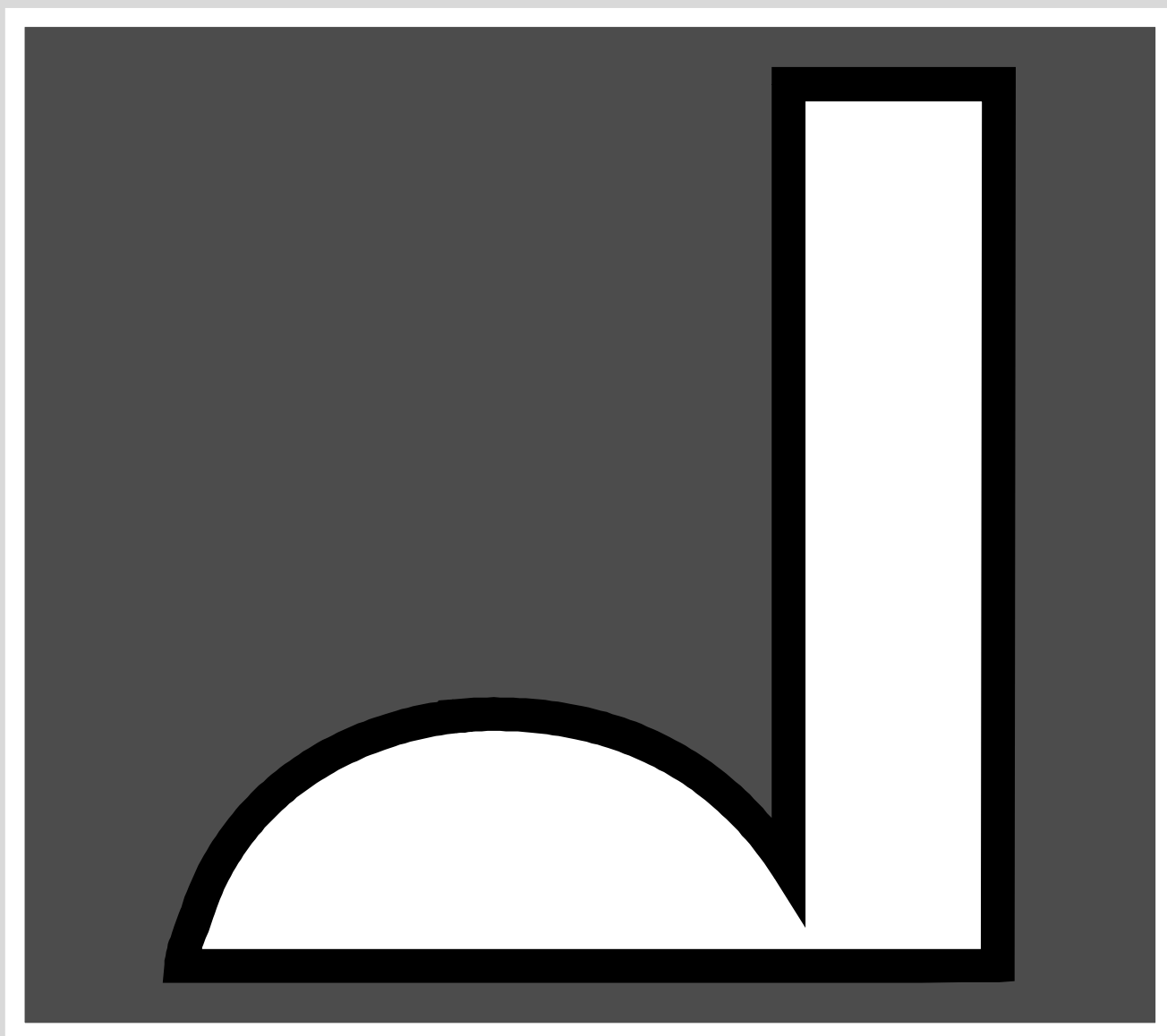




REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL



DIÁRIO DO SENADO FEDERAL

ATAS DE COMISSÃO

ANO LXI - SUP. AO Nº 066 - SÁBADO, 29 DE ABRIL DE 2006 - BRASÍLIA-DF

MESA DO SENADO FEDERAL	
<p>Presidente Renan Calheiros – PMDB-AL</p> <p>1º Vice-Presidente Tião Viana – PT-AC</p> <p>2º Vice-Presidente Antero Paes de Barros – PSDB-MT</p> <p>1º Secretário Efraim Morais – PFL-PB</p> <p>2º Secretário João Alberto Souza – PMDB-MA</p>	<p>3º Secretário Paulo Octávio – PFL-DF</p> <p>4º Secretário Eduardo Siqueira Campos – PSDB-TO</p> <p>Suplentes de Secretário 1ª - Serys Slhessarenko – PT-MT 2º - Papaléo Paes – PSDB-AP 3º - Alvaro Dias – PSDB-PR 4º - Aelton Freitas – PL-MG</p>

LIDERANÇAS		
<p>MAIORIA (PMDB) – 20</p> <p>LÍDER Ney Suassuna</p> <p>VICE-LÍDERES Garibaldi Alves Filho Romero Jucá Gilberto Mestrinho (vago) Amir Lando Ramez Tebet (vago)</p> <p>LÍDER DO PMDB – 20 Ney Suassuna</p> <p>VICE-LÍDERES DO PMDB Luiz Otávio Valdir Raupp (vago) (vago) Alberto Silva Wellington Salgado de Oliveira</p>	<p>BLOCO DE APOIO AO GOVERNO (PT/PL/PSB)- 16</p> <p>LÍDER Ideli Salvatti – PT</p> <p>VICE-LÍDERES Sibá Machado – PT Antônio Carlos Valadares – PSB</p> <p>LÍDER DO PT – 11 Ideli Salvatti</p> <p>VICE-LÍDERES DO PT Sibá Machado Ana Júlia Carepa Flávio Arns Roberto Saturnino</p> <p>LÍDER DO PL – 3 João Ribeiro</p> <p>VICE-LÍDER DO PL Aelton Freitas</p> <p>LÍDER DO PSB – 2 Antônio Carlos Valadares</p> <p>VICE-LÍDER DO PSB (vago)</p>	<p>LIDERANÇA PARLAMENTAR DA MINORIA (PFL/PSDB) – 32</p> <p>LÍDER Alvaro Dias – PSDB</p> <p>VICE-LÍDERES (vago) Tasso Jereissati – PSDB César Borges – PFL Eduardo Azeredo – PSDB Rodolpho Tourinho – PFL Demóstenes Torres – PFL</p> <p>LÍDER DO PFL – 16 José Agripino</p> <p>VICE-LÍDERES DO PFL Demóstenes Torres César Borges Rodolpho Tourinho Maria do Carmo Alves Romeu Tuma (vago)</p> <p>LÍDER DO PSDB – 16 Arthur Virgílio</p> <p>VICE-LÍDERES DO PSDB Lúcia Vânia Leonel Pavan Flexa Ribeiro Papaléo Paes João Batista Motta</p>
<p>LÍDER DO PDT – 4 Osmar Dias</p> <p>VICE-LÍDER DO PDT (vago)</p> <p>LÍDER DO PRB– 2 Marcelo Crivella</p>	<p>LÍDER DO PTB – 5 Mozarildo Cavalcanti</p> <p>VICE-LÍDER DO PTB Sérgio Zambiasi</p> <p>LÍDER DO P-SOL – 1 Heloísa Helena</p>	<p>LÍDER DO GOVERNO Aloizio Mercadante – PT</p> <p>VICE-LÍDERES DO GOVERNO Romero Jucá – PMDB Ideli Salvatti – PT (vago) (vago) Fernando Bezerra – PTB (vago)</p>
EXPEDIENTE		
<p>Agaciel da Silva Maia Diretor-Geral do Senado Federal</p> <p>Júlio Werner Pedrosa Diretor da Secretaria Especial de Editoração e Publicações</p> <p>José Farias Maranhão Diretor da Subsecretaria Industrial</p>	<p>Raimundo Carreiro Silva Secretário-Geral da Mesa do Senado Federal</p> <p>Ronald Cavalcante Gonçalves Diretor da Subsecretaria de Ata</p> <p>Denise Ortega de Baere Diretora da Subsecretaria de Taquigrafia</p>	

Impresso sob a responsabilidade da Presidência do Senado Federal. (Art. 48, nº 31, RISF)

SENADO FEDERAL

SUMÁRIO

ATAS DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA		
26ª Reunião, realizada em 22 de novembro de 2005.....	00004	30ª Reunião, realizada em 13 de dezembro de 2005..... 00045
27ª Reunião, realizada em 24 de novembro de 2005.....	00017	31ª Reunião, realizada em 15 de dezembro de 2005..... 00046
28ª Reunião, realizada em 29 de novembro de 2005.....	00024	1ª Reunião, realizada em 14 de março de 2006..... 00067
29ª Reunião, realizada em 6 de dezembro de 2005.....	00032	2ª Reunião, realizada em 23 de março de 2006..... 00070
		3ª Reunião, realizada em 4 de abril de 2006 00095

SECRETARIA DE COMISSÕES**SUBSECRETARIA DE APOIO
ÀS COMISSÕES PERMANENTES****COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA****Ata da 26ª reunião (extraordinária) realizada
em 22 de novembro de 2005 às 10 horas.**

Às dez horas e vinte e nove minutos do dia vinte e dois de novembro de dois mil e cinco, na sala de reuniões da Comissão, na Ala Senador Alexandre Costa, sob a Presidência do Senhor Senador HERÁCLITO FORTES, reúne-se extraordinariamente a Comissão Permanente de Serviços de Infra-Estrutura, presentes as Senhoras Senadoras e os Senhores Senadores Marco Maciel, Leonel Pavan, Teotônio Vilela Filho, Gerson Camata, Alberto Silva, Valdir Raupp, Mão Santa, Delcídio Amaral, Magno Malta, Sérgio Zambiasi, Serys Slhessarenko, Siba Machado, Aelton Freitas, Cristovam Buarque, César Borges, Gilberto Coellner, Jorge Bornhausen, Flexa Ribeiro, Eduardo Azeredo, Ney Suassuna, Luiz Otávio, Roberto Saturnino, Paulo Paim, Fernando Bezerra, Mozarildo Cavalcanti, João Ribeiro e Augusto Botelho. Deixam de comparecer os demais Senadores. O Senhor Presidente declara abertos os trabalhos, propondo a dispensa da leitura da Ata da reunião anterior, que é dada como aprovada. A presente reunião destina-se a análise da seguinte Pauta: **Item um – Mensagem nº 246, de 2005-SF**, que “submete à apreciação do Senado Federal a indicação da Senhora Joísa Campanher Dutra, para exercer o cargo de Diretora da Agência Nacional de Energia Elétrica – ANEEL, **Autor:** Presidência da República. **Relator:** Senador Delcídio Amaral. **Relatório:** Em condições de ser apreciado pela Comissão. **Resultado:** aprovada a indicação da Senhora Joísa Campanher Dutra, por vinte votos “sim”, três “não” e nenhuma abstenção. Foram escrutinadores a Senadora Lúcia Vânia e o Senador Teotônio Vilela. **Item dois – Mensagem nº 247, de 2005**, que “submete à apreciação do Senado Federal a indicação do Senhor Edvaldo Alves de Santana, para exercer o cargo de Diretor da Agência Nacional de Energia Elétrica – ANEEL, **Autor:** Presidência da República. **Relator:** Senador José Jorge. **Relatório:** Em condições de ser apreciado pela Comissão. **Resultado:** aprovada a indicação do Senhor Edvaldo Alves de Santana por vinte e um votos “sim”, dois “não” e nenhuma abstenção. Foram escrutinadores a Senadora Lúcia Vânia e o Senador Teotônio Vilela. A Presidência convoca os Senhores Senadores membros da Comissão para a próxima reunião extraordinária, a realizar-se no próximo dia vinte e quatro de novembro do ano em curso,

quinta-feira, às onze horas, no Plenário da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente agradece a presença de todos e declara encerrada a reunião, às dezesseis horas e vinte minutos, lavrando eu, *Dulcídia Ramos Calháo*, Secretária da Comissão a presente Ata que lida e aprovada será assinada pelo Senhor Presidente e publicada em conjunto com suas notas taquigráficas. – Senador **Heráclito Fortes**, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)

– Havendo número regimental, declaro aberta a 26ª reunião extraordinária da Comissão de Serviço de Infra-Estrutura da 3ª sessão legislativa ordinária da 52ª Legislatura.

Antes de iniciarmos os nossos trabalhos, proponho a dispensa da leitura e sua aprovação da Ata da reunião anterior.

As Sr^{as} e os Srs. Senadores que a aprovam, queriam permanecer sentados. (Pausa.)

Aprovada.

A presente reunião destina à apreciação e votação das seguintes mensagens: Mensagens nºs 246, de 2005, e 247, de 2005.

A Mensagem de nº 246, submete à apreciação do Senado Federal a indicação da Sr^a Joísa Campanher Dutra para exercer o cargo de Diretora da Agência Nacional de Energia Elétrica – Aneel –, de autoria da Presidência da República. O Relator é o Senador Delcídio Amaral.

Peço à Assessoria que convide a comparecer à Mesa a Sr^a Joísa Campanher Dutra. (Pausa.)

Convido para fazer parte da Mesa o Dr. Edvaldo Alves Santana que, por intermédio da Mensagem nº 247, de 2005, tem o seu nome indicado para também ocupar uma Diretoria na Aneel. O Relator é o Senador José Jorge. (Pausa.)

Tenho a satisfação de convidar para compor à Mesa, o Dr. Jaconias Aguiar, da atual Diretoria da Aneel, e tem relevantes serviços prestados ao setor elétrico no Brasil. (Pausa.)

Concedo a palavra ao Senador Delcídio Amaral para proferir o seu parecer.

O SR. DELCÍDIO AMARAL (PT – MS) – Sr. Presidente, Senador Heráclito Fortes, meu caro amigo Jaconias, velho companheiro do setor elétrico brasileiro, especialmente do CCON; quero cumprimentar a Dr^a Joísa Dutra e o Dr. Edvaldo Santana, meu velho companheiro de Eletrosul, com quem tive a honra de trabalhar.

Sr. Presidente, o Senado Federal é chamado a manifestar-se sobre a indicação que o Senhor Presidente da República faz da Sr^a Joísa Campanher Dutra, para exercer o cargo de Diretora da Agência Nacional

de Energia Elétrica – Aneel –, materializada no Aviso nº 1.157, da Casa Civil, assinado por S. Ex^a, a Ministra de Estado, Chefe da Casa Civil, Dilma Rousseff, e protocolado nesta Casa Legislativa em 27 de outubro do corrente ano.

A Constituição atribui competência ao Senado Federal para examinar previamente e deliberar por voto secreto sobre a escolha de titulares de cargos que a lei determinar.

Por sua vez, o parágrafo único do art. 5º da Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, exige a aprovação do Senado para nomeação dos membros da diretoria da Aneel.

Ressalte-se que o cargo para o qual a candidata foi indicada é de grande importância para a economia brasileira, pois a Aneel tem por finalidade regular e fiscalizar a produção, transmissão, distribuição e comercialização de energia elétrica, em conformidade com as políticas e diretrizes do Governo Federal.

Assim, entre outras atribuições, cabe à Aneel:

a – implementar as políticas e diretrizes do Governo Federal para exploração de energia elétrica e o aproveitamento dos potenciais hidráulicos, expedindo os atos regulamentares necessários ao cumprimento das normas estabelecidas pela Lei nº 9.074, de 1995;

b – promover, mediante delegação, com base no plano de outorgas e diretrizes aprovadas pelo poder concedente, os procedimentos licitatórios para a contratação de concessionárias e permissionárias de serviço público para produção, transmissão e distribuição de energia elétrica e para outorga de concessão para aproveitamento de potenciais hidráulicos;

c – gerir os contratos de concessão ou de permissão de serviços públicos de energia elétrica de concessão de uso de bem público bem como fiscalizar diretamente ou mediante convênios com órgãos estaduais as concessões, as permissões e a prestação de serviço de energia elétrica.

Acompanha a mensagem **curriculum** da candidata em cumprimento ao art. 383 inciso I do Regimento Interno do Senado Federal.

O **curriculum vitae** da Sr^a Joísa Dutra, anexado à Mensagem Presidencial, demonstra que sua formação acadêmica e sua experiência profissional são compatíveis para o cargo o qual está sendo indicada.

Brasileira, a candidata nasceu no Rio de Janeiro em 04 de fevereiro de 1970 – portanto, é aquariana, mais uma virtude da candidata Joísa; filha de Jorge da Silva Dutra e Maria Luíza Campanher Dutra; é graduada em Economia desde 1990 pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul; mestre em Economia desde 1995 pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul e Doutora em Economia desde 2001 pela Es-

cola de Pós Graduação em Economia da Fundação Getúlio Vargas. Atualmente é professora da Fundação Getúlio Vargas e presta assessoria também ao Ministério da Fazenda.

A candidata trabalhou dois anos como analista de regulação na Agência Nacional de Petróleo e prestou consultorias na área de regulação do setor elétrico.

Sua produção científica se concentra na temática de análise da sistemática de leilões, licitações e compras governamentais.

É importante, Sr. Presidente, e eu gostaria de ressaltar, primeiro, a invejável formação acadêmica da Sr^a Joísa Dutra que, além de ter concluído doutorado em economia, focou especialmente seus estudos na questão da regulação, leilões, microeconomia, economia experimental e organização industrial. E num momento importante também, em se tratando de leilões, em dezembro, como é sobejamente conhecido, teremos uma grande missão de preparar a geração futura de energia elétrica do Brasil por meio do leilão que ocorrerá agora em dezembro, um grande desafio para afastar definitivamente o fantasma do apagão.

Gostaria de ressaltar mais uma vez, tendo já destacado no meu relatório, os dois anos também que a Dr^a Joísa trabalhou como Analista de Regulação da Agência Nacional de Petróleo e as assessorias prestadas também ao Ministério da Fazenda.

Quero ressaltar, Sr. Presidente, que estou absolutamente convencido de que a Dr^a Joísa Dutra reúne todas as qualidades, está mais do que preparada para assumir a função de diretora da Agência Nacional de Energia Elétrica.

Complemento ainda, Sr. Presidente, que busquei também muitas referências da Dr^a Joísa em áreas de infra-estrutura, especificamente no Ministério da Fazenda, para o qual ela trabalhou, e todas os técnicos de carreiras, profissionais de carreiras das instituições – quero aqui registrar – do Ministério de Minas e Energia, do Ministério da Fazenda e da Petrobras, fizeram as melhores referências possíveis à conduta, à qualificação técnica e ao desempenho da Dr^a Joísa.

Quero também registrar, se a memória de não me falta, que a Dr^a Joísa seria a primeira mulher diretora da Agência Nacional de Energia Elétrica também. Creio que esse é um grande avanço.

Sr. Presidente, com isso, concluo o meu relatório, com a certeza absoluta da competência da Dr^a Joísa para desempenhar, com determinação, decência, honestidade e, acima de tudo, eficiência, uma das diretorias da Agência Nacional de Energia Elétrica, que precisa definir os seus diretores, sob o risco de começar a ter dificuldades inclusive para deliberar sobre ações fundamentais, talvez num dos segmentos mais

importantes para o desenvolvimento do País, o setor de energia elétrica.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)

– Senadora, sabendo que temos hoje uma manhã com várias atribuições, concederei a palavra a V. Ex^a, mas usaremos a estratégia de passar a palavra, em seguida, para o Senador José Jorge, que fará o outro relatório. Se fosse possível...

A SRA. SERYS SLHESSARENKO (PT – MT)

– Gostaria de apenas um minuto. Pode ser?

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)

– Pode.

A SRA. SERYS SLHESSARENKO (PT – MT)

– Apenas para dizer à Dr^a Joísa Dutra, que, após ouvir o relatório que acaba de fazer o Senador Delcídio Amaral, eu diria que realmente é um momento importante para a mulher brasileira. Quando o nosso Senador Delcídio diz que, pela primeira vez, uma mulher assumirá uma diretoria da Aneel, significa que a competência e o compromisso das mulheres está começando a aparecer na nossa sociedade.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)

– E a energia.

A SRA. SERYS SLHESSARENKO (PT – MT)

– Com certeza, e muita!

Registro que é sabido, por meio de pesquisas, que nós, mulheres, para conseguirmos chegar a determinados postos, seja na política, seja profissionalmente, ou em qualquer setor, temos realmente de ter muita competência, às vezes 100% mais competência do que os companheiros homens, com todo respeito ao preparo e à participação política dos companheiros homens, mas nós estamos disputando realmente...

O SR. JOSÉ JORGE (PFL – PE) – V. Ex^a não está dizendo isso para o Senador Delcídio...

A SRA. SERYS SLHESSARENKO (PT – MT) – A todos os Srs. Senadores que estão aqui.

O SR. JOSÉ JORGE (PFL – PE) – Mas não é particularmente sobre o Senador Delcídio que V. Ex^a está fazendo essa comparação?

A SRA. SERYS SLHESSARENKO (PT – MT)

– (Risos.) Senador José Jorge, com licença. V. Ex^a vai me atrasar, e só disponho de um minuto.

O SR. DELCÍDIO AMARAL (PT – MS) – Sr. Presidente, Senador Heráclito Fortes, fui diretor financeiro da Eletrosul, e todos os gerentes principais da minha diretoria – preciso me proteger da Senadora Serys – eram mulheres. Inovador.

A SRA. SERYS SLHESSARENKO (PT – MT)

– E tem de ser muito inovador para conseguirmos algum espaço na sociedade brasileira e no Planeta, infelizmente.

Quero dizer a todas as mulheres no Brasil que este é um momento importante, Dr^a Joísa, porque, infelizmente, nós, que somos 52% da sociedade, não conseguimos galgar os espaços que merecemos e para os quais temos competência, e V. S^a nos honra. Com esta certeza, estamos aqui muito entusiasmados. Vamos conquistar, sim, na sociedade brasileira, 50% de todos os espaços. Temos de esperar um pouco mais de tempo, mas vamos conquistar, sim, porque temos competência e compromisso político – não é político-partidário – com a sociedade brasileira.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)

– Antes de conceder a palavra ao Senador José Jorge, peço permissão aos membros da Comissão para apensar ao processo da Dr^a Joísa uma declaração protocolar de que ela não tem participação alguma em empresas com ligação ao setor energético no País. Trata-se de uma questão burocrática, e peço à secretaria da Mesa que o faça.

Ouvida a Senadora Serys Slhessarenko, que, ultimamente, para enaltecer sua condição de mulher, vive acabando com nós homens, mas ficamos muito satisfeitos com isso, concordamos e não há problema algum.

A SRA. SERYS SLHESSARENKO (PT – MT)

– Não, de jeito nenhum. Só queremos ser iguais.

O SR. DELCÍDIO AMARAL (PT – MS) – Nós é que estamos sendo discriminados, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)

– Mas estamos satisfeitos.

O SR. JOSÉ JORGE (PFL – PE) – Eu acho que, na próxima eleição, nenhum homem vai votar na Senadora Serys.

A SRA. SERYS SLHESSARENKO (PT – MT)

– Queremos a discriminação dos homens. Gostaríamos de ter aqui só mulheres Senadoras e um Senador, e aí na Mesa apenas um diretor...

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)

– Concedo a palavra ao Senador José Jorge, Relator da apreciação do nome do Dr. Edvaldo Alves de Santana.

Senador José Jorge, apenas para justificar o que disse anteriormente: vou abrir o processo de votação para permitir que os Senadores que tenham compromissos em outra comissão possam exercer o seu direito de votar.

Com a palavra o Senador José Jorge.

O SR. JOSÉ JORGE (PFL – PE) – Sr. Presidente, Sr^{as} e Srs. Senadores, Sr. Edvaldo Alves de Santana e Sr^a Joísa Campanher Dutra, indicados, farei algumas observações de caráter mais geral antes de entrar especificamente na questão da indicação do Dr. Ed-

valdo. Gostaria de falar sobre as agências reguladoras de um modo geral.

Nós temos aqui, desde o início deste Governo, realizado uma espécie de plantão em relação à questão das agências. Desde o início, as agências viraram uma espécie de filho rejeitado do Governo do Presidente Lula, do Governo do PT. De início, os Ministros de suas respectivas áreas, praticamente todos eles, principalmente os da área de infra-estrutura e de saúde, falavam mal das agências. Qualquer decisão que as agências tomavam, a oposição maior vinha do próprio Governo. Inclusive, o próprio Presidente Lula reclamou da atuação das agências, dizendo que elas faziam o que queriam, que não se subordinavam ao Governo etc.

Considero que as agências representam um avanço na Administração Pública brasileira. Foi assim no mundo inteiro, não estamos reinventando a roda nem inventado uma bola quadrada. As agências surgiram com as privatizações e com a necessidade de que empresas privadas prestassem serviços que normalmente eram prestados pelo setor público. Foi assim no setor de telecomunicações, energia elétrica, saneamento, abastecimento de água, estradas etc., e isso se deu no mundo inteiro.

Aqui no Brasil começou por isso, como forma de desprestigiar. Em segundo lugar, com a pressão sobre os diretores que vieram do Governo anterior, já que não coincidiram os mandatos. Em terceiro lugar, há a questão dos recursos. Na verdade, os recursos das agências têm sido contingenciados de forma radical, de tal maneira que a maioria das agências hoje não dispõem dos recursos necessários para a realização de seus trabalhos, mesmo nos casos em que as agências arrecadam seus próprios recursos. No caso da Aneel, por exemplo, o consumidor paga, na conta de energia elétrica, valor específico para que a Aneel fiscalize as empresas e exerça as suas funções. Esse dinheiro, normalmente, vem sendo contingenciado para o pagamento de juros. Isso está acontecendo com a ANP, com a Anatel, com todas as agências.

Então, o momento em que vêm novos diretores aqui é um momento em que nós, da oposição, não podemos deixar de registrar este protesto. Nós tentamos resolver isso no Orçamento, colocamos emenda na Lei de Diretrizes Orçamentárias, mas nada disso tem resolvido até agora. Por último, como forma de pressão maior, tenta-se não indicar os diretores das agências, Sr. Presidente – V. Ex^a tem trabalhado comigo nesse tema. Aliás, na realidade, os diretores de agências não são indicados. Por exemplo, hoje nós estamos aqui examinando a indicação de dois diretores que, saindo daqui, ainda vai passar pelo Plenário.

Esses dois diretores, cujas indicações estão sendo examinadas hoje, substituem diretores cujo mandato se encerrou no mês de maio. Se contarmos os meses, veremos que foram sete meses para que fossem nomeados dois diretores – mais dois meses e daria tempo de nascer uma criança! Foram sete meses de espera para a Agência Nacional de Energia Elétrica, uma das mais importantes agências, não só no Brasil como no mundo, um setor difícil, um setor que, cada dia mais, tem mais dificuldades para gerar energia nova por causa de questões ambientais, por falta de recursos etc. Essa agência ficou, durante sete meses, com apenas três diretores, mesmo quando já se conhecia a data do fim desses mandatos – já se sabe quando terminam os mandatos quando eles começam. Então, nada impediria que o Governo, já que o mandato ia terminar em maio, em janeiro indicasse nomes para que não houvesse demora na substituição.

Eu não poderia deixar de fazer esse protesto aqui, protesto contra essa demora, contra esse descaso. E isso acontece nas agências de um modo geral. Por exemplo: a ANP está sem um diretor, Senadora Lúcia Vânia – sei que V. Ex^a está ouvindo aí de pé – desde janeiro. Há petróleo de US\$60 e a ANP sem um diretor. E ficou sete meses sem um presidente.

No mês passado, o Presidente da Anatel terminou o seu mandato e até hoje não foi indicado um nome para substituí-lo.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Apenas para ajudá-lo, Senador José Jorge, quero dizer que temos para aprovar, até dezembro, 12 nomes. Isso se aprovarmos os dois nomes de hoje. Caso contrário, temos 14 nomes.

O SR. JOSÉ JORGE (PFL – PE) – Espero que V. Ex^a...

O SR. (Orador não identificado) – Só de agências?

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Só de agências. Da Anac, por que V. Ex^a tanto lutou, temos uns cinco nomes.

O SR. JOSÉ JORGE (PFL – PE) – Espero que V. Ex^a me ajude a obstruir alguns.

Sr. Presidente, agora vou ler meu relatório.

O Senado Federal é chamado a se manifestar sobre a indicação que o Senhor Presidente da República faz do nome do Sr. Edvaldo Alves de Santana para exercer o cargo de Diretor da Agência Nacional de Energia Elétrica, materializado no Aviso nº 1.156 da Casa Civil, assinado por S. Ex^a a Ministra de Estado Chefe da Casa Civil, Sr^a Dilma Rousseff, e protocolado nesta Casa Legislativa em 27 de outubro do corrente ano.

Portanto, é indicado pela própria Ministra Dilma Rousseff, que foi Ministra das Minas e Energia. S. Ex^a que hoje tem tanto tempo para divergir do Ministro Palocci, podia usar uma parte desse tempo para indicar mais rápido os diretores da Agência.

A Constituição atribui competência ao Senado Federal para examinar previamente e deliberar, por voto secreto, sobre escolha de titulares de cargos que a lei determinar. Por sua vez, o parágrafo único do art. 5º da Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, exige a aprovação do Senado para nomeação dos nomes da Diretoria da Aneel.

Gostaria de comunicar que, na semana passada, a Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania aprovou um projeto de minha autoria que foi transformado em uma emenda constitucional, o qual dizia o seguinte: se durante 90 dias, depois de vago o cargo em uma agência, o Governo não indicar o novo titular, o Senado indicará diretamente. Isso serve pelo menos para criar uma nova restrição a fim de que não aconteça mais o que vem acontecendo. E gostaria de acrescentar que foi aprovado por unanimidade por um acordo com a Liderança do Governo.

Ressalto que o cargo para o qual o candidato foi indicado é de grande importância para a economia brasileira, pois a Aneel tem por finalidade regular e fiscalizar a produção, a transmissão, a distribuição e a comercialização de energia elétrica em conformidade com as políticas e diretrizes do Governo Federal.

Há outras atribuições que cabe a Aneel: a) implementar as políticas de diretrizes do Governo Federal para exploração de energia elétrica e o aproveitamento dos potenciais hidráulicos, expedindo os atos regulamentares necessários ao cumprimento da norma estabelecida pela Lei nº 9.074, de 1995; b) promover, mediante delegação, com base no plano de outorgas e diretrizes aprovado pelo poder consciente, os procedimentos licitatórios para contratação de concessionárias e permissionárias de serviço público para produção, transmissão e distribuição de energia elétrica e para outorga de concessão para o aproveitamento de potenciais hidrelétricos; c) gerir os contratos de concessão e permissão de serviços públicos de energia elétrica, de concessão de uso de bens públicos, bem como fiscalizar, diretamente ou mediante convênio com órgãos estaduais, as concessões e as permissões de prestação de serviços de energia elétrica.

Acompanha a mensagem o **currículum vitae** do candidato em cumprimento do art. 383, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal.

O **currículum vitae** do Sr. Edvaldo Alves de Santana, anexado à mensagem presidencial, demonstra que sua formação acadêmica e sua experiência pro-

fissional são compatíveis com o cargo para o qual está sendo indicado. De nacionalidade brasileira, o candidato nasceu em Aracaju – SE, em 3 de janeiro de 1952, filho de Reginaldo Alves de Santana e Valdice Maria dos Santos, é graduado em Economia pela Universidade Federal de Santa Catarina e em Engenharia Elétrica pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Tem os Diplomas de Mestre e Doutor em Engenharia da Produção, obtidos na Universidade Federal de Santa Catarina. Atualmente é Professor titular da Universidade Federal de Santa Catarina e exerce o cargo de Superintendente de Estudos Econômicos do Mercado na Aneel.

Anteriormente, trabalhou na Eletrosul, de 1975 a 1992; e foi Diretor do Banco Fleming Graphus, de 1997 a 2000. O candidato tem diversos artigos publicados em revistas especializadas no Brasil e no exterior. O candidato apresentou, ainda, declaração pessoal de que não mantém qualquer vínculo com empresa concessionária, permissionária autorizada, produtor independente, autoprodutor, associação de classe de interesse dos agentes regulados ou com o prestador de serviços contratado e que atende às demais vedações previstas no art. 6º da Lei nº 9.427, de 27 de dezembro de 1996.

Com essa informação, a Comissão de Serviços de Infra-Estrutura está em condições de deliberar sobre a indicação do Sr. Edvaldo Alves Santana para exercer o cargo de Diretor da Aneel.

Portanto, Sr. Presidente, esse é o parecer.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)
– Ouvidos os dois Relatores, passaremos a ouvir os indicados.

Concedo a palavra à Dr^a Joísa Dutra.

A SRA. JOÍSA CAMPANHER DUTRA – Sr. Presidente, Exm^{os} Srs. Senadores, tentarei ser breve. Agradeço ao Senador Delcídio Amaral pelo relato, agradeço ao Sr. Presidente, Senador Heráclito Fortes, e a todos os Srs. Senadores presentes.

Eu havia preparado algumas coisas para falar, mas entendo que o momento exige um pouco mais de aceleração.

Falarei essencialmente da capacidade que entendo que uma pessoa com meu perfil profissional tem a contribuir neste momento da Agência. Como V. Ex^{as} sabem, a Agência, atualmente, desempenha um papel fundamental na criação de condições para garantir a necessária expansão da oferta de energia. Gostaria de apontar dois ou três aspectos, entre eles a responsabilidade por lei da Agência de conduzir os leilões que, na verdade, resultam no ambiente de contratação regulada.

A minha experiência foi enaltecida sobremaneira pelo Senador Delcídio Amaral, deixando-me até constrangida.

No contexto do novo modelo do setor elétrico, existem dois ambientes de contratação.

Há um ambiente de contratação regulada, no qual são decididos os contratos para consumidores cativos, que são os consumidores das distribuidoras. Foram conduzidos leilões em dezembro do ano passado, em abril e em outubro. Na verdade, esses leilões resultaram em um grande nível de contratação, a preços considerados relativamente módicos, que era o objetivo do novo modelo do setor elétrico.

Neste momento, estamos diante do próximo leilão, que acompanhei à distância. Tenho visto todos os esforços que têm sido empreendidos pelos agentes do setor para garantir a expansão necessária da oferta de energia.

Existe uma tentativa de institucionalizar esses procedimentos que são importantes para o desenvolvimento do processo regulatório em que nos encontramos. O processo de reestruturação dos mercados de eletricidade no mundo teve uma primeira onda, que consistiu em separar setores regulados de setores não regulados e, um segundo momento, com o qual nos deparamos, que consiste na reestruturação dos mercados atacadistas.

Então, todo o esforço do Governo de implementar mecanismos alocativos na forma de leilão para garantir o desenvolvimento do mercado atacadista hoje enfrenta algumas dificuldades. Mas o que se espera é que haja uma convergência para o que observamos hoje no segmento de transmissão, onde os processos de licitação são conduzidos de forma bastante transparente e têm garantidas as possibilidades de contratação, de expansão dos setores e de tarifas de transmissão relativamente baixas.

Outro ponto que cabe destacar é que existe uma série de relatórios recentes do Banco Mundial que apontam para os efeitos positivos da adoção de boas práticas de governança regulatória sobre os investimentos. O que isso significa? Os critérios de transparência, responsabilização e mudanças de regra, quando necessário, de forma transparente têm se traduzido em expansão da oferta em países que os adotam e garantido preços melhores.

Nesse sentido, qual seria a capacidade de uma profissional com o meu perfil para contribuir para este momento? Tive contato com pessoas da Agência, inclusive com o Presidente, que destacaram que a agência passará agora por um processo de finalização do primeiro ciclo de revisão tarifária. Uma das atribuições da agência é fixar tarifas e, nesse contexto, vai-se tentar

melhorar a metodologia, que já é bastante interessante e complexa, no sentido de conseguir alocar os corretos custos a todos os agentes que atuam no setor.

Esse processo de revisão tarifária ou então o próprio processo de avanço na institucionalização dos leilões que são hoje usados e que fazem parte fundamental desse processo de consolidação do mercado atacadista de energia elétrica. A agência, hoje, tem conseguido mais apoio. Percebi, ao longo dos meus contatos com os Exm^{os} integrantes desta Casa, uma preocupação com o desenvolvimento da agência e é nesse sentido, diante dessa e de outras tão relevantes preocupações e os esforços da agência, que luta também e sua capacidade de recrutar e de reter profissionais, que estou me colocando à disposição desta Casa para arguição pública, para, se V. Ex^{as} julgarem adequada a indicação do meu nome, comprometer-me, se aprovada e nomeada, atuar dentro da agência, tentando colocar e aprofundar questões que, na verdade, tentei, mas creio que este cargo que me foi oferecido me permite atuar de modo mais efetivo diante dessas questões.

Sem querer tomar mais tempo, agradeço a V. Ex^{as}.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Há alguma pergunta a ser feita à Dr^a Joísa? (Pausa.) Passaremos, imediatamente, a palavra... É melhor, depois...

Concedo a palavra ao Dr. Edvaldo Alves Santana.

O SR. EDVALDO ALVES SANTANA – Exm^o Sr. Senador Heráclito Fortes, Presidente da Comissão de Infra-Estrutura do Senado; Senador José Jorge, Relator do meu processo de indicação para o cargo de Diretor da Aneel; Senador Delcídio Amaral, Relator do processo da Joísa; Dr. Jaconias, atual Diretor da Agência; Srs. Senadores, membros titulares e suplentes desta Comissão; Sr^{as} e Srs., colegas da Aneel, bom-dia a todos.

Em primeiro lugar, gostaria de agradecer a generosidade do parecer do Sr. Relator, que reflete a minha vida profissional. Em segundo lugar, quero também agradecer a forma generosa e gentil com que fui recebido aqui no Senado, desde que, há dez dias, resolvi falar com cada um dos Senadores pessoalmente. Nunca havia vindo aqui em horário de expediente; já havia trazido meus filhos em feriado, e fui muito bem recebido. Pensava que iria encontrar enormes dificuldades, mas todos me receberam. Consegui falar com quase todos os Senadores titulares e suplentes e fico muito agradecido por isso.

Atribuo a minha indicação ao cargo de diretor da Aneel a minha experiência profissional, 30 anos dedi-

cados ao setor elétrico, a minha formação acadêmica – tenho mestrado e doutorado sempre em temas relacionados ao setor elétrico –, e, mesmo no período em que fiquei fora do setor elétrico, trabalhando apenas na universidade, mesmo assim sempre procurei fazer trabalhos que serviam ao setor ou eram resultado da minha experiência na área.

Durante esse período de 30 anos, trabalhei em quase tudo no setor elétrico; fiz bastantes coisas. Comecei em obras de sub-estação; depois, supervisionei montagem de equipamentos de sub-estações e usinas, planejamento financeiro, planejamento empresarial – aí já na época em que o Senador Delcídio era diretor da Eletrosul, quando saí. Trabalho há bastante tempo, mas desde criança sempre tive essa pretensão de ser professor de universidade e doutor. Não sei por que, mas imaginava que isso seria importante na vida. Lá, em Aracaju, no Colégio Salesiano onde estudava, como eu morava próximo de lá, havia um padre que me fazia ler a revista **Seleções**. Não sei se ainda existe. Então, eu gostava de ler vários artigos, especialmente sobre ciência e história, e descobri que, na autoria desses artigos, havia sempre ou PhD ou Doutor, eu não sabia o que era isso. Na época, com 14 anos, quando já dava aulas de matemática. Perguntei a esse padre e ele me disse que PhD e Doutor eram a mesma coisa, são pessoas que estudam mais e tal. Então, dali em diante, planejei a minha vida para ser isso, embora soubesse que, para um cara vindo de Aracaju, isso seria bastante difícil. Mas eu batalhei.

