



DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA, REVISÃO E REDAÇÃO

NÚCLEO DE REDAÇÃO FINAL EM COMISSÕES

TEXTO COM REDAÇÃO FINAL

Versão para registro histórico

Não passível de alteração

COMISSÃO DE INTEGRAÇÃO NACIONAL, DESENVOLVIMENTO REGIONAL E DA AMAZÔNIA			
EVENTO: Audiência Pública	REUNIÃO Nº: 0865/16	DATA: 13/07/2016	
LOCAL: Plenário 7 das Comissões	INÍCIO: 10h20min	TÉRMINO: 12h25min	PÁGINAS: 46

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO

ANTÔNIO DE CASSIA NETO - Superintendente Executivo de Infraestrutura da Secretaria de Meio Ambiente de Goiás.
JEAN ALBERTO LUSCHER CASTRO - Diretor-Presidente da Concessionária de Rodovias Galvão BR-153.
DINO ANTUNES DIAS BATISTA - Secretário de Fomento para Ações de Transportes do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.
LUIZ FERNANDO CASTILHO - Superintendente de Exploração de Infraestrutura Rodoviária.

SUMÁRIO

Discussão sobre o plano de retomada da concessão da BR-153.

OBSERVAÇÕES

Houve exibição de imagens.
Houve intervenção inaudível.
Há orador não identificado em breve intervenção.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcos Abrão) - Bom dia a todos! Declaro aberta a presente reunião de audiência pública, promovida pela Comissão de Integração Nacional, Desenvolvimento Regional e da Amazônia, decorrente da aprovação do Requerimento nº 101, de 2016, de minha autoria, para discutir o plano de retomada da concessão da BR-153, a Rodovia Belém-Brasília.

Inicialmente, gostaria de cumprimentar todos os presentes, em especial, os expositores, que gentilmente aceitaram nosso convite.

Chamo para compor a Mesa e debater o tema desta audiência: Sr. Antônio de Cassia Neto, Superintendente Executivo de Infraestrutura da Secretaria de Meio Ambiente, Recursos Hídricos, Infraestrutura, Cidades e Assuntos Metropolitanos de Goiás — SECIMA, representando o Governador do Estado; Sr. Dino Antunes Dias Batista, Secretário de Fomento para Ações de Transportes do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil; Sr. Luiz Fernando Castilho, Superintendente de Exploração de Infraestrutura Rodoviária, representando o Diretor-Geral da Agência Nacional de Transporte Terrestre — ANTT; Sr. Jean Alberto Luscher Castro, Diretor-Presidente da Concessionária de Rodovias Galvão BR-153.

Nos termos do requerimento aprovado, foram convidados também para esta audiência e justificaram a ausência: Sr. Rafael Paula Parreira Costa, Procurador da República do Município de Anápolis, em Goiás; Sr. Walter José Mathias Júnior, Procurador da República do Município de Gurupi, no Tocantins; e um representante do Tribunal de Contas da União.

Gostaria de agradecer a todos os presentes e manifestar a satisfação de conduzir esta audiência pública e a preocupação com os milhares de vidas perdidas ao longo da BR-153 nos últimos anos.

Queria cumprimentar e agradecer a presença do Deputado Federal Pedro Chaves, do Deputado Estadual Júlio da Retífica, representante do norte goiano, do Senador da República Wilder Moraes e de todas as pessoas que se dispuseram a discutir um assunto de tamanha relevância como a retomada da duplicação da BR-153, uma rodovia de integração nacional, que liga um dos maiores polos de produção do Estado de Goiás, a cidade de Anápolis, ao Norte do País. A rodovia corta não só o Estado de Goiás, mas também o Brasil, de Norte a Sul.



Espero que possamos encontrar uma solução para evitar que mais vidas sejam perdidas ao longo desse processo de concessão. Eu tenho certeza de que, com a duplicação, nós poderemos dar esperança àqueles que trafegam na rodovia e, principalmente, preservar vidas.

Dando prosseguimento à presente reunião, informo que a lista de inscrição para os debates encontra-se sobre a mesa. O Parlamentar que desejar interpelar os expositores deverá dirigir-se primeiramente à Mesa e registrar seu nome.

Esclareço aos senhores expositores e aos Srs. Parlamentares que a reunião está sendo gravada para posterior transcrição. Por isso, solicito que, durante suas exposições, falem ao microfone.

Informo ainda que os convidados não poderão ser aparteados no decorrer de sua exposição. Somente depois de encerradas as exposições os Deputados poderão fazer suas interpelações, tendo cada um o prazo de 3 minutos, e tendo o interpelado igual tempo para responder, facultadas a réplica e a tréplica pelo mesmo prazo. As interpelações deverão ser feitas estritamente quanto ao assunto objeto da audiência pública, nos termos regimentais.

Solicito aos expositores que assinem a autorização para publicação e utilização pela Câmara dos Deputados de suas imagens e vozes gravadas no decorrer deste evento.

Dando início às exposições, concedo a palavra ao Sr. Antônio de Cassia Neto, Superintendente Executivo de Infraestrutura da Secretaria de Meio Ambiente de Goiás, representando o Governador do Estado.

V.Sa. dispõe de 10 minutos para sua exposição.

O SR. ANTÔNIO DE CASSIA NETO - Sr. Presidente, Srs. Deputados, Srs. Senadores, demais presentes, é de conhecimento de todos o interesse do Governo do Estado de Goiás na continuidade desse contrato assinado no ano de 2014 com a concessionária. O Secretário da SECIMA, Vilmar Rocha, já manifestou publicamente esse interesse.

Os votos do Governo do Estado de Goiás e do Secretário da SECIMA são pela solução dessas questões o mais rapidamente possível. O Governo se coloca à disposição dos Deputados para ações outras que levem à concretização da



continuidade desse contrato, porque, de outra forma, levar-se-ia em torno de 700 dias para uma nova empresa assumir.

Esse é o ponto de vista do Estado de Goiás, desde que, evidentemente, tudo ocorra dentro dos parâmetros contratuais.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcos Abrão) - Agradeço os esclarecimentos do Sr. Antônio de Cassia Neto.

Agradeço também a todos os Prefeitos que se dispuseram a participar desta audiência pública e à Polícia Rodoviária Federal, que se dispôs a nos apresentar um relatório sobre a quantidade de acidentes ocorridos na rodovia nos últimos anos e a quantidade de vidas perdidas nessa rodovia.

Espero que possamos tirar daqui o melhor para retomarmos essa duplicação, para salvarmos milhares de vida.

Concedo a palavra ao Sr. Jean Alberto Luscher Castro, Diretor-Presidente da Concessionária de Rodovias Galvão BR-153.

V.Sa. tem 10 minutos para sua exposição.

O SR. JEAN ALBERTO LUSCHER CASTRO - Sr. Presidente, bom dia. Muito obrigado pelo convite. Sinto-me muito honrado em poder apresentar a nossa proposta de retomada da concessão da BR-153.

Srs. Deputados, Srs. Senadores, Srs. Prefeitos, demais presentes, passo apresentar o plano de retomada da concessão de rodovia. Vou apresentar inicialmente um breve histórico do que aconteceu nesse período de 2 anos em que estamos presentes na rodovia.

Em 23 de maio, houve o leilão, e a proposta do Grupo Galvão foi vencedora. Em 5 de setembro de 2014, houve a integralização do capital social da SPE no valor de 155 milhões de reais. Em 12 de setembro de 2014, deu-se a assinatura do contrato junto ao Ministério dos Transportes e a ANTT. Em 23 de setembro de 2014, houve o enquadramento da apresentação da nossa proposta junto ao BNDES, e em 31 de outubro deu-se a assunção da rodovia. Esta é a data zero do nosso contrato.

A partir do mês de novembro de 2014, demos partida em todo o processo de aprovação dos projetos e demais necessidades para o início da concessão. Em tempo recorde, tivemos a aprovação da ANTT de todos os projetos requeridos para



o contrato. A concessionária assumiu a responsabilidade de obter LI dos primeiros 90 quilômetros a serem duplicados no Estado de Goiás — foi o prazo mais rápido conseguido até hoje no IBAMA; aprovação pelo IBAMA do enquadramento na Portaria nº 288 para construção de todas as praças de pedágio e de todas as bases operacionais; aquisição e mobilização de todos os equipamentos de operação da concessionária, conforme os senhores verão à frente.

Nós fizemos, nesse mesmo período, seleção e recrutamento de toda a equipe de operação, envolvendo mais de 2 mil provas e testes para diversos tipos de funcionários. Foi considerado pela ANTT o melhor desempenho inicial entre as concessionárias do PIL da terceira etapa de rodovias.

Em 1º de novembro de 2014, a conclusão da documentação para aprovação do empréstimo ponte no BNDES, inclusive minuta do contrato de financiamento e carta de intenção com fiança bancária. Em dezembro de 2014, a aprovação do empréstimo ponte prevista para 11 de dezembro de 2014 foi retirada da pauta da reunião da diretoria do BNDES. Motivo: nona fase da Lava-Jato, realizada em 14 de novembro, que envolveu a Galvão Engenharia. Em fevereiro de 2015, o BNDES sinaliza que não fará operação de crédito à concessionária em função de tal fato.

Dando continuidade, nós apresentamos, no mesmo ano, um plano de segurança rodoviária, uma vez que nós não iríamos iniciar a operação da rodovia, mas precisávamos mantê-la funcionando dentro de uma lógica de prestação de serviços, que mesmo que fosse abaixo da necessidade exigia pelo PER, também nos sentíamos com a responsabilidade de preservar o máximo de vidas e dar a maior fluidez possível dentro da rodovia.

Então, nós implantamos um plano de segurança rodoviária, que é um conjunto de intervenções e operações realizadas com o objetivo de monitorar as condições físicas da rodovia e mantê-la em nível essencial de operação para não colocar os usuários em risco.

O serviço foi desenvolvido em duas frentes de trabalho: uma de monitoramento da rodovia e outra de intervenções, que se encontram detalhadas abaixo. Frente de monitoramento: nós tivemos três equipes vistoriando continuamente as condições dos elementos físicos da rodovia para identificar as necessidades de intervenções corretivas.



As frentes de intervenções foram: pavimento, operação tapa-buraco, vegetação roçada e poda, para garantir a visibilidade dos trevos e placas de sinalização; elementos de proteção e segurança, recuperação de danos provocados por acidentes ou vandalismo em placas de sinalização, defensas metálicas e guarda-corpo; drenagem, limpeza e desobstrução de bueiros, canaletas, buzinos de tabuleiros de obras de artes especiais para evitar o acúmulo de água empoçada na pista da rodovia; obras emergenciais, intervenções em obras emergenciais que apresentavam risco de colapso estrutural e erosões que colocassem em risco a integridade da pista de rolamento; limpeza da pista, remoção de animais mortos por atropelamento, de partes desprendidas de veículos acidentados, de dejetos espalhados, de árvores tombadas, etc.

Em maio de 2016, iniciamos a tratativa para retomada do contrato de concessão. Em agosto de 2016, temos a expectativa de uma previsão de aprovação e implementação do plano de retomada do contrato de concessão.

O que significa a retomada da concessão? Eu acho que esse é o ponto mais importante para que todos entendam e saibam o que estamos propondo à ANTT. O que buscamos é uma aprovação mais rápida possível.

Objetivos: revisar o contrato de concessão, incluindo seu anexo II, o Plano de Exploração Rodoviária — PER; criar condições necessárias para continuidade desse contrato; adequar os prazos para o atendimento dos parâmetros previstos originalmente no contrato; viabilizar o início dos trabalhos de recuperação da pista existente da rodovia e da prestação dos serviços operacionais; manter todos os parâmetros de qualidade e desempenhos previstos no PER, originalmente com alteração dos prazos previstos inicialmente. Então, o que nós estamos pedindo é simplesmente alteração desses prazos para executar todos os serviços.

Prazos:

Os prazos, originalmente contados da data da assunção da rodovia, serão contados da data da autorização da ANTT para o início dos trabalhos do plano de retomada sob as novas condições contratuais (data de retomada).

Estrutura de obrigações do contrato de concessão ficará mantida, com exceção dos prazos para obras de duplicação e serviços correlatos.



