2015, porque nós é que orientamos a montagem dos PPAs.

O SR. WALDEMIR MOKA (Bloco/PMDB – MS) – Sr. Presidente, com todo respeito ao Dr. Marcelo, o requerimento é para discutirmos a questão das estradas com o aumento da produção. Eu esperava que o Ministro dos Transportes pudesse vir aqui porque dessa questão do planejamento, Dr. Marcelo, nós sabemos. Tem o PPA...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. WALDEMIR MOKA (Bloco/PMDB – MS) – Mas temos, objetivamente... Não adianta ficarmos aqui, até porque o produtor lá no Mato Grosso do Sul quer saber como é que vai fazer. Nós temos que ter alguém aqui do Ministério dos Transportes que possa dizer isso para nós.

Recentemente, nós tivemos o Diretor-Presidente do DNIT aqui, e o senhor mesmo é testemunha disso, as coisas não andam. O DNIT está lá, emperrado, as manutenções, as coisas todas...

Isso não é no Mato Grosso do Sul, isso é nacional. Acho que nós temos que colocar isso com clareza aqui.

Eu lamento que o Ministro Paulo Sérgio... Gostaria, Dr. Marcelo, de dizer isso ao Ministro dos Transportes. O Ministério dos Transportes, hoje, é um ministério engessado, emperrado. Nós não conseguimos... Temos uma obra lá em Três Lagoas, para a qual tem que trazer os trilhos de uma obra que já foi cancelada há mais de um ano e meio, dois anos. Nós já fizemos uma audiência lá com a bancada e com o Ministro. Essas coisas não andam. É impressionante isso! Fica amarrado, emperrado, não vai.

Essa questão, por exemplo, da ferrovia de Maracaju até Cascavel e depois Paranaguá, entra ano, sai ano, discute-se, vai estar no PAC, mas não vemos nada.



Recentemente, uma rota tinha que mudar, e ainda fomos lá na Valec para discutir isso com o Governador André Puccinelli e com a bancada federal.

Então, eu acho, Dr. Marcelo, que, com todo respeito, a questão do planejamento é importante. Isto é que é importante: planejar. Sei que isso é que vai funcionar, mas, na prática, objetivamente... O senhor está falando da BR-163, ela é a única ligação do Mato Grosso com Mato Grosso do Sul. Na hora em que conseguirmos escoar a produção do Mato Grosso lá para o norte, nós vamos desafogar; mas, enquanto isso, eu já levei ao Ministro manchetes e mais manchetes: morre gente quase que todos os meses, para não dizer todas as semanas, porque é uma BR que tem um tráfego de caminhões violento. E está lá, todo ano. Mesmo agora, nós vamos licitar.

Objetivamente – a Senadora tem precedência –, quando chegar a minha vez, eu quero ouvir o que existe de prático, de objetivo, neste momento, sendo feito, no máximo, daqui para o ano que vem e que vai permitir que possamos ter o escoamento decente da nossa produção.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Antes de ouvi-lo, Dr. Marcelo...

O SR. MARCELO PERRUPATO E SILVA – Só...

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Pois não.

O SR. MARCELO PERRUPATO E SILVA – Eu nem lamento que tenha que lhe dar razão. Eu lhe dou razão por todos os motivos que já relatei aqui.

Nós temos um sério problema de gestão nas nossas estruturas de governo. E não é só no Ministério dos Transportes, não. Eu tinha até reforçado este posicionamento aqui de que nós não estamos discutindo nem falta de recursos para investimento, porque nós não conseguimos gastar todo o dinheiro que temos disponível no ano passado. É uma crise de gestão que foi, eu diria, agravada por processos que não cabem a mim julgar, mas nós tivemos que, praticamente, desmantelar a estrutura dos dois grandes órgãos executivos do Ministério: a Valec e o DNIT. Então, isso, realmente, gerou uma conturbação muito forte em termos do andamento dos processos executivos dentro desse órgão. E eu diria: e, agora, melhorou? Nós não conseguimos, este ano, gastar de novo o que tínhamos disponível em 2012.

Parte disso reflete nas suas angústias, do atraso das obras, algumas até não por razões da própria execução, mas por falhas de projeto.

Durante muito tempo, nós fomos invadidos – coisa que não existia no passado – de que todos nós, administradores públicos, temos que fazer o que é mais barato. E a engenharia brasileira antiga não fazia o que era mais barato, fazia o que tinha melhor qualidade. Então ninguém vai responsabilizar a engenharia brasileira por não ter competência para fazer o bem feito. Mas, durante muito tempo, funcionava desta maneira: “tem que fazer depressa. Tem que licitar. Então, não licita com o projeto de engenharia. Licita com anteprojeto.” Anteprojeto tem uma margem de erro de mais ou menos 30%, no mínimo, em relação à



realidade dos custos de execução. Um bom projeto de engenharia falha até em 10% dos custos da execução. E isso tem que ser corrigido no campo, por mais esmerado e bem feito que seja o projeto de engenharia.

Mas aí, Senador, com todo respeito e acatando o seu posicionamento, eu lhe digo o seguinte: nós temos uma dificuldade na área de execução. Eu disse isso aqui. E eu louvo muito o esforço dos senhores, que representam a sociedade nos seus Estados, de ficar pressionando os nossos órgãos para que façam. É legítimo isso. Agora, eu não vejo como, exatamente neste momento, mudar o ritmo dessas obras, porque o projeto está lá, o recurso está lá, a obra foi contratada, o empreiteiro está lá, mas a gestão nossa está prejudicada. Eu não diria nem que seja o processo de fiscalização, é a gestão mesmo. É o ter que fazer muito e muito rapidamente, que conflita com o andamento das próprias obras, com a qualidade delas. Nós temos várias obras aí que antigamente eram dimensionadas para o pavimento durar 10 anos. Hoje, não estão durando nem 5. Por quê? Porque foram mal executadas.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Dr. Marcelo, eu preciso passar a palavra para a Senadora Ana Amélia. Nós temos outras audiências e outras comissões também para participar.

Então, passo a palavra à Senadora Ana Amélia.

A SR^a ANA AMÉLIA (Bloco/PP – RS) – Caro Dr. Marcelo, eu vou falar rapidamente.

No requerimento, eu não incluí todas as rodovias, evidentemente, porque senão seria colocar o mapa do Brasil aí dentro, e está péssimo esse mapa do Brasil em matéria de rodovia.