Quando cheguei a Florianópolis, já com a Eletrosul, descobri que isso não seria tão difícil. A Eletrosul ficava praticamente no mesmo terreno da universidade. Então, já em 1982, fiz concurso para Auxiliar de Ensino na universidade e passei; em 1987, fiz mestrado; em 1994, doutorado; e, em 1995, fiz concurso para Professor Titular, que é outro posto da carreira. Todos os meus trabalhos, tese e tal, foram sempre relacionados a decisões no setor elétrico.

Em 1994, já na universidade – já tinha saído da Eletrosul –, propus um projeto de pesquisa para o CNPq sobre “Teoria da Regulação Aplicada a Sistemas Elétricos”. Naquele ano, não existia a Agência ainda. Mesmo assim, eu já era um pesquisador bolsista do CNPq nessa área. Em 1996, o CNPq criou o Programa de Núcleo de Excelência. Então, aquele projeto foi incorporado ao Programa de Núcleo de Excelência da Universidade Federal do Rio de Janeiro; era coordenado por lá e eu participava. Desse projeto de pesquisa resultaram mais de vinte teses de mestrado e de doutorado, todas orientadas por mim e todas, por obrigação, voltadas a temas do setor elétrico.

Estou na Aneel – que já vai fazer nove anos no início de dezembro – há cinco anos e alguns meses, sempre trabalhando na Superintendência de Estudos do Mercado, que trata da operação e da regulação das regras de mercado. Houve muitas dificuldades, no início, e hoje, na Aneel, todos nós sentimos muito orgulho de ver o mercado funcionando, com índice de inadimplência muito abaixo de 1%, algo que não se conseguia antes.

Além disso, nessa superintendência em que atuo, está a coordenação da realização desses leilões de energia. Mesmo antes de o Congresso aprovar uma lei determinando a obrigatoriedade do leilão, a Aneel já havia realizado três leilões, todos com sistemáticas feitas na própria Agência. Não é simples elaborar a sistemática de um leilão que deve informar preço, levar a modicidade da tarifa, não permitir colusão, etc.

Sei que, se o meu nome for aprovado por esta Casa, os desafios são maiores. Reconheço isso e estou plenamente consciente disso. Destaco apenas um dos desafios, que julgo dos mais importantes, que é a estabilidade das regras. É uma premissa básica de toda Agência reguladora – toda Agência é o braço do Estado para isso –, mas não é fácil cumprir essa estabilidade. Hoje, quando se avalia um projeto de geração, por exemplo, os investidores inserem, como um dos custos do projeto, o risco regulatório. E, sempre que a agência mostra a estabilidade das regras, reduz-se o custo associado ao risco regulatório.

Esse é um desafio importante – embora pareça simples – porque, para mostrar a estabilidade das regras, a Aneel, como toda Agência, tem que demonstrar que, em todas as suas decisões, há independência – ou seja, que não está vulnerável à captura –, que não há vácuo regulatório – ou seja, para tudo que possa acontecer, existe um regulamento – e, tampouco, colapso regulatório – ou seja, tem que estar muito bem definido quem faz o quê, nas interfaces das Agências com as outras instituições. Esses são desafios importantes.

Apesar de estarmos em um país ainda em desenvolvimento, o setor elétrico brasileiro é muito complexo, de grandes dimensões, com quase cem mil *megawatts* de capacidade instalada e 55 milhões de unidades consumidoras – não consumidores, e sim unidades consumidoras. É muito complexa a operação e a expansão, e tudo isso depende de regulamentos, que são feitos na própria Aneel.

Outra questão importante, além desse desafio da estabilidade das regras, é que, na redução de custos de projetos de transmissão, distribuição, geração, seja lá o que for, é inerente a participação da Agência, por mais que não seja ela a responsável pela expansão.

Então, cumprir esse desafio é para mim extremamente importante.

Diferentemente do que ocorreu no passado, quando planejei estudar e ser doutor, jamais foi um sonho ser Diretor da Aneel; eu não planejei ser Diretor da Aneel. Mas a minha trajetória profissional, de pesquisa e tal, talvez tenha induzido a isso. Adquiri a confiança dos colegas, dos meus superiores, do Governo, e agora estou aqui disposto a este desafio, caso os senhores e esta Casa concordem com a aprovação do meu nome. Espero, com as minhas respostas, adquirir a confiança dos senhores. Se isto não for suficiente – responder àquelas perguntas – posso abordar outros temas específicos, caso seja necessário. Era só isso que eu tinha a dizer. Muito obrigado a todos.

O SR. JOSE JORGE (PFL – PE) – Sr. Presidente, quero me inscrever para falar.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Nós temos uma folha de inscrição. Senador José Jorge, Aelson.

Concedo a palavra ao Senador José Jorge, para perguntas aos inquiridos.

O SR. JOSE JORGE (PFL – PE) – Gostaria em primeiro lugar que os dois inquiridos falassem, no aspecto geral, sobre qual o papel que eles acham que deve ter uma agência, principalmente em relação ao Governo.

Como já expliquei anteriormente, os diretores de agência – a agência em si e ela representada pelos seus diretores – têm uma atuação política difícil, no sentido de que eles não são do Poder Executivo e, portanto, não têm aquele tratamento que deveriam ter no Poder Executivo para ter um diálogo mais aberto. Em segundo lugar, eles não são nem do Legislativo nem do Judiciário que conseguem defender, até melhor do que o Executivo, seus respectivos orçamentos.

O que nós temos? Temos agências com grandes responsabilidades na verdade sem um respaldo político que lhes permita negociar seus recursos, forma de trabalho, e que vivem sob uma pressão do Executivo, que nós do Legislativo tentamos de uma certa maneira apoiar, mas evidentemente sem os instrumentos devidos.

Então, eu gostaria de perguntar aos dois indicados qual a idéia que eles têm da relação entre as agências e o Executivo e o que poderia ser feito no sentido de melhorar, para que as agências possam efetivamente cumprir melhor suas funções.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Em primeiro lugar, com a palavra a Dr^a Joísa e o Dr. Edvaldo.

O SR. LUIZ OTÁVIO (PMDB – PA) – Presidente, a minha abordagem é muito parecida com a do Sena-

dor José Jorge. Apenas ela enfoca uma questão um pouco mais abrangente. Será que nós não poderíamos fazer juntos, para ganharmos tempo?

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Senador José Jorge, concorda?

O SR. JOSE JORGE (PFL – PE) – Com muita honra para mim, Presidente.

O SR. LUIZ OTÁVIO (PMDB – PA) – Obrigado, Senador José Jorge.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Dentro da economia processual, V. Ex^a será atendido.

O SR. LUIZ OTÁVIO (PMDB – PA) – Exatamente. Estou vendo uma preocupação com o tempo e realmente outras Comissões também estão em andamento. Quero, em primeiro lugar, parabenizar os dois depoentes e pretendentes à diretoria da Aneel. Concordando com as palavras do Senador José Jorge quando critica o tratamento que o Governo Federal tem dado às agências, quero, ao mesmo tempo, parabenizar o Governo pela indicação dos dois nomes que hoje estão apresentando-se à Comissão de Infraestrutura do Senado, tanto a Joíza quanto o Edvaldo. A Joíza vem quebrar um paradigma do setor elétrico, porque é mulher. Muito mais do que ser mulher – e é muito bom que o sexo feminino comece a participar das questões importantes da Aneel – quero falar de sua origem. Ela vem da Academia. Ela é economista. Enquanto a maioria do pessoal ligado ao setor tem aquele padrão: é engenheiro de estatal, que tem uma contribuição importante a dar. Mas, evidentemente, a Joísa vem acrescer de informação, de conhecimento toda uma nova vertente, pelo seu preparo.

O Edvaldo tem uma história de vida muito bonita. Desde criança, começou a se preparar, a ter a visualização de uma pessoa de origem humilde lá de Sergipe; ele disse “Vou ser PhD”. Fez bem toda a sua trajetória de contribuição ao Brasil. Eu o conheço bem, pela intimidade que tenho com a questão da energia. Sei, inclusive, de particularidades de vida do Edvaldo. Para quem não sabe, o Edvaldo começou como sapateiro. Já foi baterista, pára-quedista. É verdade. É uma figura extraordinária que hoje estamos sabatinando e que vai, sem dúvida, ser Diretor da Aneel. Tem conhecimento técnico e experiência fabulosa na área de energia por todos esses anos de contribuição.

Pois bem, este mesmo Governo que indica figuras dessa qualidade para a direção da Aneel trata agência de uma forma altamente preocupante, como disse aqui o Senador José Jorge. Agora mesmo, no final do ano, Presidente Heráclito, 154 contratados temporários da Aneel vão encerrar o seu contrato, e o Governo, até hoje, o Ministério do Planejamento não autorizou que a

Aneel fizesse o concurso. Ou seja, vamos nos deparar com um verdadeiro caos na Agência.

Por outro lado, o Senador José Jorge reclamou que os diretores levaram sete meses para serem indicados.

Senador José Jorge, vamos ver que, no final do ano, mais duas vagas de diretores da Aneel vão estar com prazo vencido. E vamos também demandar um outro tempo parecido para indicação de outros diretores. Isso traz uma carga imensa para os diretores. Uma agência da importância da Aneel, conforme disseram os futuros diretores e os Senadores, precisa ter condição de fiscalizar, de regular um setor altamente complexo, como bem disse o Edvaldo, que precisa ter uma agência preparada, com recursos humanos, com recursos materiais, com condições de poder exercer o seu papel talhado na legislação.

Por outro lado também, há o contingenciamento dos recursos que o Governo tem feito para a Aneel. Afinal de contas, esses recursos não são recursos do Tesouro. São recursos, como disse o Senador José Jorge, provenientes de taxas pagas pelo consumidor e não pelo contribuinte. Então, o Governo está fazendo uma apropriação indébita nessa sede absurda para aumentar o superávit primário em detrimento de uma agência importantíssima. Aliás, todas as agências estão nessa situação.

O Haroldo Lima, Presidente da agência do Petróleo, falou aqui nesta Comissão do prejuízo imenso a que o Brasil está sendo submetido em função de cortes na ANP. Com a ANA, não é diferente; e o Brasil está tendo muitos prejuízos por conta da falta que a ANA está fazendo, por não ter condições de desempenhar o seu trabalho.

Portanto, quero aqui, encerrando, saber do Edvaldo e da Joísa sobre seu pensamento a respeito dessa contradição, dessa forma que o Governo tem de trabalhar, quando parece que, no fundo, não quer abrir mão. Ele enfraquece a Agência para não abrir mão do balcão, para poder também decidir, para poder regular e ficar tomando conta do balcão. Era o que eu tinha a dizer. Mais uma vez, parabéns ao Edvaldo e a Joísa.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)

– Antes de passar a palavra para a doutora Joísa para as respostas, eu convido para compor a mesa o Dr. José Antonio Coimbra, Chefe de Gabinete da Ministro de Minas e Energia. (Pausa)

Com a palavra, a doutora Joísa.

A SRA. JOÍSA CAMPANHER DUTRA – Gostaria de agradecer ao doutor Coimbra e ao Dr. Jaconias, que eu não havia mencionado antes. Senador José Jorge, Senador Teotônio, excelentíssimos senhor Senadores, no meu processo de andanças pelo Senado há cerca

de duas semanas, encontrei Senadores bastante preocupados. E o Senador que certamente mais me argüiu foi o Senador José Jorge, revelando uma preocupação muito grande com o estágio atual das agências. Na verdade, como V. Ex^{as} sabem, sou uma técnica que já teve, ao longo da sua vida, oportunidade de trabalhar com matérias relacionadas, leilões de regulação do setor elétrico, e entendo que esse é um cargo para o qual, por algum motivo, convergi. Trabalhando como técnica e com modelos, eu entendi que a realidade impõe restrições e que a tarefa do economista é exatamente ultrapassar essas restrições. Uma delas é o momento que vivemos. Na verdade, o novo modelo do setor elétrico tentou resgatar uma função que o estágio de desenvolvimento da indústria mostrava que deveria ficar a cargo do Estado que era a função de planejamento. Mas entendo que a minha própria nomeação como técnica,... Todo ser é um ser político, eu entendo, mas o meu perfil é técnico e já demonstra uma tentativa, e ao longo do tempo é possível acompanhar medidas por parte do Governo que tentam resgatar e que tentam entender qual é o papel da agência.

O Brasil é um País que ainda está em desenvolvimento das suas instituições, e nesse sentido esta Casa tem o papel de resgatar e de preservar essa atribuição das agências que é acompanhar o setor. Eu entendo que talvez seja também a contribuição dos senhores e a nossa, a minha e a do Edvaldo agora, se aprovados por esta Casa, a nossa tarefa, uma tarefa muito, muito difícil que é, diante de recursos escassos, inclusive restrições das instituições, levar a termo essa tarefa que é de fiscalizar, acompanhar quando necessário e tentar criar regras claras ou quando as regras tiverem que ser mudadas dizer por que e chamar os agentes à participação. E a tentativa de fundamentar, do ponto de vista técnico, todas as mudanças que se fizerem necessárias.

Agradeço a contribuição desta Casa, o valor que esta Casa atribui a esses elementos que, na verdade, representam um papel importante da forma como hoje concebemos as economias, diante da incapacidade de o Estado, sozinho, arcar com os investimentos necessários.

O SR. DELCÍDIO AMARAL (PT – MS) – Sr. Presidente, eu gostaria de pedir a v. Ex^a permissão para sair. Eu não poderei continuar aqui na reunião da Comissão de Infra-estrutura porque tenho que relatar um projeto na Comissão de Educação e depois disso começa o meu calvário, às 11h30min. Aliás, nosso calvário, porque V. Ex^a também pertence à mesma CPI. Dessa forma peço a devida licença a V. Ex^a e aos futuros diretores.

Quero aproveitar para, mais uma vez, demonstrar a minha convicção de que o Governo – mesmo com o atraso que o Senador José Jorge aqui salientou com muita pertinência por já ter sido ministro da área e conhece muito bem o tema – indicou pessoas de bem, pessoas competentes que vão ajudar muito o setor elétrico e conseqüentemente vão ajudar o Brasil.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes) – Faça como Pilatos, mas sou solidário com V. Ex^a, porém com as mãos limpas.

Com a palavra o Dr. Edvaldo Alves de Santana.

O SR. EDVALDO ALVES DE SANTANA – Vou responder à pergunta dos Exm^{os} Senadores. Acho que, de maneira geral, a relação da agência com o Governo pode ser resumida em duas palavras: vinculação, porque as agências são vinculadas a um Ministério e, ao mesmo tempo, independência. Essa é a palavra-chave. Ao mesmo tempo em que há para as agências, especialmente para a Aneel, o desafio da estabilidade de regras, há o desafio, que provoca uma luta, no dia-a-dia, independentemente de qual seja o governo, da independência. Não tenho dúvida de que a Aneel nos últimos anos tem tido total independência para tomar decisões. Estou lá há cinco anos e não tenho dúvida de que há um desafio a cada momento. As agências, no mundo inteiro, são novas; surgiram há pouco e, ao mesmo tempo, fizeram com que os Ministérios – essa é a realidade – perdessem poder para elas. Então, é natural que, com o passar do tempo, os Ministérios queiram reaver o poder que perderam para as agências. Isso gera uma luta, dia a dia, agência **versus** Governo, no que diz respeito a essa independência, sobretudo, na área administrativa, de tomada de decisão. Disso não tenho a menor dúvida.

Isso faz parte de nosso desafio. É natural que seja assim.

O SR. JOSÉ JORGE (PFL – PE) – Agradeço, Sr. Presidente, a opinião dos dois. Acho que, na realidade, além do exercício técnico, nas reuniões eles deverão ter um exercício político no fortalecimento das agências. Isso poderia ter ficado explicitado.

Agradeço a presença do chefe de gabinete do Ministro de Minas e Energia e faço um apelo para que os nomes dos diretores cujos mandatos encerram em dezembro sejam enviados antes do término dos mandatos. Como V. Ex^a sabe, o Governo não é obrigado a esperar que o mandato acabe para submeter o nome do diretor ao Senado. Estamos a menos de um mês do término da sessão legislativa de 2005. É necessário evitar o que aconteceu na última vez. Se mandar a indicação agora, já será difícil aprová-la este ano. É preciso, repito, mandar logo para que não aconteça

o que ocorreu antes. O Governo demora sete meses para mandar e 24 horas depois, começa a pressionar para que seja aprovado.

O Senado devia gastar o tempo proporcional ao que o Governo demorou para mandar.

É uma boa iniciativa o Governo mudar o seu comportamento e mandar logo os nomes para que o Senado possa examiná-los com calma, para ver se as pessoas realmente merecem exercer esses cargos e para que as agências não fiquem sem diretores.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Com a palavra o Senador Teotônio Vilela Filho.

O SR. TEOTÔNIO VILELA FILHO (PSDB – AL) – Sr. Presidente, estou satisfeito com as respostas dos futuros diretores da Aneel. Quero, no entanto, enfatizar, na presença do representante do Ministério de Minas e Energia, portanto, representante do Governo, a importância de que o Governo mude o seu comportamento em relação a todas as agências reguladoras. No caso da Aneel, repito, é dramática a situação dos funcionários. Hoje um técnico de nível superior ganha na Aneel seguramente a metade do que ganha um técnico do Banco Central ou do Ministério da Fazenda ou um gestor público, com a mesma capacitação. Isso atrapalha o andamento da Agência, esvazia a Agência. Vários concursados do último concurso da Aneel, aproximadamente trinta, já se desligaram da Agência. Isso tem trazido um prejuízo muito grande ao bom andamento, ao bom desempenho que se espera de uma agência tão importante quanto a Aneel. Mas volto a parabenizar os dois novos diretores da Agência.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Com a palavra o nobre Senador Flexa Ribeiro.

O SR. FLEXA RIBEIRO (PSDB – PA) – Nobre Presidente, Senador Heráclito Fortes, Sr. Chefe de Gabinete do Ministro de Minas e Energia, Dr^a Joísa e Dr. Edvaldo, quero parabenizar os indicados às diretorias da Aneel pelos currículos de V. S^{as} e dizer, como já foi dito pelos Senadores que me antecederam, que, com absoluta certeza, V. S^{as} irão desempenhar as funções para as quais serão aprovados hoje, de diretores da Aneel, com melhor eficiência para que o Brasil possa realmente vencer esse desafio que é gerar energia para o seu desenvolvimento econômico e social.

Faço também, Sr. Presidente, minhas as preocupações dos nobres Senadores que me antecederam, Senador José Jorge e Senador Teotônio Vilela Filho, com relação ao pouco caso com que o Governo Federal tem tratado as agências reguladoras.

Quero fazer dois questionamentos. Um já foi feito pelo Senador Teotônio Vilela, mas eu, na resposta

que V. S^{as} deram, não me senti ainda esclarecido. Com relação ao uso dos recursos gerados pelas agências reguladoras para contingenciamento, para superávit primário por meio do Ministério da Fazenda, eu gostaria de saber, de forma bem clara, se esse contingenciamento que o Governo Federal faz de recursos originados da cobrança de taxa, ou seja, receita própria das agências reguladoras, não só da Aneel mas das outras agências também, se essa forma de agir do Governo prejudica e em quanto prejudica a ação e a eficiência das agências reguladoras, especificamente da Aneel.

A segunda questão que eu gostaria que V. S^{as} me esclarecessem é que os dados publicados pela própria Aneel indicam uma drástica queda na entrada em operação de novas usinas. Em 2007, deverão ser agregados ao parque gerador brasileiro somente 183 megawatts, contra uma média de 3.300 megawatts de 1995 a 2004. Dados também nos informam que são necessários, no mínimo, três mil megawatts por ano de acréscimo na geração de energia no nosso País para que possa atender ao crescimento da demanda de produção e também da necessidade da sociedade em termos de energia.

Depois de três anos e meio de ausência de novos leilões, deverá ser feito um agora em dezembro, que deverá colocar em licitação somente 1.430 megawatts. Alguns dizem que só haverá leilão de 640 megawatts.

Então, eu perguntaria a V. S^{as}, até por que a imprensa, a mídia toda, os técnicos do setor, como, no caso, o Professor Luiz Pinguelli Rosa... Primeiro, o Presidente da Eletrobrás, tem dito que no próximo ano de 2008 se prenuncia uma grave crise de energia no País, podendo, inclusive, haver um novo “apagão”, como o que ocorreu tempos atrás, pela falta de ação no sentido de geração. Aí vem a minha dúvida. Na semana passada, ao escutar o pronunciamento do Excelentíssimo Senhor Presidente da República no seu programa de rádio Café com o Presidente, o Presidente Lula asseverava naquela altura que, pelo fato de seu Governo já ter investido não sei quantos bilhões de reais em não sei quantos quilômetros de linha de transmissão, e pelo fato também de ainda estar investindo e ainda ir investir outros bilhões de reais em outros tantos quilômetros de linhas de transmissão, ele assegurava à Nação de que estaria fora de qualquer risco uma nova falta de energia, um novo apagão até o ano de 2010.

Dizia ele, na ocasião, que o fato de essas linhas de transmissão estarem sendo construídas propiciava a transferência de energia gerada em uma região para outra quando houvesse escassez. É evidente que todo

brasileiro bem esclarecido sabe que a interligação do sistema elétrico nacional permite que haja essa compensação de energia de uma região a outra, quando houver diminuição de geração. Mas é evidente que as linhas de transmissão não atendem à demanda de transmissão. Não adianta ter linha de transmissão se não tem o que transmitir, que é o caso que preocupa toda a Nação brasileira.

Então, pergunto a V. S^{as} se aquilo que foi dito no Programa Café com o Presidente corresponde à verdade, ou seja, se as linhas de transmissão tiram a Nação brasileira de um possível apagão nos próximos anos ou se realmente este apagão é iminente e a Nação brasileira, se não tiver uma ação no sentido de investir não mais em geração hídrica, porque não haverá tempo hábil para isso, mas em outros tipos de geração de energia para suprir essa energia; que se o Brasil estivesse crescendo a uma taxa superior a essa ínfima que vem crescendo, nós já estaríamos evidentemente, no próximo ano, com problemas sérios de energia para a produção brasileira.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes) – Com a palavra o Dr. Edvaldo.

O SR. EDVALDO ALVES DE SANTANA – Foram duas perguntas, pelo que entendi. Primeiro, se o contingenciamento prejudica ou não o desempenho da Agência. O contingenciamento já vem de bastante tempo – já estou na Agência há bastante tempo – e nós sempre acabamos fazendo aquilo que deveríamos fazer. Se o desempenho é adequado ou não? Acredito que não. Se falta dinheiro, então eu não tenho como desempenhar a mesma coisa com menos dinheiro. A independência é a vinculação. Ela é vinculada a Ministérios, os recursos dependem de Governo. Então, se há contingenciamento, a Aneel procura desempenhar suas funções, acaba desempenhando, mas com mais ou menos sacrifício.

Quanto à segunda pergunta, há uma discussão na imprensa e no meio técnico quanto à possibilidade de ter ou não crise de abastecimento em 2008, 2009 e 2010. Hoje existem duas instituições – uma organização e um colegiado – que cuidam mais dessas coisas, que é o Comitê de Monitoramento do Setor Elétrico, que acompanha o dia-a-dia da oferta e demanda de energia elétrica, e a EPE, que é a Empresa de Planejamento Energético, criada por lei, que hoje tem a responsabilidade de identificar soluções e problemas para expansão de longo prazo.

Eu acho que, apesar de essa discussão ser presente, à medida que a empresa de planejamento faz o seu planejamento e considera que, com a oferta que tem, é possível atender à demanda em 2009 e 2010, é porque esse estudo está bem feito, tem consistência.

Não tenho como contestar o estudo feito pela EPE. A Aneel jamais fez esse estudo. Portanto, se eu for dar uma opinião como técnico, claro que, se se está reduzindo anualmente a oferta de energia elétrica, a capacidade instalada, em função de não ter novos leilões, é possível que, dependendo de como tiver sido o passado, que fique mais sensível a situação. Mas, ao mesmo tempo, é também verdade que a entrada de novas linhas de transmissão permite aproveitar a oferta excessiva de um sub-mercado para outro.

Além disso, como ainda estamos entrando em 2006, e o problema, se acontecer, é previsto para 2009 ou 2010, de acordo com o cenário que se traça, então, até lá, ainda há várias alternativas de equacionamento do problema. Por isso, não tenho como validar uma opinião ou outra. Mas tenho que acreditar nas pessoas, então eu penso ser consistente o estudo que está sendo feito. Ninguém ia deixar o Presidente da República falar algo que não fosse verdade ou não tivesse consistência. Mas, ao mesmo tempo, é natural que quem não esteja tão por dentro do problema avalie que, se está entrando menos energia durante o ano, é possível que a oferta fique mais crítica à frente.

Era o que tinha a responder.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)

– Com a palavra a Dr^a Joísa.

A SRA. JOÍSA CAMPANHER DUTRA – Com relação à questão de garantia de suprimento, na verdade, não creio que eu poderia fazer melhor do que o Dr. Edvaldo no sentido de comentar. Mas eu só quero destacar que, neste momento, está havendo em um hotel, aqui em Brasília, um encontro de representantes do setor. O diretor-geral da Agência esteve aqui e falou conosco, e tive oportunidade de ouvir, hoje, de manhã, um desses representantes, que é incontestavelmente uma figura expoente do setor. Ele falou que, para 2007, não existe risco. Então, é claro que se percebe uma redução no ritmo de entrada em operação de novas usinas. Para 2007 e 2008, o risco é muito baixo, e, para 2009 e 2010, primeiro, de um lado, há alguns entes responsáveis por acompanhar esse ritmo de expansão e a capacidade de suprir. Esses agentes atestam que existe a energia. Segundo, ainda há tempo para 2009 e 2010.

O nosso papel como agência é conferir transparência a esse processo para que os custos de suprir essa necessidade sejam menores. Então, conferir transparência ao processo, alocar corretamente os riscos, que é a contribuição possível da Agência, é um compromisso nosso que assumimos.

Com relação à outra questão, o contingenciamento de recursos das agências, um dos pontos que me deixa muito tranquila em aceitar submeter meu nome

a V. Ex^{as} é o fato de que se trata de um mandato de quatro anos, e eu acredito, sinceramente, que o setor está avançando. Então, a economia como um todo está num momento difícil. É claro que não acredito que seja do interesse de ninguém nem que haja pessoas que estejam contentes com o atual processo de contingenciamento. Essa é uma discussão que transcende o próprio setor. E nos cabe executar nossa tarefa, que – reforço – tem um papel técnico e também um papel político, porque toda a atuação é política. Devemos tentar resgatar isso para que a Agência possa ter os recursos necessários para realizar as suas tarefas. Eu, pelo menos, acredito sinceramente nos benefícios da atuação da agência regulatória.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)

– Concedo a palavra ao último inscrito, Senador Augusto Botelho.

O SR. AUGUSTO BOTELHO (PDT – RR) – Sr.

Presidente, Dr. Edvaldo, Dr^a Joísa, o currículo dos senhores é brilhante do ponto de vista acadêmico e de experiência profissional. Mas eu gostaria de saber um outro aspecto da formação dos senhores. A pergunta que farei aos dois também é técnica, mas interessa aos brasileiros que ganham R\$300,00 ou menos. É o seguinte: qual a posição dos senhores em relação à cobrança da taxa mínima de consumo de energia elétrica? O meu Partido tem posição contrária a ela, porque alguns cidadãos não gastam R\$15,00 de energia elétrica. Quem só tem uma ou duas lâmpadas em casa não paga isso. Muitos dos que estão nessa situação têm gato, mas os que estão regularmente inscritos têm que pagar a taxa mínima. Esta é uma pergunta. A outra é em relação ao uso da energia nuclear. Eu gostaria de saber a posição pessoal dos senhores em relação, por exemplo, a Angra III. Se os senhores entendem necessário ativá-la ou deixá-la como está, se existe uma solução, qual é o ponto de vista dos senhores em relação ao uso da energia nuclear, especificamente no caso de Angra 3?

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)

– Com a palavra a Dr^a Joísa Campanher Dutra.

A SRA. JOÍSA CAMPANHER DUTRA – Como V.

Ex^a destacou, nossa atuação é técnica, talvez eu não consiga elucidar tanto as suas questões, mas vou dizer como é que eu me aproximaria do tema. Energia nuclear é um assunto que eu tinha em meus tópicos para tentar me aprofundar, e na verdade não consegui. Tanto um quanto outro dizem que, na questão da taxa mínima, existe, dentro da concepção desse novo modelo, uma preocupação com a universalização do serviço de energia elétrica. Mas a questão é: como serão tratados os agentes que não podem pagar? O

programa de universalização e o de eletrificação rural têm a preocupação de levar àqueles agentes que não podem pagar. Se esse é o que chamamos de “contrato ótimo”, ou seja, se existe a necessidade de fixar uma taxa mínima, surge outra questão: a sociedade julga importante levar energia elétrica para todos os cidadãos. E isso tem efeitos irrefutáveis sobre o desenvolvimento. É a inclusão do cidadão. A questão é como custear. Creio que o Governo separa, no novo modelo, essa questão, no sentido de que para aqueles que não podem pagar existe o compromisso de levar energia até eles. Penso que essa é uma tentativa de tratar de modo separado.

Com relação à energia nuclear, creio que o Dr. Edvaldo poderá falar melhor do que eu. Mas existem questões separadas. O que entendo, vagamente, é que se trata de uma energia que tem um custo marginal mais alto. Do ponto de vista econômico, como é que a questão seria abordada? Se existe um custo marginal mais alto do que outras fontes, cabe verificar o seguinte: o que está justificando a opção por essa fonte de energia? Se existem outras questões ligadas à soberania ou questões de avanço tecnológico e tudo mais, a minha primeira aproximação, humilde, de uma pessoa que não entende, seria a seguinte: separar as duas questões. Existe, ainda, a necessidade de suprimento.

Quando outras questões estão motivando a opção, por exemplo, por uma energia que é mais cara, cabe, então, tornar claro esse processo de preços, separar preços. Uma coisa é o custo de levar energia, e outra coisa é o seguro, que é buscar uma fonte mais cara e, de outro lado, tentar conquistar avanços tecnológicos. Esse eu creio que seria o papel da Agência, porque, na verdade, essa é uma decisão que não compete à Agência. À Agência só cabe dar transparência. Existe um órgão, que é o CNPE (Conselho Nacional de Política Energética), no qual a Aneel não tem direito de voto, não é isso? Então, essa é uma decisão que não cabe à Agência. O papel da Agência seria apenas tornar claro para a sociedade e tentar fundamentar essa escolha.

Muito obrigado, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)

– Com a palavra o Dr. Edvaldo Alves de Santana para responder sobre a mesma questão.

O SR. EDVALDO ALVES DE SANTANA – Começando pelo segundo caso, o das nucleares, talvez quando a Dr^a Joísa diz que posso responder melhor é porque sou tão mais velho do que ela que até o Coimbra, o Chefe de Gabinete do Ministro, já foi meu aluno. Mas isso não faz parte da minha especialização. O problema nuclear e o do meio ambiente caminham juntos. Na realidade, o conceito que vale para isso é

o de desenvolvimento sustentável; ou seja, como desenvolver hoje sem prejudicar a população futura. E isso vale para a nuclear, vale para a hidrelétrica, vale para a termelétrica, seja lá qual for. Portanto, se vai ser nuclear hoje ou amanhã, é uma questão de custo de referência, de comparação de custo, que a sociedade vai atribuir. Porque existem as duas formas. Pode-se utilizar energia nuclear hoje, agredindo o meio ambiente; logo, prejudicando a população futura. Mas se faltar energia hoje, e não houver desenvolvimento econômico, também prejudica a população futura. É esse *trade off* de custo e de expectativa da sociedade que tem que ser levado em conta. Sinceramente, não sou contra uma alternativa de geração de energia elétrica. O que tem que ser feito é levar em conta os custos e a troca “futuro x presente” em relação a autorizar uma alternativa de energia elétrica.

Quanto à taxa mínima de consumo, na realidade, hoje o serviço é prestado pelo preço às distribuidoras, e a Aneel tem que garantir o equilíbrio econômico-financeiro da distribuidora. Está no contrato de concessão, as distribuidoras perseguem e a Aneel também. Tem que cumprir o contrato. Portanto, se a distribuidora não alcança uma receita que estava sendo prevista no seu contrato, de alguma forma têm de vir recursos para eles. Se um dia não vai-se cobrar taxa mínima ou vai-se reduzir o valor da taxa mínima, para a distribuidora, alguém só tem de dizer qual será a nova fonte de recurso. O que eu estou querendo dizer com isso é que, em lugar de ser uma política tarifária, isso é mais uma política de Governo, faz parte de um planejamento mais geral e acredito até que a decisão de mudar deve ser mediante lei, se não me engano.

E a Aneel cumpre, mas a coerência da decisão é uma coisa, que é prudente, mas de onde virão os recursos alguém tem de dizer, a distribuidora não vai abrir mão de receber menos e a Aneel tem que assegurar à distribuidora – porque está no contrato de concessão – o seu equilíbrio econômico-financeiro.

Taxa mínima é uma decisão de política de Governo, de planejamento, que está acima de uma simples política tarifária.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)

– A Mesa indaga se a Senadora Lúcia Vânia quer fazer uso da palavra.

A SRA. LÚCIA VÂNIA (PSDB – GO) – Agradeço, Sr. Presidente, e quero dizer da minha satisfação de poder estar presente a esta Comissão hoje e quero desejar aos dois indicados – a Joísa e ao Edvaldo – muito sucesso a frente desse trabalho. Eu conheço de perto a Joísa, seu da sua competência técnica, sei que ela poderá desenvolver um grande trabalho

a frente da Aneel, pela sua trajetória de sucesso, de dedicação, de obstinação e de competência.

Portanto, recebam os dois, Edvaldo e Joísa, os nossos cumprimentos e o desejo de muito sucesso.

A SRA. JOÍSA CAMPANHER DUTRA – Muito obrigada pelas suas palavras, Senadora. Na verdade, eu acompanhei ao longo da vida uma das melhores criações dessa Senadora e sei da trajetória. Obrigada.

O SR. EDVALDO ALVES SANTANA – Apenas para agradecer as palavras da Senadora.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – O número de votantes coincide exatamente com o número de participantes da Comissão, portanto, 23 Srs. Senadores votaram e nomeio uma comissão de escrutinadores: Senador Teotônio Vilela e Senadora Lúcia Vânia, para que procedam à apuração e possamos anunciar o resultado.

O resultado da votação da Dr^a Joísa: 20 votos favoráveis e 3 Não. Está aprovado, portanto, seu nome.

Vamos, agora, ao escrutínio do Dr. Edvaldo: 21, SIM e 2, NÃO. Evidentemente que esse voto a mais deve ter sido em respeito à idade e à experiência!

Bom, os dois nomes estão aprovados.

Quero aproveitar para parabenizá-los e desejar pleno êxito nas novas funções e que o Plenário do Senado ratifique o que aqui foi aprovado.

Quero cumprimentar o Dr. Jaconias de Aguiar e o Dr. José Antônio Coimbra, que nos honraram com a sua presença à Mesa nesta reunião.

Convoco para quinta-feira uma reunião extraordinária, às 11h, quando iremos discutir as matérias do Orçamento da União com relação à Comissão de Infra-Estrutura.

Muito obrigado a todos pela presença.

Está encerrada a reunião.

(Levanta-se a reunião às 11 horas e 57 minutos.)

Ata da 27ª reunião (extraordinária) realizada em 24 de novembro de 2005 às 11 horas.

Às doze horas e vinte e cinco minutos do dia vinte e quatro de novembro de dois mil e cinco, na sala de reunião da Comissão, na Ala Senador Alexandre Costa, sob a Presidência do Senador HERÁCLITO FORTES, reúne-se extraordinariamente a Comissão Permanente de Serviços de Infra-Estrutura, presentes as Senhoras Senadoras e os Senhores Senadores José Jorge, Rodolpho Tourinho, Sérgio Guerra, Tetônio Vilela Filho, Valdir Raupp, Delcídio Amaral, Serys Slhessarenko, Aelton Freitas, Cristovam Buarque, César Borges, Flecha Ribeiro, Eduardo Azeredo, Nei Suassuna, Romero Jucá, Roberto Saturnino, Mozarildo Cavalcanti, João

Ribeiro e Augusto Botelho. Deixam de comparecer os demais Senadores. O Senhor Presidente declara abertos os trabalhos, propondo a dispensa da leitura da Ata da reunião anterior, que é dada como aprovada. A presente reunião destina-se a discussão e votação das emendas da Comissão que serão apresentadas ao Orçamento de 2006. Foram apresentadas quarenta e uma emendas. Foi designado o Senador Teotônio Vilela Filho para relatar as cinco emendas que serão deliberadas na presente reunião. Pautado em critérios estabelecidos no Regimento Interno, que determina a competência da Comissão, o Relator indica cinco emendas ao Projeto de Lei número quarenta de dois mil e cinco do Congresso Nacional (PL 40/2005-CN), as quais passarão a ser de autoria da Comissão com as devidas alterações aprovadas pela maioria de seus membros: **Emenda nº 1/CI:** Implantação de Hidrovias, conclusão das Eclusas de Boa Esperança no Rio Parnaíba – Região Nordeste com a inclusão da Eclusa do Tucuruí, no valor de R\$ 300.000.000,00; **Emenda nº 2/CI:** Controle de Erosão Marítima e Fluvial, no valor de R\$ 200.000.000,00; **Emenda nº 3/CI:** Construção de Ferrovia Norte-Sul, no valor de R\$ 867.000.000,00; **Emenda nº 004/CI:** Apoio à Política Nacional de Desenvolvimento Urbano, no valor de R\$ 200.000.000,00; e **Emenda nº 5/CI:** Sinalização Rodoviária, no valor de R\$ 200.000.000,00. Assim como, o Senador Teotônio Vilela Filho, Relator da matéria, indica três emendas ao Projeto de Lei número quarenta e um de dois mil e cinco do Congresso Nacional (PL 41/2005-CN), as quais passarão a ser de autoria da Comissão com as devidas alterações aprovadas pela maioria de seus membros: **Emenda nº 1/CI:** Implantação de Hidrovias, conclusão das Eclusas de Boa Esperança no Rio Parnaíba – Região Nordeste com a inclusão da Eclusa do Tucuruí, no valor de R\$300.000.000,00; **Emenda nº 2/CI:** Construção de Ferrovia Norte-Sul, no valor de R\$867.000.000,00; **Emenda nº 3/CI:** Sinalização Rodoviária, no valor de R\$200.000.000,00. Fizeram uso da palavra para discutir a matéria, os Senadores Cristovam Buarque, Ney Suassuna, Flecha Ribeiro, João Ribeiro, Romero Jucá e Leomar Quintanilha. O Senhor Presidente convoca os Senadores e Senadoras membros da Comissão para reunião a realizar-se no próximo dia vinte e nove de novembro de dois mil e cinco, às dez horas. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente agradece a presença de todos e declara encerrada a reunião, às dezesseis horas e vinte minutos, lavrando eu, *Dulcídia Ramos Calháo*, Secretária da Comissão, a presente Ata que, após lida e aprovada será assinada pelo Senhor Presidente e publicada em conjunto com suas notas taquigráficas. – Senador **Heráclito Fortes**, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)
– Declaro aberta a 27ª reunião extraordinária da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura da 3ª Sessão Legislativa Ordinária da 52ª Legislatura.

Antes de iniciarmos os nossos trabalhos, proponho a dispensa da leitura da ata da reunião anterior.