Na etapa de serviços emergencial e pré-operacional, que seriam os primeiros 6 meses, haveria: intervenções nos pontos críticos da pista existente; implantação de três praças de pedágios definitivas; implantação de quatro bases operacionais com suporte avançado; implantação do Centro de Controle de Operação de toda a rodovia; implantação do sistema de comunicação via rádio da operação definitiva; obras emergenciais de recuperação do viaduto sobre a GO-080; recuperação de erosões existentes em taludes e outras recuperações necessárias. Nessa etapa, não haverá cobrança de tarifa de pedágio.

Do 7º ao 18º mês, a operação seria o Centro de Controle de Operações, que já estaria pronto, as quatro bases operacionais, oferecendo aos usuários todos os serviços previstos no PER. Três praças de pedágio em funcionamento de forma definitiva. Nessa etapa, que seria a partir do 6º mês, começa a haver a cobrança de pedágio nas três únicas praças que existirão em todo o trecho. A tarifa será aquela que contempla o TCP, que é o trecho de cobertura de cada praça de pedágio.

A implantação, nesse período, do 7º ao 18º mês, prevê instalação de mais 13 bases de serviços operacionais definitivas, a construção de mais duas praças de pedágio, a realização dos trabalhos iniciais na pista existente — que são trabalhos mais complexos e mais definitivos —, serviço de conserva de rotina em todo o trecho, recuperação da iluminação pública onde requerida; e reforma das bases da Polícia Rodoviária Federal.

Nesse esquema, mostramos que, nos primeiros 6 meses, nós construiríamos três praças de pedágio, sendo uma em Alvorada, uma em Campinorte e outra em Jaraguá. Teríamos quatro bases de suporte avançado para atendimento aos usuários, que seriam as BSOs, uma Figueirópolis, uma em Porangatu, uma em Uruaçu e outra em Jaraguá.

A etapa operacional integral, a partir do 19º mês. Operação: treze bases operacionais definitivas, não mais provisórias; realização dos serviços de recuperação da pista existente prevista para conclusão até o 70º mês. Nessa etapa, haverá o início da cobrança da tarifa de pedágio.

Praça de pedágio: do 19º ao 30º mês, nós vamos ter cinco praças. Entre o 30º e o 42º mês, nós vamos ter sete, porque haverá a construção de mais duas. E do 40º em diante, teríamos todas as praças previstas, as nove previstas no contrato.



Etapa de duplicação: do 77º mês ao 144º, estarão em operação todas as instalações da rodovia. Pista existente: realização dos serviços de manutenção; duplicação de rodovias e demais obras de melhorias associadas.

Etapa de manutenção: a partir do 77º mês, na operação da rodovia, estarão todas as instalações em operação e os serviços de manutenção em todo o sistema a partir do 115º mês de assunção.

Do 7º ao 18º mês, introduziríamos mais duas praças de pedágio que seriam Talismã e Rialma e todas as 13 bases operacionais estariam concluídas em operação *full*.

Entre o 19º e o 30º meses, estariam em construção mais duas praças, que seriam Dueré e Anápolis e as 13 BSOs em operação. Do 30º ao 42º, entrariam praticamente todas as praças de pedágio, que seriam as nove praças, e todos os BSOs em operação.

Para encerrar, quero fazer um fechamento e dizer que o mais importante é, também, tentarmos mostrar um pouco a situação. Ao falar de bases operacionais, praça de pedágio, às vezes fica meio difícil de dar entendimento dos prazos para todos de uma forma rápida.

Fazendo uma análise rápida de todo o processo de retomada, vemos as vantagens da retomada do contrato:

Geração de emprego: criação imediata de 500 empregos diretos e mais de 1.500 indiretos em toda cadeia produtiva, com obras civis, manutenção da rodovia, fornecedores etc.; aumento da arrecadação de impostos para os 22 Municípios diretamente envolvidos; redução dos acidentes fatais, através de investimentos e da melhora nas condições gerais da pista e dos serviços oferecidos; economia de tempo de viagem e combustível; nível de qualidade e serviços aos usuários; maior segurança aos usuários; serviço de apoio prestado pela concessionária ao longo de toda a rodovia; serviço de atendimento aos usuários; 13 postos de serviço de atendimento ao usuário em operação pela concessionária; manutenção da tarifa de pedágio, conforme contrato de concessão; taxa de retorno mantida e inalterada com o reequilíbrio do contrato de concessão; recursos para o investimento garantidos para os primeiros 5 anos pelos acionistas e pela tarifa de pedágio.



A continuidade do contrato evitará aumento de gasto público com os custos de manutenção e investimentos assumidos pelo DNIT, que passa por dificuldade orçamentária — isso é notório para todos nós — e a piora do nível de qualidade da rodovia, sem os parâmetros do contrato de concessão e ausência de prestação de serviços aos usuários pelo DNIT e nova licitação.

O processo é demorado, como já foi dito aqui, e com tarifas muito maiores, devido às condições macroeconômicas desfavoráveis e baixo interesse dos investidores, estrutura financeira menos atrativa e incertezas na viabilidade de um novo processo licitatório no cenário atual brasileiro de crise econômica.

Essa é uma amostra do que temos feito até agora, como a recuperação do Viaduto das Almas, alguns serviços de tapa-buraco, que sabemos que não é o ideal, mas é o que temos condição de oferecer hoje para todos os usuários, e serviços de recuperação de algumas obras que estão completamente comprometidas, gerando risco de vida a vários usuários. Temos também interditado algumas vias e buscado fazer, dentro do possível, as obras necessárias e imediatas, dentro do recurso disponível.

Essa é a nossa atuação.

Muito obrigado pela atenção de todos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcos Abrão) - Agradeço os esclarecimentos ao Sr. Jean Alberto Luscher Castro.

Registro a presença do Deputado Misael Varella, do DEM de Minas Gerais, do Deputado João Campos, do Deputado Vicentinho Alves, do PR de Tocantins, da Deputada Magda Mofatto, do PR de Goiás, e da Deputada Josi Nunes, do PMDB de Tocantins.

Concedo a palavra ao Sr. Dino Antunes Dias Batista, Secretário de Fomento para Ações de Transporte do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. S.Sa. tem até 10 minutos para sua exposição.

O SR. DINO ANTUNES DIAS BATISTA - Bom dia, Deputado Marcos Abrão. Bom dia a todos os senhores e senhores, aos Deputados e Senadores presentes nesta audiência pública.



Inicialmente, eu gostaria de agradecer o convite que foi feito ao Ministério dos Transportes para estar aqui expondo o interesse do Ministério nessa situação da BR-153 e sua duplicação e operação.

Deputado, uma concessão é mais do que simplesmente uma obra pública. Uma concessão tem muito a ver com uma operação rodoviária mais eficiente, mais tempestiva.

Infelizmente, não temos aqui ninguém do DNIT, mas esse órgão sofre com a questão da dinâmica de uma rodovia. Uma rodovia é muito dinâmica, muda demais, tem necessidade de intervenções constantes, porque, a cada mês, surgem necessidades, quer seja para resolver problemas que apareceram, quer seja para ampliação de capacidade. Realmente, uma rodovia é algo bastante dinâmico. E é bastante complicado, é bastante difícil para o poder público atuar diretamente, via obras públicas, em todos os elementos que são necessários com a tempestividade necessária.

Então, uma concessão pública de uma rodovia é mais do que simplesmente uma obra, ela é a busca por uma eficiência maior e uma tempestividade maior na execução das atividades que são necessárias.

Estão aqui os nossos amigos da Polícia Rodoviária Federal que podem, depois, também me ajudar a mostrar realmente o prejuízo que se tem em uma rodovia que não tem as intervenções executadas no momento correto, em termos de buracos, em termos de trincas, afundamentos de rodas, o que contribuem bastante para a piora da questão de segurança rodoviária, e é o que estamos vendo na BR-153 atualmente.

Então, inicialmente, eu queria deixar essa mensagem: uma rodovia é mais do que simplesmente obras, uma rodovia envolve a operação dessa rodovia, e operação não apenas em relação às ambulâncias ou aos guinchos, mas, sim, em relação ao suporte que se dá ao dia a dia de uma rodovia.

Portanto, a opção pública por uma concessão extrapola a simples obra pública, ela é uma opção que tem a ver com uma racionalidade operacional. É muito mais eficiente termos uma empresa no dia a dia de uma rodovia, para que ela atue tempestivamente na rodovia, do que exigirmos, por exemplo, o que o DNIT, muitas vezes, tem que suportar, porque, realmente, é uma tarefa hercúlea dos nossos



amigos do DNIT, em fazer milhares de contratos, quer sejam de sinalização, de tapa-buraco, ou mesmo de recuperação da rodovia.

Então, essa é uma questão importante nessa discussão. A concessão é mais do que simplesmente uma obra. Pelo lado da iniciativa privada, a concessão também envolve uma questão muito importante de financeiro. Uma concessão é um ativo financeiro importante para empresas.

A partir do momento que temos dificuldades de financiabilidade da concessão, isso realmente põe em xeque toda possibilidade de sustentação daquele ativo privado, que foi exatamente o que tivemos no caso da Galvão.

Acho que não precisamos entrar nos detalhes das condições de deterioração da economia e, portanto, do próprio tráfego dessa rodovia e das rodovias do Brasil como um todo. Essa deterioração que tivemos traz impactos significativos para qualquer concessão, e isso trouxe para o caso concreto uma dificuldade também relacionada à questão dos financiamentos.

Sem financiamento uma concessão realmente não existe. A concessão é um projeto muito dependente de financiamentos e, infelizmente, nesse caso, tivemos uma frustração das expectativas que existiam em relação a esse contrato, muito em decorrência dessa frustração da estrutura financeira, que era necessária.

Dito isso, é importante ressaltarmos que estamos tratando aqui da continuidade de uma concessão, não simplesmente de um concessionário. Não estamos falando aqui da Galvão especificamente, estamos falando aqui das vantagens que uma concessão pública de rodovia pode trazer para os usuários da rodovia.

O interesse do Ministério dos Transportes é bastante grande na manutenção dessa concessão, ou seja, desses serviços que são prestados e dessa possibilidade que temos hoje. É óbvio que a concessionária não vai ser exatamente da maneira como havia sido planejada no contrato original, mas, sim, trará ainda benefícios aos usuários, e achamos que esses benefícios do Ministério dos Transportes são importantes. Portanto, devemos lutar para que a concessão, com as adequações que forem feitas, tenha continuidade.

Por outro lado, eu queria colocar um adendo em relação à postura que a Galvão teve desde o início do contrato. No caso do licenciamento ambiental do



trecho da Galvão, realmente percebíamos, lá do Ministério, apesar da ANTT ser realmente a administradora do contrato e estar mais no dia a dia do contrato de concessão, o afã da Galvão em realmente executar o que estava colado no contrato.

Isso foi muito materializado no caso do licenciamento ambiental, que não era obrigação da Galvão, mas ela puxou para si o ônus de finalizar o licenciamento ambiental, o que possibilitaria agilizar as obras naquele trecho até Porangatu, cujo licenciamento já estava mais adiantado. Infelizmente essa situação toda do financiamento frustrou realmente o início das obras, conforme estávamos querendo.

Por fim, quero deixar clara a necessidade de apoio que precisamos. Isso já foi demonstrado pelos Deputados e pela bancada, que tivemos a honra de receber, na semana passada, lá no Ministério dos Transportes. Há necessidade realmente de que tenhamos o apoio não só dos Deputados e Senadores, como também da população e de Prefeituras para que esse acordo em relação à continuidade da concessão seja feito.

O nosso companheiro Luiz Fernando Castilho, da ANTT, vai trazer mais detalhes sobre como funciona o contrato de concessão em si, mas, se fôssemos simplesmente aplicar o que está escrito no contrato nesse caso, nós teríamos o encerramento da concessão.

Então, o que se busca aqui — e já estamos trabalhando nesse sentido há algum tempo dentro do Ministério, na ANTT e junto com o próprio Ministério Público Federal — é algo além, algo que proteja o interesse público, que é mais amplo em relação à continuidade da concessão. Para isso, teremos que ter uma alteração contratual significativa e, para que realmente tenhamos o suporte necessário para a continuidade dessa operação do contrato da Galvão, é fundamental que tenhamos o apoio de V.Exas. e da sociedade como um todo.

Era essa a mensagem que o Ministério dos Transportes gostaria de deixar, do interesse na continuidade da concessão. Realmente estamos trabalhando para que essas alterações contratuais sejam ultimadas dentro de uma concertação que envolva também o interesse público, aqui denotado pelos senhores, que são realmente a legitimidade do interesse público e dos demais atores sociais e políticos.