Eu falei da 364, não em homenagem apenas ao Senador Acir, mas em homenagem ao Senador Valdir Raupp, ao Senador Ivo Cassol. Mas eu passei pela 364, de Ji-Paraná – para uma audiência que foi organizada na Comissão de Agricultura – até Rolim de Moura, e pude ver o estado lamentável da estrada, que é muito complicada para escoamento.

Este ano, a previsão do Ministério da Agricultura é de 181 milhões de toneladas de grãos. Ora, sem estrada ampliada... Para 2015 e 2016, há as previsões que o senhor está apresentando de conclusão de algumas melhorias; não é nem duplicação, são apenas melhorias na 364.

Eu poderia citar a 386, no Rio Grande do Sul, que é da área de escoamento da produção. O senhor fez referência à 285, onde há um trecho pequeno que será concluído de 8,4 quilômetros. E também o senhor falou de um trecho de Rondonópolis, na previsão de 2015. Qual é o preço do quilômetro, hoje, para uma estrada nova e para um conserto de estrada? A primeira questão para o senhor.

A outra questão. Eu queria informação sobre a situação da duplicação de Rio Grande – Pelotas e Porto Alegre – Pelotas.



O senhor falou muito de atrasos, esses casos aí em relação à questão ambiental e à questão indígena. No caso da BR-101, a duplicação é o problema indígena? Quando essa estrada, enfim, será concluída, na duplicação de Palhoça até a divisa com o Rio Grande do Sul?

Quanto à duplicação da 386, quais são os dados que o senhor tem para me fornecer?

No começo da sua exposição, o senhor falou muito de uma questão que eu, desde que cheguei aqui como jornalista, em 1979, ouço do Governo: os modais de transporte, a ferrovia e a questão do transporte aquaviário. De lá até agora, Dr. Marcelo, muito pouca coisa foi feita. No caso de ferrovia, nós temos uma concessionária hoje operando, que sucedeu depois do desmantelo da Rede Ferroviária Federal e que, por ser uma só, a concessão acaba onerada, porque não há concorrência para esse serviço, no caso da ferrovia.

Eu quero saber também, do senhor, como a EPL, que foi criada agora pelo Governo – recentemente a Casa aprovou – vai operar dentro do Ministério. Se nós temos planejamento bom – o senhor deu uma ideia boa de planejamento –, mas o senhor falou num ponto crucial: gestão. E esse é o problema de todo setor público brasileiro. O contribuinte paga uma conta pesada de impostos, e não tem a contrapartida dos serviços. Então, nesse aspecto, como nós vamos fazer alguma coisa para melhorar a gestão?

Para terminar, recentemente, a Confederação Nacional do Transporte mostrou dados alarmantes sobre a situação das nossas estradas.

(Intervenção fora do microfone.)

A SR^a ANA AMÉLIA (Bloco/PP – RS) – Não, a CNT – Confederação Nacional do Transporte. São 95.707 quilômetros de rodovias em todo o País, incluindo federais, estaduais e municipais. Desse total, 33,4% foram consideradas em situação regular, 20% ruim e 10% péssima; outros 27,4% estão em bom estado e somente 9,9% – nem 10% – em ótimas condições.

Por fim, no meu Estado existe um problema sério, que é a história de trechos de rodovias, como a 470, que para mim, que sou de Lagoa Vermelha, na região nordeste do Estado, tem muito impacto. Em relação a essa BR-470, um pedaço ora é federal, ora é estadual. Também para quem paga a conta não interessa se ela é do Estado, do Município ou da União. O usuário precisa da estrada.

Quero saber do senhor, sobre a 470, o que há hoje de real processo. Também existe uma intersecção. Terminou-se o asfaltamento. Depois de uma longa e demorada novela de disputas dentro do TCU, foi concluído. Só que essa BR-470 chega e faz a intersecção com a 285, que vem de Passo Fundo, seguindo Lagoa Vermelha – Vacaria, e essa 470 vem lá de Barracão e chega em Lagoa Vermelha, que dali deveria pegar mais Barretos – André da Rocha, André da Rocha – Nova Prata e seguindo assim por diante.



E, aí, acontece como o senhor falou, lá na 364, no caso de Rondônia, há muitos trevos, porque ela passa pelas cidades que foram construídas ao longo do tempo. Ali também ela pega bem no centro da cidade, que se desenvolveu ao longo da BR. Então, é um problema sério, porque não foi previsto nenhum trevo de saída. Então, ali é um deus nos acuda! E já aconteceram acidentes fatais nessa região.

São as minhas questões, Dr. Marcelo.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz – Bloco/PDT – RO) – Dr. Marcelo, vamos ouvir, antes, o Senador Cyro, para que possamos dinamizar um pouco mais. Depois, o senhor responde a todos os Senadores.

O SR. CYRO MIRANDA (Bloco/PSDB – GO) – Eu vou ser bem rápido, porque a minha colega Senadora Ana Amélia já colocou o macro que eu imaginava. Só faltou dizer que o grande gargalo em vários ministérios, mas principalmente no Ministério dos Transportes, são as grandes queixas do TCU. As obras que foram paralisadas por falta de planejamento, de projetos trouxeram um transtorno muito grande.

Eu quero dizer ao senhor – não é a crítica ao Ministério dos Transportes de agora – que o Ministério dos Transportes é o grande responsável pelo encarecimento dos produtos agrícolas do País. Há décadas e décadas – não é de agora –, nós, do Centro-Oeste, não temos ligação com o Norte e o Nordeste. Para escoarmos os nossos produtos, o peso-transporte na composição do custo é enorme.

Eu tenho somente uma consideração a fazer em relação ao potencial hidrográfico, Dr. Marcelo, dos rios da Região Norte e à concentração de importantes centros produtores de grãos no centro-norte do País. Combinada a possibilidade de reorientação dos fluxos de exportação para os portos da Região Norte, por que o referido plano não inclui investimentos em hidrovias tidas como componente de alta relevância e atratividade para o transporte de produtos agrícolas? É nesse sentido.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz – Bloco/PDT – RO) – Pois não.

Com a palavra o Senador Moka.

O SR. WALDEMIR MOKA (Bloco/PMDB – MS) – Na verdade, eu estava querendo, Presidente, direcionar a audiência pública mais objetivamente em função do tema do requerimento, e agora, objetivamente, à questão da ferrovia de Maracaju até Cascavel. Isso já foi várias vezes discutido. Eu queria saber se o senhor tem informações de quando isso começa? Está onde?

E também em relação à questão da BR-163, que, segundo o Ministro Paulo Sérgio, estaria no PAC e eles iriam pedagiar. O próprio Governo Federal iria fazer isso e iria fazer uma concessão para que a empresa que ganhasse essa duplicação tivesse depois o direito do pedágio.