Os Srs. Senadores que a aprovam queiram permanecer sentados. (Pausa.)

Aprovada.

A presente reunião destina-se à apreciação da votação das emendas da Comissão ao Projeto de Lei nº 40, de 2005, do Congresso Nacional, a conhecida LOA.

Concedo, para proferir o seu parecer, a palavra ao nobre Senador Teotônio Vilela Filho.

O SR. NEY SUASSUNA (PMDB – PB) – Questão de ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)
– V. Exª com a palavra.

O SR. NEY SUASSUNA (PMDB – PB) – Eu queria saber a sistemática da votação. Na Comissão de Assuntos Econômicos, por exemplo, o relator lia uma emenda, nós aprovávamos; depois outra emenda e assim sucessivamente, para não termos que voltar atrás a respeito das que forem votadas.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)
– Consulto o Sr. Relator sobre a modalidade da sua preferência.

O SR. TEOTONIO VILELA FILHO (PSDB – AL)
– Eu pretendo, Sr. Presidente, ler o meu voto e, quando chegar nas emendas, vamos colocando uma a uma para votação. As emendas fecham o meu relatório.

O SR. NEY SUASSUNA (PMDB – PB) – Obrigada, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)
– Com a palavra o Sr. Relator.

O SR. TEOTONIO VILELA FILHO (PSDB – AL)
– Sr. Presidente, conforme o Regimento, a Comissão de Infra-Estrutura, presidida por V. Exª, convocou esta reunião na data de hoje para analisar e discutir as propostas de emendas a serem apresentadas ao Projeto de Lei nº 40.

Foram apresentadas quarenta e uma propostas de emendas ao PLOA/2006, conforme discriminadas no Quadro 1 e anexo.

A análise por nós empreendida focalizou inicialmente o exame de adequação das propostas de emendas apresentadas à disposição da legislação vigente, especialmente quanto ao disposto nos arts. 21 e 25 da Resolução nº 1, de 2001, do Congresso Nacional, e, ao final, o mérito de cada uma delas.

O exame das emendas apresentadas permitiu-nos constatar que as propostas de Emendas nºs 3, 4,

5, 6, 7, 12, 26, 27, 35, 37 e 38 envolvem matéria não afeta regimentalmente à Comissão de Infra-Estrutura, motivo pelo qual não podem ser admitidas, infelizmente, porque todas meritórias, extremamente bem-intencionadas, não se adequam regimentalmente à competência desta Comissão, nos termos do disposto no art. 25 da Resolução nº 1, do Congresso Nacional.

Vale mencionar que a Resolução nº 1 retirou da competência da Comissão de Infra-Estrutura as ações relacionadas a recursos hídricos. Nós acabamos de participar da reunião da Comissão de Desenvolvimento Regional, onde, aí sim, várias emendas foram aprovadas destinadas a recursos hídricos, assim como na Comissão de Meio Ambiente. Vários Senadores desta Comissão apresentaram emendas nesse sentido, mas, infelizmente, não nos cabe mais apresentá-las.

Quanto aos critérios para seleção das emendas, Sr. Presidente, Srs. Senadores, diante do elevado número de propostas, todas de inegável mérito, propomos a adoção dos seguintes critérios para seleção das cinco emendas a serem apresentadas por esta Comissão. Atender, em primeiro lugar, dentro das possibilidades, as diversas ações no contexto das áreas de atribuição da Comissão de Infra-Estrutura. Assim, buscamos acolher as emendas nas seguintes áreas: transporte ferroviário, uma das competências fundamentais desta Comissão; transporte hidroviário; transporte rodoviário; obras públicas para o desenvolvimento urbano e obras públicas em geral.

Em segundo lugar, atender, no âmbito de cada área, as emendas genéricas que possibilitem a execução de um conjunto maior de ações de governo.

Em terceiro lugar, distribuir as emendas de forma a beneficiar o máximo de unidades orçamentárias que exercem ações tipicamente situadas no âmbito da atuação da Comissão. Nesse sentido, as emendas selecionadas dirigem recursos ao Ministério das Cidades, Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT, Ministério da Integração Nacional e Valec-Engenharia, Construções e Ferrovias S/A.

Em quarto lugar, aglutinar emendas semelhantes, bem como ajustar as emendas no sentido de aperfeiçoá-las no que se refere à compatibilização com as normas ordenadoras do processo orçamentário.

Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, com base nesses critérios, propomos a seguinte distribuição das emendas, com os devidos ajustes, por unidade orçamentária e ação. Acatando a sugestão do Senador Ney Suassuna, proponho que, uma a uma, a partir de agora, coloquemos as emendas para apreciação desta Comissão.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (PDT – DF) – Sr. Presidente, poderia fazer uma questão de ordem?

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)

– Com a palavra o Nobre Senador, para uma questão de ordem.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (PDT – DF) – Pri-

meiro ponto, Sr. Relator: há uma contradição entre o título da emenda que apresentei e a que está aqui nesta lista do relatório. Aqui diz, na lista: “oferta de energia elétrica a domicílios rurais”. A minha emenda era bem clara, ou seja, para “eletrificação de escolas”. Entendo a posição do Relator.

O SR. TEOTONIO VILELA FILHO (PSDB – AL)

– Vamos votar uma a uma e quando chegar nessa....
(Fora do microfone.)

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (PDT – DF) – É

a 36.

O SR. TEOTONIO VILELA FILHO (PSDB – AL)

– Vamos votar uma a uma, quando chegar na décima...

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (PDT – DF) – Se

resolvermos esse problema regimental, não vou nem criar problema. Se, de fato, regimentalmente não cabe, eu retiro.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)

– Qual é o número?

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (PDT – DF) – É

a nº 36. Está escrito “energia elétrica a domicílios”.

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB – RR) – Eu posso

dar uma colaboração?

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)

– Pois não.

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB – RR) – Esse

texto em que foi enquadrada a emenda do Senador Cristovam é exatamente o texto que consta no PPA e também no recurso do Orçamento. É uma funcional programática, que já existe. Então, provavelmente, a equipe da assessoria da Comissão refez o texto para enquadrar essa questão. Quando V. Ex^a, na verdade, está propondo uma emenda atípica, nova, que não consta no texto ainda, provavelmente nem do PPA nem do projeto do Orçamento realmente, porque é uma ação muito específica em nível nacional, mas é uma ação muito focalizada. Por isso, entendo que deva constar como atípica e se discutir o mérito.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (PDT – DF) – Sim,

mas foi exatamente por ser atípica que incluí. Porque isso interessava ao Ministério da Educação.

O SR. TEOTONIO VILELA FILHO (PSDB – AL)

– Senador, o título da sua emenda não é “oferta de energia elétrica...”.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (PDT – DF) – Na

emenda é “eletrificação das escolas”.

O SR. TEOTONIO VILELA FILHO (PSDB – AL)

– A emenda que chegou às minhas mãos, Senador,

consta com o seguinte título: “oferta de energia elétrica a domicílios rurais de baixa renda”.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (PDT – DF) –

Não era isso.

O SR. TEOTONIO VILELA FILHO (PSDB – AL)

– Talvez seja devido ao que ponderou aqui o Senador Romero Jucá, ou seja, para se adequar a uma rubrica orçamentária, modificou-se o nome; talvez seja em função disso.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (PDT – DF) – En-

tão, para não criar nenhum problema de andamento, eu me resguardo para, quando chegar a hora, tentar atrair o interesse para uma emenda tão pequena.

O SR. NEY SUASSUNA (PMDB – PB) – Vou fa-

zer uma sugestão. Como se trata de enquadramento oficial, já vi “n” vezes ser colocado em seguida, em parênteses, um adendo. Talvez pudéssemos deixar o título oficial para não correr o risco de ser glosado e colocar entre parênteses, prioritariamente, escolas, porque talvez atenda o Senador e o título hoje colocado no PPA.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (PDT – DF) – Está

ótimo. Aceito isso.

O SR. NEY SUASSUNA (PMDB – PB) – Sr. Pre-

sidente, há um consenso, continuaria com o mesmo título, mas se abriria parêntese e colocaria: prioritariamente escolas, e fecharia o parêntese, porque aí não muda o título, não há o perigo da glosa e, ao mesmo tempo, atende o que o nobre Senador quer.

O SR. TEOTONIO VILELA FILHO (PSDB – AL)

– Não atende inteiramente porque, na verdade, o que o nobre Senador quer é que a emenda dele seja contemplada, e ela não foi.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (PDT – DF) – Eu

aceitaria.

O SR. TEOTONIO VILELA FILHO (PSDB – AL)

– Infelizmente, não foi, mas é uma emenda da melhor qualidade. Infelizmente, precisamos selecionar cinco emendas. De qualquer forma, após a votação dessa emenda, o Senador Cristovam Buarque pode colocar a sua justificativa, sua motivação. Tenho certeza de que vamos ouvi-lo com a maior atenção e procurar atendê-lo da melhor maneira.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (PDT – DF) – Da

maneira como o Senador Ney Suassuna propõe, estou absolutamente satisfeito. Mesmo que não esteja da forma como propus.

O SR. TEOTONIO VILELA FILHO (PSDB – AL)

– Perfeito.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)

– Em discussão a Proposta nº 1, sobre o controle de erosão marítima e fluvial, no valor de R\$150 milhões.

O SR. NEY SUASSUNA (PMDB – PB) – Eu pediria para passar para R\$200 milhões.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Não. Ela estava em R\$80 milhões, e já houve um ajuste por sugestão do Relator.

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB – RR) – Sugiro também que conste a Modalidade de Aplicação 99, para possibilitar convênios com Estados, Municípios ou execução direta do Governo Federal, portanto, a programar.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Com a palavra o Relator.

O SR. TEOTONIO VILELA FILHO (PSDB – AL) – Acato a sugestão, procede. Trata-se de emenda de abrangência nacional.

Sr. Presidente, submeto à Comissão. Se todos concordarem, vamos alterar o valor desta emenda.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Em votação a Proposta nº 1.

Os Srs. Senadores que a aprovam permaneçam sentados. (Pausa.)

Aprovado.

Emenda nº 2: apoio à Política Nacional de Desenvolvimento Urbano Nacional, R\$200 milhões.

Em discussão.

Não havendo quem queria discutir encerro a discussão.

As Sr^{as} e Srs. Senadores que a aprovam permaneçam sentados. (Pausa.)

Aprovada.

O SR. FLEXA RIBEIRO (PSDB – PA) – Sr. Presidente, pela ordem.

Eu gostaria de subscrever as emendas que estão sendo aprovadas.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – V. Ex^a será atendido.

Emenda nº 3, que dispõe sobre a sinalização rodoviária nacional, R\$200 milhões.

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB – RR) – Sr. Presidente, sinalização em rodovias federais, para que não fique só rodovias, porque o programa atende a rodovias federais.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Em discussão.

Não havendo quem queria discutir encerro a discussão.

Os Srs. Senadores que a aprovam permaneçam sentados. (Pausa.)

Aprovada.

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB – RR) – Modalidade 99, porque pode ser feito convênio com Municípios, Estados ou aplicação direta, através do DNIT.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Acatada a sugestão.

Emenda nº 4, que dispõe sobre a construção da Ferrovia Norte-Sul, trecho Aguiarnópolis – Babaçulândia, R\$150 milhões.

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB – RR) – Sr. Presidente, para discutir.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Com a palavra V. Ex^a, para discutir.

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB – RR) – Sr. Presidente, quero dar uma sugestão colaborativa. Da forma como estão as duas últimas emendas – construção de ferrovia Norte-Sul no trecho Aguiarnópolis – Babaçulândia e implantação de hidrovias, conclusão da eclusa de Boa Esperança –, elas não serão admitidas no Conselho de Emendas da Comissão de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização, porque estão especificando uma obra em determinado local, portanto, perdendo o caráter nacional.

Sugiro que fique construção de ferrovia nacional e, na justificativa, construção de ferrovia, a exemplo do trecho tal e tal. E, na questão das hidrovias, a mesma coisa: implantação de hidrovia nacional e, no texto da justificativa, construção de hidrovias, a exemplo do trecho tal e tal. Assim, a especificação vai para a justificativa.

O SR. TEOTONIO VILELA FILHO (PSDB – AL) – Senador, pensei exatamente como V. Ex^a. É claro que nosso intuito, como Relator, é justamente dar um caráter mais abrangente possível de modo a atender o Brasil como um todo e as proposições dos Senadores.

Fui orientado pela assessoria da Comissão de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização que, no caso de uma obra acima de R\$10,5 milhões, teria de ser específica. Do contrário, não teria abrigo na Lei Orçamentária. Assim, se os Senadores desta Comissão concordarem em fazer de caráter genérico, e nós conseguirmos não inviabilizar as emendas, seria muito bom, todos sairiam satisfeitos. Tentei acolher uma emenda proposta para o Estado do Pará para hidrovias, mas fui alertado de que, dessa forma, poderia inviabilizar, na prática, a eficiência do nosso trabalho aqui.

O SR. LEOMAR QUINTANILHA (PCdoB – TO) – Senador Teotônio Vilela Filho, V. Ex^a fala de caráter genérico porque envolve ferrovia e hidrovia?

O SR. TEOTONIO VILELA FILHO (PSDB – AL) – Não. É o caso específico de ferrovia e de hidrovia.

O SR. LEOMAR QUINTANILHA (PCdoB – TO) – Sr. Presidente, Sr. Relator e nobres Senadores, é desnecessário explicar que a Ferrovia Norte Sul é uma ferrovia de caráter nacional, que contribuirá, de forma substantiva, para a mudança da matriz de transporte deste País; essa corta o País de norte a sul, atravessa

diversas Estados e já tem rubrica no Orçamento. É importante que coloquemos, especificamente, a Ferrovia Norte Sul, que é de interesse nacional seguramente.

Sr. Presidente, pondero quanto à correção do valor para que a Comissão delibere depois sobre o valor apresentado da emenda, que é de R\$867 milhões.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – A assessoria técnica mostrou ser impossível ser atendido o valor de R\$867 milhões. Procurou-se, então, um valor possível dentro do Orçamento.

O SR. LEOMAR QUINTANILHA (PCdoB – TO) – É claro que a Comissão vai deliberar a respeito disso.

O SR. JOÃO RIBEIRO (PL – TO) – Sr. Presidente, eu gostaria de dar uma explicação à Comissão.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Concedo a palavra a V. Ex^a.

O SR. JOÃO RIBEIRO (PL – TO) – Como autores da emenda, eu e o Senador Leomar Quintanilha, quando colocamos Ferrovia Norte Sul, já pelo terceiro ano consecutivo, aprovamos essa mesma emenda na Comissão. É prioridade absoluta e é a única ferrovia que o Governo está tocando neste momento. Portanto, é uma obra de caráter nacional.

Peço vênua ao Relator no sentido de que corrija-mos o texto colocado pela minha assessoria no momento em que fiz a emenda até para antecipar.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Qual texto V. Ex^a sugere?

O SR. JOÃO RIBEIRO (PL – TO) – Eu ainda não tinha recebido da Valec o texto que aí coloquei, esse substitutivo, ilustre Relator, que encaminhei agora à Mesa; a emenda abrange o Estado de Goiás, Tocantins, Pará, Maranhão, o trecho que está sendo executado neste momento. Por isso foi colocado dessa forma. Mas ela tem vários ramais, como o ramal do Mato Grosso...

O SR. TEOTONIO VILELA FILHO (PSDB – AL) – Qual o texto reformulado?

O SR. JOÃO RIBEIRO (PL – TO) – É esse que está aí. Coloquei para V. Ex^a essa emenda assinada por mim e pelo Senador Leomar Quintanilha, no valor de R\$867 milhões, porque foi solicitado assim. Sabemos que não será aprovada. Serão aprovados 20 milhões, 30 milhões, 40 milhões.

O SR. TEOTONIO VILELA FILHO (PSDB – AL) – O texto fica abrangente, com caráter nacional.

O SR. JOÃO RIBEIRO (PL – TO) – Nacional, da forma como foi colocado pela Valec.

O SR. TEOTONIO VILELA FILHO (PSDB – AL) – Sr. Presidente, acato o novo texto.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – E com relação ao valor?

O SR. TEOTONIO VILELA FILHO (PSDB – AL) – Quero estendê-lo também em relação à hidrovía.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Seria o Item 5?

O SR. TEOTONIO VILELA FILHO (PSDB – AL) – Seria. O Senador Romero Jucá, com vasta experiência na Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização, assegura-nos que há precedente nesse sentido. Vamos dar validade. Então ficariam as duas emendas. A construção de ferrovias não teria...

O SR. JOÃO RIBEIRO (PL – TO) – Ilustre relator, permita-me uma aparte apenas para dizer que, embora eu seja menos experiente que o Senador Romero Jucá – é verdade que S. Ex^a é um Senador muito experiente e tem feito um grande trabalho na Comissão de Orçamento –, estou junto com S. Ex^a lá – sou Sub-Relator também pelo terceiro ano consecutivo na Comissão de Orçamento –, e me comprometo, junto com ele, a defender as emendas da nossa Comissão.

Senador Romero Jucá, estou dizendo que me comprometo junto com V. Ex^a, se V. Ex^a aceitar minha humilde ajuda, estarei, na Comissão, ajudando V. Ex^a a defender as emendas da Comissão aqui aprovadas. É só isso, ilustre Relator.

O SR. NEY SUASSUNA (PMDB – PB) – Sr. Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Pois não, Senador Ney Suassuna.

O SR. NEY SUASSUNA (PMDB – PB) – Como ex-Presidente da Comissão de Orçamento, como participe sempre, entendo que tudo o que foi feito aqui foi para ajudar e houve o entendimento de todos. Na realidade, estamos apenas nos precavendo contra os burocratas que olhariam e diriam: “Não se enquadra, tira fora”, porque querem que sobre espaço para outro. Queremos que saia, e agradecemos que todos colaborem. Eu, inclusive, vou pedir a todos os que são do PMDB que ajudem, porque precisamos ter o menor corte possível.

O SR. LEOMAR QUINTANILHA (PCdoB – TO) – Se meu Líder Ney Suassuna permitir, o PCdoB vai ajudá-lo também.

O SR. NEY SUASSUNA (PMDB – PB) – O PCdoB, no Senado, é apenas uma força auxiliar do PMDB, estamos juntos.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Essa é uma aliança histórica, nobre Senador. Fica o registro aqui.

Para orientação da Mesa e principalmente do Sr. Relator: qual o texto que ficará para a Emenda 4?

O SR. FLEXA RIBEIRO (PSDB – PA) – Eu queria discutir ainda, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)

– Pois não. Tem V. Ex^a a palavra.

O SR. FLEXA RIBEIRO (PSDB – PA) – Eu gostaria de incluir na Emenda nº 4, sobre as ferrovias, um trecho ligando Belém a São Luís, na Ferrovia de Carajás.

O SR. TEOTONIO VILELA FILHO (PSDB – AL)

– Aí perde a emenda, infelizmente, Senador, porque são duas ações diferentes.

O SR. FLEXA RIBEIRO (PSDB – PA) – Mas a emenda não é para atender o sistema ferroviário nacional?

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)

– Sim.

O SR. FLEXA RIBEIRO (PSDB – PA) – Mas se

é nacional entendo que possa atender o Estado do Pará.

O SR. NEY SUASSUNA (PMDB – PB) – É para

atender ferrovia, mas para o outro já existe o projeto, é fácil de alocar. Nesse aqui o projeto já existe? Se o projeto ainda não existe, está complicado.

O SR. FLEXA RIBEIRO (PSDB – PA) – Existe

um projeto...

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)

– Para não ocorrer, Senador, o que ocorreu este ano com relação aos recursos de Tucuruí. Os recursos foram colocados inclusive naquele programa do FMI, e o dinheiro está perdido porque...

O SR. FLEXA RIBEIRO (PSDB – PA) – Está perdido

porque o Governo resolveu tirar.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)

– Não tinha projeto.

O SR. FLEXA RIBEIRO (PSDB – PA) – Não,

pelo contrário.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)

– Não, não tinha...

O SR. FLEXA RIBEIRO (PSDB – PA) – Não, o

projeto existe, está sendo executado há 20 anos.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)

– Acompanhei, acompanhamos aqui...

O SR. TEOTONIO VILELA FILHO (PSDB – AL)

– Sr. Presidente, encontramos uma forma de encampar...

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)

– Tem V. Ex^a a palavra.

O SR. TEOTONIO VILELA FILHO (PSDB – AL)

– ... a proposição do Senador Flexa Ribeiro sem detrimento da proposta do Senador João Ribeiro.

O SR. FLEXA RIBEIRO (PSDB – PA) – Pode. Não quero prejudicar a ligação com a Norte-Sul em hipótese nenhuma. Quero atender o Estado do Pará.

O SR. TEOTONIO VILELA FILHO (PSDB – AL)

– Vamos colocar a referência à Ferrovia Norte-Sul na

justificativa do Senador João Ribeiro, e a emenda fica: “construção de trechos ferroviários em caráter nacional”, e dessa forma atendemos sem nenhum prejuízo.

O SR. JOÃO RIBEIRO (PL – TO) – Ilustre Relator, assim não atende.

O SR. NEY SUASSUNA (PMDB – PB) – Vai depender do prestígio.

O SR. JOÃO RIBEIRO (PL – TO) – Não atende à Ferrovia Norte-Sul. O Governo já tem dificuldade para liberar recursos quando se aprova emenda. Se fizermos isso, esse dinheiro vai se pulverizar, é uma obra que está sendo construída em caráter emergencial, preferencial. Já temos poucas obras no Governo. Se fizermos isso, lamentavelmente a ferrovia que o Senador Flexa Ribeiro está colocando não tem nada licitado. Acho que nem projeto existe ainda, portanto poderemos fazer isso no próximo ano. De outra forma vamos descaracterizar a emenda, ilustre Relator.

Eu solicito ao Senador Flexa que nos ajude nisso. A Ferrovia Norte-Sul é muito importante para o escoamento da produção da nossa região, é uma obra de caráter nacional. Virá um ramal do Mato Grosso. No próximo, vamos colocar Mato Grosso...

O SR. NEY SUASSUNA (PMDB – PB) – Seremos o arco que lançará a flecha para o próximo ano.

O SR. JOÃO RIBEIRO (PL – TO) – Vamos colocar o ramal de V. Ex^a no próximo ano. Vem um ramal de Balsas, vamos colocar isso no próximo ano. Não pode ser diferente disso.

O SR. FLEXA RIBEIRO (PSDB – PA) – Quero atender os nobres Senadores do Estado de Tocantins, porque não há interesse nosso de tentar tirar os recursos para a Norte-Sul. Mas eu gostaria de ter, então, o apoio dos Senadores para que pudéssemos fazer um estudo para um ramal. Como assim vai ter o ramal da Norte-Sul para Mato Grosso, que houvesse um ramal da Norte-Sul também para o Pará, atendendo o porto de Vila do Conde, que aí seria a ligação ou via São Luís, ou via Carajás, lá por cima, pelo eixo que encontra a Norte-Sul com Carajás.

O SR. NEY SUASSUNA (PMDB – PB) – V. Ex^a terá o apoio do PMDB e do PCdoB com toda a certeza.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Nobre Senador João Ribeiro...

O SR. JOÃO RIBEIRO (PL – TO) – Senador Flexa Ribeiro... Eu não gostaria, Sr. Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Senador João Ribeiro, o nosso representante do Pará foi flechado pelo bom senso e colaborou com V. Ex^a. De forma que quero parabenizar V. Ex^a.

O SR. FLEXA RIBEIRO (PSDB – PA) – Não quero obstaculizar nada com relação ao querido Es-

tado de Tocantins. Quero só abrir o compromisso dos Senadores que estão aqui presentes, como o Senador Ney, como Líder do PMDB já nos deu, o Senador Jucá e os nobres Senadores de Tocantins para que a gente possa estudar o atendimento da ligação ferroviária da Norte-Sul e de Carajás no Pará até Porto de Vila do Conde.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – V. Ex^a será atendido. Em votação.

As Sr^{as} e os Srs. Senadores que concordam queiram permanecer sentados. (Pausa.)

Aprovado.

Quinta. Implantação de hidrovias. Conclusão das eclusas de Boa Esperança. Senador Romero Jucá, parece que V. Ex^a se manifestou a respeito.

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB – RR) – Sr. Presidente, apenas para registrar a mesma teoria colocada na Emenda nº 4.

Eu entendo que a implantação de hidrovias especificando apenas a eclusa de Boa Esperança poderia gerar problema de veto do Conselho de emendas na análise por ser uma obra regional específica.

Minha sugestão seria implantação de hidrovias nacionais e na justificativa colocar: implantação de rodovias, a exemplo da conclusão da eclusa de Boa Esperança e listar a obra.

O SR. FLEXA RIBEIRO (PSDB – PA) – Sr. Presidente, acato a sugestão do Senador Romero Jucá.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Eu também, como autor da emenda, acato. Eu queria lembrar ao Senador Romero Jucá a importância dessa obra para o bem-estar para o meu Estado, o Estado do Piauí. V. Ex^a, então, será responsável pelo futuro do encaminhamento dessa emenda. Caso contrário, V. Ex^a será jogado da barragem do rio Parnaíba abaixo. Aliás, para isso contarei com a colaboração da Chesf, que, no ano passado fez com que dois funcionários desaparecessem numa das suas turbinas.

De forma que V. Ex^a poderá ter o mesmo destino.

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB – RR) – V. Ex^a – pelo passado da minha atuação em conjunto com V. Ex^a – jamais poderá inferir uma ação dessas.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Obrigado, Excelência.

O SR. FLEXA RIBEIRO (PSDB – PA) – Para discutir, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Tem V. Ex^a a palavra.

O SR. FLEXA RIBEIRO (PSDB – PA) – Eu gostaria que V. Ex^a repetisse. Pode falar, Sr. Presidente. É a sua esposa, tem preferência.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Com a palavra V. Ex^a.

O SR. FLEXA RIBEIRO (PSDB – PA) – Sr. Presidente, eu gostaria só de entender como ficou a relação do Senador Jucá. Foi retirada Boa Esperança?

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Eu acatei o texto sugerido pelo Senador Romero Jucá.

O SR. FLEXA RIBEIRO (PSDB – PA) – Eu gostaria, então, de primeiro apoiar a emenda de V. Ex^a da conclusão das eclusas de Boa Esperança, que eu acho que são da maior importância e acrescentar.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – De antemão, o Piauí agradece a gentileza de V. Ex^a, deixando que o Piauí tenha a oportunidade desta obra. Com certeza, a exemplo do item anterior, V. Ex^a encontrará caminhos para contentar o Pará.

O SR. FLEXA RIBEIRO (PSDB – PA) – Com certeza. Eu gostaria de acrescentar – com o apoio de V. Ex^a – duas obras da maior importância para o Estado do Pará, que é a conclusão das eclusas de Tucuruí, que estão há 20 anos para serem concluídas. Interromperam a navegação de um rio que era navegado antes da barragem e também os recursos para a implantação da Rodovia Araguaia Tocantins. Vamos aumentar, proponho que dobremos esses recursos para R\$300 milhões.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Pode ser?

O SR. FLEXA RIBEIRO (PSDB – PA) – Pode ser.

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB – RR) – A sugestão é que a colocação do Senador Flexa Ribeiro entre na justificativa logo após a justificativa de V. Ex^a, depois de Boa Esperança.

O SR. FLEXA RIBEIRO (PSDB – PA) – Nós dividiremos os poucos recursos que poderão advir da nobre emenda do Senador.

O SR. NEY SUASSUNA (PMDB – PB) – Que serão abundantes, com toda certeza.

O SR. FLEXA RIBEIRO (PSDB – PA) – Gostaria também, Sr. Relator, de incluir a hidrovias Araguaia-Tocantins como sugestão.

O SR. TEOTONIO VILELA FILHO (PSDB – AL) – Aí pulveriza.

O SR. FLEXA RIBEIRO (PSDB – PA) – Não é pulverizar, porque parece que há uma hidrovias... Qual é a hidrovias que está aí?

O SR. TEOTONIO VILELA FILHO (PSDB – AL) – É essa mesma. A eclusa está incluída na hidrovias.

O SR. FLEXA RIBEIRO (PSDB – PA) – Então, está bom.

O SR. TEOTONIO VILELA FILHO (PSDB – AL)

– Senador Flexa, se V. Ex^a pulverizar demais, corremos o risco de não atingir o objetivo.

O SR. FLEXA RIBEIRO (PSDB – PA) – Não farei isso, porque não pulverizando já sabemos que há dificuldade enorme de concluir; há vinte anos estamos lutando por isso. Quero contar também com o apoio do Líder Ney Suassuna. Ontem, na Comissão de Assuntos Econômicos, Fiscalização e Assuntos Sociais, eu perguntei ao nobre líder, quando ele fez uma exposição de que ele estava colocando na rubrica dos municípios para evitar problema político dos governos contrários ao município de não liberar, como ele me explicava e me mostrava o caminho para liberar as emendas da bancada de oposição ao Governo Federal, e ele me deu uma resposta inteligentíssima, dizendo que não sabia porque nunca tinha sido oposição. Eu fiquei na mesma.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)

– Em votação.

Os Srs. Senadores que aprovam permaneçam sentados.

Aprovado.

O Piauí agradece, sensibilizado, a compreensão de V. Ex^{as}.

O SR. NEY SUASSUNA (PMDB – PB) – Sr. Presidente, eu queria elogiar o Relator, que teve a sensibilidade de, num consenso, encontrar soluções. E queria elogiar também a Presidência que, apoiando a ação do relator, conseguiu rapidamente resolver todo esse imbróglio, porque tudo que estamos fazendo aqui é uma “escolha de Sofia”. E V. Ex^{as} foram primorosos, fazendo com que a escolha não fosse tão dolorosa.

Muito obrigado.

O SR. FLEXA RIBEIRO (PSDB – PA) – Eu também gostaria de parabenizar o Presidente, parabenizar o Relator. Sei da dificuldade que tem o relator de consolidar inúmeras emendas no processo. Eu gostaria só de uma explicação, antes do encerramento. Eu propus uma emenda aqui, a de nº 18, que não foi atendida nem está nas excluídas. Eu quero saber em que limbo ela se encontra.

Concluindo, enquanto o Relator procurar encontrar a 18, quero agradecer ao nobre Senador Heráclito Fortes por ter atendido o apelo do Estado do Pará, colocando as eclusas de Tucuruí na sua emenda. Muito obrigado.

O SR. TEOTONIO VILELA FILHO (PSDB – AL)

– Senador Flexa, a emenda de V. Ex^a, infelizmente, não se adequa à propositura desta Comissão. Ela trata de resíduos sólidosm que não entram na infra-estrutura, por isso foi excluída.

O SR. FLEXA RIBEIRO (PSDB – PA) – Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)

– Nada mais havendo a tratar, declaro encerrada a reunião, convocando reunião ordinária para terça-feira, quando teremos matérias em pauta como também a apreciação de um nome indicado para o DNIT.

Está encerrada a reunião.

(Levanta-se a reunião às 12h42min)

Ata da 28ª reunião (extraordinária) realizada em 29 de novembro de 2005 às 10 horas.

Às dez horas e trinta minutos do dia vinte e nove de novembro de dois mil e cinco, na sala de reunião da Comissão, na Ala Senador Alexandre Costa, sob a Presidência do Senador HERÁCLITO FORTES, reúne-se extraordinariamente a Comissão Permanente de Serviços de Infra-Estrutura, presentes as Senhoras Senadoras e os Senhores Senadores Marco Maciel, Rodolpho Tourinho, Leonel Pavan, Sérgio Guerra, Teotônio Vilela Filho, Gerson Camata, Valdir Raupp, Mão Santa, João Capiberibe, Sérgio Zambiasi, Serys Slhessarenko, Siba Machado, Aelton Freitas, César Borges, Gilberto Coellner, Flexa Ribeiro, Eduardo Azeredo, Ney Suassuna, Luiz Otávio, Roberto Saturnino, Fernando Bezerra, Fátima Cleide, Mozarildo Cavalcanti, João Ribeiro e Augusto Botelho. Deixam de comparecer os demais Senadores. O Senhor Presidente declara abertos os trabalhos, propondo a dispensa da leitura da Ata da reunião anterior, que é dada como aprovada. A presente reunião destina-se a análise da seguinte Pauta: **Item único – Mensagem nº 231, de 2005-SF**, que “submete à apreciação do Senado Federal a indicação do Senhor **Luiz Augusto Siqueira Bittencourt**, para exercer o cargo de Diretor do Departamento Nacional de Infra-Estrutura – DNIT, **Autor:** Presidência da República. **Relator:** Senador João Ribeiro. **Relatório:** Em condições de ser apreciado pela Comissão. **Resultado:** Aprovada a indicação do Senhor Luiz Augusto Siqueira Bittencourt, por dezessete votos “sim”, quatro votos “não” e nenhuma abstenção. Fizeram uso da palavra para discutir a matéria, os Senadores João Ribeiro, Relator da matéria; Ney Suassuna, Roberto Saturnino, Gilberto Coellner, Eduardo Azeredo, Mão Santa e Leonel Pavan. A Presidência declara encerrado o processo de votação. Foram escrutinadores os Senhores Senadores Leonel Pavan e Mão Santa. O Senhor Presidente, Senador Heráclito Fortes, solicita aos Assessores do Ministério dos Transportes que se encontram presentes na reunião, que enviem à Secretaria da Comissão, um levantamento dos níveis de gastos do Ministério, assim como, planejamento dos

gastos para o próximo ano, identificando os Estados da Federação. Após, o Senhor Presidente concede a palavra ao Senador João Ribeiro que apresenta Requerimento de urgência para a matéria, subscrito pela maioria dos seus membros, nos termos do art. 338, inciso IV, combinado com o art. 336, inciso II do Regimento Interno. O Requerimento é aprovado. Em seguida, o Presidente convoca os Senadores e Senadoras membros da Comissão para reunião a realizar-se no próximo dia seis de dezembro de dois mil e cinco, às dez horas. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente agradece a presença de todos e declara encerrada a reunião, às dezesseis horas e vinte minutos, lavrando eu, *Dulcídia Ramos Calháo*, Secretária da Comissão, a presente Ata que, após lida e aprovada será assinada pelo Senhor Presidente e publicada em conjunto com suas notas taquigráficas. – Senador **Heráclito Fortes**, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Havendo número regimental, declaro aberta a 28ª Reunião Extraordinária da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura da 3ª Sessão Legislativa Ordinária da 52ª Legislatura.

Antes de iniciarmos nossos trabalhos, proponho a dispensa da leitura da Ata da reunião anterior.

As Sr^{as} e os Srs. Senadores que a aprovam queiram permanecer sentados. (Pausa.)

Aprovado.

A presente reunião destina-se à apreciação da Mensagem do Senado Federal nº 231, de 2005, que submete o nome do Sr. Luiz Augusto Siqueira Bittencourt para exercer o cargo de Diretor do Departamento Nacional de Infra-Estrutura, DNIT.

Convido o Sr. Luiz Augusto Siqueira para tomar assento à Mesa.

Concedo a palavra ao Senador João Ribeiro para proferir o seu relatório.

O SR. JOÃO RIBEIRO (PL – TO) – Sr. Presidente, Sr^{as} e Srs. Senadores, da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, sobre a Mensagem Presidencial nº 231, de 2005 (nº 618, de 22-9-05, na origem), que submete à apreciação do Senado Federal o nome do Sr. Luiz Augusto Siqueira Bittencourt para exercer o cargo de Diretor do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, DNIT.

Relatório

O Sr. Presidente da República, por meio da Mensagem nº 231, de 2005 (nº 618, de 22-9-05, na origem), submete ao exame do Senado Federal o nome do Sr. Luiz Augusto Siqueira Bittencourt para exercer o cargo de Diretor do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, DNIT, do Ministério dos Transportes.

O Sr. Luiz Augusto Siqueira Bittencourt é cidadão brasileiro, graduado em engenharia pela Escola de Engenharia Industrial Metalúrgica de Volta Redonda, da Universidade Federal Fluminense, em 1972, com mestrado na mesma área, realizado no exterior, em 1979. Fez ainda dois cursos de pós-graduação **lato sensu**, o primeiro em Comércio Exterior, na Universidade Presbiteriana Mackenzie, em Brasília, de 2003 a 2004, e o segundo em Políticas Públicas e Globalização, no Instituto de Ciências Políticas da Universidade de Brasília, em 2004.

Sua carreira profissional teve início na Companhia Siderúrgica Nacional, CSN, onde atuou por dez anos, primeiro, como pesquisador, depois, como adjunto de informações gerais da Diretoria de Produção. Retornou àquela companhia em 1990 para ocupar o cargo de Superintendente de Administração de Tecnologia, ali permanecendo até 1992.

Entre 1982 e 1990, trabalhou na Siderurgia Brasileira S.A. – Siderbrás, onde ocupou os postos de assessor do diretor de operações e de chefe da Assessoria de Desenvolvimento Tecnológico. Posteriormente, trabalhou no Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – Ibama, entre 1993 e 1994, como chefe do Departamento de Qualidade Ambiental, e na Secretaria de Política Industrial do Ministério da Indústria, do Comércio e do Turismo, entre 1994 e 1998. Desde então, atua no Centro das Indústrias de Costumes do Brasil, entidade nacional de representação desse segmento empresarial, onde ocupa o cargo de Secretário Executivo.

Na sua experiência profissional inclui ainda participações em diversas negociações no âmbito internacional, tais como a representação do Governo brasileiro na Convenção de Basiléia, em 1994 e 1995, e na Organização Marítima Internacional, em Londres, em 1995, e a participação em reuniões quadripartites, no âmbito do Mercosul, como representante do Ministério da Indústria, do Comércio e do Turismo em 1996 e 1998.

Portanto, o **curriculum vitae** do Sr. Luiz Augusto Siqueira Bittencourt demonstra o perfil de cidadania brasileira, idoneidade moral e reputação ilibada, formação acadêmica apropriada, indiscutível experiência profissional, atende plenamente as disposições do art. 88 da Lei nº 10.233, de 2001, que define os atributos referidos para os diretores do DNIT, credenciando-o plenamente para o cargo indicado pelo Excelentíssimo Senhor Presidente da República.

Por ser favorável, submeto à apreciação e ao julgamento dessa douta Comissão a indicação do Sr. Luiz Augusto Siqueira Bittencourt, constante da referida mensagem presidencial, em cumprimento das

exigências contidas nos arts. 52, inciso III, F, da Constituição Federal, combinado com o Parágrafo Único do art. 88 da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, com a redação dada pela Medida Provisória nº 2.217 – 3, de 04 de setembro de 2001.

Portanto, o relatório é favorável, Sr. Presidente. O currículo está junto com o relatório e todos os Srs. Senadores receberam o currículo. Somos favoráveis à aprovação e pedimos o apoio desta Comissão para a aprovação do nosso relatório, porque o DNIT e o Brasil precisam muito do trabalho do Sr. Luiz Bittencourt.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)

– Vou passar a palavra ao Sr. Luiz Augusto Bittencourt. Antes, porém, comunico aos Srs Senadores que, tendo em vista o excesso de reuniões neste mesmo horário e a necessidade de deslocamento de alguns Srs Senadores, vou abrir o processo de votação, possibilitando àqueles que, antes ou durante a apresentação que será feita pelo Dr. Luiz Augusto Bittencourt, já tiverem a convicção do voto e que quiserem exercê-lo, por economia de tempo, poderão fazê-lo.

O SR. AELTON FREITAS (PL – MG) – Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)

– V. Ex^a tem a palavra.