Agradeço a oportunidade, Deputado. Fico à disposição para qualquer crítica ou esclarecimento.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcos Abrão) - Agradeço os esclarecimentos prestados pelo Sr. Dino Antunes Dias Batista.

Registro também a presença do Deputado Lázaro Botelho, do PP do Tocantins, e da Deputada Flávia Moraes, do PDT de Goiás.

Concedo a palavra para a sua exposição ao Sr. Luiz Fernando Castilho, Superintendente de Exploração de Infraestrutura Rodoviária, representando o Diretor-Geral da ANTT.

O SR. DEPUTADO JOÃO CAMPOS - Sr. Presidente, pela ordem, por favor.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcos Abrão) - Deputado, nós estamos encerrando o prazo de exposição.

O SR. DEPUTADO JOÃO CAMPOS - É só para uma informação. Vejo à mesa os diversos convidados, mas, como não há espaço para acolher todos, eu não sei se estão aqui o representante do TCU e os dois representantes do Ministério Público da União. V.Exa. pode me dar essa informação, por favor?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcos Abrão) - Eles foram convidados e justificaram a ausência.

Passo a palavra ao Sr. Luiz Fernando Castilho.

O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO - Bom dia a todos. Quero inicialmente agradecer ao Presidente pelo convite. Cumprimento os colegas de mesa, as demais autoridades e os presentes nesta sessão.

Primeiro, corroborando o que o Dino falou, é de extrema importância a participação dos senhores desta Casa, tanto da Câmara quanto do Senado, muito em função de que a agência não tem — e acho que não deve ter — a autonomia para discutir e tratar sozinha de alterações profundas desse contrato de concessão.

A agência é a detentora e a protetora dos contratos de concessão. Então, as alterações que são necessárias — é indiscutível isso — não fariam sentido. Inclusive como o Deputado citou, sinto muito a ausência do TCU. Seria bastante importante que ele estivesse aqui participando da audiência. Se tomássemos essas decisões sozinhos, certamente esbarraríamos, mais à frente, nas questões afetas ao Tribunal de Contas da União. É muito importante esse respaldo dos senhores no sentido de rediscutir e repactuar esse contrato, que a agência, sem a menor sombra de dúvida, entende como extremamente pertinente e necessário.



Eu vou basicamente corroborar as palavras do Dino, que é um entendedor do assunto, um extremo professor na área de concessão. Ele já falou basicamente sobre todos os pontos. Só queria destacar alguns mais específicos de quem vive diretamente com esses contratos.

Em primeiro lugar, quero parabenizar a Galvão, porque eu tenho plena certeza de que qualquer outra empresa que estivesse na situação em que ela está já teria abandonado o trecho. Na verdade, eles estão tirando leite de pedra. Considerando suas condições econômico-financeiras, ela ainda não abandonou o trecho, ainda está operando. Dentro das possibilidades, está-se esforçando para manter o trecho em condições mínimas de segurança e conforto dos usuários, embora ainda não sejam as adequadas.

Em segundo lugar, sobre a apresentação do Jean, eu só tenho duas colocações a fazer. Na verdade é uma proposta de repactuação do contrato de concessão. A princípio, *grosso modo*, a agência não apresenta nenhum óbice a essas alterações, muito pelo contrário. Sempre entendemos que as obrigações devem estar bastante equalizadas, igualadas à receita das concessões. Em algum momento, essa questão viria à tona, mais cedo ou mais tarde, independente do financiamento do BNDES.

Há dois pontos técnicos que eu acho bastante importante ressaltar na proposta. O primeiro é que seria extremamente interessante que a concessionária, no seu plano de recuperação do contrato, desse mais ênfase nas questões de atingimento de parâmetros mínimos de segurança e conforto da concessão. Eu acho que qualquer outro investimento passa a ser pano de fundo dessa questão. Então, dar mais ênfase, ainda que demore mais tempo, no atingimento dos parâmetros mínimos de segurança e conforto, que acho essenciais, como o Deputado falou e como o Dino falou também, quando disse que a PRF pode corroborar essa questão.

Acho, portanto, que o ponto mais importante dessa discussão é trazer a concessão a um parâmetro mínimo adequado.

O segundo ponto esbarra no aspecto econômico-financeiro e na necessidade de duplicação. Será que de fato é necessário duplicar toda a concessão?

A proposta da agência para esse contrato e para todos da mesma etapa, da terceira etapa, é rediscutir essa obrigatoriedade da duplicação em 5 anos. Nós



entendemos que o fluxo de tráfego hoje não justifica essa duplicação integral. Nós entendemos que é uma obrigação bastante ousada para essa concessão.

A nossa proposta é que essa duplicação esteja vinculada ou a um gatilho, onde seja de fato necessário, ou a um tempo. A duplicação integral já é uma obrigação que está prevista em contrato. Achamos muito frágil mudar o escopo do contrato como um todo. *“Ah, agora não duplica mais tudo?”* Não, isso já está no contrato de concessão. Então qual é a melhor forma de equalizar isso? Vamos fazer a duplicação quando ela for necessária ou até o final da concessão. Não é necessário fazer essa duplicação em 5 anos.

Acho que esses seriam os dois pontos principais.

As outras propostas são bastante pertinentes, bastante razoáveis, mas precisamos, após orientação desta Casa, nos debruçar de fato no detalhe, esmiuçá-lo e fazer todo o estudo em cima disso.

É isso que nós gostaríamos de dizer.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcos Abrão) - Agradeço ao Sr. Luiz Fernando Castilho pelos esclarecimentos prestados.

Gostaria de registrar a presença da Delegada Alessandra Barcelos Carneiro, Chefe da 2ª Delegacia de Polícia Rodoviária Federal em Anápolis, e de Flávio Araújo, Chefe da Área de Policiamento da 7ª Delegacia de Polícia Rodoviária Federal em Porangatu.

Encerradas as exposições, passaremos agora aos debates.

Os Deputados inscritos terão a palavra e falarão estritamente sobre o assunto da exposição pelo prazo de 3 minutos, tendo os senhores expositores igual tempo para responder, facultadas a réplica e a tréplica pelo mesmo prazo.

Com a palavra, por 3 minutos, o Deputado Pedro Chaves.

O SR. DEPUTADO PEDRO CHAVES - Sr. Presidente, Deputado Marcos Abrão, na pessoa de V.Exa. gostaria de cumprimentar toda a Mesa, os colegas Parlamentares, os Prefeitos e os Vereadores.

Quero destacar a importância desta audiência pública, que foi discutida na semana passada, em uma audiência no Ministério dos Transportes. A partir desta audiência pública, esperamos poder finalmente definir a concessão dessa rodovia.



Nós, Sr. Presidente, estamos em um período, como chamamos em Goiás, de seca — estamos no mês de julho. A concessionária só teria mais 3 meses para efetuar trabalhos no setor rodoviário. No final de outubro, início de novembro, praticamente começa o período chuvoso, o que inviabiliza qualquer investimento de maior porte.

Nós sabemos da importância da BR-153 para o desenvolvimento do País. Ela é uma das maiores rodovias longitudinais do País. Ela é a quarta maior. Ela começa no Rio Grande do Sul, atravessa as Regiões Sudeste e Centro-Oeste e vai até Belém. Então, realmente é uma rodovia de integração nacional. Por ela trafega grande parte da nossa economia. Eu, particularmente, que ando quase que semanalmente em direção à região norte de Goiás — Porangatu, Uruaçu —, percebo o aumento constante do volume de tráfego, principalmente de tráfego pesado. Os acidentes, obviamente, ocorrem com frequência.

Se a rodovia não tiver um serviço de manutenção constante, com certeza, com as primeiras chuvas, vão aparecer novamente os buracos e o número de acidentes vai aumentar. Nós também temos conhecimento de que o DNIT não tem orçamento para manutenção dessa rodovia, o que dificulta ainda mais a sua conservação.

Eu vejo que é de fundamental importância nós procurarmos soluções o mais rápido possível, até porque o nosso prazo para recuperação da estrada, a cada dia que passa, é de um dia a menos de trabalho.

Eu só queria fazer uma pergunta ao Dr. Jean. Na sua exposição, o senhor disse que a duplicação da rodovia propriamente dita deve começar no 67º mês, em 5 anos e meio, aproximadamente.

O SR. JEAN ALBERTO LUSCHER CASTRO - Perfeitamente.

O SR. DEPUTADO PEDRO CHAVES - Qual é a previsão de conclusão dessa obra?

O SR. JEAN ALBERTO LUSCHER CASTRO - Seria nos 5 anos subsequentes.

O SR. DEPUTADO PEDRO CHAVES - São 5 anos para começar e 5 para concluir?



O SR. JEAN ALBERTO LUSCHER CASTRO - Exatamente. O deslocamento dos primeiros 5 anos é a base da nossa proposta. Estamos propondo, durante os primeiros 5 anos, fazer um investimento na pista existente para, a partir daí, começarmos o trabalho de duplicação.

O SR. DEPUTADO PEDRO CHAVES - Correto.

Sr. Presidente, eu queria só fazer essa colocação e agradecer a V.Exa. por presidir tão importante audiência pública para solução de problema que afeta todo o Estado de Goiás.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcos Abrão) - Agradeço as palavras do Deputado Pedro Chaves e concedo a palavra ao Deputado Vicentinho, do PR do Tocantins.

O SR. DEPUTADO VICENTINHO JÚNIOR - Sr. Presidente, em primeiro lugar, eu quero parabenizá-lo por mais esta iniciativa de discutir uma obra tão importante não só para Goiás mas também para o Tocantins e para o Brasil.

Enquanto os expositores falavam — eu gosto muito de fazer conta —, eu fazia algumas contas, que me assustaram mais do que a realidade com que vivo no meu Estado do Tocantins.

Aqui se falou que o prazo de licitação foi dia 23 de maio de 2014; que a contratação pelo órgão foi feita no dia 12 de setembro de 2014; e que o marco zero foi feito no dia 31 de outubro de 2014. Se nós considerarmos o dia 31 de junho, que se passou há dias, já estamos com 20 meses de atraso nesse contrato, e o Ministério dos Transportes, na figura do DNIT, não pôde fazer a devida recuperação desse trecho rodoviário na BR-153.

Eu faço os meus elogios ao DNIT, porque em vez de o usuário do Tocantins e de Goiás ver a placa-início e a placa-fim nesse trecho e as melhorias acontecerem, conforme o contrato, ao contrário, não as viu. Da placa de início para trás, cuja gestão é do DNIT, está uma maravilha, pelo menos no Estado do Tocantins, mas quando se adentra Aliança do Tocantins adiante, meu Deus, vemos acidentes um atrás do outro, em função da má recuperação que, como foi dito aqui, está sendo feita. Mas os usuários, no meu Estado, no dia a dia, passam longe de ver essa recuperação.



Continuo nas minhas contas: se são 67 meses para se iniciar a duplicação da BR-153, considerando os 20 meses de atraso, o início da obra se dará daqui a 8 anos e 1 mês do início desse contrato. Com mais 5 anos para finalizá-la, o usuário vai pagar 12 anos, 13 anos, sem poder usufruir da duplicação. A empresa arrecada e faz pequenas manutenções, o que o DNIT poderia fazer a custo zero para nós usuários.

Eu não entendi, perdoem-me, quando os senhores falaram até mesmo em diminuir os trechos da duplicação da BR-153. Eu pergunto: diminuindo-se o trecho da duplicação para poder viabilizar o tempo da obra, vai-se diminuir a cobrança de taxas dos usuários? Isso precisa ser dito, porque não há cabimento ficarmos tantos anos sofrendo em cima desse contrato, sendo que a ideia inicial previa justamente mais segurança dos usuários dos Estados do Tocantins e de Goiás. A realidade está completamente diferente da concepção inicial desses contratos.

Desculpem-me a ANTT, o Ministério dos Transportes e o representante da empresa Galvão, mas falo isso como usuário. A Deputada Josi Nunes, que é do Município de Gurupi, vive no coração desse sofrimento. Nós estamos sofrendo, pessoas estão morrendo pela falta de manutenção da Rodovia Belém-Brasília, a BR-153. Temos que sair dessas contas aqui e achar que a realidade está a mil maravilhas. Não está, não!