Uma notícia boa, Sr. Presidente. Ontem, eu relatei, na Comissão de Infraestrutura, da qual sou membro, e escolhi, dentre as quatro emendas de comissão, uma que é para dotar o DNIT e o Ministério dos Transportes de recursos para que façam projetos. Então, eu presidi a Comissão Mista de Orçamento e sempre se esbarra nisso. Quer dizer, na maioria das vezes nas obras – como disse o Dr. Marcelo, e eu acho que isso é real –, há pressa, o projeto básico é mal feito e depois isso é percebido. E o próprio DNIT e o Ministério dos Transportes não têm recursos alocados para fazer bons projetos.

Eu acho que, quando a obra é do Governo, temos de ter recursos e temos de pagar bons projetos, para evitar depois um prejuízo até muito maior.

Até como contribuição, digo para o Dr. Marcelo que esta Casa se preocupa, sim, com essa questão, principalmente quando se trata de dinheiro público e da execução dessas obras públicas. Porque, para os nossos Estados, – aqui nós estamos falando de Estados que são produtores mesmo –, a questão do escoamento da produção é importantíssima. É sobre isso que, na prática, objetivamente, eu gostaria de ouvir.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Com a palavra o Senador Mozarildo Cavalcanti.

O SR. MOZARILDO CAVALCANTI (Bloco/PTB – RR) – Sr. Presidente, Dr. Marcelo, eu quero abordar duas rodovias que têm a ver com a nossa Região Amazônica: a primeira é a 174, que sai de Manaus, passa por Boa Vista e vai até a fronteira com a Venezuela; e a outra é a 319, que vai de Manaus a Porto Velho.

Nós, de Roraima, do ponto de vista rodoviário, não estamos conectados com o Brasil, porque, uma vez que a BR-319 está já há alguns anos praticamente a maior parte do tempo intransitável, nós temos contato até o Amazonas. E assim mesmo, todo trecho que está dentro do Estado de Roraima tem uma situação no mínimo esquisita. Nós levantamos o valor já empregado nessa rodovia, que talvez desse para fazê-la umas três ou quatro vezes. No entanto, ela está permanentemente com problema de trafegabilidade. Porque chove, no período das chuvas dá problema; no período da seca dá problema. Enfim, há suspeitas de superfaturamento, desvio de recursos. Eu já fiz, inclusive, pedidos de providências junto ao TCU, à Procuradoria Geral da República e ao próprio Ministério com relação à 174.

E com relação à 319, eu, como Presidente da Subcomissão da Amazônia, fui instado por algumas instituições, pelo Governo e por empresas da Região, e é um negócio, assim, incompreensível. Essa rodovia foi concluída, pronta ainda durante o governo do Regime Militar e depois disso foi abandonada. Então, o trecho do meio dela – o Senador Acir pode falar até mais do que eu, porque não só é de Rondônia como tem empresas de transporte naquela região – não é trafegável permanentemente. E o pior, o Ibama não dá licença para que se façam os trabalhos. Então, quer dizer, há um órgão do Governo impedindo uma



obra que já foi feita, portanto jogando dinheiro do povo fora, por uma exigência, argumentando que, em se consertando a rodovia, iria se estimular grilagem, assentamentos etc, forçosamente.

Então, realmente há um paradoxo, e nós, da Amazônia, ficamos numa situação de quintal do País. Tudo é colocado em situação secundária. E eu gostaria muito de perguntar sobre essas duas rodovias, até porque, como lhe disse, nós pretendemos fazer isso, na Subcomissão Permanente da Amazônia, que é ligada à Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional.

Essas rodovias são estratégicas, tanto do ponto de vista do desenvolvimento da região como do ponto de vista até mesmo de proteção das nossas fronteiras. Pensar em desenvolvimento sem essas rodovias... Se estivéssemos falando em rodovias que nós iríamos abrir, que estaríamos querendo, mas estamos falando de rodovias que já estão abertas.

Então, sobre esses dois pontos eu queria ouvir.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Muito obrigado, Senador Cavalcanti. Realmente, essas rodovias 174 e 319 são tão importantes quanto a 364; são uma continuação e ligam a Região Amazônica ao centro do nosso País. Desde os anos 1988, 1989, talvez até os anos 1990, elas eram transitáveis periodicamente. De lá para cá, ficaram totalmente intransitáveis entre Humaitá e Manaus, não havendo mais essa ligação do Amazonas e Roraima com o Centro do Brasil. Isso gera uma dificuldade muito grande, atrapalha o desenvolvimento do nosso Estado de Rondônia e a integração da Amazônia com os demais Estados Brasileiros.

Então, com a palavra o Dr. Marcelo Perrupato.

O SR. MOZARILDO CAVALCANTI (Bloco/PTB – RR) – Eu até queria fazer um adendo. A questão de abastecimento de combustível foi seriamente comprometida porque houve uma seca no Rio Madeira, e não havia como transportar também pela rodovia. Então, sob todos os aspectos essas rodovias são vitais para a região.

O SR. MARCELO PERRUPATO E SILVA – Então, pela ordem, vou responder à Senadora, primeiro.

Custo por quilômetro. Para construir uma estrada eu vou gastar R\$1,5 milhão por quilômetro. Para restaurá-la, eu vou gastar entre R\$150 mil e R\$200 mil por quilômetro, porque restauração é refazer o pavimento sem ampliação de capacidade. Então, a proporção é mais ou menos essa.

A SR^a ANA AMÉLIA (Bloco/PP – RS. *Fora do microfone*) – Quanto?

O SR. MARCELO PERRUPATO E SILVA – R\$1,5 milhão por quilômetro, se for pista simples, para construir. E construir é fazer todo o processo: terraplanagem, pavimentação, sinalização. E, para restaurar, eu gasto entre R\$150 mil a R\$200 mil por quilômetro.

(Intervenção fora do microfone.)



O SR. MARCELO PERRUPATO E SILVA – É. Então, estou falando em 10% do que custa construir...

A SR^a ANA AMÉLIA (Bloco/PP – RS) – E a de Rondonópolis, a BR-364, foram R\$67 milhões para 14 quilômetros.

O SR. MARCELO PERRUPATO E SILVA – É. Mas aí é um caso particular, porque lá há ponte no meio do caminho, o sistema de drenagem tem que ser todo refeito. Então, eu lhe dei uma ideia no geral, porque restaurar uma rodovia custa mais ou menos 10% do que custa fazê-la.

A SR^a ANA AMÉLIA (Bloco/PP – RS) – Fazer uma nova.