O SR. AELTON FREITAS (PL – MG) – Eu gostaria de pedir desculpas por ter de me retirar, mas não podia deixar de votar, ainda mais como relatório do Líder do meu Partido, Senador João Ribeiro, e dar as boas vindas ao Sr. Luiz Augusto Bittencourt ao DNIT. Tenho certeza de S. S^a vai engrossar fileiras junto aos diretores competentes que lá estão e nos ajudar a resolver um dos grandes problemas que o nosso País enfrenta hoje, que são as estradas.

De antemão, peço a sua permissão para votar, porque há mais dois para serem sabatinados na Comissão de Desenvolvimento Social para a Agência Nacional das Águas, e estou sendo convidado lá também.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)

– Eu, com o maior prazer, o liberarei, mas pedirei uma gentileza: que V. Ex^a assuma a Presidência enquanto exerce o voto na Comissão ao lado e retorno.

Com a palavra o Dr. Luiz Augusto Siqueira.

O SR. LUIZ AUGUSTO SIQUEIRA BITTENCOURT – Exm^o Sr. Presidente em exercício na Comissão de Serviços de Infra-Estrutura do Senado Federal, Senador Aelton Freitas, Exm^o Sr. Relator Senador João Ribeiro, senhoras e senhores aqui presentes, com a permissão dos senhores tomo a liberdade de iniciar esta breve apresentação registrando o meu agradecimento ao Exmo. Sr. Ministro de Estado dos Transportes, Dr. Alfredo Pereira do Nascimento, pela indicação de meu nome para apreciação desta Comissão com

a finalidade de ocupar a Diretoria de Administração e Finanças do Departamento Nacional de Infra-estrutura do Transporte – DNIT.

Agradeço, também, ao Exmo. Relator, Senador João Ribeiro, pela confiança que o levou ao relato favorável à minha indicação.

O DNIT, senhoras e senhores, é uma autarquia federal vinculada ao Ministério dos Transportes, relativamente nova, pois foi criada em 2001, com a missão de gerir e executar a infra-estrutura de transporte terrestre e aquaviário sendo dirigido por um conselho de administração, um diretor geral e quatro diretorias, entre elas a de administração e finanças.

Os recursos humanos, como sabemos, são a base da organização e devem ser tecnicamente atualizados para melhorar a eficiência do sistema. Os recursos financeiros, por sua vez, são escassos e devem ser administrados com transparência e eficácia.

Um país de dimensões continentais como o Brasil, com o crescimento voltado para as exportações, com intensa produção agrícola interiorizada e com um aumento na produção industrial, exigindo movimentação de elevados volumes de carga, necessita de uma vasta e eficiente rede de vias de transporte para permitir uma adequada interligação e um eficaz escoamento de sua produção. Essa afirmação se torna ainda mais enfática nos dias atuais, pois o Brasil vem apresentando resultados expressivos em sua participação no mercado internacional, com expectativa de ultrapassar os US\$100 bilhões em exportações, gerando um saldo recorde acima de US\$40 bilhões.

O Brasil, senhoras e senhores, é um país onde o modal rodoviário participa com 62% da matriz de transporte, deixando 24% para o ferroviário e 14% para o hidroviário.

A manutenção e a ampliação desse monumental patrimônio representa elevados custos e proporcional desafio. Para administrar essa matriz, o DNIT absorveu, além do DNER, as responsabilidades dos modais ferroviário e aquaviário, mas desde a sua criação desenvolve suas atividades utilizando a mão de obra do antigo DNER, que vem se reduzindo ao longo do tempo. Em 97, o quadro de pessoal era de 4 mil funcionários. Hoje, é de 2.300 funcionários, números que, por si só, mostram a dimensão da involução.

É bem verdade que esse problema está sendo reduzido, pois foi criado o plano de cargos do DNIT e o Ministério do Planejamento já autorizou a realização de concurso público para provimento de 630 cargos, com nomeação a partir de junho de 2006.

A Diretoria de Administração e Finanças se responsabiliza também pelas atividades de serviços ge-

rais, abrangendo o prédio onde está instalado o DNIT, que se encontra em bastante precário.

Por outro lado, nem todas as unidades do DNIT possuem comunicação eletrônica, havendo necessidade de modernizar o sistema de informática do órgão com vistas à utilização de tecnologia de informação de forma global.

A insuficiência de capital humano atualizado e de recursos financeiros adequados prejudica a eficiência dos resultados e contribui para a deterioração das malhas de transportes.

A deterioração do patrimônio rodoviário, senhores, culmina em inconcebível aumento de óbitos nas estradas e eleva o chamado custo Brasil, onerando desnecessariamente a indústria nacional, que já é mais do que suficientemente exigida por um perverso sistema tributário, cuja carga já se aproxima de 38% do PIB. Diante desse cenário, o DNIT é um fator de peso ponderável para a economia nacional.

Assim, senhoras e senhores, esse é um desafio que, se me for concedido, enfrentarei com o apoio técnico dos funcionários da Diretoria de Administração e Finanças e intensa articulação com as outras diretorias do DNIT com o único objetivo de que a infra-estrutura de transportes do Brasil seja um fator de contribuição positiva para ao aumento da competitividade do produto brasileiro, atendendo de forma adequada, com visibilidade e transparência nos procedimentos administrativos, as necessidades do País, promovendo as esperadas qualidade e segurança nas estradas.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Aelton Freitas. PL – MG)

– Concedo a palavra ao nobre Relator, Senador João Ribeiro.

O SR. JOÃO RIBEIRO (PL – TO) – Sr. Presidente, quero apenas acrescentar que o Ministério dos Transportes tem, realmente, uma missão muito grande, ou seja, trata de uma área muito complexa, porque engloba tudo que é área de transportes do nosso País, as estradas, as ferrovias, as hidrovias, enfim. Até dizia agora há pouco que a situação das estradas brasileiras com a chegada do Ministro Alfredo Nascimento melhorou. Assim que S. Ex^a assumiu, articulou-se com o Presidente Lula, com os Ministros da área financeira, do planejamento e da fazenda, conseguindo dar uma dinâmica muito grande no Ministério. Não posso, portanto, nesta oportunidade, deixar de aqui enaltecer o trabalho realizado pelo Ministro, que é do meu partido, o PL! É um Ministro sério, competente, que tem palavra, e sabemos que o documento e o patrimônio do político são sua palavra; a palavra empenhada deve ser cumprida! E não são todos que fazem isso! Mas o Ministro Alfredo Nascimento é um desses políticos que

conheço dessa nova geração de bons políticos, dessa revelação de novos políticos que, hoje, sem sombra de dúvida, têm respeitabilidade nacional, que honram e que cumprem os seus compromissos.

Portanto, quero aqui cumprimentar o Sr. Luiz Augusto Siqueira Bittencourt, pela missão para a qual foi indicado e que, com certeza, será aprovado por esta Comissão, o Presidente Lula, mas, sobretudo, cumprimentar o Ministro Alfredo Nascimento, desejando que o Ministério dos Transportes tenha cada vez mais sucesso. As estradas brasileiras precisam melhorar, é claro, mas em relação à situação em que S. Ex^a as recebeu, já melhoraram muito, principalmente a BR-153, que corta Brasília a Belém, que está sendo restaurada e recapeada. Enfim, outras obras brasileiras que estão aí, outras rodovias, a Ferrovia Norte-Sul, que não posso deixar de citar, pois deve chegar, até o final do ano, à Cidade de Araguaína, entrando pelo território tocantinense, o que é uma alegria para nós! Já está com obras até a Cidade de Babaçulândia; portanto, vai até a Cidade de Araguaína. Apesar de a questão da ferrovia ser de competência da Valec, está também ligada ao Ministério dos Transportes.

Por isso, meus cumprimentos! Desejo muito sucesso e sei que V. Ex^a tem uma missão muito grande pela frente, porque, na verdade, essa área financeira de que o Dr. Luiz vai cuidar não é fácil. Espero, então, que haja muitos recursos e que V. Ex^a consiga pagar tudo, para que possamos realmente fazer as obras. E o Senador Saturnino está achando bom! Que haja muitos recursos, e, para isso, vamos lutar para fazer um bom orçamento este ano para que o Ministério dos Transportes e o Dr. Luiz Bittencourt possam cumprir bem a sua missão.

Muito obrigado!

O SR. NEY SUASSUNA (PMDB – PB) – Peço a palavra, por favor, Sr. Presidente!

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Com a palavra o nobre Senador, Líder do PMDB nesta Casa, Ney Suassuna.

O SR. NEY SUASSUNA (PMDB – PB) – Sr. Presidente, o DNIT, hoje, é um dos órgãos mais importantes do País, tendo em vista a deterioração da rede rodoviária de um país que, erroneamente, optou pelo modelo rodoviário. Não adianta chorar o leite derramado! A verdade é que fizemos essa opção, e, hoje, as estradas estão em situação muito difícil. Temos aí quase 52 mil quilômetros de estradas que precisam ser renovados, e o DNIT tem a missão de tentar ver qual delas tem prioridade, para poder fazer a sua renovação. Está-se fazendo uma “Escolha de Sofia”, que é difícil, mas pelo menos seis mil quilômetros têm que ser a curto prazo renovados.

Os recursos, apesar do imposto sobre petróleo, apesar de tudo isso, todos nós sabemos que são muito menores do que as necessidades. Sei que o Dr. Luiz não vai ter lá facilidades não, vai ter que a toda hora fazer uma opção, pago isso ou pago aquilo, mas desejo-lhe muitas felicidades nesse órgão e desejo que consigamos fazer as melhores escolhas.

Quando se administra com abundância tudo é fácil. Na casa que falta pão todo mundo se desentende. E eu espero que dentro desse desentendimento geral que vai ser a falta de verbas para o DNIT que é natural, é normal e já tradicional, lamentavelmente, que o senhor seja uma voz de tranquilidade para fazer sempre o aconselhamento das melhores opções.

Desejando sorte, estou sufragando aqui o seu nome na certeza do seu sucesso.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Concedo a palavra ao nobre Senador Roberto Saturnino.

O SR. ROBERTO SATURNINO (PT – RJ) – Sr. Presidente, Srs. Senadores, depois de ouvir a exposição do Dr. Bittencourt e o voto elaborado pelo Senador João Ribeiro não me restou nenhuma dúvida a respeito do meu voto de aprovação ao candidato indicado.

Eu só quero manifestar aqui, secundando o que disse o Dr. João Ribeiro, que o Dr. Siqueira Bittencourt seja um Diretor Financeiro e Administrativo que disponha de mais recursos para mostrar a sua competência, a sua capacidade de gestão e tirar o DNIT da situação de carência em que se encontra hoje.

De forma que estou expressando aqui a minha concordância com a indicação e os meus votos de êxito ao Dr. Bittencourt na Diretoria do DNIT.

O SR. LUIZ AUGUSTO SIQUEIRA BITTENCOURT – Muito obrigado.

O SR. GILBERTO GOELLNER (PFL – MT) – Sr. Presidente, peço a palavra.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Concedo a palavra ao nobre Senador Gilberto Goellner.

O SR. GILBERTO GOELLNER (PFL – MT) – Sr. Presidente, Srs. Senadores, Sr. Luiz Bittencourt, vejo de forma muito positiva a sua escolha pelas referências que já foram dadas ao seu nome. Acompanhei em parte a sua apresentação e eu gostaria de ressaltar os estudos que foram feitos originalmente em relação a BR-163, que iniciaria praticamente em Mato Grosso e se estenderia por todo o Estado do Pará. Gostaria que o senhor olhasse com carinho uma retomada dos estudos de viabilidade dessa rodovia BR-163, pela integração que ela representa em toda a América Latina pela situação da Zona Franca de Manaus que hoje tem uma dependência muito grande de péssima logística

para chegar até por outros portos ou pelo próprio Estado de São Paulo e pelo valor que teria hoje esta rodovia em nível de integração, como eu já falei, mas também de viabilização de toda uma região que hoje produz, tem um produto agregado muito grande que, inclusive, está diversificando com suinocultura, com avicultura, aproveitando o milho produzido na região e está muito distante dos portos pelo meio tradicional que existe que seria voltar a Paranaguá ou a Santos.

Então, nós temos hoje que retomar esses estudos que não foram avaliados na sua integridade. Eu vejo que ainda há condições políticas, uma viabilidade econômica de se retomar esse grande estudo que é a BR-163. E também com início das chuvas, nós vemos com bastante preocupação, as rodovias BR-364 e também a BR-158, que agora foi dotada de emendas de parlamentares federais, mais de trinta milhões serão alocados para a BR-158, que também é uma região totalmente desassistida e que precisaria hoje, para dar continuidade a toda essa necessidade logística da produção agropecuária, de uma retomada muito grande de investimentos nessa área. Então como há uma disposição, agora, inclusive do Governo, de investir mais, porque já está superada a grande preocupação que era o superávit primário, eu vejo que a infra-estrutura, Sr. Diretor, será o ponto chave hoje para a recuperação dos investimentos do Governo Federal.

Meus parabéns pela sua indicação e sucesso na sua atividade.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – A Mesa desta Comissão faz um apelo às Lideranças dos Partidos para que enviem os seus representantes a esta Comissão para exercerem o direito de voto. Estaremos aqui aguardando até que se alcance quorum. (Pausa.)

(Procede-se à votação.)

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – O Senador Roberto Saturnino votou? Votou. (Pausa.)

Dezessete votos.

O SR. JOÃO RIBEIRO (PFL – TO) – Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Tem V. Ex^a a palavra pela ordem, Senador João Ribeiro.

O SR. JOÃO RIBEIRO (PFL – TO) – Para apresentar o requerimento de urgência, devido à necessidade e à urgência que o DNIT tem da presença do Dr. Luiz Bittencourt nesse cargo para o qual ele está sendo indicado. Entrego à Mesa.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – A Mesa acolhe o pedido de V. Ex^a.

O SR. MÃO SANTA (PMDB – PI) – Sr. Presidente, quero dar aqui minha experiência.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Com a palavra o nobre Senador Mão Santa.

O SR. MÃO SANTA (PMDB – PI) – Esse negócio de palavra aqui – eu estava pensando –, nós fomos acompanhar o nosso Senador Alberto Silva para ser homenageado na Universidade Federal de Itajubá. Fiquei encantado. Ela foi fundada pelo Theodomiro Santiago. Presidente Heráclito Fortes, eles são quase como maçonaria, aquela escola eles veneram. Maçom eu não sou, mas dizem que eles têm um símbolo, um aperto da mão. Então eles se cumprimentam e dizem assim, Senador Heráclito Fortes – atentai bem aqui: “Revele-mo-nos mais por atos do que por palavras para sermos dignos deste grande País”. São os engenheiros.

Foram seis engenheiros homenageados em 92 anos, dois estavam no exterior, e um deles é o engenheiro Alberto Silva, Prefeito da Parnaíba, duas vezes Governador do Estado, EBTU, Senador da República e nosso chefe político, eu e Heráclito temos muito que aprender. Mas S. Ex^a sempre diz que é um engenheiro político, daí a importância, então nós temos essa conscientização.

Senador Heráclito Fortes, V. Ex^a quer saber mesmo porque eu desisti do PT do Piauí? Vou contar a verdade, agora V. Ex^a vai saber. É o testemunho, ele é meu Líder, tenho, como Cristo, em verdade em verdade... Um dia, eu chegando na Companhia Energética, para a qual V. Ex^a acarretou muitos fundos no Governo passado, um desenvolvimento, primeiro eu achei estranho, tinha indicado o Presidente, depois José Malinno, porque eu votei contra, me tirou. Mas é o seguinte, Senador Heráclito Fortes: quando eu vi não tinha um Vereador, um Deputado, um Prefeito. Eu não entendo, como uma repartição de energia elétrica... Mas aí eu, vendo a análise econômica que nós, que governamos o Estado, conhecemos, então era para colocarmos os recursos daqui para lá, Companhia Energética, e nós temos 224 Municípios, principalmente V. Ex^a, que é um municipalista, para aqueles Municípios temos de dividir. Aí eu vi que aquilo não estava certo porque o Governo do Estado não pagava nenhuma energia de nenhuma escola, de nenhum prédio público, não permitia que o PCPR injetasse, enfim, eu estava vendo a falência, e eu não consigo. Aí eu fiz a seguinte pergunta, porque eu tinha votado no Governador do PT e no Lula, aos que estavam me acompanhando: “Quem são os engenheiros que acompanham o Governador para aconselhar?”. Eles disseram: “Não, não tem”. Aí eu vi que não tem rumo. Eu era rodeado de engenheiro por todos os lados, e é o engenheiro que constrói o desenvolvimento, tudo é a engenharia.

Então, quero adverti-lo que tem que cruzar as duas coisas, tem que ter a sensibilidade política.

Então, já votei aqui responsabilmente, porque me aconselhei no Heráclito, que defende os interesses do Piauí. O Presidente disse que dava um cheque em branco para o Jefferson mas eu não dava não, mas para o Heráclito eu dou o voto em branco. Tenho até votado contra quando ele manda também.

Quero lembrar o seguinte: aproveite essa oportunidade e quis Deus eu estar estudando Benjamin Franklin, que é muito interessante e Deus escolhe as pessoas certas no momento certo. Estão uma lástima essas estradas. Não precisa saber muito não. Sei que o currículo de V. Ex^a é invejável, é gratificante para todos nós e ficamos agradecidos de ter um homem de currículo abrangedor. Bastaria conhecer a nossa História e saber que Pedro II só viajou uma vez, em 49 anos, para a Europa e escreveu para a filha dizendo: minha filha, lembre-se que o melhor presente que se pode dar a um povo é uma estrada.

Depois chegou outro que disse que governar era fazer estradas, Washington Luiz e Juscelino, que é o nosso ícone, porque sou médico, cirurgião, como ele, de Santa Casa, andei na vila militar como ele e fomos até cassados. Mas quero dizer que o seu currículo é gratificante, enriquecedor para todos nós e nos traz confiança.

Fui prefeitinho e o Lula não foi; governei o Estado e sei que há muita roubalheira nisso. Apoiei o Lula, mas fui um dos primeiros a antever o que está acontecendo. O núcleo duro não foi e o melhorzinho é o Palocci, porque em terra de cego quem tem um olho é rei e ele foi prefeitinho. Eu antevi essa roubalheira. Fui o primeiro a antever no Brasil.

Vou contar um fato: eu era governador de Estado, já havia sido prefeito e tinha essa experiência. Senador Heráclito, acho que temos que colocar uma lei que o sujeito para chegar à presidência tenha que ter sido prefeitinho. Para ser papa ele não tem que ter sido cardeal? Então, a primeira dotação que recebi do Governo da República foi uma verba federal de 3,6 milhões. Eu, como governador do Piauí, saí da sala de cirurgia, o templo sagrado que eu trabalhava, e entrei na política. Senador Heráclito, eu tinha sido prefeitinho, sabia o que era asfalto, sabia quanto custava um asfalto e tinha asfaltado a minha cidade quando fui eleito governador e saí de lá com 93,84% dos votos da minha cidade e aí eu vi 160mil para recuperar as estradas do Piauí que você conhece. O próprio Alberto Silva e a revolução, a ditadura, que o homenageiam soube asfaltar do litoral à Bahia. Eu achei muito e tinha sido prefeitinho e telefonei para o governo do Ceará, do governador Tasso Jereissati explicando que estava

com uma verba do DER para recuperar, tapar buraco que era muito. Fiz muito asfalto. Ele se prontificou e encaminhou um telefonema para o responsável disse assim: “Olha, Mão Santa, atentai bem, aqui no Ceará para fazer naquela época, 1994, sei os valores, o dólar era equivalente a 1 real, para fazer uma estrada no mato ou nas dunas é 120mil, 130 mil. E quanto? Eu quero é tapar buraco, porque o contrato aqui é tapar buraco. Ele disse: Olha, 160 mil para tapar buraco. Eu quero saber quanto vocês tapam buraco. Ele disse: rapaz, de 50 a 60 mil. Eu chamei, olha, isso foi... ah deu muita confusão. Mas foi muita confusão. Aí eu chamei os interessados e disse: está aqui. Dividi. Sei matemática igual ao Palocci, somos médicos, ele não sabe mais do que eu. Aí deu o resultado de quilômetro. Era para fazer um pouco mais de 50 quilômetros e deu mais de 100 quilômetros nos valores iguais ao do Ceará. Esse Tasso não é mais macho que eu, se ele faz por isso, eu vou fazer. Ah, não pode. Ah, então volta, eu digo: pois volta. Eu boto, tapo com piçarra. Mas se o governador não puder fazer o que é direito, quem é que vai poder fazer?

Fiz, aumentou o número de asfalto. Cheguei e fiz no meu governo muitas estradas pelo pró-Detur, o Senador Heráclito Fortes conhece, 70 a 80 mil quilômetros. Aí era 160 mil.

Então é isso, foi Deus, não estou dedurando, não estou citando nome, tem o testemunho do Heráclito.

E quero lhe dizer que o Piauí... Shakespeare disse que a sabedoria é somar a experiência dos mais velhos com a ousadia dos mais novos. O Senador Alberto Silva tem muitos estudos positivos sobre construção de estrada.

Então são essas as minhas palavras e a confiança do Piauí. Achamos que Deus não abandona a gente. Como Ele botou Davi para vencer Golias, botou Moisés, Ele botou V. Ex^a para sairmos desse estado de calamidade pública que são as estradas.

Então, tem o meu voto, o do Piauí e seja feliz.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)

– Com a palavra o Dr. Luiz.

O SR. LUIZ AUGUSTO SIQUEIRA BITTENCOURT – Queria somente expressar o meu agradecimento pelas palavras que tenho escutado aqui. Realmente o voto de confiança para mim é fundamental. O que vou fazer é o máximo possível para cumprir dignamente o serviço que me foi designado.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)

– Com a palavra o Senador Leonel Pavan.

Comunico que, dentro de dez minutos, encerraremos o processo de votação.

O SR. LEONEL PAVAN (PSDB – SC) – Sr. Presidente, Sr^{as} e Srs. Senadores, Sr. Luiz Augusto Siqueira Bittencourt, provável novo integrante do DNIT, assim esperamos que seja, fiz questão de vir aqui votar por dois motivos: um, para vê-lo a ser conduzido a esta função. Outro, para lhe dizer sobre algumas questões que estão ocorrendo no Brasil, especialmente o meu Estado de Santa Catarina, sobre conservação de rodovias.

Já votamos aqui nesses três anos alguns diretores, que entram, saem, passam, etc. E alguns Senadores enaltecendo, outros, mostrando o rumo, outros reclamando. Eu nunca usei a palavra durante a indicação de novos diretores, apenas venho aqui, voto e entrego toda a confiança ao novo integrante. Mas, hoje de manhã, estava saindo do balneário Camboriú para Florianópolis pegar o avião e, na BR-101, por muito pouco o meu motorista não perdeu o controle do veículo, porque onde há os túneis, e não viadutos, ou as pontes, cedem os asfaltos e fica aquela lombadinha, aquela saliência. Sabia daquela saliência, mas, há cinco dias, vi que estavam consertando. Estávamos eu e o motorista: até que enfim estão consertando. Pois, por muito pouco, não sofremos um acidente onde eles consertaram. Não há fiscalização. Essas empreiteiras fazem o que querem. Não adianta. Jogaram uma tinta preta, fizeram alguma coisa. Não fizeram o conserto no nível em que deveria ter sido feito. Isso tem ocorrido em todos os lugares que temos presenciado. Quando há um buraco, jogam uma tinta e, às vezes, passam o piche com galhos de árvore. Não há mínimas condições de oferecer um serviço de qualidade. Não temos fiscalização. Entulhos, restos de pneus, de escape, mato. Essas rodovias não são de qualidade. Quero me referir a todos os Governos e não apenas a este, mas, na questão de conservação, este é o pior que vi até hoje na minha vida, porque não há como falarmos em qualidade de serviço e em infra-estrutura se não conservamos o que já existe, porque existem poucos e não há conservação. Porque a empresa que ganha a concorrência não precisa estar puxando o saco do Governo. Não precisa estar passando a mão na cabeça, não precisa ficar alisando. Eles ganharam a concorrência, vão ganhar dinheiro e são funcionários da empresa. Tem que ter por parte do DNIT uma fiscalização rigorosa. Mato, desníveis, sujeira, entulhos de toda ordem provocando acidentes. Ficam capas enormes dos pneus que soltam nas estradas e vem um carro pequeno que pega aquilo e é jogado longe.

Há duas semanas, morreram duas pessoas nessa ponte de Tijucas. O carro sofreu um solavanco e foi jogado em cima do corrimão da ponte, aquela parte que protege a ponte, que não sei como isso é chamado.

O SR. (Orador não identificado) – Defesa.

O SR. LEONEL PAVAN (PSDB – SC) – Defesa. Vai guardar o rio, porque aquilo guarda o rio. Em vez de guardar o veículo, guarda o rio. Na sua terra, é chamado de defesa?

O SR. (Orador não identificado) – Em todo o Brasil.

O SR. LEONEL PAVAN (PSDB – SC) – E o que aconteceu? Jogou o carro em cima dessa defesa, e duas pessoas caíram no rio. Por que acontece isso? Porque não há controle e rigor na fiscalização. Sr. Luiz Augusto, isso aqui não é uma crítica que venha a prejudicar o trabalho de vocês, mas é para tomar cuidado. Se é fiscal, se está sendo pago, se é diretor, não paga empresa, mas fiscaliza se fez a obra. Não é possível que prestem um serviço daquela qualidade, depois pegam o dinheiro público e ainda ficam provocando inúmeros acidentes em função do mau serviço prestado.

Votamos a favor, mais uma vez, mas fica esse nosso protesto referente à falta de fiscalização e rigor, porque ninguém tem compromisso com ninguém. Nem conhece a empresa e ganharam a concorrência. Falta de rigor com esses que prestam mal o serviço em nossas rodovias.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Com a palavra o Dr. Luiz Augusto Siqueira Bittencourt.

O SR. LUIZ AUGUSTO SIQUEIRA BITTENCOURT – Senador, o que posso dizer a V. Ex^a é que eu já anotei e vou levar isso para a Diretoria Colegiada, se me for dada a oportunidade. Isso será colocado com veemência na reunião.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Antes de passar a palavra ao Senador Eduardo Azeredo, registro que temos a presença de assessores do Ministério dos Transportes aqui. Eu queria fazer a solicitação de que nos remetessem o mais breve possível as quantias liberadas este ano para a Cide, e as perspectivas, ou seja, se já há um planejamento, se já há uma perspectiva de liberação para o próximo ano, Estado por Estado, para a Comissão.

Com a palavra o Senador Eduardo Azeredo.

O SR. EDUARDO AZEREDO (PSDB – MG) – Sr. Presidente, Srs. Senadores, Dr. Luiz, eu sei que a sua tarefa é difícil. É evidente que a burocracia nessa área de estradas tem prejudicado muito o País como um todo. Quer dizer, é uma área que ficou com o estereótipo de que sempre havia irregularidades. E, com isso, passamos do oito para o oitenta, passamos para o excesso.

Agora, nós não podemos é continuar como está. Quer dizer, V. Ex^a está sendo indicado para uma das diretorias do DNIT. Mas o desempenho do DNIT está

abaixo do que seria necessário. Nós temos aí exemplos diversos de estradas que têm dinheiro, mas a obra não sai. As consequências – é como o Senador Leonel Pavan estava colocando aqui – são danosas, de vidas que são perdidas, em quantidade. O número de estradas que estão em situação péssima, por exemplo, no meu Estado de Minas Gerais. Ele tem um número, pela sua localização central no País, um percentual grande das estradas federais cruzando Minas Gerais. E algumas delas têm uma situação realmente péssima. A Rio-Bahia mesmo, na região da Zona da Mata, é aquela questão, as pessoas ficam tampando o buraco com terra mesmo, pedindo R\$1 para poder ajudar a tampar com terra. Isso está se repetindo.

É evidente que tenho conhecimento dos esforços que têm sido feitos pelo DNIT. Até o Diretor-Geral é lá de Minas Gerais. Mas, o fato é que, se não houver muita coragem, muita disposição para poder ir vencendo os prazos, a situação não vai melhorar. Essa é seguramente uma das áreas em que o Governo Lula tem o pior desempenho. Não tenho dúvida nenhuma em dizer isso. Eu faço a ressalva de que não é simples. Mas o desempenho é muito abaixo do que era necessário. Nós temos aí o dinheiro da Cide disponível. Nós temos receitas orçamentárias previstas e, mesmo assim, às vezes, demora três anos para sair uma estrada. De maneira que eu queria colocar esse peso a mais nas costas de V. S^a. Mas, se não tivesse “Olha tem de decidir hoje.” Se deixar para decidir na semana que vem, é uma semana que se perde e que pode ser, na verdade, um mês ou pode ser meses. É o que eu queria colocar, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Algum comentário?

O SR. MÃO SANTA (PMDB – PI) – Somente para ilustrar um fato do nosso Piauí. Só um fato. Aqui, lembra Juscelino, não é? Energia e transporte. Três anos e seis meses Brasília. Senador Heráclito Fortes, aliás entre dois Prefeitos que o Senador Heráclito ama - Piripiri e Campo Maior. Há uma ponte. V. S^a conhece o Piauí? É uma pena. Tem direito de ser feliz, o Delta, e tudo. Mas, Piripiri e Campo Maior têm uma ponte. Campo Maior foi onde nós, em batalha sangrenta, expulsamos os portugueses do Brasil. Essa ponte começou, Senador Heráclito, no Governo de Fernando Henrique Cardoso. Quer dizer, é a mais importante, porque vai da capital ao Litoral, à Parnaíba. Tem uma ponte, mas só passa um carro. Começou no Governo Fernando Henrique Cardoso a duplicação, e ainda está lá. Há três anos estamos aqui no Senado.

O SR. (Orador não identificado) – *(Intervenção fora do microfone. Inaudível)*

O SR. MÃO SANTA (PMDB – PI) – Tem. Foi como Tobias ficou. Dois caminhões e parecia cachorro em ato sexual, grudado na ponte. Foi. Não fica? Então, atentai bem, Senador Heráclito, não começou no Governo de Fernando Henrique? Então, tiraram. Eu não sei. Em três anos e seis meses Juscelino fez Brasília. Não é possível que o DNIT não conclua uma ponte de interesse de dois municípios que o Senador Heráclito representa.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Está encerrada a votação e eu gostaria de pedir ao Senador Leonel Pavan e ao Senador Mão Santa que fizessem o processo de apuração.

Eu quero dizer, Senador Leonel Pavan, nesse interim, enquanto é feita a apuração, que eu concordo em gênero, número e grau com o que foi dito por V. Ex^a, pelo Senador Eduardo Azeredo e pelo Senador Mão Santa, Dr. Luiz Augusto.

Nós, do Legislativo, devemos dar o exemplo, mas o Executivo é quem cumpre a missão mais séria nisso. Nós temos que acabar de uma vez por todas com o monopólio das empreiteiras sobre essas ações. É a pura verdade o que foi dito aqui.

Se chegarmos na Comissão de Orçamento, veremos pouquíssimos técnicos dos Ministérios defendendo obras no País, mas uma penca de representantes e de lobistas de empreiteiros ditando regras e dizendo o que é preciso fazer.

Se formos nos corredores do Ministério dos Transportes ou em qualquer outro ministério e nos corredores do DNIT, veremos a quantidade de empreiteiros dizendo que a obra é deles e querendo condicionar o Parlamentar a se adaptar ao que interessa a eles. É preciso que acabemos com isso. O Brasil pagou um preço muito alto por essa submissão vergonhosa que se tem recebido dos empreiteiros. O empreiteiro tem um papel importante a cumprir, mas não o de definir o que é melhor para o País, porque define o que é melhor para os seus interesses; onde lhe dá mais lucro e menos custos.

Eu concordo plenamente com o que foi dito aqui pelos três Senadores e digo que esta Comissão depositará em V. S^a, por ser um homem, pelo currículo aqui mostrado, que cresceu ao longo do tempo graças ao mérito. Nós depositaremos grande confiança de que V. S^a pelo menos se esforce no sentido de mudar esse quadro.

Meu caro Senador João Ribeiro, se tirarmos uma fotografia da Comissão de Orçamento hoje, pegando a Presidência para o Plenário e aquela da CPI dos Anões, V. Ex^a verá que mudou muito pouco com relação ao “lobismo” que atua ali dentro. São as mesmas empreiteiras. Algumas mudaram de nome e criaram

umas menores para camuflar, mas a estrutura é a mesma; o que é lamentável para o País.

Passa-se à apuração dos votos.

Votaram SIM 17 Senadores; NÃO 4.

Total: 21 votos.

Está, portanto, aprovado o nome do Dr. Luiz Augusto Siqueira Bittencourt para a Diretoria do DNIT.

Esta Comissão parabeniza o escolhido e procederá imediatamente o encaminhamento para votação em Plenário, comunicando que temos aqui um requerimento de Urgência assinado pelo Senador João Ribeiro com assinatura suficiente, com pedido de urgência ao Plenário da Casa.

Nada mais havendo a tratar está encerrada a reunião, anunciando nova reunião para terça-feira, com pauta definida, que será distribuída aos companheiros Senadores.

Muito obrigado.

(Levanta-se a reunião às 11h36min)

Ata da 29ª reunião (extraordinária) realizada em 6 de dezembro de 2005 às 10 horas.

Às dez horas e quarenta e sete minutos do dia vinte e nove de novembro de dois mil e cinco, na sala de reunião da Comissão, na Ala Senador Alexandre Costa, sob a Presidência do Senador HERÁCLITO FORTES, reúne-se extraordinariamente a Comissão Permanente de Serviços de Infra-Estrutura, presentes as Senhoras Senadoras e os Senhores Senadores José Jorge, Marco Maciel, Rodolpho Tourinho, Leonel Pavan, Teotônio Vilela Filho, Valdir Raupp, Ney Suasuna, Mão Santa, Delcídio Amaral, Sérgio Zambiasi, Serys Slhessarenko, Siba Machado, Aelton Freitas, Cristóvam Buarque, César Borges, Gilberto Goellner, Jorge Bornhausen, Flexa Ribeiro, Eduardo Azeredo, Juvêncio da Fonseca, Romero Jucá, Íris de Araújo, Wellington Salgado, Roberto Saturnino, Paulo Paim, Fernando Bezerra, Fátima Cleide e João Ribeiro. Deixam de comparecer os demais Senadores. O Senhor Presidente declara abertos os trabalhos, propondo a dispensa da leitura da Ata da reunião anterior, que é dada como aprovada. A Presidência lembra aos membros que foi lido no dia primeiro de dezembro de dois mil e cinco, no Plenário do Senado Federal, o PLC número 129, de 2005, tendo cinco dias para o prazo para recebimento de emendas na Comissão, ficando portanto o dia oito de dezembro o último dia. A seguir, o Presidente, Heráclito Fortes, passa a leitura dos seguintes expedientes: **a)** Ofício nº 135/05, subscrito pelo Senador José Jorge – Líder do Bloco Parlamentar da Minoria, no qual solicita a substituição do Senador Almeida Lima, pelo Senador Juvêncio da Fonseca,

como membro suplente na Comissão, na vaga destinada ao Bloco Parlamentar da Minoria; **b)** Ofício nº 446/2005, subscrito pelo Líder do PMDB, que solicita remanejamento do Senador Ney Suassuna para titularidade, em vaga existente na Comissão e a indicação dos Senadores Romero Jucá, Íris de Araújo e Wellington Salgado, para Suplências, em vagas existentes, e **c)** Requerimento nº 29, de 2005 – CI, de autoria do Senador José Jorge, que requer seja ouvido as exposições do Presidente das Centrais Brasileiras S/A – ELETROBRÁS, Senhor Aloísio Marcos Vasconcelos Novaes e do Engenheiro Paulo Lago – Representante das Empresas envolvidas no acordo firmado entre a Estatal e as Companhias privadas para a realização de estudos com vistas a liberação de licença ambiental prévia para execução da Usina Hidroelétrica de Belo Monte, em reunião de Audiência Pública a ser agendada posteriormente. A presente reunião destina-se a análise da seguinte Pauta: **Item único – Mensagem nº 254, de 2005-SF**, que “submete à apreciação do Senado Federal a indicação do Senhor **Mauro Barbosa da Silva**, para exercer o cargo de Diretor-Geral do Departamento Nacional de Infra-Estrutura – DNIT, **Autor:** Presidência da República. **Relator:** Senador Valdir Raupp. **Relatório:** Em condições de ser apreciado pela Comissão. **Resultado:** Aprovada a indicação do Senhor Mauro Barbosa da Silva, por quinze votos “sim”, três votos “não” e uma “abstenção”. Fizeram uso da palavra para discutir a matéria, os Senadores Valdir Raupp, Relator da matéria; Eduardo Azeredo, Wellington Salgado, Cristóvam Buarque, Íris Rezende, João Ribeiro e Heráclito Fortes. A Presidência declara encerrado o processo de votação. Foram escrutinadores o Senador João Ribeiro e a Senadora Íris de Araújo. O Senhor Presidente concede a palavra ao Senador João Ribeiro que apresenta Requerimento de urgência para a matéria, subscrito pela maioria dos seus membros, nos termos do art. 338, inciso IV, combinado com o art. 336, inciso II do Regimento Interno. O Requerimento é aprovado. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente agradece a presença de todos e declara encerrada a reunião, às dezesseis horas e vinte minutos, lavrando eu, *Dulcília Ramos Calháo*, Secretária da Comissão, a presente Ata que, após lida e aprovada será assinada pelo Senhor Presidente e publicada em conjunto com suas notas taquigráficas. – Senador **Heráclito Fortes**, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)
– Havendo número regimental, declara aberta a 29ª Reunião extraordinária.

Antes de iniciarmos nossos trabalhos, proponho a dispensa da leitura da Ata da reunião anterior.

Os Srs. Senadores que concordam queiram permanecer sentados. (Pausa)

Aprovado.

Antes de entrarmos na pauta, comunico o recebimento por esta Comissão dos seguintes expedientes:

Nos termos regimentais, comunico a V. Exª o remanejamento do Senador Ney Suassuna para a titularidade em vaga existente na Comissão de Serviços de Infra-Estrutura e a indicação dos Senadores Romero Jucá, Íris de Araújo e Wellington Salgado para a suplência nas vagas existentes, ficando a nova composição da referida Comissão assim constituída:

Titulares: Senadores Gerson Camata, Alberto Silva, Valdir Raupp, Ney Suassuna, Gilberto Mestrinho e Mão Santa.

Suplentes: Senadores Romero Jucá, Luiz Octávio, Pedro Simon, Wellington Salgado e Senadora Íris de Araújo; restando uma vaga.

Expediente do Bloco da Minoria:

Nos termos regimentais, solicito a V. Exª a substituição do Senador Almeida Lima pelo Senador Juvêncio da Fonseca como suplente da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura na vaga do Bloco Parlamentar da Minoria

Feito o Registro, peço à assessoria que tome as devidas providências.

REQUERIMENTO

Nos termos do art. 93, § 2º do Regimento Interno do Senado, requeiro audiência pública, em nome da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, com a finalidade de ouvir exposição das Centrais Elétricas Brasileiras – Eletrobrás e de representantes das empresas envolvidas no acordo final firmado entre a estatal e companhias privadas para realização de estudos com vista à liberação de licença ambiental prévia para execução a Usina Belo Monte.

Por oportuno, gostaria de sugerir o convite ao Presidente das Centrais Elétricas Brasileiras, Sr. Aloísio Marcos Vasconcelos Novais e do Engenheiro Paulo Lago, representante das empresas envolvidas no acordo para que prestem esclarecimentos a esta Casa.

Sala das sessões, 24 de novembro. – Senador **José Jorge**.

Os Srs. Senadores que aprovam queiram permanecer sentados. (Pausa)

Aprovado.