O DNIT tem que andar para poder saber o que de fato nós estamos passando. Vivemos um imbróglio, porque o DNIT tem condições e tem interesse de fazer a manutenção desse trecho que foi concedido, mas não tem permissão em contrato de fazê-lo, pois o contrato pertence à ANTT.

A ANTT está nos convencendo de que não tem instrumentos legais para obrigar a empresa, que vive um momento financeiro difícil, considerando a crise pela qual passa o País, a fazer as devidas e mínimas manutenções. Como ficamos nós, usuários, com essa realidade tão dura que estamos vivendo?

Temos que partir para a prática, Sr. Presidente. Não adianta ficarmos discutindo, mostrando números, planilha bonita, como nos foi apresentado aqui, e lá no Tocantins e em Goiás as pessoas continuarem sentindo na pele esse sofrimento no dia a dia.



Então, a ANTT, o Ministério dos Transportes e a Galvão precisam achar uma realidade mais praticável, porque as contas estão aqui. E eu saio daqui mais assustado do que quando cheguei, pois vão levar 12 anos para fazer a duplicação da Belém-Brasília, e nós vamos continuar sofrendo e pagando por isso. Não há cabimento.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcos Abrão) - Gostaria de registrar a presença do Deputado Roberto Balestra, do PP de Goiás.

Com a palavra o Sr. Luiz Fernando Castilho.

O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO - Deputado, o senhor não tem que nos pedir desculpas, muito pelo contrário. Eu acho que este é o momento certo de esclarecer essas dúvidas. Estamos trazendo todas as informações para que os senhores possam nos ajudar.

Eu acho que o grande ponto é que a concessionária não deu início à cobrança de pedágio. Ela está há 2 anos, como o senhor falou, sem cobrar dos usuários. E nem pode.

Parece-me que a ANTT se manteve inerte até o momento, mas isso não é verdade. Vou fazer um breve histórico do que aconteceu desde o início da concessionária. Ela tem 1 ano para cumprir as obrigações mínimas para que a ANTT autorize o início da cobrança de pedágio. Vencido esse ano, a fiscalização da ANTT foi a campo e verificou que as obrigações não foram cumpridas e, por sua vez, não autorizou o início da cobrança de pedágio.

Como o Dino falou, ela não conseguiu cumprir suas obrigações, tendo em vista a não obtenção do financiamento, conforme foi veiculado lá no início, antes da assinatura do contrato.

A partir daí, conforme a Lei 8.987, de 1995, dado que a fiscalização foi em campo e emitiu um relatório e um parecer não autorizando a obra, foi verificada a saúde econômico-financeira da concessionária, e a Superintendência caracterizou a insolvência iminente do contrato de concessão mais uma vez, em razão da não obtenção do financiamento.

Com essa questão definida e clara, a Lei 8.987 e o contrato de concessão permitiriam a alteração do controle societário da concessionária, ou seja, ela poderia transferir para outro acionista o contrato, o que não foi possível. A partir desse



momento, foi dado um prazo de 90 dias para que a concessionária corrigisse todas as falhas apontadas pela fiscalização da agência ou de fato cumprisse e fizesse com que o controle acionário fosse alterado, o que também não aconteceu. E mais uma vez, vencido esse prazo de 90 dias, a fiscalização foi novamente a campo, verificou que essas pendências não foram cumpridas e decidiu pelo início do processo de caducidade.

É a primeira vez na administração que se dá início a um processo de caducidade a uma concessão de rodovias. É uma coisa que ninguém quer, que ninguém deseja. Todo mundo sai perdendo. Está claro que o usuário sai perdendo, a concessionária sai perdendo, o Governo sai perdendo. Todo mundo sai perdendo nessa história.

Estamos aqui única e exclusivamente para discutir essa questão. Existe uma forma de autorizarmos e alterarmos essas obrigações contratuais? Como o Deputado disse, nós somos defensores do contrato, então, temos que fazer com que o contrato seja cumprido e observar todas as leis. Esse é o papel da agência.

Dadas essas circunstâncias, nós entendemos a necessidade fundamental de que o contrato seja alterado. Se a duplicação vai ser para frente, se não vai, é uma questão que não é a agência que tem que decidir neste momento. Nós não temos essa autonomia.

Por isso nós estamos trazendo essas questões para esta Casa e talvez as levemos para o Senado também. O que é indiscutível é a necessidade e o benefício que uma concessão traz, desde que o contrato pare de pé. Essa é a grande questão.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcos Abrão) - Gostaria de registrar a presença da Senadora Lúcia Vânia, do PSB de Goiás.

Com a palavra a Deputada Josi Nunes, do PMDB do Tocantins.

A SRA. DEPUTADA JOSI NUNES - Quero cumprimentar todos os membros da Mesa, na pessoa do Presidente desta Comissão, Deputado Marcos Abrão. Desde que assumi como Deputada Federal, no ano passado, em meu primeiro mandato, tenho acompanhado esse processo do estudo e viabilidade da duplicação da BR-153 — e já faço isso há muitos anos.



Minha cidade é Gurupi, às margens da BR-153, no Estado do Tocantins. Eu represento aquela região sul do Tocantins, onde o trecho de duplicação vai de Aliança do Tocantins até Talismã. Eu sempre me interessei muito por isso, porque é algo importante, como já foi dito aqui, para a questão econômica, para a segurança dos nossos usuários. É fundamental essa duplicação da BR-153.

Se o estudo lá na frente vai verificar se é preciso duplicar todo o trecho ou parte dele, isso deve ser feito. Mas é inegável que a duplicação é essencial, senão toda ela, pelo menos parte. Ela é essencial.

Desde que eu assumi, a minha preocupação é sobre como resolver esse problema. Nós vimos que a empresa, por causa de todas essas questões econômicas que estamos vivenciando, não conseguiu aporte financeiro para viabilizar o empreendimento. Mas o que fazer a partir daí? Nós começamos a correr atrás. Juntamente com o Governador Marcelo Miranda, do Tocantins, e com o Prefeito Laurez Moreira, do Município de Gurupi, fomos ao Ministério dos Transportes, ao DNIT, à ANTT e procuramos informações de como colaborar nessa mediação política, nesse trabalho, para que esse processo pudesse ser resolvido e toda essa questão retomada.

E foi aí que tivemos conhecimento do prazo final do contrato de concessão, da possibilidade de retomada, pela empresa, desse processo. Estivemos com o Ministro dos Transportes e ficou bem dito para todos nós sobre a importância da manutenção dessa concessão, já que há o interesse da empresa com outros parâmetros, com outros prazos, nesse processo. E isso poderia ser melhor do que rescindir esse contrato e fazer outro, exatamente porque nós gastaríamos muito mais tempo ainda para poder viabilizar esse empreendimento.

A partir daí foram dadas algumas orientações de como isso deveria ser encaminhado. O que o Ministério e os membros nos colocaram é que, para fazer essa retomada, é preciso que haja segurança jurídica. E é esta a segurança jurídica que nós temos agora: o interesse do Ministério dos Transportes, o interesse da empresa, o interesse da ANTT e de todos os senhores que nos colocam que é importante a retomada dessa concessão. Mas é preciso termos essa segurança jurídica. Nós temos que correr com relação a isso e viabilizar a segurança jurídica para que não haja nenhum problema para ninguém.



Nós fizemos uma audiência pública em Gurupi. Lá tivemos um representante do Ministério Público Federal. Depois houve uma outra audiência em Goiás, e está para ser marcada uma outra com o Ministério Público Federal no Tocantins, em Gurupi, e com todos os senhores, representantes do Ministério dos Transportes e das empresas. Eu acho que nós temos que agilizar — e V.Exa., Sr. Presidente, poderia nos auxiliar nesse processo — a realização dessa nova reunião com os membros do Ministério Público, para que nós possamos resolver a questão da segurança jurídica. Acho que o problema hoje diz respeito a essa segurança jurídica.

Ao mesmo tempo, eu só quero reivindicar, se realmente for feita a manutenção do contrato, que a empresa possa fazer o que foi dito aqui: atingir os parâmetros mínimos de segurança e conforto nesses trechos. Isso é fundamental! O trecho entre Talismã e Aliança do Tocantins, que eu conheço bem, precisa de uma recuperação urgente. Eu corri muito atrás disso, melhorou um pouco, mas ainda está ruim. Há acidentes demais, principalmente no trevo do Município de Alvorada.

Eu também quero dizer que recebi uma reivindicação sobre a questão dos redutores eletrônicos de velocidade que estão paralisados. Nós precisamos deles. De quem é essa responsabilidade? É do DNIT? É da empresa? É preciso que esses redutores em todo o trecho voltem a funcionar.

Eu gostaria, então, de deixar essas duas questões aqui. A duplicação vai demorar, mas é fundamental que haja manutenção, conservação e recuperação. Os redutores em alguns trechos não estão funcionando, é preciso que voltem a funcionar e é preciso que se verifique de quem é a responsabilidade para que se dê mais segurança aos nossos usuários.

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcos Abrão) - Quero registrar a presença do Deputado Jovair Arantes, do PTB de Goiás, e dizer, Deputada, que nós, da Comissão de Integração Nacional, colocamo-nos à disposição.

Tanto o Ministério Público do Estado de Goiás e o do Tocantins quanto o TCU foram convidados para a audiência pública, e nós iremos, sim, tirar dessa audiência um documento que possa dar segurança jurídica na solução desse problema que já vem se arrastando há vários meses e até anos.

Concedo a palavra ao Senador Wilder Moraes.



O SR. SENADOR WILDER MORAIS - Obrigado, Presidente Marcos Abrão.

Cumprimento os colegas Deputados, a Senadora Lúcia Vânia, os Prefeitos, os Vereadores, todos os interessados nessa grande obra que é a BR-153.

Presidente, ouvindo os nossos palestrantes, nossos convidados, notamos que todo o mundo — sem dúvida os Governos de Goiás e do Tocantins — tem interesse na obra. O que me preocupa um pouco é que o objeto que foi licitado não é esse que estamos querendo discutir agora, que é a solução sem financiamento. Antes era com financiamento do BNDES, e hoje o objeto não é o mesmo. Lá em Goiás temos um ditado engraçado: nós vamos fritar o porco com a própria banha. Nós vamos começar a cobrar e depois fazer as duplicações.

Eu queria fazer uma pergunta para o Jean. O que nós notamos é que a obra tem viabilidade financeira, porque a empresa está interessada. O DNIT e o Ministério dos Transportes concordam que foi uma boa operação. A ANTT também não tem dúvida. A pergunta, Jean, é: já estão encerradas as negociações com relação ao financiamento?

Presidente, existe uma grande força política da nossa parte, mas o TCU não se manifestou sobre isso. Nós estamos fazendo força e isso não vai acontecer. Eu cito o exemplo do nosso aeroporto de Goiânia, sobre o qual discutimos por 7 anos em reunião e mais reunião. Talvez a solução dos nossos Parlamentares seja fazer a discussão sobre o financiamento, porque a empresa teve dificuldade com a Lava-Jato, mas não tem tanto ajuste de conduta, não tem tanto contrato a ser feito. E é uma obra importante, principalmente nesse momento difícil que o Brasil vive. É uma obra estruturante, é uma obra de investimento em infraestrutura. Eu acho difícil — estou sendo sincero — porque nós não vemos a participação do TCU nessa discussão.

Então, nós estamos mudando o contrato, nós estamos fazendo uma PPP em cima de uma concessão. Talvez a solução para recuperar esse contrato, essa concessão, seria, sim, nós Parlamentares brigarmos pelo financiamento, reconsiderando os prazos perdidos para recuperarmos a rodovia sem esperar todo o prazo.

É como disse o Deputado Vicentinho Júnior, que tem razão. Quantos anos nós vamos ficar esperando em uma obra tão importante?



Essa era a minha pergunta ao Jean com relação ao TCU.

O SR. JEAN ALBERTO LUSCHER CASTRO - Pois não, Senador. Interesse no financiamento do BNDES sempre vai haver. Isso é uma coisa inegável. Fazer um investimento da ordem de 3,2 bilhões de reais numa rodovia sem um agente financeiro oficial é muito difícil, até porque o contrato original disso é um *project finance*, o negócio é a própria garantia do financiamento.

Então, temos total interesse nisso. Interrompemos a negociação porque o BNDES realmente parou no meio do caminho, e não houve uma conclusão de todo o processo.