O SR. MARCELO PERRUPATO E SILVA – Por isso, vale à pena fazer bem feito, porque 10% do custo, se eu tiver que todo ano ir lá e refazer a estrada, é dinheiro jogado fora.

As estradas que foram construídas na década de 70 duraram mais de 10 anos; as de hoje estão durando menos de 10 anos. Quer dizer, é o quê? Outra engenharia? Não. Eu acho que é mau projeto, má execução. E aí vem a questão que o Senador colocou: nós ficamos à mercê das críticas do Tribunal de Contas da União.

Aí, eu acho que tenho de dar a mão à palmatória, porque fazer mal feito desde o tempo do edital até o tempo da entrega da obra é se submeter a esse tipo de questionamento.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Sem querer interromper, mas já interrompendo, Dr. Marcelo, um exemplo claro de construção e restauração da atualidade é o trecho que liga Porto Velho a Guajará Mirim. A empresa ganhou a licitação, iniciou a obra e simplesmente abandonou – abandonou, Sr^as e Srs. Senadores! – a obra e foi embora. A Delta, bem antes do escândalo, simplesmente abandonou o serviço, e ninguém tomou nenhuma providência. Está lá, até hoje, uma dificuldade grande, há risco de acidentes e acidentes acontecendo, e nós não temos a conclusão da restauração da BR-425 ligando Porto Velho a Guajará Mirim. Esse é só um exemplo de outros tantos que nós temos no País.

O SR. MARCELO PERRUPATO E SILVA – Eu chamo isso de vício de origem. Vício de origem é isto: começa mal feito, termina como? Custa duas, três vezes mais e sai mal feito.

Deixe-me voltar um pouco a essa questão, porque todos os anos, ou de 2 em 2 anos, a Confederação Nacional do Transporte, cujo trabalho é louvável, nos ajuda muito. Eles publicam a estatística.

A estrada ótima, na metodologia da CNT, é uma estrada com quatro faixas, duas pistas, uma de cada lado, com canteiro central, plana. No Estado de Minas, não sobram nem 100 quilômetros para ser ótima, porque o ótimo deles é um virtual. Só tem ótimo no Estado de São Paulo: Anhanguera – Bandeirantes, Anchieta – Imigrantes. Então, há uma questão da metodologia do julgamento da CNT que acho que não se aplica, porque, se pegar um território como o de Minas



Gerais, onde só temos vales e montanhas, e querer que as estradas de lá se enquadrem no ótimo, não vai passar nenhuma. Há estradas boas lá, cujos raios de curva são menores por causa da topografia e cujas rampas são maiores, que jamais serão ótimas. Não é nenhuma crítica, é uma questão de metodologia.

Mas, ainda assim, a cada ano, verificamos lá que, no acervo das federais, a situação vai melhorando, pelo menos sai do péssimo e vai para o regular e do regular vai para bom. Algum esforço estamos fazendo, porque seria inadmissível que estivéssemos gastando, nos programas de recuperação de pavimento, 20 mil ou 30 mil quilômetros de projeto todo ano, e não acontecesse nada de bom. Seria realmente o sepultamento da gestão do Ministério, quer dizer, gasta, gasta e não melhora nada.

Nem coloquei o caso da CNI, porque – a CNI agora é feita por companheiros de área de consultoria muito competentes também, Renato Pavan, Olivier, da Macrologística – estão fazendo um trabalho que é um desdobramento do PNLT regionalizado. Então, estão saindo com um programa de investimentos que rebate com os nossos, quer dizer, não criaram nenhuma novidade. Tanto é que, no diagnóstico deles, dizem que 50% do que estamos propondo aqui já está em execução pelo Governo. Então, também não é.

Agora, qual é o papel da EPL? A EPL surgiu de algo que está sendo discutido no âmbito do Governo central há muito tempo. O Ministério dos Transportes precisa de uma empresa de planejamento, não que se queira repetir fórmula de Geipot, porque jamais reproduziremos Geipot. O Geipot foi montado em uma época em que o Brasil não sabia nem fazer plano diretor de nada. Então, não vamos reproduzir. O Geipot tinha ação na África, tinha escritório no Paraguai, tinha cinco, três escritórios regionais no Brasil, disseminou toda cultura de planejamento urbano, que acabou se derivando na EBTU. Ensinamos os Municípios a fazer gestão de transporte urbano eles mesmos porque antes era tudo comandado pela União. Então, o Geipot teve o seu papel.

Onde a EPL está entrando? A EPL está entrando entre o estratégico e o operacional: o estratégico faz o Ministério nas suas definições de política através do PNLT; o operacional faz o DNIT e a Valec na realização. E o tático quem faz? A ausência do tático está respondendo hoje à maior parte da ineficiência dos nossos programas de investimento. Não há o tático. Até comentei isso com o Bernardo Figueiredo recentemente: Bernardo, você entrou em uma tarefa hercúlea. “Por quê?”. Porque você vai ter que virar o feitor, que, lá na fazenda, pega ordem do fazendeiro patrão e bota lá o que está executando para fazer.

Então, quem definiu isso muito bem definido foi o Tarcísio, que é diretor-executivo do DNIT, cuja origem é CGU. Na verdade, ele é um controlador, era do Exército, é concursado da CGU e está no DNIT, hoje, como diretor-executivo. Ele que classificou essas funções nossas: o Marcelo faz o estratégico; eu faço o operacional, porque sou DNIT; e o Dr. Bernardo Figueiredo, com a EPL,



vai fazer o tático. Quer dizer, há uma expectativa muito grande nessa tarefa que a EPL vai ter que assumir agora, porque, na verdade, todo aquele programa de investimentos que foi colocado em agosto, que é uma reprodução de investimentos em que, inclusive, está a Cascavel-Maracaju – viu, Senador? –, cujo prazo de execução é de, no máximo, cinco anos, porque está na proposta de cronograma do PIL – Programa de Investimento e Logística, aqueles projetos já estavam todos previstos no planejamento estratégico e estão sendo colocados hoje no tático, porque têm que ser feitos e têm que ser feitos com a parceria do setor privado.