Comunico às Srªs e Srs. Senadores, Membros desta Comissão, que foi lido na sessão plenária do dia 1º de dezembro do corrente, quinta-feira, o PLC nº 129/2005 que dispõe sobre a concessão de subvenção econômica à Companhia de Navegação do São

Francisco – Franave. O projeto encontra-se em fase de recebimento de emendas perante esta Comissão pelo prazo de cinco dias, sendo o dia 08 de dezembro o seu último dia, portanto, quinta-feira.

A presente reunião destina-se à apreciação da Mensagem do Senado Federal nº 254/2005, que submete o nome do Sr. Mauro Barbosa da Silva para exercer o cargo de Diretor do Departamento Nacional de Infra-Estrutura – DNIT.

Solicito à assessoria que traga o Dr. Mauro para tomar assento à Mesa.

Concedo a palavra ao Senador Valdir Raupp para proferir o seu relatório.

O SR. VALDIR RAUPP (PMDB – RO) – Sr. Presidente, Sr^{as} e Srs. Senadores, Sr. Mauro Barbosa da Silva, o indicado, o Senhor Presidente da República, por meio da Mensagem Presidencial nº 254/2005, nº 765, de 10 de novembro de 2005, na origem, submete à apreciação do Senado Federal o nome do Sr. Mauro Barbosa da Silva para exercer o cargo de Diretor Geral do Departamento Nacional de Infra-Estrutura – DNIT do Ministério dos Transportes.

Sr. Mauro Barbosa da Silva, nascido em Goiânia, é engenheiro civil, pós-graduado em administração pública pela Fundação Getúlio Vargas, é, ademais, servidor público de carreira, na qual foi admitido por concurso para o cargo de Analista de Finanças e Controle.

Sua experiência profissional inclui o exercício de funções relevantes em diversos órgãos da administração federal, entre as quais citam-se: no Ministério de Minas e Energia – Coordenador Geral de Fiscalização da Cofic/Ciset; Secretário de Controle Interno e Delegado Federal de Controle do Ministério de Esporte e Turismo; Chefe de Gabinete do Ministro; Secretário Executivo do Ministro de Estado Interino; Controladoria Geral da União; Diretor de Auditoria de Infra-Estrutura; Diretor de Gestão do Sistema de Controle Interno do Poder Executivo; a Câmara dos Deputados: Assessor Técnico da Procuradoria; no setor de transporte, destacam-se especialmente as seguintes atividades: participação e estudo sobre a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico, a famosa Cide para o relatório da CPI dos combustíveis em 2003; coordenação e supervisão dos trabalhos de auditoria de qualificação e certificação de serviços, abrangendo convênios, delegações e contratos de obras rodoviárias firmadas no âmbito da Medida Provisória nº 82, de 2002, que trata da abertura de crédito extraordinário em favor do Ministério dos Transportes para transferência parcial da malha rodoviária federal para os Estados e Distrito Federal 2002/2003; planejamento e coordenação da fiscalização de obras rodoviárias no âmbito dos programas do DNIT 2002/2003; planejamento, coor-

denação e supervisão de auditorias de prestação de contas anual do DNR, extinto, hoje Dnit, ANTT, Antac, Valec, Refisa, e demais entidades do Ministério dos Transportes 2002/2003.

A análise do **curriculum vitae** do engenheiro Mauro Barbosa demonstra que ele atende plenamente as disposições do art. 88 da Lei nº 10.233, de 2001, que define os atributos requeridos para o cargo de Diretor do Dnit, cargo para o qual foi indicado pelo Excelentíssimo Senhor Presidente da República.

Com efeito, é cidadão brasileiro, goza de idoneidade moral e reputação ilibada, e conta com formação acadêmica apropriada, associada à inequívoca experiência profissional no âmbito da administração pública.

Isto posto, submetemos à apreciação e julgamento desta douta Comissão a indicação do Sr. Mauro Barbosa da Silva, constante da referida Mensagem Presidencial, em cumprimento às exigências constitucionais contidas no art. 52, inciso III, combinado com os arts. 85 e 88 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, com a redação dada pela Medida Provisória nº 2 217, de 4 de setembro de 2001.

Este é o voto, Sr. Presidente. O Dr. Mauro Barbosa está, neste momento, em condições de ser apreciado por esta Comissão.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Lido o relatório, concedo a palavra ao Sr. Mauro Barbosa da Silva para a sua exposição.

Antes do início da exposição do Dr. Mauro, quero dizer que, excepcionalmente e como feito na última reunião, aqueles Srs. Senadores que por compromisso em outras comissões quiser exercer o voto, evidentemente já tendo convicção deste voto, poderão fazê-lo a partir deste momento.

O SR. MAURO BARBOSA DA SILVA – Exmº Sr. Presidente da Comissão de Infra-Estrutura do Senado Federal, Senador Heráclito Fortes, gostaria de externar a minha gratidão pela realização desta reunião.

Exmº Sr. Senador Valdir Raupp, Relator de minha indicação para o cargo de Diretor-Geral do Dnit, a quem externo meus sinceros agradecimentos pelo relatório e parecer. Exmºs Srs. Senadores e Exmºs Srºs Senadoras integrantes desta Comissão, a V. Exºs dirijo minhas cordiais saudações.

Em primeiro lugar, Sr. Presidente, aproveito a oportunidade para registrar meu sincero agradecimento ao Ministro dos Transportes Alfredo Nascimento, pela indicação do meu nome para exercer o cargo para o qual serei sabatinado nesta Comissão, e também ao Senhor Presidente da República, pela confiança em mim depositada ao acolher a indicação do Ministro dos Transportes.

Como é de conhecimento dos senhores, a solução dos problemas de infra-estrutura do Brasil é condição necessária para cidadania e para inclusão social, pois permite que todos que têm acesso a serviços básicos de energia, comunicações, saneamento e transportes tenham a convicção, Sr. Presidente, de que ampliação da infra-estrutura promove a redução dos custos, o aumento da produtividade, o aprimoramento da qualidade dos bens e serviços da estrutura econômica e consolida a integração nacional.

Os investimentos, a manutenção dos ativos existentes e a oferta de serviços no setor de infra-estrutura devem caminhar à frente da demanda, para não se tornarem fator de interrupção dos ciclos de crescimento e de aumento da renda da população brasileira. Nesse contexto, os grandes desafios para a gestão pública brasileira são os ligados aos modelos de regulação e fomento, à disponibilidade financeira e à capacidade gerencial para implantação de programas de Governo, num ambiente marcado por limitações crescentes e restrições fiscais.

No setor de transporte, Sr. Presidente, o quadro não é diferente. Podemos observar na matriz da infra-estrutura de transporte do Brasil que as necessidades de investimentos para ampliação dos modais ferroviários, aquaviários e rodoviários crescem de forma geométrica, mas as restrições e as limitações institucionais, legais, operacionais, ambientais, fiscais, orçamentárias, financeiras e regulatórias condicionam o desenvolvimento e a elaboração sistematizada de uma carteira de projetos e, conseqüentemente, a capacidade operacional de ampliação da infra-estrutura de transporte, com ampliação de novos projetos e com o gerenciamento da manutenção e conservação da infra-estrutura viária existente e portuária.

Nesse ambiente, como é de conhecimento dos senhores, o Dnit foi instituído recentemente pela Lei nº 10.233, com a responsabilidade de implementar e administrar a infra-estrutura do sistema federal de viação nos modais ferroviários, aquaviários e rodoviários, abrangendo as atividades de planejamento, gerenciamento, pesquisa e estudos, elaboração de projetos, execução de obras de ampliação, adequação, restauração, conservação e também operação do tráfego e segurança das vias federais.

Sucessor patrimonial do DNER, que completaria este ano 68 anos de existência, o Dnit é, sem sombra de dúvidas, uma das principais autarquias da administração pública brasileira. Como se sabe, o maior desafio do Dnit é tornar-se uma instituição empreendedora e eficiente, capaz de dar as respostas às demandas de aumento do índice de disponibilidade viária e dar suporte direto ao processo de crescimento econômico,

com implantação de obras e serviços constantes do Orçamento-Geral da União.

Atualmente, no Ministério dos Transportes, encontra-se em execução um amplo programa de investimento setorial, destacando-se os empreendimentos constantes do PPI e do Programa de Recuperação da Malha Viária Federal, cujos recursos já disponibilizados no ano de 2005 para o Dnit são da ordem de R\$4,5 bilhões para um orçamento anual de R\$6,9 bilhões. Os dados de execução do Siafi, até o dia de ontem, dia 5, da unidade gestora do Dnit indicam que o volume de empenhos emitidos no ano de 2005 já estão na ordem de R\$4,1 bilhões, para um total de R\$2,5 bilhões de ordem bancária emitida. A carteira de contratos, obras, projetos e serviços do Dnit indicam um volume de R\$14 bilhões em execução ou em fase de licitação.

Exm^{as} Senadores e Senadoras integrantes desta Comissão, sabemos que esses contratos de obras não são suficientes para equilibrar a demanda da matriz de transportes. Logo, precisamos fazer mais, elaborar mais projetos, transformá-los em contratos de execução física. Precisamos regularizar a disponibilidade dos recursos da Cide, fortalecer os mecanismos de regulação, descentralizar as ações, dar celeridade ao programa de concessões, operacionalizar e tornar realidade as PPPs no Brasil e aumentar a transparência do setor de transporte e, principalmente, buscar a eficiência e a excelência na gestão, para aumentarmos a capacidade técnica e operacional do Dnit e da engenharia nacional.

No Brasil, o predomínio do transporte rodoviário é evidente, correspondendo a 95% dos transportes de passageiros e a 62% do transporte de cargas. Logo, a eficiência da economia brasileira depende, em grande parte, do funcionamento adequado do sistema de transporte rodoviário; e o Dnit é responsável diretamente pela manutenção e conservação de 50 mil quilômetros de rodovias federais, cujas pesquisas realizadas pela Confederação Nacional de Transportes e pelo próprio Ministério dos Transportes e Dnit indicam para um estado ruim dos pavimentos, da sinalização e da segurança no trânsito. Além disso, outros 23 mil quilômetros carecem de pavimentação, o que mostra, senhores, a magnitude dos desafios que se têm pela frente, para dotar o País de uma infra-estrutura mínima à altura das necessidades mais prementes, Sr. Presidente.

Afinal, essa realidade adversa da matriz de transporte limita a capacidade do setor produtivo e do comércio exterior brasileiro. Por outro lado, temos que reconhecer que o então DNER, hoje Dnit, passou por um processo de esvaziamento e degradação, que reduziu seu quadro de pessoal de 16.400 profissionais em 20

anos para hoje, na atualidade, com 2.388, sendo que só temos 400 engenheiros no quadro permanente.

Essa realidade torna a questão da gestão interna mais um desafio a ser superado, para que se possa dar um salto de qualidade no planejamento e na execução de uma eficiente política pública de transportes, com a integração e a ampliação dos modais ferroviários, aquaviários e rodoviários.

Para cumprir com eficiência esse novo papel, o Dnit precisa passar pela reformulação e modernização dos processos organizacionais, instituindo um novo modelo de gestão corporativa na área financeira, contratual, orçamentária, de estudos de viabilidade e elaboração de projetos, de acompanhamento físico-financeiro, de licenciamento ambiental, de fiscalização e medição de serviços e obras, atividades essas que se baseiam exclusivamente em profissionais especializados e em boas técnicas de engenharia e tecnologias de gestão.

Portanto, tenho a convicção, como gestor público, de que é imprescindível a instituição de programas para aperfeiçoamento e regularidade dos controles de gestão do Dnit. Felizmente, Sr. Presidente, três fatores extremamente positivos contam a favor desses propósitos: a estabilidade fiscal, a regularidade da fonte Cide para o financiamento setorial e a agenda política do Congresso Nacional quanto à priorização do setor na pauta política.

Exm^{as} Senadores e Senadoras, muitos são os caminhos e desafios, mas não me intimido. Com serenidade e humildade, peço voto de confiança dos senhores e das senhoras para colaborar à frente do Dnit com o Brasil. Ressalto que a busca da maior eficiência, eficácia, economicidade e celeridade na gestão dos processos de contratos do Dnit deverão nortear diariamente minha pauta de trabalho e atividades à frente da Direção Geral.

Tenho comigo a humildade e a maturidade para compreender a magnitude dos desafios do setor de transporte, mas também tenho a gratidão pela oportunidade de poder participar do processo decisório e viabilizar ações empreendedoras capazes de contribuir para o desenvolvimento da infra-estrutura nacional.

Pelo meu conhecimento profissional, por minha experiência no setor público, iniciada aos 13 anos como *office-boy*, na área de engenharia civil e no exercício de funções importantes da administração federal, destacando Delegado do Ministério da Fazenda, Secretário de Controle Interno, Coordenador Geral de Fiscalização, Diretor de Auditoria da Controladoria-Geral da União, Assessor Especial, Chefe de Gabinete, Secretário Executivo, Ministro Interino dos Esportes e Turismo e, principalmente, Sr. Presidente, como engenheiro civil

e como servidor público federal concursado, entendo estar em condições de conduzir esse processo de gestão do Dnit e esse ambicioso programa de investimentos, que poderão fazer com que o Brasil avance significativamente no processo de modernização da infra-estrutura de transportes.

É com esse empenho, compromisso e visão positiva do futuro do Brasil, que deposito na vontade soberana das Sr^{as} e dos Srs Senadores membros do Senado Federal minha esperança e desejo de poder contribuir e assumir mais esse desafio que o destino me reserva, que o Ministro Alfredo Nascimento me indicou e que o Presidente Lula me confiou.

Muito obrigado. Que Deus abençoe todos.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)

– Está aberta a lista de inscrições para os Srs. Senadores que desejam fazer alguma pergunta ao Dr. Mauro.

Concedo a palavra ao Senador Eduardo Azeredo.

O SR. EDUARDO AZEREDO (PSDB – MG) – Sr.

Presidente, Sr^{as} e Srs. Senadores, Dr. Mauro, evidentemente, V. Ex^a sabe da dificuldade que vai enfrentar. Esse Dnit é um dos órgãos mais difíceis do ponto de vista da burocracia para dar resultados. O Presidente anunciou ontem que vai liberar mais recursos, mas o desembolso até agora é realmente muito abaixo do que seria necessário, e a má-situação das estradas brasileiras evidentemente não é segredo para ninguém.

Lá em Minas Gerais há uma rodovia que a Justiça está mandando interditar, que é a BR-162, que liga Belo Horizonte ao Triângulo e ao Centro-Oeste brasileiro. Queria saber da sua disposição em relação a esses problemas, como está a situação, o que o Dnit vai poder fazer efetivamente nesse projeto de manutenção. Eu diria que problemas mais graves estão na área de manutenção, mais até do que na área de construção em si.

Depois de um longo percurso, o Dnit publicou semana passada, em Minas, a continuidade da duplicação da rodovia que liga Belo Horizonte a Brasília para o dia 30 de dezembro, finalmente. Mas demorou um longo tempo.

Há a questão também das concessões. Estamos chegando ao fim do terceiro ano do Governo Lula, e não houve uma concessão até agora que está sendo licitada. Parece-me que não há questão ideológica contra a concessão. Alguns membros do Governo têm posição ideológica contrária a essa área. Mas o Governo, até onde sei, não; não tem nada contra a concessão a rodovias sob regime de pedágio, que é, na minha opinião, onde funciona bem. Existem pesquisas que

mostram que a maioria da população prefere pagar o pedágio para ter uma rodovia de bom tráfego.

De maneira que essa é a colocação que eu faria sobre a questão da manutenção e, especialmente, sobre a questão das concessões.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Com a palavra o Dr. Mauro.

O SR. MAURO BARBOSA DA SILVA – Sr. Senador Eduardo Azeredo, tenho a visão, Sr. Senador, de que o programa de recuperação da malha rodoviária federal em curso, que foi instituído e que está andamento, podemos observar que, em relação a ele, há uma meta hoje de sete mil quilômetros de rodovias a serem recuperadas e há um nível de execução ou de serviços atacados de grande monta. Pistas recuperadas e definitivamente entregues à população há hoje em torno de dois mil e setecentos quilômetros.

Especificamente em Minas Gerais, que é o Estado da maior malha rodoviária brasileira, estamos bastante sensíveis quanto à implementação de ações na questão da MP 82, das rodovias, que ficaram ou deixaram o Estado de Minas Gerais numa situação muito ruim ou de calamidade por falta de intervenções em função da negociação ou da falta de negociação existente ao longo desse período; ou de intervenções.

Estamos, neste momento, seguindo orientações. Observo que está sendo feito um inventário e uma distribuição dessas ações, que serão realizadas juntamente com todas as Units, para que, no ano de 2006, 2007 e 2008, o Governo Federal, por meio do Dnit, promova a intervenção, em todos os trechos constantes da MP 82, para voltar o processo de descentralização junto aos Estados. O relatório entregue na Comissão de Infra-Estrutura indicou: para uma prorrogação do prazo até 2011 e iniciar, no Dnit, a intervenção. Está sendo estudada a edição de uma medida provisória para se criar um ambiente jurídico-institucional.

Do ponto de vista técnico-operacional, estamos fazendo – ou vamos determinar que seja feita – uma triagem e promovendo o restabelecimento desses contratos.

Então, Minas deve ter uma contemplação muito grande dessas ações.

Quanto à BR...

O SR. EDUARDO AZEREDO (PSDB – MG) – Isso que V. S^a está falando é em relação àquelas estradas que foram...

O SR. MAURO BARBOSA DA SILVA – Descentralizadas e ficaram na MP 82.

O SR. EDUARDO AZEREDO (PSDB – MG) – Os Estados receberam o dinheiro, mas não o aplicaram.

O SR. MAURO BARBOSA DA SILVA – Não foram realizadas intervenções; e, agora, no de 2006, vai ser realizada – é o que está sendo finalizada ...

O SR. EDUARDO AZEREDO (PSDB – MG) – Existe o Rio Grande do Sul, Minas.

O SR. MAURO BARBOSA DA SILVA – ...a intervenção em Minas Gerais.

Quanto à BR-262, encontra-se em licitação dentro da autarquia, está em audiência pública o processo de licitação, avaliado em torno de R\$180 milhões para a adequação da capacidade, duplicação da BR no trecho.

O outro trecho encontra-se em fase de emissão de ordem de serviço para o empreiteiro, PIR, o programa de recuperação de intervenção, que será feito nos 300 quilômetros dessa BR, por meio de um PIR.

Então, emergencialmente, na BR-262 será instituída ação prioritária de recuperação leve e, posteriormente, no ano de 2006, vão se iniciar as obras de duplicação, adequação da capacidade.

Quanto ao Programa de Concessões Rodoviárias, se olharmos, Sr. Senador, a matriz de transportes, observamos sim. Concordo do V. Ex^a. Precisamos dar celeridade ao Programa de Concessões. Há oito lotes inseridos no Programa de Concessões e que ainda estão em fase de avaliação; precisamos dar prioridade a eles.

O Programa de Concessões é necessário, não se vislumbra solução para o equilíbrio da matriz de transporte brasileiro somente com a execução direta pelo Dnit. Temos, sim, de fazer concessões; temos de introduzir modelos como o PPP; temos de descentralizar ações para os Estados, pois a necessidade de investimentos e a capacidade operacional de implantação devem ser compartilhadas entre os diversos entes da federação e o setor privado.

O SR. EDUARDO AZEREDO (PSDB – MG) – Haveria algum prazo para essas concessões? Já são três anos, o problema é esse. A dificuldade é que, depois da sua nomeação, teria de, imediatamente, começar a cobrar.

O SR. MAURO BARBOSA DA SILVA – Em relação ao Programas de Concessões, as licitações são promovidas ou gerenciadas no âmbito da Agência Nacional de Transportes Terrestres; o Dnit, órgão executor e implementador de obras, diretamente, por meio do OGU.

Mas a capacidade operacional do Dnit, se não for agregada a ela esses mecanismos de concessão, PPP e de descentralização, o prazo necessário para se estabilizar o funcionamento da malha viária brasileira deve-se alongar.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)
– Senador Azeredo, satisfeito? (Pausa.)

Concedo a palavra ao Senador Wellington Salgado.

O SR. WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB – MG) – Sr. Presidente, Srs. Senadores, Sr. Mauro Barbosa da Silva, cujo currículo dei uma olhada: é formado na Universidade Católica de Goiás, uma grande universidade; fez pós-graduação na Fundação Getúlio Vargas, também uma grande instituição, voltada para questões de mercado. Um grande currículo a bem do serviço público.

Há algumas coisas que pelo menos tem ocorrido no Estado de Minas: muitas decisões de reestruturação de estradas têm vindo por decisão judicial – o Senador Azeredo agora está ao telefone. O que acontece? Há uma estrada – acompanhei muito isso entre Uberlândia e Uberaba – localizada e, aí, ela fica intransitável. Eu mesmo, indo de Uberlândia para Uberaba, quebrei a roda do carro duas vezes numa ida. O juiz, então, dá uma decisão, interdita a rodovia, e aí aparecem os recursos para que as obras sejam realizadas.

Outro dia, ouvi a entrevista de um promotor. Ele entrou com a ação, o juiz interditou a estrada, foi criado um desvio e foram liberados recursos para se fazer a obra. Agora, o promotor está entrando com uma ação para saber da onde veio o dinheiro e por que antes ele não tinha sido aplicado. Por que quando se entra com uma ação judicial o dinheiro aparece? Antes, quando não existia uma decisão judicial, não existia o dinheiro para se fazer a obra.

É uma situação difícil, porque os senhores, no Dnit, como todo o Governo, estão à mercê do orçamento, do dinheiro disponibilizado. Então, muitas vezes, há esse tipo de decisão, que não tem nada a ver com os senhores. Por quê? Porque o dinheiro aparece imediatamente.

Então, eu queria que o senhor, em uma reunião, se for aprovado por esta Comissão, levantasse essas questões. Por que, com uma decisão judicial, o dinheiro aparece e sem a decisão judicial o dinheiro não aparece, não há dinheiro para se realizar a obra? O que está faltando? É o superávit primário e é colocá-lo de tal maneira? Quer dizer, não consigo entender. Realmente, estou igual ao promotor. Por que antes não há dinheiro e, com a decisão judicial, o dinheiro aparece?

Este fim de semana, fui até Uberaba de novo, e a estrada melhorou bastante. As obras estão sendo realizadas.

Então, o grupo do Dnit, ao qual o senhor vai pertencer, tem de ter esta sensibilidade: analisar, primeiro, quais são as obras prioritárias e discutir – não sei se com a Casa Civil, com o Ministério da Fazenda, do

Planejamento –, colocar o dinheiro, para não deixar que toda a hora a decisão de investimento venha por força do Poder Judiciário. Ou seja, a todo o momento, o Poder Judiciário acaba dando uma decisão; e aí reclama o Executivo que o Judiciário se intromete e reclama o Legislativo também que muitas vezes o Judiciário se intromete.

Mas o que está acontecendo? As obras não estão acontecendo por decisão do Poder Executivo, e aí acaba vindo o Judiciário e obrigando o Executivo a fazer. E o dinheiro aparece.

Então, eu queria que V. S^a, sendo aprovado por esta Comissão, procurasse, dentro desse grupo ao qual V. S^a vai pertencer, um caminho normal para os recursos e uma prioridade para as obras que precisam realmente ser realizadas, porque um trecho como esse, que liga a capital ao Estado de São Paulo, não pode estar da maneira que está. Agora, sim, estão fazendo as obras, estão duplicando as estradas. Há etapas em que a obra está executada e, na outra, há um matagal. Quer dizer, parece que cada etapa foi colocada para uma empresa. Faz-se uma parte e a outra, não. É uma incoerência total.

O senhor é engenheiro, estou vendo aqui. Deve ter estudado Pert-CPM, caminho crítico. Não há caminho crítico, o que existe é um caminho “descrítico”, digamos assim; investimento errado, porque, quando se vai fazer a outra parte, aquela outra já está com mato, já está consumida.

Então, eu queria que o senhor, sendo aprovado por esta Comissão, procurasse, de alguma maneira, já que o senhor é jovem, quebrar um pouco as relações. E, já que é mandato, ninguém pode te tirar até o fim dele.

Exponha essa posição e brigue pelas situações para ver se melhoramos a questão das estradas no País, especialmente as de Minas Gerais.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)
– Com a palavra o Dr. Mauro.

O SR. MAURO BARBOSA DA SILVA – Senador, eu, como um profissional do setor ou do ciclo de gestão, sou um profissional especializado no ciclo de gestão, nas carreiras típicas de Estado. E vejo com muita preocupação a questão levantada por V. Ex^a.

Ao longo desses dias, por ser um profissional dessa área, fiquei observando que os senhores já deram algumas condições bastante satisfatórias para o processo de modernização do Dnit. Os senhores autorizaram a extinção da conta Petróleo; equalizou-se o preço do combustível no Brasil; houve a possibilidade de se instituir a Cide, para poder se mudar o modelo de financiamento setorial, setor de transportes. E, mais recentemente, os senhores introduziram a Antac; a

agência ANTT, de transportes terrestres; decidiram pela extinção do Departamento de Estradas de Rodagem e atribuíram ao Dnit uma grande responsabilidade, muito maior do que a do DNER, responsabilidade pelos três modais. E a casa iniciou a sua construção no início do ano de 2002, promovendo, primeiramente, a instituição do grupo executivo para extinguir o DNER, transferiu o patrimônio, os servidores e ações para o Dnit.

Mais recentemente, os senhores fizeram a correção do salário dos profissionais da casa. Este ano, os senhores aprovaram uma lei que corrigiu a distorção salarial. E se iniciou – ou se inicia –, nesses três anos, um processo de restabelecimento da inteligência ou da capacidade técnica operacional que o antigo DNER tinha e que se perdeu ao longo dos anos.

Há uma visão de que existem quatro grandes núcleos de engenharia no Brasil: a Engenharia de Petróleo, na diretoria de Engenharia da Petróleo Brasileiro, que não sofreu descontinuidade; há um outro grande núcleo de engenharia na Eletrobrás, que tem sofrido certa descontinuidade com a instituição do novo modelo do setor elétrico; a engenharia do antigo BNH, que foi incorporada pela Caixa Econômica Federal; e a engenharia na área rodoviária, portuária e ferroviária, que foi incorporada ao Dnit com as mudanças legais que os senhores instituíram aqui.

Essa organização tem três anos de existência. Então, o desafio de se buscar aumentar a governança interna, restabelecer controles internos confiáveis com maior celeridade, restabelecer um padrão tecnológico de TI na casa; restabelecer as pessoas; formar novamente um quadro funcional... Os senhores autorizaram a inserção lá, agora, de 2.400 novos profissionais. Deverão ser realizados quatro concursos de seiscentos. Um já está na rua, a inscrição será daqui a alguns dias. Então, essa organização interna do Dnit para aumentar a capacidade operacional e dar respostas às demandas aprovadas pelos senhores no Orçamento Geral da União, para atender à população, é fator primordial. Então, tenho comigo, como um profissional de gestão da administração federal, do ciclo de gestão, um grande desafio: é máquina na pista. Esse é o grande desafio hoje. Outro grande desafio é aumentar a governança interna, para sermos capazes de dar respostas e estabelecer uma condição viária mais razoável ou propícia ao desenvolvimento econômico nacional.

O SR. WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB – MG) – Sr. Presidente, permita-me, por favor?

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – V. Ex^a tem a palavra.

O SR. WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB – MG) – Sr. Mauro, a malha ferroviária também está subordinada ao Dnit?

O SR. MAURO BEZZERRA DA SILVA – Sim.

O SR. WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB – MG) – E o NTT?

O SR. MAURO BEZZERRA DA SILVA – Regulação.

O SR. WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB – MG) – Regulação da malha ferroviária?

O SR. MAURO BEZZERRA DA SILVA – Regulação para as concessões. A malha rodoviária, o programa...

O SR. WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB – MG) – Ferroviária, desculpe.

O SR. MAURO BEZZERRA DA SILVA – Ferroviária. O DNIT, hoje, está investindo algo em torno de sessenta a setenta milhões de Reais/ano somente para pequenas intervenções de contornos ferroviários, condição de trânsito...

O SR. WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB – MG) – Desculpe, mais um aparte. Então, a questão da malha ferroviária também está subordinada ao Dnit? Porque ele disse que a malha ferroviária também está subordinada ao DNIT.

O SR. MAURO BEZZERRA DA SILVA – Caso haja dos senhores, agentes políticos, a determinação para implantação de algum projeto que se queira fazer diretamente com recursos do OGU.

O SR. WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB – MG) – Eu queria saber se o seu órgão também administra a malha ferroviária do País.

O SR. MAURO BEZZERRA DA SILVA – Sim, a parte do patrimônio que continua federal.

O SR. WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB – MG) – Da rede ferroviária? O espólio?

O SR. MAURO BEZZERRA DA SILVA – Não, o espólio da rede ferroviária hoje encontra-se em liquidação. É uma empresa em liquidação. A malha ferroviária brasileira, algo em torno de mil quilômetros, permanece ainda com o setor público. E as intervenções ou pequenas intervenções nessa malha para garantir segurança em trechos urbanos ainda continua como atividade rotineira do Dnit, a implantação de projetos.

O SR. WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB – MG) – Deixe-me colocar qual é a minha dúvida diretamente. Eu tenho uma preocupação quanto à questão do monopólio da malha ferroviária. Outro dia eu conversava com um Senador. Uma pequena empresa de exploração de minério tinha feito uma grande exploração e ela não conseguia caminho para mandar para onde deveria ir o conteúdo que tinha explorado. Então, há essa questão do monopólio da malha fer-

roviária. Digamos assim, ouvi até uma informação de que a Vale do Rio Doce está comprando mais uma empresa que detém mais uma empresa que detém mais um pedaço. Nessa questão, O Dnit se manifesta ou é o órgão acima dele?

O SR. MAURO BEZZERRA DA SILVA – Não é um órgão acima. É uma autarquia, responsável pela Lei nº 10.233, para regulação e fiscalização do setor de transporte terrestre.

O SR. WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB – MG) – Que é a NTT?

O SR. MAURO BEZZERRA DA SILVA – A NTT. Caso haja decisão dos senhores, agentes políticos, de implantar algum projeto diretamente pela União, poderá se estabelecer no AGU recurso e o Dnit implementa essa obra. Caso os senhores achem que deve ser realizado através de modelo de concessão ao setor privado, façam uma licitação na NTT e promovam uma concessão ao setor privado e o mesmo vá buscar recursos, na iniciativa privada ou pública, para implementar o projeto. Essa é a grande revisão que foi feita pelos senhores através da Lei de Concessões, aprovada, se não me engano, no ano de 1995 aqui no Congresso Nacional, que proporcionou uma mudança no modelo brasileiro, no setor de petróleo, energia, comunicações e transportes. Então, o Dnit nasceu com a rescisão do modelo. Para as ações realizadas diretamente pela União, o Dnit deve ter capacidade de implantação dos projetos. Projetos em que os agentes políticos ou econômicos decidam que devam ser feitos por parceria público-privada ou por uma concessão feita pela agência, vai para o setor privado. A construção, a licitação da obra, a elaboração do projeto é feito pelo setor privado.

O Dnit é a administração indireta da União, responsável para intervenções nas instalações pertencentes à União ou em projetos e obras que se queira fazer coma recursos fiscais. Esse é o nosso ambiente.

A malha rodoviária federal, as instalações, esse ativo, que é um patrimônio nacional de grande monta, cerca de cinquenta mil quilômetros, a operação dessa malha – multa de trânsito, sinalização, conservação do pavimento da malha existente – também ficou com o Dnit. Temos também oito superintendências hidroviárias. É de responsabilidade do Dnit manter a condição de tráfego dessas oito hidrovias – Araguaia/Tocantins é uma hidrovia –, fazer dragagens. Há outros projetos, tais como a eclusa de Tucuruí. Para dar a condição de navegabilidade ao rio, a eclusa de Tucuruí deve ser uma obra implementada, encontra-se em execução, é de responsabilidade do Dnit.

O SR. WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA (PMDB – MG) – Sr. Presidente, estou satisfeito. Acho que o Sr. Mauro fez a lição de casa perfeita.

O SR. MAURO BEZZERRA DA SILVA – Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Com a palavra o nobre Senador Cristovam Buarque.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (PDT – DF) – Dr. Mauro, eu fico satisfeito de estar aqui nesta sabatina, pelo currículo seu que eu li. Mas eu queria trazer e ver sua posição sobre alguns aspectos. Um deles o Senador Azeredo já trouxe, que é o problema dos recursos e das PPPs. Mas eu tenho três preocupações: uma é o papel do Dnit na priorização de rodovias na região Nordeste do Brasil. Porque é uma desigualdade brutal que vemos. Falamos em desigualdade social, mas nos esquecemos da desigualdade da infra-estrutura. E os outros dois são de política.

Já está chegando o final do Governo – só falta um semestre, porque no segundo semestre do próximo ano já é eleição – e não vimos uma definição sobre duas contradições. Uma, qual é o perfil que o Governo Lula acena na combinação ferrovia, rodovia e hidrovias? É a simples continuação dos últimos cinquenta anos ou se quer rever?

A outra, que é ainda mais difícil, é o choque entre rodovias e meio ambiente. Como é que vão ser resolvidos os conflitos que vão surgir com as ONGs e com o próprio Ministério do Meio Ambiente e o seu departamento?

O SR. MAURO BEZZERRA DA SILVA – Exm^o Sr. Senador Cristovam Buarque, temos a visão e está em andamento isso, no âmbito do Governo brasileiro, do Governo Lula, na área ferroviária, um grande projeto, que é projeto da ferrovia Norte-Sul. A obra está num ritmo que tem uma celeridade muito grande. Vejo que é de primordial importância para desenvolvimento da nossa região Centro-Oeste e região Norte. Essas ações na área ferroviária, implementadas pelo Governo Lula, vamos supor assim, “máquina na pista”, na área ferroviária, nós estamos aqui no Tocantins, com grande intensidade de obra de construção dos trilhos da ferrovia Norte-Sul.

Recentemente, o Senhor Presidente da República lançou o empreendimento ferroviário, a construção da ferrovia Transnordestina. Então, esses seriam os dois grandes megaeempreendimentos. Um está em obra, tem máquina; o outro projeto está em fase de conclusão, e a engenharia financeira para viabilização foi, parece-me, definitivamente resolvida com a questão de proporcionar aplicação dos recursos do Fundo do Nordeste e do Fundo do Norte. Isso deve dar celeridade ao processo de conclusão dos projetos.

Atualmente, há 120 quilômetros de projetos prontos para iniciar licitação e obra. A engenharia financeira já ganhou essa dimensão para financiar o empreendimento. Seriam dois grandes empreendimentos de integração nacional na área ferroviária.

Na área aquaviária, veja Sr. Senador engenheiro mecânico*. Durante o programa de expansão do setor energético brasileiro, nós permitimos construir muitas barramentos ou usinas hidrelétricas e não agregamos a esses projetos as eclusas. Então, nós temos uma grande via de transporte, que poderia ser, ou que deve ser, no futuro, a questão de transporte hidroviário, mas temos que resolver algumas questões de financiamento e regulação para proporcionar hoje o restabelecimento de ações pra construção de eclusas.

Existem grandes eclusas em construção. Tucuruí é uma grande eclusa em construção. Mas, se olharmos o valor das eclusas pelo valor de um barramento, Senador Cristovam Buarque, engenheiro mecânico, poderíamos – primeiro, na área regulatória, barramentos, o projeto de eclusa – tomar a decisão regulatória de incorporá-lo aos novos projetos de barramento que estão em andamento no Brasil e essas obras serem realizadas junto com o barramento, porque essas obras significam 5% do projeto de um barramento. Mas nós fizemos muitos barramento ou barragens e não fizemos eclusas. Então, temos que estabelecer um grande programa para dotar as hidrovias brasileiras de uma condição maior de trafegabilidade.

Quanto ao passivo ambiental, Senador, reconheço, como engenheiro, como cidadão, que nossa malha rodoviária foi construída num outro ambiente. Era um outro ambiente regulatório na área ambiental. E, hoje, nós temos a incorporação de diversas regulamentações ambientais e, com isso, nossa malha rodoviária praticamente é um grande passivo ambiental existente que deve ainda licenciado. Então, grandes projetos ou projetos de recuperação, adequação da malha rodoviária, duplicação, adequação de capacidade, todas essas ações estão num ambiente de regularização do passivo ambiental, porque a malha não foi construída mediante um processo de licenciamento prévio e de licença de instalação, que hoje assim a legislação determina. Então, existe um grande passivo ambiental, que está sendo negociado entre os dois Ministros de Estado, a Ministra Marina e o Ministro Alfredo. Está no **Diário Oficial** uma portaria ministerial que trouxe um ambiente para regularização dos programas de investimento do Dnit junto ao Ibama.

Então, reconheço que a questão ambiental é de fundamental importância, faz parte da orientação estratégica do Governo, e temos que assim incorporá-

la a nossas atividades e regularizar nossos contratos junto à legislação ambiental. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Já votaram 19 Sr^{as}. e Srs. Senadores. Estão inscritos a Senadora Iris Araújo e o Senador João Ribeiro.

Informo-lhes que darei 10 minutos de tolerância para que os demais Colegas cheguem.

Tem a palavra a Senadora Iris Araújo.

A SRA. IRIS ARAÚJO (PMDB – GO) – Sr. Presidente; Sr^{as} e Srs. Senadores; Dr. Mauro Barbosa da Silva. Existem quatro motivos para eu votar “sim” na indicação do nome de V. S^a. Em primeiro lugar, V. S^a tem um currículo invejável e, independentemente disso, V. S^a demonstra conhecimento acerca da Diretoria que está preste a assumir. Alguns Senadores fizeram perguntas bastante técnicas, e V. S^a se posicionou, na análise dos fatos, com segurança e conhecimento. Há um outro fator importante: a juventude, principalmente em uma área carente de ação, que são as rodovias do País. Mesmo não sendo uma especialista, uma conhecedora dos aspectos técnicos dessa área, percebo a grita da população como um todo em relação às dificuldades encontradas e à má conservação das nossas rodovias. Além do mais, V. S^a é goiano, filho de um Estado que tem tradição na área da construção, principalmente no que diz respeito à malha rodoviária.

V. S^a fez uma colocação bastante pertinente e da maior importância, que me deu uma dimensão do trabalho que V. S^a vai poder prestar a este País, quando, ao responder a algumas perguntas, V. S^a colocou o seu objetivo: máquinas na pista. Isso foi muito importante, porque é exatamente disso que estamos precisando.

Parabenizo V. S^a e desejo-lhe sucesso. Realmente é disso que precisamos para o Brasil, um País que tem a sua produção, a maior parte dela, escoada por meio de rodovias, que devem estar bem cuidadas, inclusive contando com algumas novas estradas.

Tenho a certeza de que V. S^a irá cumprir esse compromisso.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Com a palavra, o Dr. Mauro Barbosa da Silva.

O SR. MAURO BARBOSA DA SILVA – Agradeço as palavras da Exm^a Senadora Iris Araújo.

A minha gestão será voltada, principalmente, para a questão rodoviária. Quero dizer que minhas ações serão espelhadas na administração do Prefeito Íris Rezende, ex-Governador, e também na do nosso ex-Senador Mauro Miranda, profissional de grande competência na gestão de projetos de pavimentação, orgulho de todos nós, goianos, contarmos com profissionais competentes. Então, quero marcar a minha gestão seguindo os passos dados ontem pelo nosso

ex-Governador Íris Resende, e os dados hoje pelo nosso Prefeito de Goiânia. Este modelo de gestão e essa juventude foram adquiridas quando estive na Saneago*, época em que Íris Resende era Governador do Estado de Goiás, e que fazíamos as nossas reuniões às 5 horas da manhã para implementarmos projetos e obras para a população de Goiás. Este é o nosso aprendizado.