Mas eu queria lembrar que o nosso interesse em retomar essa concessão é porque admitimos que o prazo que nós estamos pedindo para poder equalizar todo esse processo é suficiente para que o Brasil se recupere, para que tenhamos condição de buscar um financiamento de longo prazo. Mesmo sem cobrar nada nos primeiros 6 meses, nós estamos aportando valor da ordem de quase 100 milhões de reais de recursos próprios. A partir daí, nós não acreditamos que este Brasil não vá se recuperar.

Nós acreditamos no País, a empresa acredita no País, os acionistas acreditam que isso é passageiro, que hoje ou amanhã o BNDES, a Caixa Econômica, o Banco do Brasil, qualquer um desses pode voltar a oferecer os recursos necessários para o financiamento. Não é só a Concessionária Galvão BR-153 que está com esse problema. Há mais quatro concessões do Programa de Investimento em Logística — PIL, da terceira etapa, que vivem o mesmo dilema: conseguiram o empréstimo-ponte, mas não têm o longo prazo definido. Não é só a BR-153 que está passando por isso, acho que todas as rodovias vão passar.

Não sei se respondi à pergunta do senhor, mas era isso o que eu tinha para esclarecer.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcos Abrão) - Vamos passar a palavra para o Deputado Estadual Júlio da Retífica, de Goiás.

O SR. JÚLIO DA RETÍFICA - Bom dia, Presidente, Deputado Marcos Abrão, demais componentes da Mesa, colegas Parlamentares, Prefeito e Vice-Prefeito, visitantes, eu talvez seja, aqui, um dos que mais conhecem essa Belém-Brasília, no



trecho de Anápolis a Porangatu. Nós temos vivido isso. Todos os dias eu vou e volto; toda semana, eu vou de Porangatu a Goiânia e volto de Goiânia a Porangatu.

Eu vou discordar um pouco do nosso Deputado Vicentinho, de Tocantins. Eu acho que, se deixar pelo DNIT... Nós tivemos experiência em anos anteriores quanto à qualidade da nossa BR-153 também no trecho até Gurupi — eu tenho empresa em Gurupi e em Palmas. Então, eu conheço bem a realidade dessa rodovia há muitos anos, há mais de 30 anos. Sei da dificuldade que nós teremos se não houver uma adequação desse contrato para manutenção dessa rodovia. Está prestes a começar o período chuvoso, e, se não fizerem uma intervenção agora, vai ficar comprometido todo o tempo que nós vamos levar para isso.

No ano passado, um trecho pequeno, entre Santa Tereza de Goiás e Porangatu, inviabilizou bastante o uso da rodovia. Houve vários acidentes lá em função desse trecho, e eu tenho certeza de que, se não fizerem uma intervenção rapidamente, nós vamos ter mais problemas nessa rodovia, em outros trechos.

Então, eu acho que o momento é oportuno de discutirmos, de adequarmos isso com o Ministério Público, com a ANTT, com o DNIT, com o Ministério dos Transportes. Eu acho que o TCU teria que olhar o momento que nós estamos vivendo, os problemas difíceis que todas as empresas estão vivendo e que o País está vivendo.

Agora, nós não podemos inviabilizar uma rodovia de integração nacional como a BR-153, cujo trecho é complicado. Nós temos a Ferrovia Norte-Sul, que não entrou em operação e poderia diminuir o fluxo de veículos, principalmente de veículos pesados nessa rodovia.

Acho que é o momento de se buscar uma adequação o mais rapidamente possível, para que possamos fazer esses investimentos. Se deixarmos a cargo do DNIT, tenho certeza absoluta de que este ano não teremos nenhuma efetividade de recuperação dessa rodovia. Isso vai inviabilizar principalmente o transporte rodoviário de integração nacional norte-sul, leste-oeste, que, inclusive, passa por essa rodovia também.

Era isso o que eu tinha a dizer, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcos Abrão) - Com a palavra a Deputada Flávia Morais.



A SRA. DEPUTADA FLÁVIA MORAIS - Bom dia, Sr. Presidente. Quero cumprimentar a Mesa, os Deputados aqui presentes, os Senadores, o Senador Wilder Moraes, que esteve aqui, a nossa Senadora Lúcia Vânia.

Nós não vamos nos alongar muito. Acreditamos que esta audiência pública vem só confirmar o que todos nós já sabemos: a vontade de todos de melhorar a BR-153 e essa dificuldade, esse imbróglio que está aí no momento.

Quero parabenizar o Deputado Marcos Abrão pela realização desta audiência, aprovada em tempo recorde. Ela veio com a intenção de que nós pudéssemos, sim, trazer os atores — acredito que seja a vontade de todos — para que pudéssemos obter a solução. Todos acreditamos que isso é possível.

Infelizmente, nós estamos vendo que o Ministério Público não está presente, o TCU não está presente. Com isso, nós frustramos um pouco as nossas intenções de hoje.

Como disse o Deputado Júlio da Retifica — a quem eu quero cumprimentar também e que representa a Assembleia Legislativa do Estado de Goiás e também a Região Norte —, nós vamos ter um recesso daqui a alguns dias, e, já que o Ministério Público não veio, é importante que nós possamos nos deslocar, marcar uma reunião de trabalho o mais rápido possível e efetivar um Termo de Ajustamento de Conduta, já que essa era a intenção inicial, para que possamos realmente obter um resultado efetivo das nossas conversas.

Eu acredito que nosso papel como Parlamentares, o de todos nós da bancada, é justamente articular esse encontro. Nós vemos que a ANTT quer, a Galvão quer, os representantes do Ministério Público disseram que queriam, mas hoje já estou com um pouco de dúvida pela ausência deles.

Então, precisamos articular uma reunião urgente com esses atores. Se vão, vão, se não vão, então, vamos dispensá-los e mudar de estratégia. Senão, vamos ficar toda a vida nessa boa vontade, mas nessa lentidão. Precisamos ser mais rápidos para tentar resolver esse problema.

Deixo aqui a nossa sugestão diante de todos os argumentos: que ao fim desta audiência pública nós possamos encaminhar a vontade de todos nós junto ao Ministério Público e levar até lá uma comissão para podermos provocar o mais rápido possível a assinatura desse TAC e finalmente a execução dessa obra que vai



fazer a manutenção e duplicação da BR-153 e melhorar as condições de tráfego de toda a população daquela região.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcos Abrão) - Quero agradecer à Deputada Flávia Morais pelas palavras e agradecer a toda a equipe do Deputado Jovair Arantes, que nos ajudou a mobilizar e a convidar as pessoas para que esta audiência pública pudesse ser realizada.

Com a palavra a Senadora Lúcia Vânia, do PSB de Goiás.

A SRA. SENADORA LÚCIA VÂNIA - Sr. Presidente, Srs. Expositores, Srs. Parlamentares, eu gostaria de colocar a importância dessa rodovia para todo o Estado de Goiás. Ela é uma rodovia importante e que promove o desenvolvimento do Estado. É uma rodovia de integração. E me surpreende o Governo ficar nesse impasse durante esse período todo.

Pelo que pude ouvir aqui, não acho que são os Parlamentares que têm que buscar o financiamento. Quem tem que buscar o financiamento é a empresa. Se a empresa não tem condições de tocar a obra, acho que tem que ir para a caducidade mesmo. Ficar nesse impasse e querer antecipar pedágio antes da duplicação seria onerar, cada vez mais, a carga que se transporta naquela rodovia. Portanto, eu acho que a ação parlamentar, na minha visão, tem que ser no sentido de forçar o Governo a entender a importância dessa rodovia. Nós não podemos ficar num impasse.

Se a empresa está com problema, ela tem que ser afastada da concessão. Nós temos que buscar uma nova concessão para a estrada. Essa é a solução, eu não vejo outra. Porque, se ela foi notificada duas vezes e, nas duas vezes, não cumpriu o que foi determinado pela ANTT, jamais ela vai ter condições de tocar esse projeto, pelo menos, no tempo que nós esperamos que a rodovia seja feita. Essa é a posição que eu tenho. E queria, também, saber qual é o prejuízo da caducidade.

O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO - Sra. Senadora, só quero esclarecer que a questão da duplicação não está condicionada ao início da cobrança de pedágio. No contrato original, só quando a concessionária executa 10% da duplicação é que ela pode dar início à cobrança. Dentre outras obrigações, mais especificamente na duplicação, ela tem que executar 10% da obra para dar início à cobrança de pedágio. Não é necessária a duplicação inteira.



Em relação às notificações, todas as concessionárias são notificadas com bastante frequência. Então, esse não é um caso específico da Concessionária Galvão. As notificações são ritos normais pelos quais nós temos que passar para cumprir os prazos e mostrar, de fato, que a agência está tomando as providências e está acompanhando o cumprimento do contrato de concessão.

A SRA. SENADORA LÚCIA VÂNIA - É um absurdo. Isso está se arrastando há mais de 2 anos e não há uma solução. Nós procuramos a ANTT, fazemos uma audiência pública, falamos e fica no nada. É preciso que haja uma ação do Governo mais enérgica em relação a isso.

Esse negócio de ficar notificando, recebendo notificação e não resolver nada, não é por aí que tem que ser. Agora, vir com essa história de que Parlamentar é que tem que buscar o empréstimo para a empresa, isso não existe.

O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO - Não, na questão que foi colocada em relação à obtenção dos financiamentos, eu acredito que a agência não entra muito nessa seara. O entendimento de V.Exa. é esse mesmo. A empresa deveria procurar o financiamento, mas nós estamos falando do financiamento de um banco público. Talvez, esse seja o ponto em que eles solicitariam e necessitariam da ajuda do Governo. Então, esse é o principal ponto.

A caducidade. De que resulta a caducidade? Existe um parecer nosso que mostra, justamente — até gostaria que o Deputado Vicentinho estivesse aqui no momento —, a questão do DNIT. E eu não estou fazendo uma crítica ao DNIT, pelo contrário. Eu conheço vários técnicos lá, o André, o Sr. Valter, enfim.

O DNIT, hoje, não consegue executar boa parte do seu orçamento. Então, é muito complicado nós já partirmos de uma premissa que diga: “O.k., deixe na mão do DNIT, porque ele vai resolver os problemas”. Há quanto tempo essa rodovia existe?

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO - Sim, e aí é o que foi colocado. Para isso acontecer, nós demoraríamos, pelo menos, 700 dias, 2 anos, para uma nova concessão. E será que o DNIT tem condições de assumir imediatamente a concessão e trazer uma condição mínima de conforto e segurança para os seus usuários?



Todas as questões são ponderadas dentro da agência, são ponderadas junto com o Ministério dos Transportes. Acho que são questões cujos detalhes que já vêm sendo discutidos nós vamos esmiuçar. E, sim, sem sombra de dúvida, todas as questões são ponderadas para nós tomarmos decisão e seguirmos em frente com o projeto.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcos Abrão) - Com a palavra ao Sr. Dino Antunes.

O SR. DINO ANTUNES DIAS BATISTA - Sra. Senadora, eu sou do Ministério dos Transportes. Primeiro, queria colocar que a nossa preocupação é exatamente essa que V.Exa. expôs: a preocupação em relação à rodovia em si. E aí nós buscamos alternativas. Quais seriam as alternativas? Uma alternativa, realmente, é essa: uma nova concessão. Mas uma nova concessão demora, mais ou menos, 2 anos. Nós não temos muito como sair disso.

O que se está discutindo aqui...

A SRA. SENADORA LÚCIA VÂNIA - Perspectiva de menos de 2 anos, do jeito que a empresa está? Nós já esperamos por 2 anos.

O SR. DINO ANTUNES DIAS BATISTA - Então, deixe-me colocar assim: uma nova concessão aconteceria, mais ou menos, em 2 anos. Mas eu gostaria de trazer um pouco da vivência que nós estamos tendo das novas concessões. Não dessa aqui, não tem a ver com o caso da BR-153, mas sim com as novas rodadas de concessão.

As novas concessões não terão duplicação integral das rodovias. É bom ficar bastante claro que essa questão de duplicação em 5 anos foi uma particularidade do PIL de 2012. E eu acho que aquilo só foi viável dado o momento econômico em que foi posto, e talvez seja exatamente por isso que estejamos tendo tantas dificuldades com aquelas concessões cujas licitações ocorreram em 2013.