Não sei se todos sabem, mas, quando baixamos 0,5% na taxa Selic, deixamos de entregar R\$5 bilhões por ano para os bancos para a rolagem da dívida interna, e esses R\$50 bilhões, a cada 0,5% de taxa Selic, estão indo para os cofres do Tesouro ou deixando de sair dos cofres do Tesouro e indo para o BNDES, para o BNDES financiar o setor privado, para o setor privado entrar no tático e fazer essas coisas que estão angustiando todos os senhores aqui hoje, que é a lentidão nos processos de fazer. Esses investimentos do PIL, que tem uma série de rodovias e de ferrovias, estão entrando na visão do tático. Vão ser implantados com financiamento do BNDES para o setor privado, e o setor privado vai adotar os procedimentos dele, que são muito mais ágeis do que os do setor público. Por quê? Porque vão escolher os melhores projetistas, vão pagar o preço razoável, porque é assim que o setor privado trabalha, vão fazer as obras, porque eles vão contratar as empreiteiras e, quando a obra estiver pronta, vão entregar isso para o Governo, porque nenhuma infraestrutura no Brasil está sendo privatizada. Estamos dando a operação e, eventualmente, a execução das obras para o setor privado.

Então, há uma virtude muito grande nessa estratégia da EPL. A EPL não vai fazer planejamento estratégico, a EPL não vai fazer o operacional, ela não vai construir. Ela vai fazer as coisas andarem, porque vai entrar no meio do caminho, que é onde as coisas não estão funcionando. Por que o dinheiro está sobrando? Porque alguém idealizou que um projeto deveria ser feito, alguém fez um projeto, e o projeto não andou, ou, então, a construtora entrou na concorrência, ganhou a licitação, e não deu conta de fazer. A gente quer acabar com isso, e esse é o papel da EPL.

Senadora, V. Ex^a me fez, aqui, umas perguntas sobre a BR-386 e a BR-470. Vou ter que lhe passar isso, porque tenho uma secretaria de gestão no Ministério que cuida do acompanhamento dessas obras. Isso não está na minha Secretaria. Dou a mão à palmatória, porque estou muito despreparado para lhe dar uma resposta honesta a respeito desse assunto. Mas vou levantar isso tudo e vou lhe mandar por escrito.

A SR^a ANA AMÉLIA (Bloco/PP – RS) – O.k. Agradeço então.

O SR. MARCELO PERRUPATO E SILVA – E aí eu lhe peço, com a devida vénia, mil desculpas por não ter me preparado suficientemente para lhe dar



esse tipo de detalhe. Nas demais, acho que lhe respondi. Se não respondi, por favor, me cobre aqui, agora.

A SR^a ANA AMÉLIA (Bloco/PP – RS) – É porque todas elas... A BR-470, essa história de trechos serem estaduais, trechos federais, por que...

O SR. MARCELO PERRUPATO E SILVA – Deixe-me explicar uma coisa.

A Senadora sabe que, durante certo tempo, a União cedeu ao Estado algumas rodovias federais para que ela entrasse no processo de concessão, sub-rogou a tarefa de fazer ao Estado, que faria em seu lugar. Essa coisa, em um processo que o Rio Grande do Sul, na época, criou, estava muito na linha de pegar uma rodovia federal que tinha um tráfego denso, arrecadar um pedágio dela e aplicar nas alimentadoras, que eram estaduais dessa, que não tinham pedagiamento, porque o tráfego era muito baixo. Acho que esse processo deu certo durante certo tempo, mas se esgotou. Em um dado momento, a Governadora Yeda Crusius chegou e disse ao Ministro que não queria mais isso, que iria devolver. “Então, vamos fazer um levantamento patrimonial para ver se a senhora vai me devolver essas estradas do jeito que entregamos.” Esse processo gerou uma delonga, uma discussão enorme dentro do Ministério, mas está chegando ao ponto final. Então, vamos receber essas rodovias de volta. Algumas delas estão com prazo de concessão superior aos prazos da delegação, e isso, por si só, esse hiato de 2 anos, gerou uma incompatibilidade legal forte. Tivemos que estender a delegação por mais 2 anos para esperar a relação contratual entre o Governo do Estado do Rio Grande do Sul e os concessionários se esgotar para que fossemos lá, porque, senão, iríamos herdar um contrato que não fomos nós que assinamos. Isso tudo está sendo feito.

Vamos colocar a malha federal do Rio Grande do Sul nas mãos da União de volta e vamos corrigir todas as incompatibilidades que possam ter sido geradas nessa fase. Vamos botar um mata-borrão nisso e...

A SR^a ANA AMÉLIA (Bloco/PP – RS) – Só, então, em relação às minhas questões, Dr. Marcelo, se V. Ex^a puder pedir para a área responsável por essas rodovias, a BR-470, essa do entroncamento BR-470 com a BR-285...

O SR. MARCELO PERRUPATO E SILVA – Já anotei aqui.

A SR^a ANA AMÉLIA (Bloco/PP – RS) – ...porque é em Lagoa Vermelha. Isso é muito sério. As questões relativas à BR-290 e à BR-392 também, a duplicação, algumas informações sobre isso eu gostaria muito.

O SR. MARCELO PERRUPATO E SILVA – Já anotei aqui, BR-392 e BR-290.

A SR^a ANA AMÉLIA (Bloco/PP – RS) – Agradeço muito as providências. Muito obrigada!

O SR. MARCELO PERRUPATO E SILVA – A BR-292 também, não é? (Pausa.)

É a BR-392.



(Intervenção fora do microfone.)

O SR. MARCELO PERRUPATO E SILVA – Está bem. Vou-lhe mandar isso por escrito.

Pela ordem, então, tenho o Senador Cyro, com a questão das hidrovias.

Na questão das hidrovias, levamos uma sova da Casa Civil, porque, no PAC 2, de maneira até, eu diria, impensada, apresentamos para a Casa Civil um programa de investimento nas hidrovias que pegou as principais hidrovias da Região Norte do País e que ia custar, e não estou nem falando em explodir o Pedral do Lourenço, porque isso já virou uma fábula aqui, ninguém aguenta mais ouvir isso... Quem vai explodir o Pedral do Lourenço, agora, é a Vale. A Companhia Vale vai nos pagar uma dívida que ela tem com a União arcando com uma parte desses custos. Mas pedimos R\$7,2 bilhões para colocar essas hidrovias em operação, sem pensar muito na questão da montagem das reclusas ainda. Na verdade, fomos pegar as hidrovias que já estão hoje em operação comercial – recentemente a Antaq disse que não eram mais 10 ou 12 mil quilômetros que estavam em operação comercial na malha hidroviária brasileira, que era mais, que estava chegando a quase 20 mil quilômetros. Eles têm um anuário estatístico –, mas não tivemos sucesso nisso porque estávamos despreparados. Não tínhamos bons projetos. Então, não fomos aceitos. Aí, ficamos com um programinha lá de R\$2,7 bilhões, que está sendo conduzido nesse período de 2012-2015.