Agradeço as palavras da Senadora.

Quero dizer que aqui estamos para servir o País como um todo e para servir um segmento que possa trazer equilíbrio ao setor de transporte.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)

– Com a palavra o último orador inscrito, o Senador João Ribeiro.

O SR. JOÃO RIBEIRO (PFL – MT) – Sr. Presidente, Senador Heráclito Fortes; Sr^{as} e Srs. Senadores; meu caro Dr. Mauro Barbosa, meu conterrâneo. Quero dizer que nós, tocantinenses, temos o orgulho de um dia termos nascido em terras goianas, hoje pertencentes ao Estado do Tocantins. Tem razão a Senadora Iris Araújo ao dizer que o povo goiano é uma gente arrojada e trabalhadora e com a tradição de bons políticos, sobretudo aqueles que se afinam os governadores, principalmente para a construção de estradas, tanto em Goiás quanto no meu querido Estado do Tocantins.

Quero cumprimentar V. S^a pela exposição aqui feita, demonstrando que está preparadíssimo para assumir a difícil função de Diretor-Geral do Dnit* frente a essa grande missão, pois os problemas existem País afora. Não me canso de falar, sempre que oportuno, que temos um grande Ministro dos Transportes, jovem como V. S^a, arrojado, determinado, um homem de palavra – isso, hoje, na Administração Pública, está cada vez mais difícil –, porque, nós políticos, temos de ter palavra. O cumprimento da palavra empenhada, quando se pode fazer, penso que é importante dizer que pode e vai fazer, do contrário, também dizer que não pode. Vejo, no Ministro Alfredo Nascimento, este perfil, para a minha alegria. Espero que V. S^a tenha o mesmo perfil adotado pelo Ministro: fazer, quando puder, ou tentar fazer, e quando puder, dizê-lo que naquele momento aquilo não pode ser feito. Os problemas são muitos e estão por aí, espalhados.

Há pouco, o Dr. Mauro fez uma colocação bastante importante a respeito das eclusas, inclusive tenho debatido a esse respeito, aliás, visitei a Usina Hidrelétrica de Peixe Angical*, juntamente com o Presidente Lula, antes, porém, sob o comando da Ministra Dilma Rousseff, no Ministério das Minas e Energias, hoje Chefe da Casa Civil, havia visitado a usina, mas, quero dizer

que comentemos um grave erro no Brasil – V. S^a tocou no assunto –, e que precisamos resolvê-lo enquanto é tempo. Não podemos aceitar que sejam construídas novas usinas hidrelétricas, principalmente aquelas que há projetos de construção de hidrovias, porque, em conversas com técnicos, a exemplo do Dr. Martins, quando foi sabatinado por esta Comissão, responsável por essa área no Dnit, ficou claro, Sr. Presidente, que há eclusas que, às vezes, chega ao máximo de 1% – ouvi V. S^a dizer 5% – quando ela é planejada e construída junto com a barragem. E, depois, quando ela está pronta, preparar a construção de uma eclusa naquele mesmo local, às vezes, os gastos vão além do previsto, chegando até a 20% os custos de uma hidrelétrica.

Estamos com este problema no Estado do Tocantins. Construímos a Usina Hidrelétrica Luís Eduardo Magalhães*, aliás, a primeira usina hidrelétrica feita com recursos totalmente oriundos da iniciativa privada a partir da concessão, tendo apenas uma pequena participação do Estado nos lucros da empresa. Mas, à época, não foi planejada a construção da eclusa, mas não a fizeram – por favor, corrijam-me, se estiver errado. Inclusive a Ministra Dilma Rousseff* também disse ser esse um grave problema, porque a concessão era dada à iniciativa privada, mas que a iniciativa privada não queria construir a eclusa porque acrescentaria valores aos custos. Penso que isso tem que ser uma determinação – há projetos de lei tramitando no Congresso –, uma norma do Governo Federal. Nós não podemos aceitar isso! Se existe uma empresa ou um grupo que queira construir uma usina hidrelétrica, que se submeta a 1%, a 2% – como V. S^a aqui colocou. O que não podemos é deixar para depois, porque o País tem que ser planejado, como o meu querido Estado do Tocantins, hoje, um dos poucos Estados mais bem organizados da Federação por se tratar de um Estado novo, sem os vícios dos demais.

Congratulo-me com V. S^a, no que diz respeito às eclusas, e declaro o meu integral apoio no desempenho de suas funções nessa nova e difícil missão, como aqui dito pelos Senadores que me antecederam. Temos de acreditar em nosso País. Apesar da liberação dos recursos anunciados pelo Presidente Lula não serem suficientes, mesmo assim eles contribuirão para melhorar a malha rodoviária, que já sofreu alterações positivas na gestão do Ministro Alfredo Nascimento. Cito como exemplos a Belém-Brasília, a BR-153, a BR-010, que passam pelas regiões que conheço, assim como também melhoraram as estradas em outras regiões do nosso País. Sei que a gestão de V. S^a será de muito trabalho e determinação. Falo isso tendo em vista a conversa que travei com V. S^a anteriormente.

Portanto, posso afirmar à Comissão e a todos os presentes que tenho a melhor impressão do Dr. Mauro Barbosa. Tenho a certeza de que S. S^a fará um grande trabalho, seguindo a orientação do Presidente da República, sobretudo a do Ministro Alfredo Nascimento. Conte com o nosso apoio. Nós, os Senadores que aqui votaram, certamente o apoiará, além da votação da sua indicação que se dará em Plenário.

Sr. Presidente, por falar em Plenário, peço a V. Ex^a que coloque em votação requerimento de minha autoria, solicitando urgência para que o Dr. Mauro assumas as novas funções e dê uma nova cara ao Dnit, embora não tenho críticas a fazer ao exercício do ex-diretor, sobretudo por acreditar na juventude e na força de trabalho do Dr. Mauro Barbosa.

Parabéns e sucesso na gestão de V. S^a

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)

– Senador João Ribeiro, colocarei em votação o requerimento de V. Ex^a. No entanto, quero lembrá-lo que há outras indicações de nomes de outras agências que aqui aprovamos e que ainda não foram aprovadas pelo Plenário do Senado, e lá estão por aproximadamente 25 dias. Inclusive, há 15 dias aprovamos uma indicação para o próprio Dnit. A tramitação das matérias aprovadas por esta Comissão para serem votadas pelo Plenário segue os trâmites normais. No entanto, no Plenário, a coisa emperra, porque está havendo um quebra-de-braço do Governo com o Governo – quero deixar claro para não pagarmos o preço –, causando um paralisação quanto a esse ponto.

Em votação o requerimento de autoria do Senador João Ribeiro, que submete a inclusão, na Ordem do Dia do Plenário, em regime de urgência, da Mensagem nº 254.

As Sr^{as} e os Srs. Senadores que a aprovam queiram permanecer sentados. (Pausa.)

Aprovado.

O SR. JOÃO RIBEIRO (PL – TO) – Sr. Presidente, agradeço a V. Ex^a. O importante é que nós cumpramos a nossa missão. Compreendo a explanação de V. Ex^a, e vamos conversar com o Presidente da Casa. Não é o papel da nossa Comissão...

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)

– V. Ex^a tem razão. Fiz esse registro porque acontecem algumas coisas estranhas. O jornal ontem noticiou que haveria dificuldades para votarmos hoje o nome do Dr. Mauro. Fui procurado por vários integrantes do Governo, inclusive Parlamentares, que me perguntaram sobre a notícia. Não há nenhuma dificuldade, a não ser que esteja ocorrendo no rio submerso e, então, só a surpresa da urna poderá dizer. Mas quero deixar bem claro que, para mim, esse fato não existe. No entanto, como existem mais mistérios entre o céu e a terra do

que a nossa vã filosofia possa imaginar, apenas quero fazer o registro.

O SR. JOÃO RIBEIRO (PL – TO) – Sr. Presidente, pretendo apresentar um requerimento em plenário, com a assinatura dos líderes, para ver se conseguimos – e é importante que façamos isto – limpar a pauta, sobretudo no que se refere às indicações, porque se o Governo as apresentou, é porque ele tem pressa. Portanto, pretendo apresentar um requerimento em plenário com o apoio dos demais líderes, para que possamos limpar a pauta o mais rapidamente possível.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Senador João Ribeiro, o Governo tinha 15 nomes de agências para mandar para a Comissão de Infra-Estrutura. Com o do Dr. Mauro é o quarto nome, portanto, deve ter um estoque ainda no Governo de 11 nomes. Se alguns não cumprirem determinados prazos, será fatal para o País. Tenho alertado para esse fato. Mas a Comissão está absolutamente em dia com relação aos nomes que chegam aqui.

O SR. JOÃO RIBEIRO (PL – TO) – V. Ex^a tem cumprido perfeitamente...

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Evidentemente, que às vezes não com a pressão que o Dr. Mauro queria, pois tinham outros na fila, mas, de qualquer maneira, dentro do prazo.

O SR. JOÃO RIBEIRO (PL – TO) – Mas isso faz parte da juventude dele, Sr. Presidente.

O SR. MAURO BARBOSA DA SILVA – Sr. Presidente, gostaria de agradecer ao Exm^o Senador João Ribeiro e ao Ministro dos Transportes, Alfredo Nascimento, que, segundo minha visão, é um homem sereno, muito equilibrado, que está mantendo o programa de investimento a pleno vapor. O volume empenhado, que estava na máquina ontem, já mostra R\$4,1 bilhões. Isso significa máquina na pista. Tem muito serviço sendo atacado, mas com muita serenidade. O desafio é muito grande. Então, o Ministro é um homem público com grande visão nacional, pelo qual tenho muito respeito e admiração.

Para finalizar, gostaria de agradecer a minha esposa, a Gloraci, que está ali, e dizer a todos que estou aberto a receber orientações, críticas, porque, com muita humildade, seremos inseridos na equipe do Ministro Alfredo Nascimento, para dar celeridade às diretrizes e metas estabelecidas por S. Ex^a, como Ministro de Estado.

Agradeço a todos, que Deus nos abençoe!

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Antes de dar início à apuração, para a qual nomeio antecipadamente a Senadora Iris de Araújo e o Senador João Ribeiro, em primeiro lugar, registro, com muita satisfação, a presença da esposa do Dr. Mauro

e a felicito. Se ele tiver a mesma determinação e a mesma pressa que tem aqui, em casa, a senhora não deve ter dificuldades ou problemas.

O Dr. Mauro foi um dos nomes que maior respaldo teve nesta Casa por parte dos Parlamentares. Deixo isso claro. Às vezes, sentimos quando o direcionamento é mais de oposição ou mais de governo. Não sei o que ele conseguiu fazer. Pela maneira que as coisas foram andando, ele tem apoio do governo passado, do presente e, com certeza, terá do futuro. Isso é positivo, afinal de contas ele é um técnico, que deve servir ao País, principalmente depois de aprovação pelo Plenário, quando passará a exercer uma função de Estado. Quero que ele use essa pressa para consertar o Dnit.

A imagem do Dnit no Congresso – sabem o Senador João Ribeiro e os demais Parlamentares – não é boa. Acho que o Departamento não tem muita culpa porque é herdeiro de uma herança maldita que vem do Dner, que também não tem culpa, mas, enfim, paga o preço.

Quando se anda pelas estradas do Brasil e cai-se numa panela, num buraco daqueles, imediatamente a vítima xinga a mãe do Senador, a mãe do Deputado e o administrador do Dnit. O custo Brasil, que é algo que temos de combater, é muito grave na área do Dnit com relação ao preço das estradas.

E então vem a segunda questão: o Governo também não honra o cronograma dos pagamentos. A Lei de Responsabilidade Fiscal, Senador João Ribeiro, está errada, porque se deveria fazer a cobrança nas duas pontas. Ela só cobra do mais fraco; não cobra a responsabilidade do Governo quando não honra seu cronograma, desmoraliza o órgão e compromete os que fazem a execução.

De qualquer maneira – e tenho certeza de que isto acontecerá, semana passada foi aprovado –, temos de acabar com as concorrências de prateleira, aquelas que ficam aguardando obra, aquelas que, quando o dinheiro é solto, pinça-se lá de cima. Nós vemos como essas concorrências são feitas. O Piauí é um Estado pobre, miserável.

Tenho certeza de que daqui a quatro anos, quando tivermos de renovar o seu mandato, o Dnit estará vivendo outra fase. É a esperança que tenho. A primeira providência a ser tomada é consertar a BR-040 e a BR-050, bem aqui, perto de Brasília. Quem chega à cidade e quem sai tem de passar por elas. Não há um cartão de visitas pior para o Governo, para administração federal e para o Dnit do que a BR-040 e a BR-050. É uma lástima, é uma vergonha.

O Governo Federal, que diz que rompeu com o FMI, no Orçamento do ano passado, fez um acordo

fantástico: colocou R\$3,9 bilhões para investimentos em infra-estrutura. Desse dinheiro, 70% a 80% eram para estradas e, desses, 90% eram para tapa-buracos, a grande vaca leiteira das construtoras. É impossível alguém no mundo medir tapa-buracos. Pois bem, com todos os erros, o dinheiro foi aprovado. Foram liberados quantos por cento? V. S^a tem idéia do acordo entre o FMI e o Governo Brasileiro?

O SR. MAURO BARBOSA DA SILVA – R\$2,2 bilhões.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Sim, mas quanto já foi liberado?

O SR. MAURO BARBOSA DA SILVA – (Bloco/PL – TO) – R\$1,7 bilhão.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Quanto foi executado?

O SR. MAURO BARBOSA DA SILVA – Foram pagos R\$600 milhões. Obra paga.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Mas quanto foi executado?

O SR. MAURO BARBOSA DA SILVA – R\$600 milhões.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Quanto está programado para o ano que vem?

O SR. MAURO BARBOSA DA SILVA – R\$3,2 bilhões. Não, PPI, o Orçamento enviado para cá de R\$4,5 bilhões, com as emendas, deve chegar a uns R\$7 bilhões.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Até fico satisfeito, porque estou recebendo essa informação por V. S^a, pois, sou membro da Comissão de Orçamento e até hoje não nos chegaram esses dados. Da última vez, chegou no dia 23, na hora da votação, e vinha do gabinete da Casa Civil, que, naquela época, mandava no País, tinha poder sobre todos e sobre tudo. E tivemos de votar, sob pena de o Congresso ficar como responsável pela não-aprovação do Orçamento. O Senador Eduardo Azeredo foi meu companheiro no dia dessa votação dramática, mas quem não votasse estaria contra o Brasil. E o Governo tinha prestígio naquele tempo. Ficamos com medo de prestarmos um ato de impatriotismo e votamos.

E alguém falou em eclusa. Nesse dinheiro, tinham, salvo engano, R\$280 milhões para as eclusas do Tucuruí, e nem projeto havia. Saíram à procura do projeto. O dinheiro está perdido.

V. S^a, como companheiro novo, vai-se juntar aos que estão lá e que querem mudar essa imagem. Tenho certeza de que, em futuro bem próximo, haverá uma melhoria fantástica na imagem, porque isso é bom para o Brasil.

Por falar em eclusa, coloquei uma emenda nesta Comissão para fazermos a eclusa da Boa Esperança no rio Parnaíba. O Senador João Ribeiro falou com justa razão dessa questão que S. Ex^a vive no Tocantins, que é recente. Qualquer pessoa de bom senso, vendo que Tucuruí sofre e que Boa Esperança vem sofrendo, prejudicando o Piauí e o Maranhão, e, acima de tudo, a quantidade de barragens feitas pelo Brasil afora sem essas eclusas, não permitiria que isso se repetisse.

Senador João Ribeiro, V. Ex^a tem plena razão. Lamentavelmente, eu não estava aqui no dia, senão teríamos colocado dentro desse emenda de caráter nacional recursos para resolver o problema no Tocantins e, depois, brigariamos na Comissão.

O SR. EDUARDO AZEREDO (PSDB – MG) – Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – V. Ex^a tem a palavra.

O SR. EDUARDO AZEREDO (PSDB – MG) – Sr. Presidente, quero apenas registrar meus cumprimentos ao Alexandre Silveira, que está afastando-se da Diretoria Geral do Dnit. Como membro de Oposição, já fiz meus questionamentos, reconhecendo as dificuldades legais e de pessoal enfrentadas pelo Departamento para exercer sua função, mas registro o esforço feito pelo Alexandre, conterrâneo nosso de Minas Gerais, no período em que dirigiu o Dnit.

Desejo ao Dr. Mauro muito sucesso, que tenha a felicidade de conseguir suplantando os obstáculos que existem em benefício da população brasileira.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Solicito que o Senador João Ribeiro e a Senadora Iris de Araújo procedam à apuração dos votos.

(Procede-se à apuração)

Resultado: Votaram SIM 15 Srs. Senadores; e Não 3.

Houve uma abstenção.

Dr. Mauro, não se preocupe com esses três votos, porque são regimentais. Não sei o que acontece, mas, todas vezes, há dois a três votos contrários. Isso já faz parte da nossa prática. Não é nenhum demérito ou desconfiança em relação a V. S^a. Portanto, parabéns pela aprovação. Desejo-lhe muito sucesso, com a convicção de que V. S^a lutará para fazer com que esse órgão criado, e que deu tanta esperança ao brasileiro, o Dnit, preste mais serviços a todos nós.

Muito obrigado.

Está encerrada a reunião.

(Levanta-se a reunião às 12 horas e 10 minutos.)

Ata da 30ª reunião (extraordinária) realizada em 13 de dezembro de 2005 às 10 horas.

Às dez horas e cinquenta e seis minutos do dia treze de novembro de dois mil e cinco, na sala de reunião da Comissão, na Ala Senador Alexandre Costa, sob a Presidência do Senador HERÁCLITO FORTES, reúne-se extraordinariamente a Comissão Permanente de Serviços de Infra-Estrutura, presentes as Senhoras Senadoras e os Senhores Senadores José Jorge, Marco Maciel, Rodolpho Tourinho, Leonel Pavan, Teotônio Vilela Filho, Valdir Raupp, Mão Santa, Delcídio Amaral, Sérgio Zambiasi, Aelton Freitas, Flexa Ribeiro, Juvêncio da Fonseca, Luiz Otávio, Fátima Cleide, João Ribeiro e Augusto Botelho. Deixam de comparecer os demais Senadores. O Senhor Presidente declara abertos os trabalhos, propondo a dispensa da leitura da Ata da reunião anterior, que é dada como aprovada. O Senhor Presidente, Heráclito Fortes, lê os seguintes expedientes: **a)** Requerimento **30**, de **2005** – **CI**, de autoria do **Senador Flexa Ribeiro**; que requer Audiência Pública no âmbito da Comissão, com a finalidade de discutir a pavimentação da BR-163, com os seguintes convidados: Ministra do Meio Ambiente, Ministro dos Transportes, Governador do Estado do Pará, Governador do Estado de Mato-Grosso e o Presidente do Consórcio pelo Desenvolvimento Sócio-Ambiental da BR-163. Após discussão e votação o Requerimento é **aprovado**; **b)** Ofício nº 3488 GM/MT, subscrito pelo Chefe da Assessoria Parlamentar do Ministério dos Transportes, datado de 12-12-2005, encaminhando levantamento dos gastos realizados pelo Ministério dos Transportes, bem como o planejamento constante no Projeto de Lei do Orçamento para o exercício de 2006. A Presidência passa a leitura das seguintes Mensagens: **a) Mensagem do Senado Federal nº 282 de 2005**, que “submete a apreciação do Senado Federal o nome do **Senhor Milton Sérgio Silveira Zuanazzi**, para exercer o cargo de Diretor-Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC”. **Autor:** Presidência da República; **b) Mensagem do Senado Federal nº 280 de 2005**, que “submete à apreciação do Senado Federal o nome do **Senhor Leur Antônio de Britto Lomanto**, para exercer o cargo de Diretor-Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC”. **Autor:** Presidência da República. **Relator:** Senador Gerson Camata. **c) Mensagem do Senado Federal nº 281, de 2005**, que “submete à apreciação do Senado Federal o nome do **Senhor Jorge Luiz Brito Veloso** para exercer o cargo de Diretor-Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC”. **Autor:** Presidência da República. **Relator:** Senador Sérgio Zambiasi. Não havendo número para deliberar, a Presidência encerra a presente reunião remarcando para a próxi-

ma quinta-feira, dia quinze de dezembro de dois mil e cinco. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente agradece a presença de todos e declara encerrada a reunião, às dezesseis horas e vinte minutos, lavrando eu, *Dulcidia Ramos Calháo*, Secretária da Comissão, a presente Ata que, após lida e aprovada será assinada pelo Senhor Presidente e publicada em conjunto com suas notas taquigráficas. – Senador **Heráclito Fortes**, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Havendo número regimental, declaro aberta a 30ª reunião extraordinária da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura da 3ª sessão legislativa ordinária da 52ª Legislatura.

Antes de iniciarmos os nossos trabalhos, proponho a dispensa da leitura da Ata da reunião anterior. As senhoras e os senhores Senadores que aprovam queiram permanecer sentados. (Pausa)

Aprovado.

Recebemos dois Expedientes que serão lidos.

REQUERIMENTO

Requeiro, nos termos do art. 93, § 2º, do Regimento Interno do Senado Federal, audiência pública no âmbito da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura com finalidade de discutir a pavimentação da BR-163, com os seguintes convidados: Ministra do Meio Ambiente, Marina Silva; Ministro dos Transportes, Alfredo Nascimento; Governador do Pará, Simão Jatene; Governador do Mato Grosso, Blairo Maggi; e mais o Presidente do Desenvolvimento Social da BR-163.

Sala das Comissões, 13 de dezembro de 2005.
– Senador **Flexa Ribeiro**.

As senhoras e os senhores Senadores que aprovam queiram permanecer sentados. (Pausa.)

Aprovado.

Irá à pauta brevemente.

Expediente do Ministério dos Transportes em atenção à solicitação formulada por V. Exª na reunião desta Comissão datada de 29-11-05, que encaminha ao ilustre Presidente o levantamento dos gastos realizados por esse Ministério no ano de 2005, bem como o planejamento constante do Plano de Orçamento da União. Apenas os gastos com a Cide.

Atenciosamente, Georgiano Cavalcante, assessor parlamentar.

Sobre a mesa, Mensagem nº 282 do Senhor Presidente da República, que submete à apreciação do Senado Federal o nome do Sr. Milton Sérgio Silveira Zuanazzi para exercer o cargo de Diretor-Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil, Anac. O docu-

mento foi recebido, e esta Presidência avoca para si a relatoria.

Mensagem nº 280, que submete à apreciação do Senado Federal o nome do senhor Leur Antônio de Britto Lomanto com o mesmo objetivo. Fica nomeado relator da matéria o Senador Gerson Camata.

Mensagem nº 281, que submete à apreciação do Senado Federal o nome do senhor Jorge Luiz Brito Veloso com o mesmo objetivo. Fica indicado relator o Senador Sérgio Zambiasi.

Não havendo número para deliberação, declaro encerrada a reunião, convocando uma reunião extraordinária para quinta-feira, no mesmo horário, com as mesmas matérias constantes da pauta de hoje, havendo possibilidade de se discutir, caso os relatores entreguem a tempo, a apreciação dos nomes designados para a Anac.

Está encerrada a reunião.

(Levanta-se a reunião às 11 horas.)

Ata da 31ª reunião (extraordinária) realizada em 15 de dezembro de 2005 às 10 horas.

Às onze horas e dezoito minutos do dia quinze de novembro de dois mil e cinco, na sala de reunião da Comissão, na Ala Senador Alexandre Costa, sob a Presidência do Senador HERÁCLITO FORTES, reúne-se extraordinariamente a Comissão Permanente de Serviços de Infra-Estrutura, presentes as Senhoras Senadoras e os Senhores Senadores Teotônio Vilela Filho, Gerson Camata, Alberto Silva, Valdir Raupp, Ney Suassuna, Delcídio Amaral, Magno Malta, Sérgio Zambiasi, Serys Slhessarenko, Siba Machado, Aelton Freitas, Cristovam Buarque, César Borges, Flexa Ribeiro, Eduardo Azeredo, Juvêncio da Fonseca, Romero Jucá, Luiz Otávio, Roberto Saturnino, Paulo Paim e João Ribeiro. Deixam de comparecer os demais Senadores. O Senhor Presidente declara abertos os trabalhos, propondo a dispensa da leitura da Ata da reunião anterior, que é dada como aprovada. O Senhor Presidente, Heráclito Fortes, convida o Ministro Walfrido Mares Guia e o Dr. Jorge Luiz Brito Veloso, para tomarem assento a Mesa dos Trabalhos e em seguida, passa a leitura dos expedientes a seguir relacionados, ao tempo em que declara aberto o processo de votação em escrutínio secreto.: **Item Único da Pauta Extra: Mensagem do Senado Federal nº 288, de 2005**, que “submete a apreciação do Senado Federal, o nome da Senhora **Denise Maria Ayres de Abreu** para exercer o cargo de Diretora da Agência Nacional de Aviação Civil – **ANAC**”. **Autor:** Presidência da República. **Relator:** Senador Delcídio Amaral. **Relatório:** Em condições de ser apreciado pela Co-

missão. **Resultado:** Aprovado, obtendo **quinze votos “sim”, um voto “não” e uma abstenção**, totalizando **dezessete votos**; **Item um da Pauta: Mensagem do Senado Federal nº 280, de 2005**, que “submete a apreciação do Senado Federal o nome do **Senhor Leur Antônio Britto Lomanto**, para exercer o cargo de Diretor da Agência Nacional de Aviação Civil – **ANAC**”. **Autor:** Presidência da República. **Relator:** Senador Gerson Camata. **Relatório:** Em condições de ser apreciado pela Comissão. **Resultado:** Aprovado, obtendo **dezessete votos “sim”**; **Item dois da Pauta: Mensagem do Senado Federal nº 281, de 2005**, que “submete a apreciação do Senado Federal do nome do **Senhor Jorge Luiz Brito Velozo**, para exercer o cargo de Diretor da Agência Nacional de Aviação Civil – **ANAC**”. **Autor:** Presidência da República. **Relator:** Senador Sérgio Zambiasi. **Relatório:** Em condições de ser apreciado pela Comissão. **Resultado:** Aprovado, obtendo **quinze votos “sim”, um voto “não” e uma abstenção**, totalizando **dezessete votos**; **Item três da Pauta: Mensagem do Senado Federal nº 282, de 2005**, que “submete a apreciação do Senado Federal o nome do **Senhor Milton Sérgio Silveira Zuanazzi**, para exercer o cargo de Diretor-Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil – **ANAC**”. **Autor:** Presidência da República. **Relator:** Senador Leonel Pavan. **Relatório:** Em condições de ser apreciado pela Comissão. **Resultado:** Aprovado, obtendo **quinze votos “sim”, um voto “não” e uma abstenção**, totalizando **dezessete votos**; O Senador Heráclito Fortes Presidente da Comissão, declara encerrado o processo de votação. Foram escrutinadores os Senadores Sérgio Zambiasi e Valdir Raupp. Fizeram uso da palavra para sabatar os indicados os Senhores Senadores Eduardo Azere-do, João Ribeiro, César Borges, Serys Slhessarenko, Valdir Raupp, Magno Malta e Delcídio Amaral; **Item quatro da Pauta: Projeto de Lei da Câmara nº 129, de 2005**, “que dispõe sobre a concessão de subvenção econômica à Companhia de Navegação do São Francisco – FRANAVE, informando aos presentes que o Projeto em questão está tramitando com urgência Constitucional, de acordo com o art. 64, § 1º da Constituição Federal, combinado com o art. 375 do Regimento Interno do Senado Federal”. **Autor:** Presidência da República. **Relator:** Senador Luiz Otávio. **Relator “ad hoc”:** Senador Delcídio Amaral. **Parecer:** Pela aprovação do Projeto. **Resultado:** Aprovado o Parecer; **Item cinco da Pauta: Projeto de Lei da Câmara nº 64, de 2000**, “que determina a obrigatoriedade de as edificações possuírem sistema de aterramento e instalações elétricas compatíveis com a utilização de condutor-terra de proteção, bem como torna obrigatória a existência de condutor-terra de proteção nos

aparelhos elétricos que especifica”. **Autor:** Deputado Freire Júnior. **Relator:** Senador Valdir Raupp. **Parecer:** Pela Audiência da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania. **Resultado:** Aprovado o Parecer; **Item seis da Pauta: Projeto de Lei do Senado nº 472, de 2003**, “que institui diretriz sobre a utilização de fontes energéticas a serem observadas pelos Municípios na implementação da política de desenvolvimento urbano”. **Autor:** Senador Antonio Carlos Valadares. **Relator:** Senador Rodolpho Tourinho. **Relator “ad hoc”:** Senador Sérgio Zambiasi. **Parecer:** Pela Audiência da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania. **Resultado:** Aprovado o Parecer; **Item sete da Pauta: Projeto de Lei do Senado nº 56, de 2004**, “que altera o dispositivo da Lei nº 9.648, de 27 de maio de 1998, com a redação dada pela Lei nº 9.984, de 17 de julho de 2000, que beneficia pela compensação financeira os Estados e Municípios que possuem nascentes de rios, cuja vazão é aproveitada para a geração de energia em hidrelétrica”. **Autor:** Senador Tião Viana. **Relator:** Senador Rodolpho Tourinho. **Relator “ad hoc”:** Senador Sérgio Zambiasi. **Parecer:** Pela rejeição da matéria. **Resultado:** Aprovado o Parecer. O Senhor Presidente, determina a correção do cargo do indicado, de Diretor-Presidente para Diretor, solicitando a colaboração do **Senador Tião Viana** para intermediar tal correção junto a Casa Civil da Presidência da República. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente agradece a presença de todos e declara encerrada a reunião, às treze horas e trinta e sete minutos, lavrando eu, **Dulcília Ramos Calháo**, Secretária da Comissão, a presente Ata que, após lida e aprovada será assinada pelo Senhor Presidente e publicada em conjunto com suas notas taquigráficas. – Senador **Heráclito Fortes**, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)

– Há número regimental.

Declaro aberta a 31ª Reunião Extraordinária da Comissão de Serviços Sociais e de Infra-estrutura, da 3ª Sessão Legislativa Ordinária, da 52ª Legislatura.

Antes de iniciarmos os nossos trabalhos, proponho a dispensa da leitura da ata da reunião anterior.

Os Srs. Senadores que a aprovam queiram permanecer sentados. (Pausa.)

Aprovada.

Convido para ocupar lugar na mesa, à direita da Presidência, o Ministro Walfrido Mares Guia, da Pasta do Turismo. (Pausa.)

Há expedientes a serem lidos.

Mensagem do Senado Federal nº 288, de 2005, que *submete à apreciação do Senado Federal, o nome da Srª Denise Maria Ayres*

de Abreu para exercer o cargo de Diretora da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC.

Evidentemente que, dado o caráter de urgência da matéria, pergunto aos Srs. Senadores se posso designar o Senador Delcídio Amaral para relatar a matéria em plenário.

As Sr^{as} e os Srs. Senadores que aprovam permanecer sentados. (Pausa.)

Aprovado.

V. Ex^a dispõe de cinco minutos para preparar o seu relatório.

O SR. NEY SUASSUNA (PMDB – PB) - Sr. Presidente, peço a palavra para uma questão de ordem.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Pois, não, concedo a palavra a V. Ex^a.

O SR. NEY SUASSUNA (PMDB – PB) – Como está um dia extremamente agitado, por ser o último dia desta Sessão Legislativa do Senado, eu queria pedir a V. Ex^a que, se fosse possível – e é V. Ex^a e o Plenário quem delibera –, mas mal chamássemos os membros que vão ser sabatinados, que se abrisse a votação, para irmos fazendo concomitantemente, porque há votação aqui e na CAS. E gostaríamos de fazer isso, com sucesso, o mais rápido possível.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Farei exatamente como V. Ex^a está solicitando. Todavia, quero dividir essa responsabilidade. No meu entender, o quórum ainda está baixo para se iniciar a votação. Porém, se V. Ex^a, como Líder do PMDB, e o Líder do PT, que compõem a Base do Governo, concordarem, eu abro imediatamente a votação.

O SR. NEY SUASSUNA (PMDB – PB) – Tenho certeza de que o Senador Leonel Pavan também nos dá uma...

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Não, não. A responsabilidade, no caso, perdoe-me, é do Governo. O Senador Leonel Pavan é Relator, mas S. Ex^a é da Oposição.

O SR. NEY SUASSUNA (PMDB – PB) – Nós assumimos.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Eu quero ter a tranqüilidade de que V. Ex^{as} estão conscientes de que teremos quórum suficiente para votação.

O SR. NEY SUASSUNA (PMDB – PB) – Nós assumimos.

O SR. LEONEL PAVAN (PSDB – SC) – Sr. Presidente, peço a palavra, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Pois, não.

O SR. LEONEL PAVAN (PSDB – SC) – Sr. Presidente, em virtude de eu estar fazendo tratamento médico – saí do hospital justamente para poder vir relatar

aqui o nome do Sr. Milton –, se V. Ex^a permitir, peço a inversão de pauta para que seja feita a apreciação do nome do Sr. Milton, porque eu preciso retornar ao hospital.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Não há problema.

O SR. NEY SUASSUNA (PMDB – PB) – É mais do que justo.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Senador Delcídio Amaral, esta Presidência gostaria de ouvir V. Ex^a com relação ao quórum.

O SR. DELCÍDIO AMARAL (Bloco/PT – MS) – Estamos nos mobilizando, Sr. Presidente, exatamente no sentido de votar agilmente. Temos várias Comissões funcionando. Está uma confusão enorme. Inclusive, a própria CPI também está paralisada. Então, se adotarmos esse procedimento sugerido pelo Senador Ney Suassuna, creio que adiantaremos bastante os nossos trabalhos.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Portanto, podemos iniciar a apresentação dos senhores.

O SR. JOÃO RIBEIRO (Bloco/PL – TO) – A Liderança do PL também concorda, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Concorda? Pois não.

Na pauta, portanto, consta...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. DELCÍDIO AMARAL (Bloco/PT – MS) – Sr. Presidente, Senador Heráclito.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Pois, não, Senador Delcídio Amaral.

O SR. DELCÍDIO AMARAL (Bloco/PT – MS) – O Senador Leonel Pavan, então, faria a leitura em primeiro lugar, não é? É esse o entendimento?

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – S. Ex^a faria a leitura do primeiro relatório.

O SR. DELCÍDIO AMARAL (Bloco/PT – MS) – Perfeito.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Após a exposição do...

Mensagem nº 282, de 2005, que submete à apreciação do Senado Federal o nome do Senhor Milton Sérgio Silveira Zuanazzi, para exercer o cargo de Diretor-Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC.

Eu queria consultar o Líder se estão especificados os cargos.

O SR. NEY SUASSUNA (PMDB – PB) – Não, todos são de diretores. Apenas depois é que eles fazem, internamente, a eleição.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL - PI)

- Aqui, então, é preciso haver a correção desse ofício para “Diretor”, porque aí vem especificando “Diretor-Presidente”.

Senador Tião Viana, eu gostaria de ter a colaboração de V. Ex^a, que tem ajudado nesses episódios, para que seja feita essa correção. Enquanto isso, vamos adiantando os outros itens.

O SR. LEONEL PAVAN (PSDB – SC) - Sr. Presidente, eu posso ir lendo o relatório?

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)

- Um momento, pois está havendo um problema de procedimento. (Pausa.)

Enquanto se procede à correção, passemos ao **Item 1:**

Mensagem do Senado Federal nº 280, de 2005, que *submete à apreciação do Senado Federal o nome do Senhor Leur Antônio Britto Lomanto, para exercer o cargo de Diretor da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC.*

O Relator escolhido é o Senador Gerson Camata.

O **Item 3** é a **Mensagem nº 281, de 2005**, de indicação do Sr. Jorge Luiz Brito Velozo, para exercer o cargo de Diretor da ANAC. O Relator é o Senador Sérgio Zambiasi.

O quarto nome, cuja mensagem já foi lida aqui, tendo sido inclusive nomeado, o Relator, é o da Sr^a Denise Maria Ayres de Abreu.

Para ganharmos tempo, eu queria sugerir que se invertesse, no momento em que convindo os quatro nomes para tomar assento à mesa.

Proponho, neste caso, então, para se ganhar tempo, passar a palavra ao Sr. Leur Antônio de Brito Lomanto, para fazer a sua exposição, enquanto se procede à correção apontada.

Com a palavra o Senador Gerson Camata, Relator.

O SR. GERSON CAMATA (PMDB – ES) - Sr. Presidente, Sr^{as} e Srs. Senadores, primeiro eu quero dizer da minha alegria de ser o Relator do nome do Sr. Leur Antônio de Brito Lomanto, um companheiro nosso.

Vou resumir toda a sua biografia como Parlamentar. O seu pai era ex-Governador da Bahia, ex-colega nosso no Senado. O Leur foi o Relator da Lei que criou a ANAC, lá na Câmara. Creio que S. Ex^a, como Relator que introduziu tantas melhorias no projeto original, acaba sendo um dos Diretores desta Agência, que ele ajudou a criar com o seu trabalho. E com o conhecimento, que ele adquiriu tecnicamente, Sr. Presidente, como assessor parlamentar da Infraero, que hoje – e eu digo sempre que eu me contento

muito quando um político vai para um cargo técnico e o exerce com competência. O Carlos Wilson tem se revelado um excelente administrador, dedicado; ele transformou a Infraero, e mudou o seu ângulo de visão. Ele está fazendo um trabalho maravilhoso nos aeroportos brasileiros. Até na parte de relações públicas, relações humanas nos aeroportos, ele está fazendo um belíssimo trabalho lá.

É com orgulho, então, que registro o trabalho de um ex-Senador, um nosso ex-companheiro técnico. E tenho certeza de que o Leur Lomanto vai fazer o mesmo nessa nova Agência, que é um desafio. E ele vai lá guiado pelos conhecimentos que ele adquiriu e, certamente, com um bom entrosamento na Infraero.

Peço aos companheiros o voto para enriquecer essa nova agência com experiência do Leur Lomanto, nosso ex-companheiro, e o homem que foi o relator da Lei que criou a ANAC. Creio que com esse **currículum vitae**, é exatamente o nome que o Senado endossa, com muita alegria e muita satisfação, como os dos demais, apesar de eu não ser Relator, pois é um quadro altamente técnico, que ilustra muito o Governo, pelas escolhas que fez.

É o relatório, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)

– Antes de passar a palavra ao Líder Ney Suassuna, quero comunicar aos companheiros que esta votação só se tornou possível depois de muita negociação e muito acordo.

Um dos acordos fundamentais é de que não remeteremos hoje para plenário. Então, não há pedido de urgência. Há uma combinação de que não haverá pedido de urgência urgentíssima para a votação em plenário. Quero esclarecer isso, para que não haja nenhuma dúvida com relação a esta questão.

Senador Ney Suassuna, concedo a palavra a V. Ex^a.

O SR. NEY SUASSUNA (PMDB – PB) – Sr. Presidente, dentro desse entendimento que está claro para nós, que, **ad referendum** do Plenário, tão logo chegasse o documento, o Senador Leonel Pavan já pudesse ir relatando.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)

- Era exatamente isso que eu iria propor, Senador Leonel Pavan, haja vista tratar-se apenas de uma formalidade. Estão todos sabendo que se está modificando a redação desse documento.

Então, passaria a palavra ao Senador Leonel Pavan, para relatar o nome do Dr. Milton Sérgio Silveira Zuanazzi.