A última concessão foi exatamente a da Galvão, em 2014. E talvez, exatamente por ter sido a última, pegou-se no contrapé do momento do empréstimo-ponte. Mas as outras concessões também estão enfrentando dificuldades, dada essa recessão, essa dificuldade econômica que enfrentamos nesses últimos 2 anos. Provavelmente, só sairemos dessa situação — se Deus quiser, e trabalharmos para isso — em 2017.



Quero deixar claro que, para as próximas concessões, não existe essa ideia de duplicação. Para as próximas concessões, nós estamos trabalhando no modelo em que será feita a duplicação, a obra de ampliação de capacidade, estritamente onde já é posta a necessidade. E o restante da duplicação será feita com gatilhos. Ou seja, ela será feita com os gatilhos técnicos de engenharia, que demonstram qual é o momento de duplicação e, só a partir desse momento, é que seria feita a duplicação.

Lembro que numa alternativa que consideraria a caducidade o DNIT teria que assumi-la o mais rápido possível. Provavelmente, isso seria feito com o contrato que nós chamamos de pacto, que é aquele contrato de conserva mais simples e só daí o DNIT conseguiria, daqui a alguns meses, entrar numa manutenção um pouco mais pesada.

Mas, durante esses 2 anos até que uma próxima concessão pudesse entrar, o DNIT ia fazer um trabalho o mais simples possível. E essa próxima concessão, provavelmente, não teria nas suas condições contratuais essa obrigação de duplicação de tudo em 5 anos. Estou só colocando essa questão porque essa seria uma alternativa.

A SRA. SENADORA LÚCIA VÂNIA - Eu acho que a forma, o desenho das novas concessões é muito mais viável porque é uma coisa possível de ser feita. Não adianta prometer duplicá-la toda e deixá-la abandonada como está. Então, eu acho que a própria empresa poderia adotar um novo contrato nessa direção. Eu acho que do jeito que está, com o contrato como está, não se vai sair do lugar.

O SR. DINO ANTUNES DIAS BATISTA - Sra. Senadora, a proposta que é trazida aqui hoje é exatamente essa: fazer uma alteração contratual para essa concessão. Só que essa alteração contratual não tem respaldo no contrato de concessão. E o Senador tinha colocado essa questão de apoio à questão de financiamento. Eu vejo isso como uma dificuldade muito grande. Mesmo com certo ceticismo, acho que isso poderia ser tentado.

Se essa alternativa de alteração contratual for deixada simplesmente para os técnicos da ANTT, do Ministério dos Transportes, nós não teremos respaldo contratual para fazê-la. É por isso que nós precisamos de um apoio político e social. Por isso que seria importante que o Ministério Público e o Tribunal de Contas da



União estivessem aqui para ouvir essas demandas. Eles deveriam estar aqui não para se manifestar, mas para ouvir.

Realmente, há esse interesse e, se não houver alternativa, teremos o contrato para que a concessionária que já estiver lá possa iniciar as execuções. Ou seja, o contrato vai ser alterado e, para isso, precisamos desse apoio para que seja firmado um Termo de Ajustamento de Conduta — TAC com o Ministério Público.

Tudo bem que a concessionária, a partir desse TAC, não vai executar aquele contrato maravilhoso de 2012 — que foi o contrato que deu água —, mas, pelo menos, ela vai poder executar as obras necessárias imediatamente e, no momento oportuno, a partir do 5º ano — não é isso, Jean? —, a duplicação, conforme a proposta que está sendo colocada. É isso que buscamos hoje dos senhores e das senhoras.

A SRA. SENADORA LÚCIA VÂNIA - O contrato deveria seguir o mesmo modelo de contratação do que vai ser feito agora, porque assim também não se deixaria arrastar por um tempo. Eu acho que seria o mesmo desenho das que estão sendo feitas agora.

O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO - A ideia é justamente essa, Sra. Senadora. Nós vamos trazer todos os contratos. Não sei se o Sr. Dino quer falar mais, porque está participando de forma muito próxima nessas questões, mas a ideia é justamente esta: trazer esses contratos da terceira etapa para os patamares reais que nós sabemos que vão ser executados. A ideia é essa mesmo.

O SR. JEAN ALBERTO LUSCHER CASTRO - Eu acredito, Senadora — desculpe-me por aproveitar o gancho do Dino —, que nós não viemos aqui, de maneira nenhuma, pedir apoio para financiamento. Esse não é o nosso objetivo. Nós viemos aqui pedir apoio para que viabilizemos o contrato a fim de que possamos retomar essa concessão.

A ideia não é a de que, exclusivamente a partir do quinto ano, será iniciada a duplicação. Ela pode ser feita, como o próprio Luiz Fernando colocou, através de gatilho. Se houver um tráfego que requer duplicação ou qualquer melhoria na rodovia, ela será implantada nesse período.

O Senador me perguntou sobre a questão do financiamento do BNDES. Nós nunca abandonamos a hipótese de a empresa buscar isso. Nós continuamos



tentando buscá-lo. Ocorre que infelizmente está difícil conseguir financiamento em qualquer instituição no momento.

Essa é a nossa posição.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcos Abrão) - Eu gostaria de registrar também a presença do Sr. Renato de Assunção, Secretário da Representação do Governo do Tocantins em Brasília.

Com a palavra o Deputado Federal Jovair Arantes.

O SR. DEPUTADO JOVAIR ARANTES - Sr. Presidente, primeiro quero saudar pela presença os importantes membros desta audiência pública, que estão nos visitando com o interesse que todos os goianos e tocantinenses temos hoje.

Quero saudar V.Exa. pela iniciativa brilhante e importante e dizer que fico muito triste porque V.Exa. fez todos os esforços para trazer o Ministério Público e o Tribunal de Contas da União, e eles tratam a população brasileira com essa falta de atenção. Isso me preocupa muito, porque esta é a Casa que representa a sociedade brasileira, e nós todos estamos representando aqui os goianos e os tocantinenses.

Nós temos inclusive que fazer o comunicado de que ficamos contrariados com isso. Eles precisam respeitar esta Casa, porque aqui nós representamos a sociedade. Nós não estamos aqui fazendo uma demanda pessoal, individual. Eu moro em Goiânia e nasci no sul de Goiás; no entanto, o meu respeito ao Estado do Tocantins é ainda maior, pelo tratamento de que necessitam o Tocantins e o norte de Goiás.

Existe problema? Sim. Nós fizemos esta audiência pública para que eles possam apresentar os problemas e, a partir desses problemas, avançar na solução.

Eu quero deixar registrada a minha indignação — que isso conste em ata. Nós temos que fazer depois uma reunião com os Senadores de Goiás, Lúcia Vânia, Wilder Moraes e Ronaldo Caiado, os Senadores do Tocantins e a nossa bancada de Deputados — acho que poderíamos marcá-la logo que passasse a confusão de eleição aqui da Casa —, para que possamos fazer um comunicado importante a esses setores que foram convidados e que não se dignaram a dar atenção a um problema tão importante.

Vidas são ceifadas todos os dias na BR-153. Eu represento politicamente Porangatu há muitos anos. Já fui a vários velórios, em várias cidades do eixo da BR-



153, de pessoas do seio da sociedade. Pais de família perderam a vida por causa da condição da rodovia, que foi criada com a intenção de ser a rodovia de integração nacional.

A BR continua do jeitinho que Juscelino Kubitschek de Oliveira a deixou. É um desrespeito ao nosso Estado de Goiás, ao Estado do Tocantins e ao Brasil, porque ali passa toda a riqueza brasileira, de norte a sul do País.

Então, eu quero demonstrar a nossa indignação e me colocar à disposição de V.Exa. e, mais do que isso, em nome da coordenação da bancada — estão aqui o Deputado Roberto Balestra e a Senadora Lúcia Vânia, que são de Goiás, e outros que vieram —, pedir a V.Exa. que comande esse processo, para que não o deixemos parar.

Imediatamente, se eles não vierem aqui, vamos marcar uma ida ao Ministério Público e ao Tribunal de Contas da União, para que possamos mostrar que queremos que se resolva o problema.

Era o que eu queria colocar.

Parabenizo todos os participantes.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcos Abrão) - Primeiro, quero agradecer a intervenção do Deputado Jovair Arantes. Nós convidamos tanto o TCU como o Ministério Público para participar desta audiência pública. Conforme nós tínhamos combinado no dia da audiência no Ministério dos Transportes, nós fizemos isso com a maior brevidade possível, porque a sociedade não aguenta mais nós fazermos audiências públicas, conversarmos, fazermos congressos, reuniões, e não tirarmos soluções.

Acho que o papel do Parlamentar com a sociedade é justamente, primeiro, representar a população do Estado em que somos votados e do País.

E eu quero aqui registrar a minha indignação em função da ausência do Tribunal de Contas da União e do Ministério Público, tanto do Estado do Tocantins quando do Estado de Goiás.

Com a palavra o Deputado Roberto Balestra.

O SR. DEPUTADO ROBERTO BALESTRA - Sr. Presidente, nobres participantes dos órgãos dos transportes, nobres colegas, temos dois caminhos. O Regimento Interno da Casa é muito claro. Na primeira audiência pública, são feitos



os convites, e os convites confirmados. O convidado não comparecendo, o Regimento determina que ele seja convocado. Convocado é debaixo de vara, a polícia vai lá buscar. Este é o Regimento. Então, nós temos que fazer valer o Regimento.

Se nós pudermos receber deles agora uma resposta, em função do conhecimento de que o Regimento vai ser aplicado, pode ser que eles queiram estar presentes aqui numa nova reunião, numa nova audiência pública. Mas, se não se manifestarem... Sobre o prazo, como nós estamos entrando em recesso branco a partir de amanhã, acho que deve ser encaminhada aos dois órgãos a decisão da Comissão. Encaminhe-se. Na nossa volta em agosto, vamos ver qual será a manifestação: se se mantêm indispostos a virem aqui, ou se V.Exa. pode invocar o Regimento pedindo a convocação.

Eu sei que neste momento aqui nós não podemos decidir sobre isso, porque já é uma audiência pública. Na sua primeira reunião da Comissão, decida, porque até lá já deve haver uma resposta deles. Aí decida pela convocação.

Não há nada demais. Nós já fizemos isso aqui na Casa com muito sucesso. E olha que foi muita gente importante que compareceu!

Muita gente importante comparece, porque esta é a Casa do povo. O povo não pode receber esse tipo de tratamento. Aqui o povo é representado.

Se nós tivéssemos tido uma consideração dos dois que não compareceram alegando algum motivo óbvio e que justificasse plenamente a sua ausência, nós podíamos lembrar daquele ditado: *“Maomé não vem à montanha, a montanha vai a Maomé”*. Nós iríamos lá. Mas, como não houve o comunicado, Justiça, lei.

E, depois disso, nós temos que fazer uma outra audiência pública, porque a mesma lei que nós fizemos nós podemos alterar. Aquilo que foi feito aqui pode ser modificado. Se existe tanta exigência para se cumprir um contrato, para se renovar um contrato, para se transferir um contrato, vamos ver, porque nós vivemos aqui, nestes últimos anos, Sr. Presidente, um momento de euforia. A mentira foi levada à população. E esses contratos foram feitos naquele período da mentira. Venderam uma situação para o País, e a situação era outra. E aí, agora, vemos o resultado. E quem está pagando? A vida de muita gente na BR-153, como, de sorte, na BR-101 e em todas as outras.



Agora, é uma questão de respeito. Eu não estou aqui fazendo propaganda do Governo, mas, no mesmo período em que se iniciou a duplicação da BR-153, o Governo de Goiás começou também a duplicação de Goiânia até a divisa, até a BR-153. E 80% do trecho já estão prontos.

Quem é o Estado em relação à União? Nós não temos nem termo de comparação. E, no entanto, está sendo feito. Por quê? Porque existe responsabilidade. Não estou aqui condenando nenhum dos órgãos responsáveis, porque eles estão cumprindo o que a legislação determina.

Então, vamos nos voltar para dentro, fazer uma inflexão, e vamos buscar a solução.

Sr. Presidente, conte com todos nós. Eu estou em outras Comissões, mas, para fazer essa convocação, se V.Exa. precisar de mais um voto, eu vou pedir ao meu Líder que faça a minha transferência para a sua Comissão, para nós termos maioria garantida para fazer essa convocação, e não apenas o convite, a partir do momento em que V.Exa. tiver a resposta.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcos Abrão) - Gostaria de agradecer as...