Por isso, voltamos para as bases para fazer um plano hidroviário e licitar os estudos de viabilidade que o DNIT colocou recentemente na rua, que envolvem nove trechos de hidrovias, para ficarmos preparados para entrar no PAC. Então, a questão hidroviária nós resolvemos por aí.

Em relação às queixas do TCU, digo isso, porque talvez eu tenha sido um dos poucos ordenadores de despesa do Ministério que tenha tido as suas contas aprovadas no TCU sem restrições. Guardo isso com certo orgulho, porque eu tinha uma boa equipe. Eu era o ordenador de despesa do Ministério – normalmente é o secretário-geral, e hoje é o executivo –, e o TCU aprovou as nossas contas.

Nesses últimos anos, a qualidade da nossa administração desceu a tal nível que tudo o que fazíamos a equipe técnica do TCU dizia que estava errado. Chamei muito a atenção, quando voltei há 5 anos, há quatro anos e meio para o Ministério, dizendo: gente, façam bem feito. O TCU não é nenhuma encrenca, não. Convivo com essa gente até hoje. Eles não são algozes, nem feitores. Não estão querendo nos destruir. Façam bem feito. Levem as coisas para lá bem feitas, porque vocês não serão questionados. “Não, mas eles vão pedir qualquer coisa. Então, manda o edital do jeito que está porque vão corrigir mesmo.” Falei: esse não é um bom padrão de comportamento.



As coisas estão melhorando, Senador, só que temos que vestir a carapuça e aceitar as críticas. Reajo fortemente a muita coisa, quando alguns profissionais do TCU vêm discutir coisas que conheço há 47 anos, porque sou engenheiro formado há 47 anos. Essas coisas eu não aceito. Discutir solução técnica com engenheiro que está dentro do Ministério e que tem conhecimento, essas coisas não aceito e reajo fortemente, mas tem que reagir dizendo a verdade. Não é ir lá e inventar coisa, porque eles são mais bem preparados do que nós. Na verdade, os concursos públicos do TCU acabam levando para lá os melhores profissionais. Vários deles são meus ex-companheiros de Ministério da década de 70.

O SR. CYRO MIRANDA (Bloco/PSDB – GO) – Dr. Marcelo, interrompendo, é bom ouvir isso do senhor porque comprova que o TCU não é nenhum algoz. Também há as falhas dele.

O SR. MARCELO PERRUPATO E SILVA – Não, não é.

O SR. CYRO MIRANDA (Bloco/PSDB – GO) – Mas, há alguns tempos, alguém queria acabar com o TCU. É o marido traído que pega a traição no sofá e arrebenta o sofá. Então, não é por aí que vamos resolver a nossa questão. O senhor tem toda razão. O senhor é uma testemunha, hoje, de que as coisas podem funcionar. O senhor tem...

O SR. MARCELO PERRUPATO E SILVA – Testemunho vivo.

O SR. CYRO MIRANDA (Bloco/PSDB – GO) – ...esse orgulho de dizer que os seus projetos não receberam nenhuma crítica. Se os seus puderam, os dos outros também podem. É só fazer bem feito.

O SR. MARCELO PERRUPATO E SILVA – Queria só terminar, Senador, lhe dizendo o seguinte. O TCU é um órgão que pertence ao Poder Legislativo. Com muita honra digo isso, porque são os nossos fiscais. O TCU foi criado originalmente para ser um órgão de julgamento de contas *ex post*, tanto é que levei 2 anos para saber que minhas contas lá estavam aprovadas. Assim como, das minhas duas passagens recentes pelo Conselho da Companhia Docas de São Paulo, estou aguardando o segundo julgamento, porque o meu CPF está lá dentro. Esse negócio de ser conselheiro de empresa estatal é negócio de altíssimo risco. Estou esperando, porque, na minha última passagem pela Codesp, tenha meu CPF liberado pelo TCU. Só que o Programa Nacional de Desestatização, o famoso CND, deu ao TCU alguns novos direitos, dentre eles, fiscalizar o processo de desestatização das empresas brasileiras, e isso não tem nada a ver com concessão. Acho que o cachimbo entortou a boca, porque não estamos desestatizando nada, mas toda vez que tenho que fazer uma concessão para operação de um bem público tenho que mandar isso para o Conselho Nacional de Desestatização, e, por direito, o TCU entra no processo em análise.

No fundo, o que o TCU teria que fazer? "Ministério dos Transportes, você é responsável pela área de transportes. Faça um bom termo de referência. Faça um bom edital. Faça uma boa obra. Depois, vou cobrar. Daqui a uns 2 anos,



vou chamá-lo aqui e aplicar uma multa, viu, ô gestor público.” É isso que ele deveria fazer. Agora, ele está entrando desde o princípio. Se o edital está mal feito, “você não sabe fazer orçamento”. Está errado. Não seria para isso, mas está assim. Culpa de quem? Nossa! É nossa culpa.

Senador Mozarildo, rapidinho aqui! V. Ex^a está falando da nossa ligação com a Venezuela, da BR-174, e de uma estrada que foi implantada por uma empresa em que eu trabalhava à época. Participei do projeto da BR-319 quando ela foi implantada. Foi um exercício de logística brutal fazer uma estrada em cima de um alagado. Essa estrada foi feita com restrição de capacidade para veículos de até 6 toneladas por eixo. Hoje, estamos repavimentando a BR-319 para 10, elevando a estrutura dela para 10 toneladas por eixo. E ela foi elogiada pela Ministra do Meio Ambiente como o primeiro estudo com questão ambiental resolvida. Por quê? Porque resolvemos instituir o que chamamos de estrada parque. Estrada parque é uma estrada com restrição de circulação. Está sendo. Ela está nesse processo do tático que não está funcionando, porque não é uma obra fácil. Nunca foi, desde a sua origem. Era de uma empresa de consultoria que fez o projeto daquela estrada na época, a Transcon. Descemos lá de paraquedas; a equipe de topografia saltou de paraquedas para fazer aquela estrada, só para vocês terem uma ideia. E ela era a última ligação entre as capitais federais. Era uma obrigação da União conectar todas as capitais federais por estrada de rodagem.

Funcionou. Foi mal conservada. Foi mal utilizada, nunca foi objeto de devastação de floresta, porque lá, se você sair do eixo da estrada, você cai é na água. Então, não é uma estrada de que você possa dizer: não arruma a BR-319, não, porque vão devastar a Amazônia. Não vão devastar nenhum milímetro, mas você tem que ir lá tomar conta, porque ela é uma estrada parque. Estrada parque existe na Europa, existe nos Estados Unidos e é uma estrada que tem cancela. Às vezes, eles dizem: depois das 5 horas, você não entra aqui. Por quê? Porque há animais silvestres aqui, entendeu, há o problema ambiental que funciona à noite. Quando você entra nessa estrada, a gestão dela, o controle dela, anota a sua placa, o nome de quem está no veículo e em que hora ele entrou, e ele tem hora para chegar no outro posto, porque você não pode acampar no meio do caminho. Esta é a visão da estrada parque: você não está proibindo o desenvolvimento socioeconômico da região, mas está cuidando daquilo como um patrimônio com restrições ambientais.