O SR. LEONEL PAVAN (PSDB – SC) – Sr. Presidente, Sr^{as} e Srs. Senadores, o Sr. Milton Sérgio Silveira Zuanazzi, nascido em 1956, em Bom Jesus,

região dos campos, em cima da Serra Gaúcha, é engenheiro mecânico com pós-graduação em Sociologia. O indicado tem atuado em diversas atividades. Entre os cargos exercidos, destacam-se: atual Secretário Executivo do Ministério de Turismo, e Ministro Interino em diversas ocasiões; Secretário de Estado e Turismo, Esporte e Lazer do Rio Grande do Sul; suplente de Deputado Federal pelo Rio Grande do Sul; Vereador de Porto Alegre; Presidente da Companhia Riograndense de Telecomunicações; Professor no Centro Unificado de Brasília – UniCeub, na Universidade de Caxias do Sul, e no Centro Universitário Franciscano; Assessor Constituinte Estadual;

A análise curricular do indicado demonstra que ele atende plenamente as disposições do art. 12 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que define os atributos requeridos para os Diretores da ANAC.

Sr. Presidente, peço a aprovação do nome do Sr. Milton Sérgio Silveira Zuanazzi, não apenas pelo que ele já fez pela sua experiência e competência, mas por ser o Sr. Milton Zuanazzi uma pessoa respeitada no Brasil inteiro e que faz um trabalho dos melhores, junto com o Sr. Ministro Walfrido Mares Guia e toda a equipe do Ministério de Turismo.

Eu mesmo tenho usado a tribuna, diversas vezes, destacando esse Ministério pelo trabalho que vem sendo desenvolvido com o turismo no nosso País. E o Professor Milton é um dos grandes responsáveis pela evolução do turismo em no Brasil.

Por isso, peço aos companheiros a aprovação da indicação do Sr. Milton Sérgio Silveira Zuanazzi, também gaúcho, como eu.

O SR. NEY SUASSUNA (PMDB – PB) – O voto de V. Ex^a é favorável?

O LEONEL PAVAN (PSDB – SC) – É. Não só favorável, como peço a aprovação de todos.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Vamos passar a palavra ao Senador Sérgio Zambiasi, que é o relator do nome do Sr. Jorge Luiz Brito Velozo.

O SR. NEY SUASSUNA (PMDB – PB) – Presidente, é uma confraria de gaúchos?

O SR. SÉRGIO ZAMBIASI (PTB – RS) – Sr. Presidente, Sr^{as} e Srs. Senadores, é um privilégio para mim ter sido escolhido pelo Presidente para relatar a indicação do Sr. Jorge Luiz Brito Velozo, para exercer o cargo de Diretor da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, autarquia vinculada ao Ministério da Defesa, criada pela Lei n. 11.182, de 27 de setembro de 2005.

Nascido em 29 de abril de 1953, no Rio, o Coronel-aviador Jorge Luiz Brito Velozo formou-se Oficial Aviador na ACADEmia da Força Aérea, em 1976;

completou o curso de aperfeiçoamento de oficiais, em 1986; de Comando e Estado Maior, em 1993, ambos na Universidade da Força Aérea e de Altos Estudos de Políticas Estratégicas, na Escola Superior de Guerra, em 2002.

O indicado tem extenso currículo no âmbito da aviação civil. É piloto habilitado para o comando de aeronaves de grande porte, com 7.500 horas de voo, acumuladas ao longo de 32 anos.

Deve-se dizer que a presença do nosso indicado, do Coronel Jorge Luiz Brito Velozo é fundamental para que a ANAC possa realmente exercer a sua atividade, juntamente com os seus demais companheiros e diretores aqui indicados. Entendemos realmente que o Coronel Velozo tem uma responsabilidade extra, exatamente por sua experiência e por vir da Aeronáutica, trazendo toda a memória histórica da aviação civil brasileira e também internacional.

As características e importância dos cargos e funções exercidos pelo Sr. Jorge Luiz Brito Velozo demonstra sobejamente a pertinência de suas atividades profissionais com as atribuições de Diretor da ANAC.

Dessa forma, considerando o indicado amplamente credenciado para o exercício do cargo para o qual foi indicado, estamos solicitando o apoio de todos para a aprovação do seu nome ao cargo indicado.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. TIAO VIANA (Bloco/PT – AC) – Sr. Presidente Heráclito Fortes, peço a palavra pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Concedo a palavra ao nobre Senador Tião Viana.

O SR. TIAO VIANA (Bloco/PT – AC) – Sr. Presidente, na condição de auxiliar, de assessor especial do nosso Líder Delcídio Amaral, apenas respondendo a V. Ex^a, digo que conversei com a Ministra Dilma, e o entendimento jurídico que tem a Pasta de S. Ex^a sobre a designação antecipada de Diretor-Geral se deu por razões legais. Mas há a possibilidade – nos mesmos moldes que há na ANEEL – e um entendimento de que, sendo facultado pela Comissão que venha a autorização para que possa ser feita, por decreto, a designação feita pelo Presidente na medida provisória, a conciliação é plena no que sugeriu V. Ex^a.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Fica feita, portanto, a ressalva de V. Ex^a. Nós a acatamos, porque temos de ter um modelo uniforme com relação a essas Agências. Aliás, Senador Romero Jucá, que bem entende da matéria, creio que o único privilégio que poderíamos aceitar aqui era se o Governo tomasse a iniciativa de não contingenciar os recursos da ANAC – não só da ANAC, como também das outras Agências. Seria uma grande medida se, na próxima medida provisória, fosse adotada essa.

Concedo a palavra ao Senador Delcídio Amaral.

Antes, agradeço ao Senador Tião Viana, que nos socorre nessas questões. Outro dia, no plenário, brinquei com S. Ex^a, mas é a pura verdade. O Senador Tião Viana está para o Governo como o Lima, aquele jogador do Santos, está para o time do Santos. Toda vez que alguém quebra ou falta um jogador, ele é substituído pelo Lima, que jogava em todas as posições. Igual ao Lima é o nosso Senador Tião Viana, a quem agradecemos empenhoradamente pela colaboração.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (PDT – DF) – Mas o Lima tinha quem fizesse gol, não é?

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Ele fazia também. E era cunhado do Pelé.

Com a palavra o nobre Relator.

O SR. DELCÍDIO AMARAL (Bloco/PT – MS) – Muito obrigado, meu caro, Presidente Senador Heráclito Fortes.

Sr^{as} e Srs. Senadores, por meio desta Mensagem de nº 288, de 2005, o Sr. Presidente da República submete ao exame do Senado Federal a indicação da Sr^a Denise Maria Ayres de Abreu, para exercer o cargo de Diretora da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, autarquia vinculada ao Ministério da Defesa, criada pela Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005.

Nos termos do art. 52, Inciso III, Item “f”, da Constituição Federal, compete privativamente ao Senado Federal aprovar previamente, por voto secreto, após arguição pública, a escolha de titulares dos cargos enunciados na Lei Maior e de outros que a lei determinar.

A Mensagem em causa cumpre, assim, o requisito imposto pelo art. 12 da lei que criou a ANAC, segundo o qual os diretores serão nomeados pelo Presidente, após serem aprovados pelo Senado Federal. De outra parte, o mesmo artigo determina que os diretores serão brasileiros, de reputação ilibada, formação universitária e elevado conceito no campo de especialidade dos cargos para os quais serão nomeados, condições que a Sr^a Denise Maria Ayres de Abreu satisfaz plenamente, tendo em vista o currículo apensado aos autos.

Nascida em 15 de outubro de 1961, na cidade de São Paulo, a indicada graduou-se pela Faculdade de Direito da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo em 1983. Em 1987, ingressou nos quadros da Procuradoria Geral do Estado de São Paulo, tendo atuado na Secretaria de Administração Penitenciária, Educação, Ciência e Tecnologia, e Planejamento, bem como na Junta Comercial do Estado. Exerceu ainda diversos cargos de direção na administração pública do Estado de São Paulo. Foi assessora jurídica do governo de 1991 a 1995 e chefe de gabinete das Secretarias

de Saúde e de Assistência e Desenvolvimento Social e da Fundação Estadual do Bem-Estar do Menor – Febem, entre 1999 e 2000. Na esfera federal, foi assessora e subchefe adjunta da Subchefia para Assuntos Jurídicos da Casa Civil da Presidência da República entre 2003 e 2005, tendo atuado na elaboração de projetos de lei, medidas provisórias e decretos, assim como na formulação de políticas para as agências e para o setor aéreo especificamente. Desde agosto do presente ano, exerce a função de assessora especial do Ministro da Saúde.

Na área acadêmica, foi monitora e assistente da CADEira de Direito Constitucional da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo entre os anos de 83 e 85 e professora do primeiro curso de Formação de Gestores em Saúde, promovido pela Faculdade de Saúde Pública de São Paulo, em 98. As características e a importância dos cargos exercidos pela Sr^a Denise Maria Ayres Abreu demonstram sobejamente a pertinência de suas atividades profissionais com as atribuições de Diretora da ANAC.

Dessa forma, submetemos sua escolha constante da Mensagem do Senado Federal nº 288, de 2005, à apreciação e julgamento desta Comissão.

É esse meu voto favorável à indicação da Sr^a Denise Maria Ayres de Abreu, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Vamos ouvir, primeiramente, a exposição do Dr. Leur.

Vou iniciar o processo de votação, uma vez que alguns Senadores têm compromissos em outras dependências da Casa, deixando claro que votarão apenas aqueles que já tiverem firmado convicção com relação ao voto. Os que quiserem arguir a todos ou, isoladamente, apenas alguns dos nomes sabatinados, terão oportunidade de fazê-lo após a exposição de motivos feita por cada um deles.

Com a palavra o Dr. Leur Lomanto.

O SR. LEUR ANTÔNIO BRITTO LOMANTO – Sr. Presidente, Senador Heráclito Fortes, da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura; Sr. Senador Alberto Silva, Vice-Presidente desta Comissão; Ministro de Estado e do Turismo, Walfrido dos Mares Guia, que nos honra com a sua presença; companheiros indicados para integrar a diretoria da ANAC, Sr^{as} e Srs. Senadores, é uma honra estar aqui hoje para ser sabatinado por esta Casa, da qual fez parte também o meu pai, Senador pelo Estado da Bahia.

O Senado Federal tem sua história pautada pela seriedade com que defende os interesses do nosso País, e V. Ex^{as} aqui presentes têm contribuído, sobremaneira, neste momento de reorganização política e econômica para o bom andamento dos projetos es-

senciais ao crescimento nacional, como entendo ser exatamente a Agência Nacional de Aviação Civil.

Particularmente, disputei nove eleições, exerci sete mandatos consecutivos de Deputado Federal, sendo esta a primeira vez que sou indicado para exercer um mandato sem voto, mas V. Ex^{as}, como autênticos representantes do povo, ao legitimar a nossa indicação, manifestam, da mesma forma, a vontade popular.

Gostaria de destacar que fui o Relator da Comissão Especial da Câmara criada especificamente para discutir o formato da nova Agência Nacional de Aviação Civil. Os anos de 1999 e 2000 foram de muitos debates, ouvimos todos os setores, todos os segmentos envolvidos e interessados no setor da aviação civil, para chegarmos a uma fórmula que fosse capaz de substituir o DAC – onde o nosso Coronel Velozo, que está sendo indicado, atua com muita competência –, de forma a dar continuidade à história daquele órgão e formular uma nova política para o setor da aviação civil, mais arejada, mais contemporânea e inserida no contexto internacional, ou seja, na busca permanente pela eficiência, pela modernidade e pela redução de custos. Como já disse, tive oportunidade de transpor o campo das idéias e contribuir para a formatação da ANAC, tal como está aprovada hoje pelas Sr^{as} e Srs. Senadores.

Dar continuidade a esse projeto e acompanhar o seu desenvolvimento é, sem dúvida nenhuma, um desafio que muito me empolga, seja pelo importante papel que essa Agência tem na reestruturação do transporte aéreo, ou seja, apenas porque acredito neste projeto e na capacidade que temos de melhorar o cenário do transporte aéreo nacional. O transporte aéreo no Brasil, de carga e de passageiros, registrou, na última década, um avanço fantástico, eu diria até equivalente ao voo do 14Bis, 100 anos atrás em Paris. Partimos, Sr. Presidente, de um volume de 46 milhões de passageiros em 1995, para atingir a marca histórica de 100 milhões de passageiros em embarques e desembarcados.

Nossos aeroportos, como foi muito apropriadamente dito aqui pelo Senador Gerson Camata – a quem agradeço as palavras fazendo justiça ao ex-Senador Carlos Wilson pela trabalho democrático e competente, imprimindo modernidade à Infraero –, eram precários no passado e hoje ostentam modernidade e eficiência, mas ainda estamos longe de nos inserir com vigor na indústria da aviação civil internacional. Para os senhores terem uma idéia, apenas um aeroporto americano, na cidade de Atlanta, movimenta sozinho quase todo o movimento dos 66 aeroportos que são administrados pela Infraero. Há dados ainda mais preocupantes, e o Ministro Walfrido dos Mares Guia sabe muito bem,

apenas parcela pouco expressiva da população brasileira tem acesso ao transporte aéreo. Proporcionalmente, perdemos para os países vizinhos, Argentina, Venezuela, Chile, Equador e Colômbia.

Tive o privilégio de assessorar o Presidente da Infraero durante três anos, o ex-Senador Carlos Wilson, e acompanhei de perto o esforço que aquela empresa fez e está fazendo. Presenciamos o desenvolvimento da crise financeira que envolveu as empresas Varig e Vasp. Como é possível entender que o mercado de aviação civil cresça de maneira surpreendente e tradicionais companhias aéreas brasileiras agonizem em sérias dificuldades financeiras? Novas empresas aéreas como a Gol, a Ocean Air, a WebJet, a BRA, lutam no mercado para conseguir novos equipamentos, novas aeronaves, para colocar suas linhas, pois sabem que o mercado absorve o que for apresentado.

Nesse sentido, Sr^{as} e Srs. Senadores, o papel que a ANAC desempenhará é fundamental. Evitar a concorrência predatória, mas preservar as regras de mercado é uma das decisões prioritárias da nova Agência. Em que pese o princípio da liberdade tarifária, teremos de nos manter atentos aos abusos. Nosso objetivo é aumentar o acesso da população ao transporte aéreo nacional, mas não podemos correr o risco de condenar nossas empresas ao sucateamento.

Da mesma forma, teremos de monitorar as empresas para que não se deixem iludir pelo canto atraente apenas das linhas superavitárias e se esqueçam das rotas deficitárias, mas fundamentais para a integração nacional. A descentralização dos *hubs* internacionais com a desconcentração dos vôos que chegam e partem do nosso maior aeroporto da América do Sul, que é Guarulhos, é outro objetivo que a ANAC pretende perseguir. Hoje, um passageiro que sai da cidade de Belém, lá no Norte, que o Senador Sibá representa muito bem aqui nesta Casa, precisa primeiro voar para São Paulo, para depois atravessar o Caribe e chegar até Miami. O mesmo se aplica ao Nordeste, onde os aeroportos de Salvador, Maceió, Recife, Fortaleza e Natal estão entre os mais modernos do País, mas possuem apenas alguns vôos regulares, na sua maioria *charters*.

Apenas no atual governo os aeroportos brasileiros se inseriram num conceito muito bem definido *just in time*, que significa a liberação da carga aérea em uma velocidade fantástica compatível com a linha de produção da indústria. Mas ainda estamos aquém das nossas possibilidades. Só muito recentemente foi permitida, e também o Ministro Mares Guia participou desse esforço, a liberação dos porões dos vôos *charters* para o transporte de mercadorias de baixo valor

agregado. A demanda existe em excesso, faltam aviões cargueiros.

Outro setor que merecerá nossa atenção diz respeito principalmente à aviação geral, em que o Brasil detém a segunda maior frota de jatos executivos, infelizmente, hoje esquecida e que representa, como eu disse, a segunda maior frota do mundo.

Sr^{as} e Srs. Senadores, temos muito trabalho pela frente. O setor aéreo nacional reclama o surgimento de uma agência moderna e capaz de inserir o Brasil nos padrões mais eficientes da aviação internacional.

Coloco-me inteiramente, Sr. Presidente, Srs. Senadores, à disposição de V. Ex^{as} para dirimir quaisquer dúvidas eventualmente existentes.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)

– Com a palavra o Dr. Milton Sérgio Zuanazzi.

O SR. MILTON SÉRGIO ZUANAZZI – Sr. Senador Heráclito Fortes, Senador Alberto Silva, Ministro Walfrido dos Mares Guia, Ministro do Turismo e nosso líder, Sr^{as} e Srs. Senadores, estou há mais ou menos 11 anos militando no turismo e tive a honra, nos últimos três anos, de estar sob a liderança do Ministro Walfrido. Em três anos, conquistamos números expressivos para o Brasil e para o turismo brasileiro, entre eles o de estarmos, possivelmente, disputando neste ano de 2005 os três primeiros lugares na pauta de exportações brasileiras, onde o turismo só vai perder, se perder, para a soja e para o minério de ferro, dois produtos em que o Brasil é campeão mundial de exportação, e, no turismo, o Brasil ainda está na 30^a ou 29^a posição. Portanto, são números que mostram a importância do nosso setor no mundo e o quanto a questão do transporte aéreo é significativa e importante para o setor de turismo.

A iniciativa do Ministro Walfrido, ao me convidar e, a partir daí, iniciar o processo de indicação do meu nome, e o apoio, Srs. Senadores, de praticamente todo o *trade* turístico brasileiro, muitos deles representados aqui nesta sala, foram mais de 20 entidades do *trade* turístico que remeteram ofícios, cartas ao Presidente da República referendando a indicação do nosso nome. Imagino que todo esse esforço sob a liderança do Ministro Walfrido, a importância que está sendo dada ao turismo neste momento e o envolvimento do nosso *trade* como um todo, trouxeram o meu nome até esta sala e até esta Comissão.

Entendo que estamos aqui tratando de uma Agência Nacional de Aviação Civil, portanto, de uma agência de aviões que deve transportar civis. O problema do setor aéreo brasileiro, Senador Heráclito, é fácil de resumir: aviões que devem voar de preferência cheios. Quando resolvermos o problema dos aviões não cheios,

estará resolvido todo o problema da aviação nacional. E penso que a tarefa do turismo, em primeiríssimo lugar, aliás, a tarefa de o avião voar, o DAC vem cumprindo – deixo este depoimento – de forma brilhante em mais de 70 anos de serviços prestados à aviação brasileira. Mas encher os aviões é uma tarefa sobre a qual a ANAC terá de se debruçar. E tenho certeza de que ela atravessa, perpassa a indicação do meu nome a esta Comissão.

Nós, definitivamente, no Brasil precisamos trabalhar juntos, e a Agência terá esse grande papel de regulador e de articulador desse processo que vai envolver esse conjunto da nossa cadeia produtiva, mas também os parceiros que vão nos ajudar a encher e lotar os aviões, que vão estar preocupados em gerar a demanda, em fazer uma oferta de qualidade, com segurança, como já estamos fazendo.

Imagino, com isso, e desejo – falo de forma breve, mas, porém, a mais profunda que podia encontrar – juntamente com meus colegas, os quais cumprimento, os outros três, realizar na direção da Agência Nacional de Aviação Civil brasileira.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Forte. PFL – PI)

– Concedo a palavra ao Sr. Jorge Luiz Brito Velozo.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO – Sr. Presidente, muito obrigado. Cumprimentando as autoridades presentes já nominadas anteriormente, quero externar que é com muita honra, muita satisfação que aceitei fazer parte desse grupo em prol da nossa aviação civil, seu desenvolvimento, que mostra números impressionantes, se compararmos com o contexto internacional. Trata-se de uma aviação que pode ser dita e colocada como a segunda no mundo: são mais de 10 mil aeronaves, mais de 100 mil licenças, mais de 700 empresas de todos os ramos, complexo esse que, para a maioria das pessoas que não estão no contexto da aviação civil, fica um pouco difícil de compreender. Posso dizer que, se compararmos a aviação civil com um grande *iceberg*, a maioria só consegue ver a parte de cima da ponta do *iceberg*, porém, a parte maior e mais complexa fica submersa e, essa, sim, requer cuidado. E aí é onde posso contribuir por força do conhecimento adquirido ao longo dos 18 anos em que trabalhei no DAC, ligado diretamente à segurança de voo.

É muito bonito termos nossos aviões cheios, como disse o meu amigo Milton, mas temos de cuidar da segurança de voo. É importante desenvolver a administração de aviação civil no complexo mais amplo, compondo inteligências, novos pensamentos dentro do poder decisório, para que, uma vez fortalecida a administração, com certeza, essa robustez vai

contribuir sobremaneira para o seu desenvolvimento como um todo.

Posso afirmar que, com certeza, todo o trabalho que desenvolvi e a minha experiência serão de suma importância porque levarão aos demais companheiros do colegiado as informações, a realidade, as necessidades que reinam hoje no seio da administração civil.

O DAC está findando, mas é com orgulho que podemos dizer que a nossa aviação civil está muito bem colocada no contexto mundial. Tive a oportunidade de participar, como representante do Governo brasileiro na Organização de Aviação Civil Internacional, OACI, e lá pude constatar o prestígio da nossa aviação civil brasileira, orgulho de todos nós brasileiros. Em todos os fóruns o voto brasileiro era marcante e significativo, seguido pela maioria dos países na área do continente regional sul-americano.

Portanto, aproveito essa oportunidade para também dizer que estou orgulhoso da nossa aviação. E acredito que, com essa amplitude maior no processo decisório, alcançaremos um resultado muito maior.

Com essas breves palavras, coloco-me à disposição para qualquer tipo de pergunta dentro da minha área, conforme lido do meu currículo.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)

– Concedo a palavra à última indicada, Dr^a Denise Maria Ayres de Abreu.

A SRA. DENISE MARIA AYRES DE ABREU

– Sr^{as} Senadoras e Srs. Senadores, serei o mais breve possível. Portanto, procederei à leitura do que escrevi de uma forma não tão pausada quanto gostaria.

A criação da Agência Nacional de Aviação Civil, ANAC, vem responder ao anseio de amplos setores produtivos da economia brasileira. Com efeito, é certo que, tendo em vista a severa transformação ocorrida no cenário da aviação civil desde a idealização e criação tanto do DAC, hoje responsável pela regulação do setor e do Código Brasileiro da Aeronáutica, torna-se necessário, mesmo em face de valorosos serviços prestados ao longo das últimas décadas pelo comando da Aeronáutica, acomodar a forma de atuação estatal com relação a esse setor da economia às novas necessidades que se apresentam.

De fato, se a estrutura pré-existente permitiu um vertiginoso desenvolvimento da aviação brasileira e a acomodação dos interesses públicos com os privados, era da mesma forma patente o progressivo esgotamento das possibilidades que o modelo oferecia. Nesse contexto, destaca-se a situação atual de alguns dos principais atores do mercado sobre a influência da nova agência, as companhias aéreas.

Não são necessárias conjecturas maiores para demonstrar a relevância do mercado do transporte aéreo regular para o cenário político-econômico deste País. Afora a relevância econômica, consubstanciada na geração de dezenas de milhares de empregos diretos e indiretos pela movimentação e geração de riquezas, que é a existência de uma malha aeroviária eficiente proporciona ao País, e pelos reflexos indiretos que o setor aéreo acarreta nos demais setores da economia, não há que se esquecer a importância estratégica do serviço prestado pelas companhias aéreas, tanto é que sua atuação merece previsão na própria Constituição Federal.

Assim, é fundamental que o arcabouço legal incidente sobre o setor proporcione um ambiente idôneo a viabilizar a operação de tais companhias, sem perder de vista a retificação de eventuais falhas do mercado, favorecendo a livre concorrência e, conseqüentemente, preservando os interesses dos usuários dos serviços por elas prestados.

Ademais, a presença de agência reguladora é de extrema valia para garantir que as atividades das companhias aéreas obedeçam a parâmetros de excelência estatuídos na legislação que regula a concessão de serviços públicos. Há que se lembrar que um dos objetivos das agências reguladoras é exatamente defender os interesses dos usuários quanto à qualidade e ao preço dos serviços.

No que diz respeito, especificamente, ao mercado da aviação comercial no Brasil, algumas questões afiguram-se prementes. Um dos aspectos em que mais se evidenciam dificuldades a superar diz respeito à questão algum tempo debatida da plena exaustão da infraestrutura aeroportuária, mormente no que tange aos maiores e mais importantes aeroportos deste País.

De fato, sabe-se que a infra-estrutura aeroportuária hoje é um importante fator de limitação às atividades do setor aéreo. Se, por um lado, uma desastrosa sucessão de fatos que teve início com a recessão do final de 1990 e foi especialmente agravada em razão do que ocorreu em 11 de setembro de 2001, impingiu ao setor da aviação comercial uma queda expressiva da demanda, é certo que a recuperação que se seguiu a esse período, em pouquíssimo tempo, evidenciou a insuficiência da estrutura disponível.

O Brasil deve investir no transporte aéreo, especialmente no que se refere à navegação e controle, caso o setor mantenha o seu nível de crescimento atual. E, em alguns anos, se isso não ocorrer, restará inviável o atendimento satisfatório à demanda.

Além do tráfego intenso, que obriga operadores a trabalharem em condições limítrofes, para viabilizar...

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)

– Dr^a Denise, queria pedir permissão para interrompê-la e convidar para vir à mesa a Sr^a Erenice, Secretária Executiva da Casa Civil.

A SRA. DENISE MARIA ALVES DE ABREU

– Com muito prazer e muita honra.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)

– Pode continuar.

A SRA. DENISE MARIA ALVES DE ABREU

– Além do tráfico intenso, que obriga operadores a trabalharem em condições limitrofes, para viabilizar o funcionamento constante da malha aeroviária, é especialmente sensível a questão da distribuição de eslots nos aeroportos. Mais do que uma questão meramente operacional, à limitação de eslots, há anos os aeroportos de maior movimento neste país não dispõem eslots livres e impedem que as companhias aéreas respondam adequadamente ao aumento da demanda por assentos, o que contraria não apenas os interesses das próprias empresas, impedidas de expandir o espectro dos serviços por ela prestados, como também os interesses dos usuários.

Além disso, a distribuição de eslots é um instrumento fundamental na manutenção da concorrência no setor aéreo, já que, somente por meio deles é que as companhias aéreas podem operar nos aeroportos. A indisponibilidade desses eslots dificulta ou, em alguns casos, inviabiliza a expansão de atividades, o melhor atendimento dos passageiros, o desenvolvimento ordenado do setor e a sua maior eficiência e lucratividade.

Ressalta-se que no Brasil, apesar de ser um país de grande extensão geográfica, o número de vôos feitos por pessoa é muito baixo. São, em média, três viagens por pessoa, ou seja, há um grande potencial de crescimento do transporte aéreo, inclusive. E o Brasil é um dos três maiores mercados do mundo no que diz respeito a sua potencialidade, o que indubitavelmente depende da regulamentação do setor, da formulação de política de incentivo e desenvolvimento, da correção de falhas de mercado e da promoção da concorrência, que são os objetivos da nova agência, a ANAC, o que contribuirá para a expansão da economia e do transporte no país.

Há que se mencionar ainda que a criação e a implementação da ANAC irão favorecer os investimentos e a inovação, bem como irão promover a regulamentação, não só do transporte aéreo regular, cuja importância e atuais eficiências foram anteriormente ressaltadas, mas, também, da aviação em geral, incluindo a executiva, agrícola, helicópteros e aviões de pequeno porte.

O novo marco regulatório, dessa forma, identifica-se como elemento prioritário e necessário à continuidade do desenvolvimento do setor aéreo. Nesse cenário, a ANAC, espera-se, desempenhará papel fundamental, não apenas como foro de discussão e posteriormente de implementação do novo marco regulatório, mas, também, como efetivo participante dos debates acerca da matéria.

A ANAC, seguindo os princípios institucionais próprios das agências reguladoras, deverá ser um órgão independente e imparcial, cujas funções principais serão o monitoramento e a regulamentação estável do setor, porém na estática, na medida em que o setor deve sempre se manter em linha com as freqüentes inovações tecnológicas.

O órgão regulador deverá tratar também da defesa da concorrência, combatendo preços abusivos e predatórios insuficientes para a remuneração do capital e que podem prejudicar o setor, bem como da outorga de licenças para o transporte aéreo. A atuação da ANAC deverá ter sempre como foco a valorização e o desenvolvimento dos participantes do mercado, das empresas que se consolidarem no setor aéreo, bem como dos usuários que recebem a prestação desse serviço.

De fato, se a criação da ANAC não representa de imediato uma alteração drástica no cenário do transporte aéreo regular, trata-se do primeiro e fundamental passo no sentido de um novo modelo de atuação estatal, que se espera permitir a expansão do importantíssimo mercado de transportes aéreos e com ele de toda a economia nacional.

Esse primeiro passo, diga-se, é de extrema relevância. Com efeito, uma vez desenCADEado o processo de renovação, é imperativo que a transição para o novo modelo se dê de maneira ágil e bem conduzida. A ânsia por mudanças na regulação do mercado não dispensa que a transição se faça de modo planejado. Nesse aspecto particular, é importante que a ANAC inicie suas atividades nos prazos originalmente previstos.

De fato, uma série de recursos materiais e humanos já está, neste momento, sendo alocada e realocada para que a ANAC possa funcionar regularmente. Por outro lado, não é segredo que a atividade de aviação civil, em razão de sua complexidade técnica e de suas peculiaridades, requer pessoal especializado e recursos compatíveis com a natureza desta atividade.

Por sua vez, o DAC, que hoje desempenha parte das funções atribuídas à ANAC, prepara-se para transferir tais atribuições à nova agência. Além de complexo, trata-se de um processo irreversível que implica, entre outras medidas, na transferência de recursos públicos, que devem ser adequados e prontamente utilizados. O

início das operações da ANAC, portanto, é de fundamental importância. O tempo é curto e há ainda muito trabalho a ser feito.

Mister esclarecer que atualmente o setor aéreo brasileiro vive um momento positivo, o que se deve especialmente ao crescimento econômico do país, estimulado principalmente pelas áreas de indústrias e serviços, as quais geram movimento aéreo, a melhora na distribuição geográfica dos negócios e as más condições de outras infra-estruturas, como a rodoviária e a ferroviária.

Evidentemente, o sucesso na implementação de tão ambicioso projeto impõe minuciosa escolha do material humano, que ocupará a estrutura que hora se cria. Sem os melhores operadores, não poderá a ANAC atender aos objetivos para os quais foi criada, quais sejam: a estruturação de uma nova base para a aviação civil brasileira, ajustando-a às inovações tecnológicas já implementadas por diversos outros países, com vistas ao desenvolvimento, à defesa e à proteção do estratégico setor.

Com essa exposição, me coloco à disposição dos Senhores para qualquer questionamento.

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)

– Antes de passar a palavra ao primeiro inscrito, Senador Eduardo Azeredo, quero registrar com muita alegria o aniversário do Senador Aelton Freitas, que convida a todos para uma comemoração, em hora e data a ser marcada.

Concedo a palavra ao Senador Eduardo Azeredo.

O SR. EDUARDO AZEREDO (PSDB – MG) – Sr. Presidente, Senador Heráclito Fortes, Sr. Ministro Walfrido dos Mares Guia, Senhores indicados para a ANAC, como membro da Oposição estou aqui presente, já dei meu voto e verifico no currículo dos quatro que estão todos preparados para exercerem as funções.

O que quero deixar aqui, com minhas palavras, é em relação à questão geral das agências – e aproveito a presença da Representante da Casa Civil – no aspecto de que o Governo, ora demora demais na indicação dos membros das agências, como aconteceu recentemente com a MP, ora manda em cima da hora. Outro ponto é a questão financeira. Temos recebido várias informações de que as agências não têm os recursos para funcionarem corretamente, como é o objetivo das agências: que sejam agências que possam funcionar de maneira rápida, de maneira imparcial, não partidária, que são os pontos básicos para uma agência funcionar bem no país, o que para ela vai, evidentemente, fazer toda uma análise de interesses que são contraditórios, são interesses da iniciativa privada,

interesses da opinião pública, do interesse público. E para isso é fundamental que essas agências realmente tenham caráter técnico, exclusivamente, diria assim.

É evidente que a questão dos aeroportos no Brasil, um país continental como o nosso, é preciso também que o Ministério da Aeronáutica tenha recursos para continuar com o PROFAA, programa de construção de aeroportos em todo país. Não tem acontecido também a liberação de recursos do PROFAA para os aeroportos. Na época do meu governo, em Minas, utilizamos, muito, os recursos do PROFAA para aeroportos no interior do Estado. Isso não está tendo uma liberação também adequada.

E a descentralização é fundamental. Bem colocou o Deputado Leur Lomanto que nós precisamos ter vôos internacionais, por exemplo. Ainda bem que o Nordeste hoje tem alguns, basicamente para a Europa. Não podemos ter uma concentração excessiva apenas no aeroporto de Guarulhos, como acontece até hoje. Em Minas Gerais nós tínhamos vôo internacional, o que não existe mais. De maneira que é importante que essa descentralização realmente aconteça.

Então, Sr. Presidente, eu trago apenas essa palavra de apoio ao funcionamento das agências e aos nomes dos quatro indicados. Sem dúvida alguma, o nosso representante da Aeronáutica, que tem grande experiência; o Secretário Executivo do Ministério do Turismo, que traz aqui o aval do Ministro Walfrido dos Mares Guia, também com todas as condições; o Leon, com toda sua experiência na área pública e a Denise, que, inclusive, trabalhou com nosso grande e inesquecível Mário Covas.

Muito obrigada, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)

– V. Ex^a fez pergunta específica a alguns ou apenas comentários?

Com a palavra o Senador João Ribeiro.

O SR. JOÃO RIBEIRO (PL – TO) – Sr. Presidente, desculpe-me. Eu estava ao telefone porque está acontecendo um caso raríssimo no Tocantins que preocupa todos nós. Não sei se as pessoas que estão aqui leram, no jornal **O Globo**, de ontem e de hoje, sobre uma epidemia muito forte que está acontecendo na cidade de Araguatins, cegou doze crianças e há mais de trezentas contaminadas. A doença é transmitida por uma espécie de caramujo e parece que é uma epidemia; algo bastante grave.

Eu faço um pedido aqui ao Senador Delcídio, aproveitando a presença da Secretária e Chefe da Casa Civil, para solicitar audiência emergencial com o Ministro da Saúde Saraiva Felipe, a fim de que possamos mandar uma equipe para tentar estancar essa sangria tão perigosa e terrível que abate a população

do Tocantins. Está acontecendo na cidade de Aragua-
tins, no Bico do Papagaio. Realmente é situação que
nos preocupa a todos. Portanto, era esse o motivo da
ligação.

Sr. Presidente, após dar esse esclarecimento,
eu quero cumprimentar os componentes da Mesa, na
pessoa do nosso Ministro Walfrido dos Mares Guia.
Todos os indicados que são sabatinados hoje e com
certeza serão aprovados, cumprimento na pessoa
do sempre Deputado Leur Lomanto, que apresentou
tantos projetos importantes durante sua vida como
Parlamentar.

Eu conversava, há pouco, com o Governador Si-
queira Campos, que me pediu para transmitir um abraço
ao Deputado Leur Lomanto e a todos. V. Ex^a foi um dos
Parlamentares que mais ajudou na criação do Tocan-
tins. Então, nós lhe devemos essa homenagem.

Pelo currículo de V. S^a e dos demais que estão
sendo sabatinados, tanto os homens como a moça
paulista, de tanta competência, eu tenho certeza de
que a ANAC será bem organizada, implantada e es-
truturada.

Portanto, nessa oportunidade eu cumprimento a
nossa Ministra da Casa Civil, que também fez aniver-
sário ontem, Sr^a Dilma Rousseff, e o Presidente Lula
pela escolha das pessoas que aqui foram indicadas.
Pelo currículo de cada um, nós não sabemos quem
é melhor; saberemos no desempenhar da missão de
cada um e das funções que exercerão.

Eu falarei, rapidamente, também sobre a ques-
tão da Infraero e do DAC. Eu sou um Parlamentar que
sempre atuei muito nessa área. Os aeroportos que há
no Tocantins, a partir do aeroporto da nossa capital,
Palmas, fui eu quem pilotou, conduziu, correu atrás,
porque naquela oportunidade, como Deputado Federal,
era coordenador da Bancada. O Tocantins, como está
sendo construído, é um Estado novo, onde precisamos
fazer praticamente tudo.

Existem alguns programas interessantes que hoje
talvez não dê para falarmos sobre isso. Há, por exem-
plo, uma controvérsia muito grande sobre a questão
do PROFAAR e do ATAERO. Havia pessoas querendo
acabar com o programa, mas eu o considero muito
importante para a construção dos pequenos aeropor-
tos do Brasil.

Eu, pessoalmente, estive três vezes no DAC, no
Rio de Janeiro, buscando recursos para construir, e
consegui, àquela época, o aeroporto de Tocantinópolis,
uma cidade importante. O aeroporto da cidade de Ara-
guatins, onde hoje acontece essa tragédia, tem inclusive
balizamento noturno. É uma região que antigamente
era tida como a de maior conflito no Brasil, o Bico do
Papagaio. Além do de Aragua-
tins, há aeroportos em

outras regiões turísticas do Estado. Portanto, eu con-
sidero muito importante esse trabalho do DAC, bem
como os programas que existem na Infraero. Devemos
ampliá-los e melhorá-los cada vez mais, em vez de
acabar com eles. Estou falando isso porque sei que há
pessoas que defendem a extinção desses programas
tão importantes: o ATAERO e o PROFAAR.

Com essas palavras, eu quero, Sr. Presidente,
cumprimentar a todos e desejar que realmente tenham
muito êxito nas suas novas missões, sobretudo o nos-
so pessoal amigo, o sempre Deputado Leur Lomanto,
o bom baiano, homem que muito ajudou este País e
tanto fez como Parlamentar. Eu tenho certeza de que
também fará muito nessa sua nova missão.

Sr. Presidente, aproveito a oportunidade – já en-
cerrando, porque V. Ex^a está me olhando, mas me olha
porque somos amigos, foi meu padrinho de casamento,
por sinal; tive a honra de recebê-lo na nossa capital,
Palmas – para dizer, como tenho dito sempre aqui, que
em política não se faz documento em cartório. Sou da-
quela época – como diziam os meus pais – do compro-
misso do fio de bigode. Eu falava aqui, há algum tempo
atrás e em várias oportunidades, que via no Ministro
Alfredo Nascimento essa figura, que vejo também em
V. Ex^a, Ministro Walfrido Mares Guia, de homem reto
na sua conduta, em suas ações, e, sobretudo, cumpri-
dor dos seus compromissos. Ouço dos Parlamentares
que V. Ex^a, quando faz um compromisso, procura dar
tudo de si para honrá-lo e realmente executar aquilo
que foi tratado. Portanto, os meus cumprimentos e o
meu desejo de muito sucesso.

Acho que esta é a última reunião do ano nesta
Comissão. Quero aproveitar para desejar um feliz Natal
e um ano-novo cheio de muitas realizações para todos
nós e de sucesso nas novas missões. Um abraço em
todos os companheiros.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)

– Com a palavra, o Senador César Borges, represen-
tante de Jequié, terra do Deputado Leur Lomanto,
nesta Casa.

O SR. CÉSAR BORGES (PFL – BA) – Com muita

honra, Sr. Presidente, sou representante de Jequié, no
Estado da Bahia, assim como o Deputado Leur Loman-
to foi, ao longo de 28 anos, representante da Bahia e,
em particular, da região de Jequié.