O SR. DEPUTADO JOVAIR ARANTES - Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcos Abrão) - Com a palavra o Deputado Jovair Arantes.

O SR. DEPUTADO JOVAIR ARANTES - Eu queria sugerir a V.Exa. que já deixasse agendado para o começo de agosto próximo, daqui a duas semanas, a retomada, junto com a banda do Tocantins, desta reunião: que convocássemos os Estados de Goiás e Tocantins para participar da reunião.

Quero agradecer ao Ministro Maurício Quintella Lessa, através do Dino, que está presente; ao representante da ANTT, através do Luiz Fernando Castilho; ao Antônio de Cassia Neto; e ao pessoal da concessionária.

Eu acho que, deixando agendado para o começo de agosto, a Casa vai estar mais calma, porque a Casa hoje está com gasolina derramada por todo lado: qualquer faísca pode pegar fogo. Nós estamos com os problemas naturais aqui do Parlamento, e no começo de agosto, com certeza, nós conseguiremos reunir mais



Deputados, mais Senadores, e dar uma ação mais efetiva com relação a isso. Se deixar esfriar, morreu.

Um abraço.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcos Abrão) - Com a palavra a Deputada Josi Nunes.

A SRA. DEPUTADA JOSI NUNES - Sr. Presidente, quero fazer uma pergunta. Já havia uma proposta de fazer este encontro no Ministério dos Transportes com todos esses atores. Já há alguma previsão desta reunião? *(Pausa.)*

Não, não é? Não há ainda.

O SR. DINO ANTUNES DIAS BATISTA - Não. Estamos finalizando, porque, em paralelo a essas discussões, essa vontade que... Hoje, nós estamos falando de vontade, de interesses, mas em paralelo a isso estamos fazendo toda uma instrução processual realmente, em termos técnicos. São as notas técnicas que embasarão as decisões. É lógico que, quanto mais moções a favor V.Exas. puderem colocar, será mais fácil a nossa instrução processual para dar sequência ao processo. Mas nós estamos preparando exatamente esse material técnico, porque na discussão com o Ministério Público, etc., já vamos levar esse material. Por isso não foi marcado ainda, porque ainda estamos preparando esse material técnico, que envolve as notas técnicas do Ministério dos Transportes e também as notas técnicas da Agência Nacional de Transportes Terrestres.

(Não identificado) - Tem agosto, que está aí.

O SR. DINO ANTUNES DIAS BATISTA - Sim. Note que o tempo urge. Temos o problema da janela hidrológica. Se atrasarmos esse processo... Ou seja, independentemente do que está sendo colocado aqui, já estamos fazendo. Quanto mais força tivermos, mais fácil será a nossa vida. Mas já estamos fazendo, certo? Por quê? Porque temos a questão da janela hidrológica e, em agosto, já temos que ter um TAC assinado, porque, senão, acho que os usuários conhecem, a rodovia dilui com a chuva. Precisamos assinar isso o mais rápido possível.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcos Abrão) - Gostaria, primeiramente, de agradecer as palavras do Deputado Roberto Balestra. Quero dizer ao Deputado que acabamos de receber um *e-mail* do TCU que diz que o processo de fiscalização é de relatoria do Ministro Augusto Nardes e que se encontra em fase de elaboração de



relatório preliminar. Quando concluído, o relatório preliminar será submetido à manifestação prévia do Diretor Geral da ANTT. Somente após a inclusão das considerações do dirigente máximo da agência é que a versão final do relatório de fiscalização será concluída, mediante despacho do titular da unidade técnica, e submetida à apreciação do Ministro-Relator. Ao Ministro-Relator caberá submeter o relatório voto e a proposta de deliberação do Plenário da Corte. Assim, verifica-se que as informações coletadas em fiscalização e exame ainda não são consolidadas em relatório, o que prejudica a discussão na Comissão.

O SR. DEPUTADO ROBERTO BALESTRA - Sr. Presidente, sabe quando isso vai acontecer? Em dezembro!

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcos Abrão) - Não. Nós vamos marcar o que foi sugerido aqui tanto pela Deputada Josi Nunes, como pelo Deputado Jovair Arantes. Deputado Roberto Balestra, nós não vamos deixar este assunto esfriar. Eu tive a oportunidade, neste fim de semana, em Mara Rosa, no norte de Goiás, de ver a manifestação de um pai que acabou de perder um filho na BR-153, por causa de um acidente.

Nós, como representantes da população de Goiás, de Tocantins, de todo o Brasil, temos a responsabilidade de levar este assunto adiante, de buscar uma solução e, principalmente, de cobrar e esclarecer à sociedade brasileira sobre este problema, que é a falta de duplicação da rodovia BR-153 Belém/Brasília.

Concedo a palavra ao Sr. Dino Batista e depois ao Sr. Jean Luscher. Em seguida, falarão as pessoas que se fizeram a inscrição na audiência pública.

O SR. DINO ANTUNES DIAS BATISTA - Sr. Presidente, eu queria colocar que a resposta do TCU demonstra exatamente hoje a maneira como o TCU está olhando esta concessão. O relatório de fiscalização do TCU eu já posso adiantar qual vai ser. Eles vão dizer que a concessão não está fazendo nada, a gente já poderia adiantar o relatório do TCU, porque a fiscalização deles vai mostrar exatamente o que a gente já conhece. O que a gente precisa trazer ao TCU é sair da caixinha e pensar numa alternativa: *"Ah, é isso que eles vão trazer"*.

Portanto, é importante que seja informado ao TCU que este relatório é importante, que está dentro das competências institucionais do TCU, mas o que hoje



se busca aqui é algo além disso. Se ficarmos neste, não vamos ter do TCU o apoio necessário.

O SR. JEAN ALBERTO LUSCHER CASTRO - Bem, eu queria aproveitar, Sr. Presidente, o questionamento da Deputada Josi Nunes.

Hoje nossa expectativa nesta audiência, como eu já manifestei para a Senadora, não foi vir buscar apoio para financiamento. Nosso problema não é este. O que nós queremos é ter a oportunidade de ter uma resposta para o plano que foi apresentado, bem como um posicionamento de ordem jurídica e legal, para que possamos assumir amanhã. A disposição da concessionária é assumir amanhã. Se for possível, vamos assumir; se não for possível, paciência, vamos embora, vamos cuidar da vida, porque nós não podemos ficar a vida inteira. Do contrário, vai chegar o mês de novembro, a estrada vai derreter e quem vai ser o culpado? Aí, vão caçar as bruxas, e a concessionária é o ponto mais fraco.

Nós estamos aqui para buscar apoio para que os órgãos jurídicos tenham um parecer, o mais rápido, conjuntamente, com base na decisão do próprio Ministério dos Transportes e da ANTT. Esta é a minha colocação, Deputado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcos Abrão) - Com a palavra o Deputado Roberto Balestra.

O SR. DEPUTADO ROBERTO BALESTRA - Sr. Presidente, como a correspondência, porque isso aí é correspondência, não é?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcos Abrão) - É um *e-mail*.

O SR. DEPUTADO ROBERTO BALESTRA - Chegou depois que todos tinham se manifestado, inclusive com a minha advertência. Mas, como eu disse, Maomé não vem à montanha; a montanha vai a Maomé. Marca-se uma audiência no TCU, porque a presença com o Ministro Augusto Nardes, já que se sabe que ele é o Relator, é da Casa e do meu partido, foi do meu partido, e nós vamos lá pedir. Se a previsão era terminar daqui a 30, 60 ou 90 dias, nós vamos dizer da necessidade de antecipar para solucionar o problema.

Isso depende do momento em que ele está fazendo esta comunicação. Nós vamos inverter. Nós vamos lá. Se quiser ir hoje, eu estou à sua disposição. Acredito que V.Exa., como Presidente, não precisa marcar. Nós vamos no período de



trabalho, a partir das 14 horas, e pedimos para falar com ele. Não há problema nisso.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcos Abrão) - Nós nos dispomos, Deputado, a fazer esta solicitação. É urgente a solução desta situação que já vem se arrastando há vários meses.

Quero dizer que nós vamos entrar em contato com todos os Deputados e Senadores que estiveram presentes aqui, para irmos ao TCU e conversarmos a respeito da situação da BR-153.

Eu quero agradecer, Deputado, tanto a V.Exa., como ao Deputado Jovair Arantes, as intervenções.

Agora passamos aos debates com as pessoas que se inscreveram.

Com a palavra a Sra. Alessandra Barcelos Carneiro, Chefe da 2ª Delegacia da Polícia Rodoviária Federal de Anápolis.

A SRA. ALESSANDRA BARCELOS CARNEIRO - Bom dia, Sr. Presidente. Eu gostaria de agradecer a oportunidade e parabenizá-lo pela iniciativa que consideramos extremamente importante. A BR-153 muito preocupa a Polícia Rodoviária Federal.

Nós sabemos que ela, há mais de 50 anos criada, é a quarta maior rodovia em extensão do nosso País. Sua importância também está diretamente relacionada ao fato de ser um dos principais eixos de ligação entre a Região Norte e o Centro Sul. Ela é considerada uma rodovia, como todos sabem, bastante perigosa, tanto pelo fato de o seu traçado ser bastante sinuoso, mas também pelo fato de que há um altíssimo fluxo de veículos de carga, o que compromete bastante a fluidez dos veículos de passeio. Todos aqui já trafegaram nela, eu acredito, e puderam passar por essa experiência desagradável.

Nós temos um grande número de vítimas, provocado por colisões frontais. Sabemos também que a duplicação das rodovias reduziria significativamente estes dados.

Nós representamos aqui 444 quilômetros de rodovias federais, abrangendo os trechos da 2ª Delegacia em Anápolis e da 7ª Delegacia em Porangatu. Nós temos um trecho bastante ruim, que tem comprometido bastante a segurança viária que vai entre o quilômetro 109 e o quilômetro 0, que já foi citado aqui, que se inicia em



Santa Teresa e vai até a divisa do Estado. Este trecho realmente vai se desfazer. Com as próximas chuvas, não teremos condições de trafegabilidade na região.

Em janeiro do ano passado até a presente data, tivemos um total de 1.010 acidentes, com 1.497 pessoas queridas entre vítimas leves e graves e 73 mortes. São números absurdos e preocupantes.

Quando ocorreu a concessão da rodovia, ficamos muito felizes, porque a Polícia Rodoviária Federal tem enfrentado situações dramáticas em toda a BR-153. Ficamos bastante preocupados quando os trabalhos foram na sua maioria interrompidos. Nós consideramos que é importante, sim, fundamentar a duplicação total da rodovia devido à fluidez intensa, ao fluxo principalmente intenso de veículos de carga naquela região e esperamos que haja realmente um desfecho positivo.

Nós temos uma experiência recente de concessão da BR-060, em que houve redução de 30% no número de acidentes numa rodovia duplicada, e a BR-153 ainda é uma pista simples. Sabemos que esta duplicação vai contribuir bastante, tanto para a melhoria da qualidade da pavimentação asfáltica, como para a implementação da sinalização, que vai resultar na preservação de vidas.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcos Abrão) - Quero dizer à Sra. Alessandra que nós representantes da população brasileira sabemos que a Polícia Rodoviária Federal é a guardiã das nossas rodovias federais.

Vocês lidam com a situação das rodovias no seu cotidiano. Essa é uma grande preocupação nossa também na Câmara Federal. Como disse o Deputado Federal Roberto Balestra, nós vamos levar esse assunto adiante — não vai ser um recesso de alguns dias que irá tirar o foco da duplicação da Comissão de Integração Nacional. Eu tenho o hábito de cobrar e de trabalhar com resultados. A senhora pode ter certeza de que nós vamos, juntamente com todas as forças políticas que se fizeram presentes aqui, buscar uma solução para essa situação.

A SRA. ALESSANDRA BARCELOS CARNEIRO - Obrigada.

Faço apenas uma complementação dos dados: no período de janeiro do ano passado até o momento, dos 1.497 acidentes, 88 foram provocados por buracos e causaram dez vítimas fatais.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcos Abrão) - Isso mostra mais uma vez a urgência dessa medida. Nós, que vivemos num país de dimensões continentais, ainda deparamos com este tipo de situação: vidas perdidas por falta de infraestrutura básica, como a duplicação de rodovias — isso num país em que se gastou e se gasta com inúmeras futilidades. Nós estamos perdendo vidas para a falta de infraestrutura do País.