Então, nós recompusemos o projeto. E a Ministra, à época, fez um elogio específico: “Eu nunca vi um projeto de engenharia de uma estrada com tratamento ambiental tão primoroso.” Então, vai sair e vai sair bem feito. Está bom!

A 174 está com um probleminha, o problema é de execução, é um problemão. Nós vamos pressionar o órgão executivo. Hoje, às 10 horas, eu tinha até uma reunião do conselho do DNIT, eu vou voltar lá agora e vou cobrar isso. Está bem?



O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Muito bem, Dr. Marcelo, agradeço as suas colocações, mas é claro e fica mais claro ainda quando o senhor nos coloca que a gestão hoje, não sei se no Ministério dos Transportes, mas no DNIT, diminuiu sua qualidade ao longo dos anos.

Nós podemos ver que as licitações, sejam de recuperação, de estradas novas, de ferrovias, não aconteceram este ano. Os processos licitatórios lá no DNIT emperraram. Temos um orçamento gordo, um orçamento recheado, mas não temos a capacidade de gestão para gerir esses orçamentos, em função da falta de projeto, de planejamento. Coloca-se a culpa em TCU, AGU, e as coisas não acontecem no DNIT.

Eu tenho acompanhado, acompanhei durante o ano passado, este ano, a restauração da BR-364. Nós começamos a discutir essa restauração em 2009, ela ainda não começou a execução. Houve a licitação, deu-se a ordem de serviço. Semana passada eu andei na BR-364, entre Pimenta Bueno e Cacoal, encontrei lá uma pequena equipe trabalhando, mas muito lentamente, muito aquém da nossa expectativa e da urgência de resolver o problema da BR-364.

Ao contrário, já as travessias urbanas de Ji-Paraná estão em ritmo acelerado, devem terminar este ano as obras da travessia, com exceção do viaduto. Obra de boa qualidade em ritmo acelerado.

Mas a restauração da BR-364 está muito lenta, e eu diria que com uma qualidade muito inferior àquela de que necessitamos. Porque a restauração, pelo que nós discutimos, temos um trecho entre Presidente Médici e Cacoal em cujas base e sub-base precisamos mexer. A restauração diz isso. A base está completamente afetada; são mais ou menos uns 60 quilômetros cujas base e sub-base precisam ser refeitas. Coloca a restauração, põe um asfalto novo, mas não adianta, ela começa a estourar de baixo para cima. Nós precisamos ter essa restauração e nós aguardamos com ansiedade essa obra, que é da maior importância. É a única BR que nós temos dentro do Estado de Rondônia que liga o Amazonas, Roraima, o Acre, Rondônia ao sul do País.

O SR. MARCELO PERRUPATO E SILVA – Senador, deixe-me lhe dizer uma coisa, talvez ninguém vá entender muito o que vou dizer, mas nós fomos muito maltratados por outras áreas de Governo, porque nós passamos de uma época em que gastávamos R\$2 milhões por ano para um orçamento de 15, 16, 17. Ninguém consegue botar o Maracanã no Maracanãzinho. Todas as vezes em que pedíamos aumento de quadro do pessoal do DNIT, a área do planejamento dizia: “Espera mais um pouco. Não!”. Ah, eu preciso de mais 500 funcionários. “Não, só vou abrir concurso para 200.” Além de os salários do DNIT serem infinitamente inferiores aos dos outros Poderes da República... Eu costumo dizer que eu prefiro ser caixeiro de loja num *shopping center* de luxo, porque lá eu ganho mais do que engenheiro em início de carreira no DNIT. Essas coisas estão melhorando. De alguma forma, alguém entendeu. Um órgão hoje que tem a responsabilidade de investir 15, 17 bilhões por ano não pode ter o mesmo quadro



de pessoal que tinha quando investia 2. Até porque os engenheiros que estavam lá na época dos 2 já se foram, já se aposentaram.

A outra questão. Os salários baixos do DNIT geram grandes *turnovers*, não sei como se traduz isso aí, mas os bons classificados que vão trabalhar no DNIT no ano seguinte fazem concurso para quem paga mais e vão embora. Então, vamos chamando os mais mal classificados. Então, o fato de os padrões salariais do DNIT hoje serem mais baixos do que deveriam... Porque o mercado, hoje, está demandando hoje engenheiros que nós nem temos.

Eu podia estar de pijama na minha casa, eu tenho 73 anos, 49 anos de exercício da profissão, eu não devia estar mais trabalhando. Vários amigos meus foram tirados de casa para ir para o campo. Por quê? Porque as empresas de engenharia estão levando os bons profissionais para eles. Há carência de mão de obra. Eu não consegui fazer nenhum engenheiro na minha casa. Tenho duas economistas, funcionárias públicas, uma no TCU, outra no Banco Central, e um filho administrador de empresa que disse: "Pai, eu não quero ser servidor público, porque eu preciso ter uma expectativa melhor de progressão de carreira."

Então, estou dizendo isso de peito e coração abertos porque isso responde, em parte, pela má gestão que nós temos no principal órgão executivo do Ministério, que é o DNIT.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – E a solução para isso, Dr. Marcelo, pela sua experiência?

O SR. MARCELO PERRUPATO E SILVA – Estamos tentando corrigir isso, e isso está demorando, Senador. Estamos conseguindo melhorar os padrões salariais de lá, estamos sendo autorizados a abrir novos concursos. Recentemente, não faz nem um mês isso, o DNIT foi autorizado a lançar um novo concurso, para entrar com quadro de pessoal novo lá, jovens, competentes, que abracem a causa, que vistam a camisa, que tenham ética para trabalhar na Administração Pública, o que é fundamental. Não que a ética não caiba para o setor privado, porque acho que a ética cabe em qualquer atividade da nossa vida.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Sem dúvida.

O SR. MARCELO PERRUPATO E SILVA – Mas, devagarzinho a gente vai. Agora, é um grande desafio. E temos de explicar essas coisas, senão fica parecendo que é tudo por total e absoluta incompetência. Não é. É por falta de condições de trabalho mesmo.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Sim, mas é incompetência de alguém. Alguém está gerindo mal.