Concedo a palavra ao Prefeito Janduhy Diniz, de Rialma, cidade do Estado de Goiás margeada pela BR-153.

O SR. JANDUHY DINIZ - Bom dia, Presidente Marcos Abrão! Bom dia a todos!

Peço desculpas por ter estado ausente na reunião passada — foi por motivo de saúde. É um prazer ver este trabalho, esta audiência. Fico satisfeito de ver.

A partir desses dados trazidos pela Alessandra, da Polícia Rodoviária Federal, nós vemos, proporcionalmente, pelo que está passando quem mora à margem da BR-153 e que precisa transitar até os pontos tanto de comércio como de trabalho. São dados muito preocupantes.

Parabéns ao Deputado Estadual Júlio, de Goiás, pelo trabalho! Hoje, quando nós viajamos, vemos muitas ambulâncias vindo de Porangatu, Tocantins, São Luiz, Mara Rosa, Rialma em direção à Capital, tentando socorrer alguém. Infelizmente, às vezes elas mesmas colidem com outros veículos, matando as pessoas que já estavam à beira da morte e outras.

Sobre a parte de logística, a parte empresarial, a BR-153 corta o País inteiro, partindo de Anápolis e Goiânia — quem vai para o Norte ou para parte do Nordeste do Brasil passa pela BR-153. É como estávamos dizendo: quando chega o período chuvoso, quando se andam 100 quilômetros — entre 1 hora e 1 hora e 20 minutos —, é preciso umas 5 horas para transitar. Às vezes não se sabe disso. Hoje, os atacadistas de Anápolis e de todo o Estado fazem muitas entregas, há muita logística para o Norte e o Nordeste do Brasil. É um trânsito muito grande. É uma preocupação, na parte empresarial, o quanto perdeu o nosso Estado de Goiás, o quanto perdeu também o Estado de Tocantins e todo o País. É muito preocupante a parte empresarial, a parte de logística. A BR-153 é uma rodovia que tinha que estar não digo 100%, mas pelo menos 30% em condições de receber veículos pesados.



Na nossa região, em Rialma, uma área geográfica de cerca de 60 quilômetros, existem oito usinas de açúcar, o que quer dizer que temos caminhões pesados, caminhões de três carretas e com bitrem de 25 metros, caminhões perigosos, trafegando por lá. A Polícia Rodoviária Federal sabe disso. Existem os domingueiros, aqueles carros que não têm muita potência para ultrapassar... Enfim, em vez de andar na Norte-Sul, estão andando na BR. É uma situação muito preocupante.

Portanto, parabéns a vocês por este trabalho! Se Deus quiser, se depender da minha pessoa, da minha força como Prefeito, com certeza nós vamos resolver esse caso. Como o Deputado Jovair Arantes, a Deputada Flávia Moraes, o Deputado Roberto Balestra e outros falaram, estamos aqui para resolver essa situação preocupante. A nossa população vai ficar muita grata, e isso vai ser importante para todo o Brasil, que é cortado pela BR-153.

Muito obrigado, Deputado Marcos Abrão.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcos Abrão) - Agradeço as palavras do Prefeito.

A palavra está franqueada para que qualquer um dos nossos convidados tenha a oportunidade de se manifestar. Peço apenas se identifiquem antes de fazê-lo.

O SR. JÚLIO CÉSAR TOFOLO - Bom dia. Meu nome é Júlio César Tofolo e sou da Associação Comercial de Porangatu. O Jean Alberto não poderia ouvir o que eu vou falar. Eu acho que eles fizeram um mau negócio quando pegaram a concessão. Hoje, qualquer banqueiro gostaria de ter essa concessão na mão, desde que ela fosse lucrativa. Eles fizeram um mau negócio. E nós, como dependemos do negócio e queremos que a Concessionária Galvão continue, temos que apoiar esse negócio, temos que brigar, porque o preço do pedágio que eles cobram é realmente o mais barato da região. Então, nós temos que viabilizar esse processo e trabalhar para manter a Galvão, porque ela já mostrou a que veio, já fez um trabalho, já investiu na região. Nós temos mais é que apoiá-la.

Temos que ver quem vai assinar — se dependesse de mim, eu já teria assinado. Eu ando pela rodovia desde 1979, e ela é perigosa — há muitos



acidentes. Nós precisamos realmente melhorar a sinalização e fazer com que ela tenha um tráfego mais saudável, menos perigoso.

A Associação Comercial de Porangatu apoia esse trabalho. Nós saímos de Porangatu para trazer nosso apoio. Nós queremos a Concessionária Galvão nesse trecho.

Obrigado.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Josi Nunes) - Mais alguém quer contribuir com a discussão? (*Pausa.*)

Passarei a palavra aos expositores para que façam suas considerações finais.
Concedo a palavra ao Sr. Jean Alberto.

O SR. JEAN ALBERTO LUSCHER CASTRO - Muito obrigado.

Em primeiro lugar, eu gostaria de agradecer a iniciativa do Deputado Marcos Abrão e de agradecer o empenho do Deputado Estadual Júlio da Retífica, do Deputado Jovair Arantes e de tantos outros que têm nos ajudado a tornar realidade a BR-153.

Mais uma vez, volto a repetir: nós não estamos aqui com o pires na mão; nós estamos aqui para trabalhar, e o Brasil precisa de trabalho. Este é o momento de tomarmos uma decisão: ou vamos para frente, ou não vamos. Não dá para ficarmos parados; temos que decidir.

A decisão da empresa é continuar, se for possível. Se não for possível, paciência. O nosso objetivo hoje é lutar enquanto tivermos forças para darmos continuidade ao processo. Temos conhecimento de todas as dificuldades. Temos trabalhado em conjunto com a Polícia Rodoviária, com o próprio DNIT, com a ANTT, que tem nos compreendido bastante, e com o Ministério dos Transportes — o Ministro nos recebeu, na semana passada, de forma muito efetiva.

Quero aqui mais uma vez reiterar o meu agradecimento, o agradecimento da Concessionária e do Grupo Galvão pelo entendimento de todos os Srs. Parlamentares e pela forma como nos têm atendido. Essa é a nossa obrigação, e o que nós queremos é atender à população. Para isso, estamos presentes na região há 2 anos e nunca abandonamos a rodovia.

Podemos não estar fazendo o melhor serviço no momento, porque realmente as condições estão muito difíceis — o momento não é fácil —, mas vamos continuar



lutando. Tanto no Estado de Goiás quanto no Estado de Tocantins queremos manter a nossa presença, e vamos continuar lutando para que se viabilize o processo da duplicação e — o que é mais importante — da operação da rodovia.

A partir do momento em que conseguirmos começar a operar a rodovia conjuntamente com a Polícia Rodoviária, tenho absoluta certeza de que a redução de acidentes, como disse o Dino Antunes, será da ordem de 30% — isso ocorre em todas as concessões, tão logo se começa a operar. Na hora em que começarmos a operar, todos os usuários vão sentir a diferença, porque uma rodovia operada tem uma característica um pouco diferente da que simplesmente passa por uma obra.

Agradeço a todos. Muito obrigado pela oportunidade.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcos Abrão) - Sr. Jean, para nós é uma satisfação recebê-los aqui. É muito importante mantermos esse processo com transparência. Nós estamos fazendo aqui um debate público sobre uma situação que vem se arrastando há alguns meses, e não só um debate: nós estamos buscando uma solução para uma situação que já está instalada.

A BR-153 deveria ter sido prioridade para o País desde a década de 50. Não tenho nada contra o País gastar bilhões de reais com estádios de futebol e com a organização de grandes eventos, mas ele tinha que dar prioridade à vida das pessoas, porque vidas estão sendo perdidas em nossas rodovias.

Na minha opinião, um país que não possui um mínimo de malha viária duplicada não poderia estar sediando Jogos Olímpicos ou, muito menos, Copa do Mundo.

Concedo a palavra ao Sr. Dino Antunes, para as suas considerações finais.

O SR. DINO ANTUNES DIAS BATISTA - Sr. Deputado, reitero realmente o agradecimento do Ministério dos Transportes pelo convite para participar desta audiência e reitero também o interesse do Ministério dos Transportes em solucionar essa questão com a concessionária.

Se não for com a concessionária, trabalharemos via DNIT e também com a licitação de uma nova concessão. Ou seja, o Ministério dos Transportes está trabalhando para viabilizar a melhor BR-153 possível, dadas as restrições fiscais, as restrições orçamentárias e as restrições de tempo que temos.



Estamos à disposição — sempre que chamados, estaremos presentes — para trabalhar na melhoria da estrutura viária do Brasil.

Obrigado novamente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcos Abrão) - Agradeço também ao Ministro Maurício Quintella, que nos recebeu na semana passada, ocasião em que tivemos a oportunidade de marcar esta audiência pública.

Com a palavra o Sr. Antônio de Cassia Neto, Superintendente Executivo de Infraestrutura de Goiás.

O SR. ANTÔNIO DE CASSIA NETO - Sr. Presidente, mais uma vez declaro o apoio do Governo do Estado de Goiás a essa iniciativa, pela qual parabenizo V.Exa.

Quero complementar as suas palavras no sentido de se gastar dinheiro em Copa e em Olimpíada. Segundo o Senador Ronaldo Caiado, o Brasil gastou 50 bilhões de reais nos últimos 5 anos em obras na Venezuela, em Cuba, etc.

Quero dizer que, sob o ponto de vista da engenharia, o problema é muito simples, porque engenharia é técnica, respeito aos contratos e principalmente bom senso. Com esses parâmetros, vamos chegar a uma conclusão final. Queremos estar presentes em todas as iniciativas de V.Exa.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcos Abrão) - Concedo a palavra ao Sr. Luiz Fernando Castilho, para as suas considerações finais.

O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO - Sr. Presidente, eu gostaria de agradecer, mais uma vez, a oportunidade de trazer, sob a ótica da agência, os esclarecimentos em relação ao cumprimento do contrato de concessão. Agradeço também a manifestação das autoridades, sobretudo da Deputada — eu fiquei bastante impressionado com a clareza de S.Exa. em relação ao contrato e ao significado de concessão.

É muito importante uma oportunidade como esta para trazer esclarecimentos para os senhores. É essencial que haja clareza e transparência, como disse o Presidente.

Se o Dino me permite, eu discordo um pouquinho da sua fala no que se refere à possibilidade de a concessão ser transferida para o DNIT. Dadas todas as condições, como estamos percebendo aqui, de todas as autoridades técnicas e



políticas entenderam que a concessionária pode parar em pé, eu acho que não podemos trabalhar com outra opção que não a de manter a concessão de pé. A agência vai dar todo o respaldo técnico para que isso aconteça, com o apoio dos senhores.

Agradeço demais a oportunidade.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcos Abrão) - Sr. Luiz, eu não me recordo do momento em que foi feita essa sugestão de transferência da concessão para o DNIT. Eu tenho clareza de que o poder público precisa exercer o seu papel em parceria com a iniciativa privada. Na minha opinião, transferir a operação da rodovia para o DNIT seria um retrocesso. Eu não sei em que ponto isso foi ventilado. Em minha concepção, da forma como eu penso, isso não é possível.

Eu queria fazer esse registro, para que não reste dúvida de que esse não é o pensamento do Presidente da Comissão de Integração Nacional. Pelo contrário, entendo que o poder público deveria regular e fiscalizar, tendo sido transferidos para a iniciativa privada a concessão, a exploração e a administração de todos os equipamentos públicos que assim pudessem ser mais bem administrados.

O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO - Peço desculpa ao Dino pelo entendimento equivocado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcos Abrão) - Agradeço ao Sr. Luiz Fernando e a todas as pessoas presentes. É uma satisfação viver este momento. É uma satisfação estar no Parlamento brasileiro, buscar soluções, participar de reuniões e de audiências públicas e, principalmente, presidir a Comissão de Integração Nacional.

Mais uma vez agradeço aos presentes e manifesto minha alegria de ter nascido e vivido no Estado de Goiás e, sobretudo, de contribuir para a melhoria da qualidade de vida da população brasileira, que é quem nos dá a oportunidade de estar neste Parlamento.

Muito obrigado e boa tarde a todos!

Está encerrada a reunião.