O SR. MARCELO PERRUPATO E SILVA – A montanha pode parir o rato, mas o rato não pode parir a montanha. Então, espero que toda essa dificuldade que tivemos nesses 2 últimos anos de tentar consertar os órgãos principais de execução do Ministério comece a colher os frutos ainda nesse Governo.



O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Especificamente, Dr. Marcelo, hoje há uma centralização das ações do Ministério dos Transportes que não está no Ministério dos Transportes. A autonomia não é plena hoje do Ministério dos Transportes. Isso tem afetado, talvez, essa dinâmica que precisa ter nas ações do Ministério dos Transportes?

O SR. MARCELO PERRUPATO E SILVA – Não, não acho que ninguém tenha tirado autonomia do Ministério. Pode ser que ele tenha deixado de exercê-la, mas nunca ninguém tirou a autonomia do Ministério dos Transportes, de maneira nenhuma. O que aconteceu realmente é isto: que, de repente, pelo concerto da nossa economia, pela disponibilidade de mais recursos para investimento, encontramos as casas despreparadas. E acho que fomos muito lentos nesse processo. Por isso é que eu me queixei que o Ministério, de alguma maneira, foi muito maltratado por outros órgãos da administração pública, que não nos deram velocidade para contratar. Recentemente, o Dr. Tarcísio, da CGU, que nem é da estrutura, colocou, em uma reunião de que eu participava no Ministério do Planejamento, o seguinte: “Olha, eu preciso de mais 1.400 funcionários para tocar o programa de obras necessárias dentro do DNIT.” Tem que abrir concurso para essa gente.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – De fato, precisa.

O SR. MARCELO PERRUPATO E SILVA – Está saindo a conta-gotas isso. Ainda estamos muito aquém das nossas necessidades. Fica parecendo aqui que estou até advogando a tese do impossível, porque também eu não conto mais com aquele antigo funcionário que trabalhava 12, 14 horas por dia. O pessoal hoje não é muito assim.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – São outras épocas.

O SR. MARCELO PERRUPATO E SILVA – São outras épocas, eles se limitam a melhores condições de trabalho. Trabalho de campo não é nenhuma brincadeira, estamos sujeitos à chuva e trovoada, é uma vida difícil, tem que ter gosto pelo que faz. Eu enfrentei isso no início da minha carreira, mas não era todo mundo que se prestava a isso. Há gente que prefere ficar no ar-condicionado, no asfalto, no gabinete, não quer ir para o campo. Tem que ter vocação para isso.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – O fato é que o Brasil hoje é a sexta economia do mundo e caminha para ser a quinta. Mas, pelo andar da carruagem, nós não vamos conseguir atingir esse objetivo, em função da infraestrutura de que nós precisamos em nosso País.

O SR. MARCELO PERRUPATO E SILVA – Nós só subimos porque os outros abaixaram.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Nós viajamos, nós caminhamos, nós participamos de congressos em países que estão na quinta, quarta, terceira, segunda e primeira economia mundial, nós vemos a



diferença. Quando chegamos à China, não dá para comparar. Dá uma tristeza na gente de ver o que está acontecendo nesses países e o que não está acontecendo no nosso País. E o pior, nós somos os responsáveis!

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Nós temos a nossa parcela de culpa nisso. Exatamente nesse aspecto estamos aqui debatendo, discutindo, pedindo realmente que haja mais celeridade no processo porque, da maneira como as coisas andam, o Brasil não conseguirá chegar aonde tem o potencial para chegar.

O SR. MARCELO PERRUPATO E SILVA – De vez em quando eu tenho essas tristezas, é verdade.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Nós vamos patinando na infraestrutura. E não é falta de dinheiro, é falta de projeto, é falta de planejamento, é falta de gestão, como o Sr. bem colocou aqui para nós hoje, com relação às nossas rodovias, às nossas ferrovias e às nossas hidrovias.

O SR. MARCELO PERRUPATO E SILVA – Ontem nós estávamos recebendo a visita do prefeito de Los Angeles. O Brasil está vivendo uma fase muito interessante, porque eu conheço a estrutura do Ministério de algumas décadas, e eu nunca fui visitado por prefeito de lugar nenhum. Já nos visitou o prefeito de Chicago, já me convidou, já fui a Chicago. Até tomei um susto lá, porque um grupo privado disse que ia fazer um aeroporto para fazer um intermodal, multimodal. Aí eu perguntei: vocês vão fazer um aeroporto? “É, vai funcionar como alternativa ao aeroporto de Chicago.” Eu falei: pois é, em quanto tempo? “Ah, a gente ainda está fazendo o projeto de engenharia, daqui a 4 anos ele está pronto.” Você fica meio humilhado com essas coisas.

Ontem, o gestor de um projeto de Los Angeles... Los Angeles, em maio do ano que vem, vai inaugurar um aeroporto que é o dobro do atual de Los Angeles. Aí eu perguntei para o gestor do aeroporto: quanto tempo? “Não, nós fizemos isso em 3 anos.” Há certas coisas que nos entristecem um pouco. E ninguém diga que lá eles não têm problemas ambientais para resolver, porque todos têm, só que eles fazem as coisas mais rápido e mais bem feito. E temos que aprender com isso.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – E com qualidade.

O SR. MARCELO PERRUPATO E SILVA – É, com qualidade. E as construtoras nossas, boas, estão trabalhando lá, ganhando prêmio. Então, fazer bem feito elas sabem.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – É verdade, as nossas construtoras já passaram a ser internacionais, atuando forte em outros países, e nós aqui patinando nas questões administrativas, na gestão.

É a situação que vivemos hoje, Dr. Marcelo. Esperamos que as coisas comecem a melhorar, em função até dessa gestão nova do DNIT. Temos que colocar a gestão avançada do General Fraxe, de toda sua equipe, juntamente



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE TAQUIGRAFIA
SUBSECRETARIA DE REGISTRO E APOIO A REUNIÕES DE COMISSÕES
CRA (32^a Reunião Extraordinária)

SF - 34

29/11/2012

com o senhor, que está lá há muito tempo. O General Fraxe imprime um novo ritmo de trabalho, e é uma expectativa positiva que nós temos, para que haja uma reengenharia no DNIT, para que haja realmente uma renovação da gestão. É o que nós precisamos e esperamos que aconteça.

Eu agradeço, mais uma vez, em nome de todos os Senadores e Senadoras da Comissão de Agricultura, sua presença conosco.

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

(Iniciada às 8 horas e 36 minutos, a reunião é encerrada às 10 horas e 39 minutos.)