Sr. Presidente, primeiro saúdo o Sr. Ministro Wal-
frido Mares Guia, amigo de longas datas, um homem
público competente, que temos sempre que elogiar e
parabenizar pelas suas ações e atitudes para fomen-
tar um segmento tão importante para o País, como é
o turismo.

Neste momento, saúdo aqui todos os que foram indicados. Cabe-me, em vez de fazer indagações, o que na verdade não desejo fazer, falar da nossa preocupação com a situação da aviação civil no País. Destaco que nós vivemos, aqui neste Senado Federal, uma aflição muito grande e uma angústia por conta da situação da aviação civil. O Ministro Walfrido Mares Guia já esteve aqui debatendo esse assunto conosco. Temos visto as nossas empresas de aviação civil, paulatinamente, entrarem crise. Primeiro, foi a Transbrasil; depois, a Vasp; e, agora, é a Varig. Felizmente, o mercado é dinâmico: apareceu a Gol, a TAM cresceu. Nós lamentamos que o patrimônio criado por essas empresas tenha de certa forma sido perdido ao longo desse processo de crise. Agora, estamos vivendo esse problema da Varig. Em um País como o nosso, de dimensões continentais, sem sombra de dúvida, a aviação civil não é algo que deve ser tratado simplesmente como mais um segmento econômico. Entendo que a aviação civil é algo estratégico para o desenvolvimento do País e, de forma especial, para alguns setores, como o do turismo. Sei que o Ministro entende isso com toda a perfeição e clareza, e não sou eu que passarei para S. Ex^a qualquer informação adicional. Como Governador que fui do meu Estado da Bahia, e pelo que a Bahia faz pelo turismo nacional e pelo turismo do Estado mesmo, sabemos que é inquestionável que, sem a aviação civil, não vamos desenvolver esse setor.

Lamentavelmente, o Brasil já teve, no passado, um turismo rodoviário. Sou da cidade de Jequié, onde era hoteleiro, e o hotel vivia dos transeuntes que vinham do Rio de Janeiro em direção a Salvador, fazendo turismo rodoviário. Até o Embaixador americano naquela época, Lincoln Gordon, passou por Jequié fazendo turismo. Hoje é impossível se fazer isso. Nenhum de nós se aventuraria em fazer um turismo rodoviário, porque as estradas estão em péssimas condições. Se fizermos isso, vamos arriscar as nossas vidas. As estradas não foram ampliadas em sua capacidade de tráfego, lamentavelmente. Esse é um problema que ocorre na BR-116, que serve a Bahia, e também no Brasil.

Temos também o problema da insegurança. Uma coisa advém da outra; ou seja, a má situação força o veículo a trafegar em baixa velocidade, e aí vem o assalto, em função, lamentavelmente, do aumento da criminalidade em nosso País, até por conta também da crise social.

Assim, a aviação civil é fundamental. Também é necessário encurtar o tempo de voo para capitais importantes do Nordeste brasileiro. Às vezes, por exemplo, quando tenho que ir para a Europa, sou obrigado a pegar um voo de Salvador para São Paulo, que

é praticamente o único pólo emissor para o exterior – concentra hoje não sei que percentual de vôos, mas a maioria dos vôos que saem de nosso País em direção aos outros países sai de São Paulo –, e, depois, quando volto, passo novamente na vertical de Salvador. Quer dizer, gastei seis horas para fazer isso e estou no ponto de saída. Daí, vamos demandar a Europa, quando é o inverso. Fico com a certeza de que um turista europeu dificilmente vai aceitar fazer esse trajeto, quando ele pode ir para Bangcoc, na Tailândia – agora, eles tiveram esse problema da tsunami lá, mas há outros destinos mais próximos no oceano Índico.

Assim, é fundamental avançarmos com o processo de solidificação da aviação civil e fazer com que ela possa servir o maior número de aeroportos, com o maior número de frequência em todo o País. Essa é a nossa preocupação inicial.

A nossa segunda preocupação é com a responsabilidade da ANAC. Eu acho que a ANAC nasce do desejo de que uma agência civil possa suprir o papel do DAC, e representa uma esperança. Acho que a responsabilidade de todos os senhores e senhoras é muito grande, porque há a expectativa de que a sociedade civil possa assumir um papel que até então vinha sendo desempenhado praticamente pelos militares da nossa Força Aérea, através do DAC, que sempre fez um trabalho – sou piloto, tenho aeronave – profissional, competente, mas nós precisamos avançar mais ainda. Não se trata de destruir o que já foi feito. É avançar em cima do processo de construção de uma agência reguladora que possa disciplinar melhor as relações do mercado com as autoridades públicas que disciplinam o setor.

Assim, é da maior importância que todos os Senhores estejam imbuídos dessa responsabilidade. É um desafio. Não é assumir uma Agência que já existe e que esteja trabalhando regularmente, mas é um desafio de uma Agência que foi criada agora para substituir um órgão que funcionava, que funciona, e que teremos que dar um **up grade**, um avanço sobre o setor.

E, por fim, dizer que não tenho conhecimento a não ser pelos relatórios, todos eles encaminhados por Senadores competentes que o prepararam, como Sérgio Zambiasi, Delcídio Amaral e Leonel Pavan sobre os demais nomes. Contudo, posso aqui dar o meu testemunho da larga experiência do ex-Deputado Federal Leur Lomanto que ao longo de sua vida pública alcançou 7 mandatos de Deputado Federal. Eu sei que S. Ex^a tem uma larga experiência internacional. Conhece as situações da aviação civil no mundo inteiro. É um homem que tem uma visão mundial, pois deve ter dado muitas voltas ao redor do mundo, ao longo de sua vida profissional, conhecendo muito bem as questões do

turismo e da aviação civil. É com muita satisfação que dou esse testemunho. O Leur Lomanto é contemporâneo, temos praticamente a mesma idade, somos da mesma cidade. Acredito que os Senhores vão ter no Leur Lomanto um grande colaborador da ANAC.

Eu gostaria de parabenizar todos os Senhores e desejar-lhes um bom trabalho. O Brasil espera muito da ANAC e espero que os Senhores possam corresponder a esta expectativa brasileira, que é também a de todos nós.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)

– Algum questionamento dirigido aos depoentes?

Ao Sr. Leur Lomanto?

O SR. CÉSAR BORGES (PFL – BA) – Qualquer questionamento, S. Ex^a responderia com tanta tranquilidade, pelo seu vasto conhecimento, Sr. Presidente, que é desnecessário.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)

– Com a palavra a Senadora Serys Slhessarenko.

A SRA. SERYS SLHESSARENKO (PT – MT) – Sr. Presidente, nosso Ministro Mares Guia, que eu sempre elogio. Particularmente, é um dos nossos melhores Ministros, disso eu não tenho dúvida. São vários, senão vai redundar em ciúmes. Este povo do PFL sempre bota uma encrenca aqui na vida da gente.

Se todos forem bons, a gente fala só para ele.

Eu gostaria de saudar a representante da nossa Ministra Dilma por dois grandes motivos. Um deles é porque representa a Dilma que é uma grande mulher, e ser representada por uma mulher, é para nós muito importante.

Saúdo também o Milton Sérgio Zuanazzi e dizer-lhe que quando participei da Subcomissão de Turismo, sob a Presidência do Senador Paulo Octavio, a gente batalhou muito quando se discutia da importância de se criar a ANAC. Parece-me que já lá se vão bem 3 anos. Toda a Subcomissão esteve com o Presidente Lula, à época, para reivindicações. É uma pena que o Senador Paulo Octavio não esteja presente, para então rememorarmos todo o trabalho feito naquela época.

Quanto a dizer da importância deste órgão, acredito ser desnecessário. Com certeza, todos os que estão aqui, a Denise, o Lomanto, o Sérgio, o Veloso, tecnicamente sabem e entendem muitíssimo mais do que nós. Por isso, não falaremos quanto à parte técnica. Mas, temos a certeza de que os 3 Senhores e a Senhora Denise têm competência técnica e compromisso político para assumir a ANAC. Falando em compromisso político, eu não digo partidário, mas no sentido de um Brasil melhor. É isso que temos que buscar.

Contudo, não posso deixar passar despercebido essa questão de termos a Denise na ANAC. Eu diria

que é mais um fato histórico na nossa luta. Que luta? A conquista de espaço para a mulher em todos os Poderes, no Executivo, no Legislativo e no Judiciário. Meus coleguinhas aqui não gostam muito que eu fale nessa história de gênero, porque eles acham que existe uma igualdade incrível no que se refere ao tratamento de gênero aqui. Só que nós representamos 10% e, eles, são 90%, mas é igualzinho. Eu não sei como 90% podem ser iguais a 10%!

Denise, eu preciso deixar registrado, pois registro sempre, que um fato histórico, do meu ponto de vista, aconteceu. Há um tempo atrás foi uma para o CADE; ontem foi aprovado pelo Plenário o nome de uma mulher, uma juíza para a Aneel; agora teremos a Denise na ANAC, especialmente na ANAC, que vem do DAC. Acredito que nunca uma mulher teve um cargo de destaque no DAC. Nunca!

Portanto, Denise, para nós mulheres brasileiras – eu presido a Comissão do Ano Internacional da Mulher Latino-Americana e Caribenha, que envolve vinte e seis países –, esse é um fato histórico. Alguns dirão que é um fato pequenino. Pode ser pequenino, mas para nós é muito grande, porque significa um espaço da maior importância. Ou seja, é aquilo que eu digo sempre: nós não queremos e nem desejamos e nem buscamos mais espaço que os companheiros homens. Nós só buscamos espaço em termos de igualdade e disso não abrimos mão. Por isso sua responsabilidade é muito grande, porque nós nos sentimos muito bem representadas por você e também extremamente bem representadas também pelo Sérgio, pelo Veloso e pelo Lomanto nos outros cargos. Mas a sua responsabilidade é grande, pois você representa 52% da população brasileira. Nós, aqui no Senado, somos apenas 10%. Nos cargos executivos somos pouquíssimas ainda. Basta vermos os números de ministras. Mas existem chances de avançarmos. Queremos mostrar aos brasileiros e brasileiras que nós, mulheres, temos exatamente a mesma competência que os homens deste País.

Muito obrigada e parabéns! Tenho a certeza de que a ANAC vai ser um sucesso com os quatro que aqui se encontram hoje.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)

– Antes de passar a palavra ao próximo inscrito, o Senador Magno Malta, eu quero tranquilizar a Senadora Serys. Ela tem essa sofreguidão de igualdade numérica entre homens e mulheres aqui no Congresso. A questão dela, de igualdade, para nós é mais cômoda, não há nenhum problema. Eu só quero confortá-la, porque há quinze anos, mais um pouco ou menos um pouco, assumiu aqui a primeira mulher e assumiu como suplente, a Senadora Eunice Michiles. Isso foi um acontecimento nacional. Para que V. Ex^a fique

tranquila, devo dizer que naquela época sequer banheiro feminino havia no plenário do Senado. Agora há tudo. Todos os dias a Senadora questiona isso aqui. Ela quer reduzir os homens a pó. Eu não sei por quê. Tenha calma. V. Ex^a quer botar o homem em casa e a mulher na rua?! Deixe as coisas do jeito que estão. Eu quero saber quem da Liderança do PT vai comentar essa discussão.

O SR. VALDIR RAUPP (PMDB – RO) – Sr. Presidente, peço a palavra para uma questão de ordem, antes de o Senador Magno Malta falar.

Como há alguns itens na pauta, eu gostaria de saber se vamos limpar a pauta hoje.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Vamos tentar limpar a pauta sim, com a compreensão dos companheiros que estão aqui.

O SR. VALDIR RAUPP (PMDB – RO) – Gostaria que V. Ex^a pedisse aos Senadores que não se retirassem para apurarmos os votos. Vamos apurar primeiro os votos?

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Não, temos dois itens aqui... Pode até ser que enquanto se procede a apuração, nomeada a Comissão...

O SR. VALDIR RAUPP (PMDB – RO) – Os Relatores só lerão os votos e isso será muito rápido.

Quero aproveitar, pedindo desculpas ao Senador Magno, para parabenizar todos os indicados e desejá-lhes sucesso, um Feliz Natal e que o Ano Novo seja de muito trabalho.

Obrigado.

O SR. MAGNO MALTA (PL – ES) – Isso não é porque V. Ex^a vai sair, não é?

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Concedo a palavra ao Senador Magno Malta.

O SR. MAGNO MALTA (PL – ES) – Senador Heráclito, Srs. Senadoras, Senadora Serys Slhessarenko – como eu falei “Senadoras” devo estar profetizando a vida de outras Senadoras que estão aqui, que podem ter sido ex-Deputadas, além de outras que ainda nem disputaram mandato.

Gostaria de cumprimentar os integrantes da Mesa, cumprimentar o meu amigo, o Ministro Walfrido Mares Guia, pessoa por quem nutro grande consideração, respeito, militamos juntos no mesmo partido... O Ministro Walfrido Mares Guia é um *gentleman*, sujeito educadíssimo, capaz, preparado; sujeito que se acostumou a gerar a honra para este País, porque quem gera emprego gera honra, e V. Ex^a é um empreendedor, com a sua família, no Estado de Minas Gerais e avançou em algumas partes do Brasil, gerando emprego – quem gera emprego gera honra, Dr. Walfrido – e sou admirador das pessoas que geram honra. Por isso sou daqueles que acredita que a maior indústria deste

País tinha que ser o turismo e não podemos perder a esperança de que ainda será o turismo. O tempo que perdemos, os investimentos que são tamanhos, colocados na indústria, e a indústria é muito importante, mas, quem sabe, chegue o dia em que será secundária por conta do turismo se tornar a maior indústria deste País, e será o dia em que veremos o povo brasileiro trabalhando e empregado.

Mas quero voltar a falar sobre esse assunto, cumprimentando o Leur, ex-companheiro da Câmara, pedindo desculpas a Leur, Sr. Presidente, porque ele é de Jequié e a seleção de Jequié sempre perdeu para a seleção de Itapetinga – onde fui criado, nasci –, nos intermunicipais, porque a segunda divisão de futebol da Bahia, Senador Heráclito, são os intermunicipais, e a seleção de Jequié tinha uma rivalidade muito grande com a seleção de Itapetinga, e todas as vezes que eles iam jogar lá a gente levava um sino porque é a terra do cabrito, a terra do bode – Jequié –, a terra do Senador César Borges e do Leur Lomanto; e Leur é um grande amigo, de igual modo foi meu companheiro e foi de V. Ex^a também na Câmara – e nós o conhecemos muito bem. Então é com muita alegria, Leur, que venho aqui referendar o seu nome e referendar o nome de todos os que estão na Mesa: da Denise, Assessora da Casa Civil; do Milton, que tenho as melhores informações, que tenho recebido das pessoas que lhe conhecem e da minha querida Nair Lobo, que foi comigo Deputada Federal, também junto com o nosso querido Ministro, e do nosso Coronel Jorge Luiz Brito Velozo.

Tenho meus traumas, porque quando servi a Aeronáutica eu fui preso por um subtenente, e eu só era um soldado raso; então tomei trauma. Mas o interessante é que esse subtenente que me prendeu, quando eu era um menino de 18 anos, servindo a Aeronáutica, ele virou Coronel da Aeronáutica e se transformou num traficante de droga – ele estava usando aeronaves da FAB –, e depois eu o prendi na CPI do Narcotráfico. Ele era Coronel e eu era Presidente da CPI do Narcotráfico. Lembrei a ele o episódio, lá na Base Aérea do Recife, atrás do Aeroporto dos Guararapes, no Jordão, por onde a cocaína entrou, para ser transportada nos aviões da FAB.

A questão das Agências... E toda vez que se fala nisso – e, ontem, o Senador Mercadante fazia um discurso, por isso quero cumprimentá-lo pela maneira bonita como saudou a Senadora Ideli, quando ela entrou aqui, e V. Ex^a traduziu o sentimento de todos nós. Mas, dizia-se que essas pessoas têm currículo para estarem nas agências. Isto é muito importante, o conhecimento técnico, porém mais importante é a sensibilidade, mais importante do que ser técnico é ter sensibilidade para as questões urgentes que este País tem, e sensibili-

dade para saber que em alguns momentos da vida, a graça tem que ser maior do que a lei.

Digo isso, Sr. Presidente, porque nós pagamos um preço, no Espírito Santo, quando a Garoto, quebrada por uma briga de família, porque uma empresa familiar, mas bonita, uma indústria bonita, eles não se entenderam e ela foi se esvaindo; e ninguém a queria. Então a Nestlé foi lá e pegou. Depois que a Nestlé pegou, depois que limpou o nariz do menino catarrento, que trocou o calção, que deu remédio para verme, começou a ficar bonitinho, aí todo mundo queria. E aí não era questão da Nestlé, que foi e fez um investimento: dois anos depois, o CADE e seus técnicos disseram: “Desfaz o negócio”. E nós sabemos que foi complô político, que foi armação política. Os técnicos, desse tipo de menino muito capaz, que estuda no exterior, que fez cursinho parando no estacionamento com carro importado, nunca pisou o chão, e volta técnico preparado. É um gênio. O que eles fazem, se der certo, é menino gênio. Se der errado, foi o povo que não cooperou, e nós pagamos esse preço com o CADE. Mas fizeram um processo malfeito, cheio de ilegalidades, que, na justiça, ensejou tantas ilegalidades e nós sabemos o que aconteceu nos porões daquelas votações. Então, não basta ser só técnico. Basta ter duas coisas, depois ser técnico: sensibilidade, vergonha na cara e ser técnico. O técnico vem depois dessas coisas. Por isso temos esperança, por exemplo, nessa nova agência aí que tira esse poder que o DAC teve a vida inteira – ANAC.

Temos certeza de que, com alguém do turismo dentro dela, num país com a vocação que temos, podemos investir no turismo. Por exemplo, no Espírito Santo, há uma orla invejável e, subindo apenas 40 minutos, montanhas. Você está na praia e, daí a pouco, você pode chegar a um lugar com o clima semelhante ao suíço. O que este País tem, o que Deus agraciou o Brasil, a sua geografia, e ainda somos capengas no turismo! Isso é uma temeridade. Isso é uma coisa tão irresponsável que fizeram com este País.

Os milhares de empregos que o Presidente Lula prometeu poderiam ter surgido, se tivesse reduzido um pouco os Ministérios e destinado o dinheiro todo ao de Walfrido, porque parte significativa dos Ministérios, Senador Heráclito Fortes, só tinha Ministro operador de pare-e-siga. Sem querer desmerecer, operador de pare-e-siga é aquele que fica na estrada com a placa pare e siga, quando se conserta estrada, porque ele nem sabe dirigir a máquina, não sabe dirigir o caminhão, não é engenheiro, não é topógrafo, não é nada. É só operador de pare-e-siga. E cada um, principalmente do PT, sente-se um presidente. Se tivessem reduzido todos esses Ministérios, posto tudo no Turismo, o Presidente

Lula hoje iria para a reeleição com esses milhões de empregos que prometeu, porque é fácil produzir, criar emprego no turismo. É a vocação do Brasil.

Por exemplo, fui Vereador em Cachoeiro do Itapemirim. Cachoeiro do Itapemirim me deu a oportunidade. Em 1992, fui Vereador em Cachoeiro do Itapemirim, terra de Roberto Carlos, Rubem Braga. Cheguei lá em 1988. Em 1992, o povo me deu um mandato de Vereador. Cachoeiro do Itapemirim tem mármore, granito, mas a riqueza de Cachoeiro não é nem o mármore, nem o granito. Cachoeiro, hoje, tem suas dificuldades. Falta estrada, falta tudo! Sabe o que é, Ministro Walfrido, a riqueza de lá? O fato de Roberto Carlos ter nascido lá. O Brasil inteiro gosta de Roberto Carlos. E hoje, com esse turismo avançado da terceira idade... Tenho a informação de que a parte mais significativa do turismo sobre rodas no Brasil, Senador Heráclito Fortes, passa ali na safra, descendo e subindo, indo para o sul e para o norte, a 9 km de Cachoeiro! Imaginem se esse turismo sobre rodas no Brasil entra na terra do rei, para visitá-la. Lá está a casa onde ele nasceu, o conservatório onde ele estudou. O primeiro conjunto em que ele tocou, de Zé Nogueira, existe. Toca todos os domingos na praça. A Rádio Cachoeiro, o rio Itapemirim. Cachoeiro vai sobreviver do turismo, do povo que vai ver onde Roberto Carlos nasceu. Percebiam a força do turismo. E então vai melhorar para quem vende picolé, para quem vai fazer foto de Roberto Carlos, quem vai pintar a camisa de Roberto Carlos e também os caras que vão piratear os CDs dele, infelizmente, os que vão vender CD dele mais barato. Os hotéis vão ficar lotados. Eles terão que mexer na estrutura de hotéis, de lanchonetes, de tudo, turismo, Senador Valdir Raupp. Então, acredito no turismo brasileiro. Quando vou a Israel, fico fascinado. A maior indústria daquele país é o turismo. Eles não acreditam em Cristo como Filho de Deus, mas Cristo sustenta o país com turismo. O mundo inteiro vai para lá por causa de Cristo. E este país nosso precisa ser sustentado com o turismo.

Estou orgulhoso da sua atuação, meu Ministro. Sempre senti orgulho de V. Ex^a quando éramos Deputados Federais. Falávamos muito quando eu era do PTB. Conversávamos muito. E a sua postura de Vice-Governador em Minas Gerais, como empreendedor valente, conhecedor, inteligente, estudioso. É um dos poucos Ministros do Governo Lula. E eu posso falar com muita propriedade, porque eu sou daqueles que nunca mais vão apoiar Lula na vida. Matei-me no 2º turno para, logo em seguida, vê-lo sentar nas costas dos aposentados. Eu sou filho de aposentado. E, na forma, eu até cedo, mas, em princípio, nunca. E quem mexe em princípio, para mim, perde tudo comigo. Contudo, sou seu admirador. Sou admirador da Ministra Dilma

Rousseff e de alguns outros, que têm sido os pilares, têm entendido que Ministro é um elo.

Admiro o Ministro Antonio Palocci e é por isso que tenho defendido a não-vinda de S. Ex^a à CPI, porque creio que não há fato determinado para trazê-lo ali. Quer investigar, investigue com o Ministério Público. Mas não há fato determinado para trazê-lo. É um enfrentamento desnecessário. Não tenho relação nenhuma com Palocci, nunca me atendeu em um telefonema. Nunca me deu uma audiência. Mas o meu senso de justiça diz isto, Senador Valdir Raupp: ali não é lugar para o Ministro Antonio Palocci. Não por tratar-se de Ministro, não, mas porque não há fato determinado. S. Ex^a não tem bingo, não vive dentro de bingo, não sabe nada sobre a contravenção brasileira. Então, não há necessidade. E estou dizendo isso com autoridade de quem escreveu o fato determinado, porque eu sou autor daquela CPI. Eu escrevi aquele texto. Então, é o meu senso de justiça que me leva a tomar esse tipo de atitude.

Desejo a maior felicidade a Denise Maria Aires de Abreu, ao amigo Leur, da terra do bode, a Nilton Sérgio... – não vou pronunciar esse nome, não, para não dar nó na língua – e Luiz Alberto Veloso. Que vocês sejam assaltados, de fato, pela sua sensibilidade, no exercício do trabalho! O Brasil, então, certamente vai ganhar. Currículo vocês têm – é sabido. Senão, não estariam sentados aí. O que faz o sujeito sentar aí é seu currículo a princípio, mas espero que a sensibilidade e o comprometimento possam somar a este País. Muito obrigado, Senador Heráclito Fortes.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Antes de passar a palavra ao Senador Delcídio Amaral, último orador inscrito, gostaria de dizer-lhe, Senador Magno Malta, que me sensibilizaram suas queixas ao esquecimento em relação a Cachoeiro do Itapemirim. Gostaria de lembrar a V. Ex^a que quem tem a chave do cofre é a ex-Deputada Nair Lobo, que está ao seu lado. Aproveite e cobre, porque as informações que tenho é que exatamente o que V. Ex^a queria que fosse feito no Espírito Santo ela está fazendo em Goiás, com a música sertaneja. Então, é só uma questão de ajuste. É ela quem comanda essa área toda com mão-de-ferro. Dou-lhe, pois, a dica: o caminho das pedras está exatamente ao seu lado.

O SR. MAGNO MALTA (PL – ES) – Eu não sei, Sr. Presidente, se é coincidência ou Jesuscidência.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – À minha direita e à sua esquerda.

Concedo a palavra ao Senador Delcídio Amaral.

O SR. MAGNO MALTA (PL – ES) – Senador, creio que foi Jesuscidência, porque eu já falei com essa intenção. Imagine um filho de faxineira, como eu. Nunca

tive pai rico, nunca passei em vestibular, e tornei-me Senador da República porque não sou besta. Então, já falei com essa intenção.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – A única coisa que eu não quero envolver a ex-Deputada e nossa colega é que existe suspeita muito forte de que ela teria proporcionado a autoridade do País a ouvir uma fita de dois cantores goianos, que está dando um problema danado.

Concedo a palavra ao Senador Delcídio Amaral.

O SR. DELCÍDIO AMARAL (PT – MS) – Em primeiro lugar, queria cumprimentar o Presidente da Comissão de Infra-Estrutura, o Senador Heráclito Fortes.

Sr. Presidente, sei do trabalho que foi desenvolvido desde cedo para que esta reunião se realizasse e da postura de V. Ex^a. Temos que fazer esse reconhecimento público. Tomei conhecimento da posição de seu Partido e V. Ex^a teve uma postura absolutamente correta, independentemente até do posicionamento de seu Partido. Então, faço este registro e agradeço a V. Ex^a, mais uma vez, pela sua demonstração de espírito público e de companheirismo, acima de tudo.

Cumprimento meu caríssimo Ministro Walfrido.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Antes de mais nada, agradeço a V. Ex^a pelas palavras proferidas, às vezes até com exagero, com relação à minha pessoa e confirmo a velha teoria de que toda regra tem exceção. Ouvir gratidão e reconhecimento do PT é uma coisa difícil e, com certeza, V. Ex^a não aprendeu lá, mas em outros caminhos. Muito obrigado.

O SR. DELCÍDIO AMARAL (PT – MS) – O PT moderno.

Quero cumprimentar o meu querido Ministro Walfrido dos Mares Guia, competente, atuante e que está fazendo um grande trabalho no governo do Presidente Lula, quero cumprimentar o nosso caro Leur, o nosso caro Jorge Veloso, o Milton Zuanazzi, representante das terras gaúchas e cumprimentar especialmente a Denise, não só como mulher na Diretoria da ANAC, que é muito importante e como a Senadora Serys assim aqui registrou, mas acima de tudo porque conheço muito bem a Dr^a Denise, que é uma pessoa que tem uma carreira brilhante, competente, determinada e tenho absoluta convicção de que prestará grandes serviços ao País.

Sr. Presidente, V. Ex^a trabalhou muito nesse projeto da ANAC no Senado Federal, e queria começar a minha fala com um registro especial aos militares, ao trabalho que o Departamento de Aviação Civil desenvolveu ao longo de todos esses anos, trabalho exemplar, trabalho competente, eficiente e um trabalho que, a despeito da rigidez orçamentária, dos cortes e de

todas as dificuldades, deu conta do recado e criaram uma elite na aviação brasileira, não só na regulamentação, em tudo aquilo que foi feito ao longo desses anos. Isso é importante registrar – hoje a homologação de aeronaves no Brasil é reconhecida mundialmente, demonstrando o que representou o trabalho dos militares e tudo aquilo que foi produzido ao longo desses anos. Se não puderam fazer mais é porque não puderam mesmo, até porque todos nós temos limitações, mas fizeram um trabalho competente e não poderia deixar de registrar.

Quero também cumprimentar a Dr^a Erenice, Secretária Executiva, velha companheira – velha não de idade mas porque já trabalhamos, há muitos anos, no Ministério das Minas e Energia e é alguém que aprendi a admirar. Aliás, as mulheres estão brilhando no governo do Presidente Lula.

Gostaria, Senador Heráclito, de falar rapidamente do avanço que foi a criação da ANAC. Acho que já não era sem tempo que o Brasil exigia a criação da Agência Nacional de Aviação Civil. Esse projeto dormiu aqui no Congresso seguramente há dois ou três anos – pode ser até que eu me engane e talvez seja um prazo até maior, meu caro Ministro Walfrido – até aprovarmos esse projeto, depois de uma ampla discussão, de várias audiências públicas, com sindicato, com a indústria, com os militares, com as companhias aéreas regulares e não regulares. O próprio Ministro Walfrido participou de audiências públicas aqui. Acho que o Brasil hoje, com base na experiência que ele consolidou, ao longo desses anos com o DAC, ou seja, cria uma instituição que sinaliza a importância que o Brasil dá a essa questão e cria, efetivamente, o órgão que precisa ter isenção, quadro de carreira, profissionais bem remunerados, gente especializada, até porque com aviação não se brinca. Acho que é um passo importante não só na regulamentação, no atendimento daquela aviação comercial ligada aos executivos, mas, principalmente, ao turismo que o Ministro Walfrido tem debatido conosco e feito um trabalho competente nesse sentido.

Com isso, não temos dúvida nenhuma, vamos dar um passo adicional, sem nenhum demérito a tudo o que já foi feito, nas regras, na regulamentação mas ao mesmo tempo na questão da homologação. Estávamos sob risco de perder uma das maiores conquistas que tivemos, que foi a homologação de aeronaves aqui no Brasil, e daí a pouco estávamos levando homologação de aeronaves construída no Brasil para a FAA, nos Estados Unidos e, no meu ponto de vista, evidentemente em condições não tão amenas do que poderíamos esperar.

Então, realmente tivemos um avanço grande. Sei da responsabilidade de todos vocês e a Nação toda espera esse trabalho profícuo. Quero, Senador Heráclito Fortes, Presidente da Comissão de Infra-estrutura, registrar a importância das Agências. Sou um Parlamentar que acredita nas Agências Reguladoras que têm que ser fortalecidas porque são a base de um mercado competitivo, eficiente, aberto e tem que efetivamente se comportar assim para que o País cresça e se desenvolva e, acima de tudo, a população cidadã sinta o impacto disso com serviços de qualidade a serem prestados e a preços compatíveis com a nossa economia e com os rendimentos da nossa gente.

Então, acredito nisso e acho que o fato de se criar a Agência Nacional de Aviação Civil é mais um avanço neste sentido, assim como é importante a ANEEL, a Agência Nacional do Petróleo e a ANA, que vão prestar um papel fundamental. Portanto, temos que incentivar essas Agências e consolidar cada vez mais o papel delas.

Não quero me estender muito, mas vou fazer uma pergunta ao Dr. Jorge Veloso. Todos nós convivemos com essas crises na aviação, como foi dito pelo Senador Heráclito, o drama da Transbrasil e da Vasp e agora a história se repete e estamos enfrentando dificuldades com a Varig. A minha pergunta é para o Dr. Jorge Veloso. Qual a leitura que ele faz da atual situação da Varig? O que se vê claramente é que a Varig está perdendo o *marketing share*, as outras companhias estão crescendo a sua participação. Nós acompanhamos a questão da Varig Log, da Ven e esses enfrentamentos, essas mudanças de gestão. O governo tinha um programa preparado para isso que depois foi, de certa maneira, paralisado ou sobrestado. Procuraram as autoridades do governo que assumiram a área e insistiram numa solução de mercado, saindo um pouco daquela, que também não deixava de ser uma solução de mercado. Mas aquela primeira alternativa foi afastada e, agora, estamos buscando uma saída para a Varig pelo que ela representa, pela história que ela tem, pelo serviço que ela bem prestou ao País e pela nossa preocupação estratégica inclusive com os slots nos principais aeroportos internacionais. Essa solução, até agora, aparentemente, se arrasta. O que está acontecendo é que a Varig mergulha no mercado e outras companhias começam a crescer cada vez mais.

Então, pergunto, Dr. Jorge Veloso, qual é a leitura que V. S^a faz do atual quadro. Primeiramente, no mercado brasileiro de aviação, cabem duas ou três grandes companhias? Além disso, qual é a interpretação feita por V. S^a desse desenho que se avizinha ou não – também não sei – para a solução da Varig? Em quanto tempo, vislumbraremos uma solução de-

finitiva? O marketing já está caindo e também há os vôos internacionais, que devem ser supridos até por motivos estratégicos para o País.

Num momento, a TAP está interessada e aparentemente comprará a Varig Log ou não? Depois, ouvimos falar de uma Macau Air ou de uma Air Macau, que também estaria interessada nesse negócio juntamente com a TAP. Agora, apareceu um grupo privado nacional com interesse sobre a Varig. Afinal, o que está acontecendo, pois não conseguimos compreender que esse assunto virou uma barafunda? Ninguém entende mais nada. Dr. Velozo, V. S^a conhece bem a aviação, como os demais. Mas gostaria de ouvir de V. S^a qual é a sua leitura até pela responsabilidade que terá como Diretor da Agência Nacional de Aviação Civil.

Para encerrar a minha participação, também cumprimento todos aqui presentes, desejando um Feliz Natal e um 2006, se Deus quiser, melhor do que 2005, porque este ano não foi fácil. Desejo a todos muito sucesso nessa caminhada, até porque estaremos acompanhando muito de perto o trabalho, porque aqui se criou uma bancada que sempre se interessou muito por essas questões, principalmente ligadas à ANAC e à Aviação Civil. Estaremos interagindo fortemente com os Senhores também. Então, desejo sucesso e saúde para que os Senhores executem um grande trabalho em prol do País.

Encerro a minha participação, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)

– Antes de conceder a palavra ao Coronel Velozo, pedirei permissão a V. Ex^{as} no sentido de não fazer perguntas como inscrito, mas de atrelar-me exatamente à sua pergunta, acrescentando apenas um item à mesma questão, que é consequência de outra.

Antes, ressalto que, em dez minutos, encerraremos o processo de votação. Não há mais nenhum fluxo e, de antemão, já ficam nomeados os Senadores Sérgio Zambiasi e Valdir Raupp como escrutinadores. Evidentemente, V. Ex^a, como Líder do Governo, se tiver alguma dúvida sobre a lisura do processo, tem todo o direito de acompanhar.

O SR. DELCÍDIO AMARAL (PT – MS) – De maneira nenhuma, meu caro Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)

– Coronel Velozo, o Senador Delcídio Amaral, como sempre seguro, expôs muito bem as preocupações. Mas acrescento uma preocupação, que não é minha pessoalmente – porque vejo a questão por outro ângulo – mas do usuário. A Comissão tem recebido, com relação a esse assunto, muitos questionamentos, que cresceram, porque setores contrários à instalação da ANAC procuraram propagar e criar dúvidas na popu-

lação e no usuário. É a questão da segurança de vôo neste período de transição.

Como V. S^a é um especialista, um homem do setor, solicito que diga a esta Comissão exatamente como se dará essa questão. A ficha cai na cabeça da pessoa da seguinte maneira: “O DAC sairá, os militares sairão e vai-se pegar uma pessoa na esquina”. É mais ou menos assim. Então, gostaria, em razão das informações que não chegam, de que o responsável na Agência por essa área desse o seu parecer até mesmo para que tranquilize os que nos estão ouvindo.

Por outro lado, parabeno todos que acabaram de ser sabatinados. Espero que atinjam o voto necessário para as funções para as quais foram indicados, enfatizando, Sr. Ministro Walfrido dos Mares Guia, que o Brasil pratica uma aviação comercial honesta, não havendo frota envelhecida. Ainda hoje, nos Estados Unidos, que são a maior economia do mundo, voa-se de 727 e de One-Eleven. Nunca imaginei, nos Estados Unidos, ter que voar de One-Eleven. Há alguns aviões em que se entra como passageira e se sai como sobrevivente. Essa situação existe na Europa e em várias partes do mundo.

A nossa aviação tem problemas como todas, mas pelo menos é uma aviação com segurança na média internacional. Essa transição da aviação militar para a civil faz parte do momento, é exigência do mercado internacional. Associe-me ao Senador Delcídio Amaral quando diz que o DAC prestou excelentes serviços ao País ao longo deste tempo.

Novamente, faço questão de registrar a minha admiração pelo Brigadeiro Godinho, que não criou, em nenhum momento, entrave algum para que houvesse adiamento ou, pelo menos, sonegação de informações com relação a esse processo. Ontem, disse essas palavras com a presença do Ministro da Defesa, mas faço questão de repeti-las. Pelo menos no período do Brigadeiro Godinho, houve um fluxo de informação e uma convivência de alto nível.

Concedo a palavra ao Senador Valir Raupp.

O SR. VALDIR RAUPP (PMDB – RO) – Mais uma vez, abusando da questão de ordem, enquanto ele responde ao Senador Delcídio Amaral, a V. Ex^a e ao povo brasileiro, peço que façamos a apuração neste canto.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)

– Solicito-lhe mais um minuto, pois há duas matérias de urgência, que devem ter aprovação ou não hoje em razão do prazo. Esta é a última reunião deste ano.

Concedo a palavra ao Coronel Jorge Luiz Brito Velozo.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO – Muito obrigado, Sr. Presidente e Exmº Sr. Senador Delcídio Amaral, pela oportunidade.

Início a minha fala, dizendo que a Varig é um bem nacional e um patrimônio dos brasileiros por tudo o que ela representa no País e fora dele. A marca Varig é conhecida no mundo inteiro com destaque, levando, portanto, a imagem brasileira a vários pontos do Globo.

Ressalto, ainda, que a empresa tem a estrutura de uma envergadura inimaginável, que abrange o parque industrial, que faz a manutenção e presta serviço a outras empresas, uma estrutura de treinamento com simuladores de voo, enfim, toda uma doutrina enraizada ao longo da sua vida, dispondo de profissionais capacitados. Ela tem a maior malha internacional de todas as empresas e, igualmente, uma malha doméstica significativa. Tudo isso é atestado, tendo o aval do órgão fiscalizador, que é o DAC.

A preocupação com o momento financeiro da empresa, de fato, perpassa e vai até o encontro da segurança de voo. O DAC, no seu trabalho de fiscalização, desde os primeiros momentos em que essa a situação apareceu, vem trabalhando junto com a empresa, praticamente diuturnamente presente em todos os seus setores, quer seja de manutenção, quer seja de operações, e desenvolvendo os trabalhos em conjunto, portanto em prol da segurança de voo.

Fazemos acompanhamentos em todos os voos, de forma aleatória, com um inspetor de operações, com um inspetor de aeronavegabilidade, para testar os trabalhos realizados nos bastidores, ou seja, internamente na empresa. Então, posso garantir aos usuários da empresa Varig que o DAC está presente. Não há como dizer que ela está voando com risco, porque o trabalho está sendo realizado em parceria, com a compreensão da própria empresa em cooperar para que o DAC realize o seu trabalho de fiscalização.

Posso dizer também com relação à outra pergunta que V. Exª fez que o mercado brasileiro é muito dinâmico. Estamos hoje com um índice de aproveitamento muito grande. Há o ajuste natural do mercado em absorver as carências da empresa Varig, que por nós – DAC – também é controlado.

O DAC tem um trabalho de contingenciamento em relação a um problema mais vertical da situação da empresa de forma a não deixar o mercado desabastecido, que é uma grande preocupação nossa. Tudo isso somado, posso garantir que hoje o trabalho realizado pelo DAC é de acompanhamento, muito de perto, da empresa Varig.

Espero ter respondido à pergunta de V. Exª. Sr. Presidente, se me permite, gostaria de dizer algo. Há pouco, estava conversando com o meu amigo Milton e

eu estava um pouco apreensivo, porque estou debutando numa Comissão como esta, e estava preocupado realmente como externar as minhas idéias. Aí, o meu amigo Milton, que está me dando muito apoio neste momento, disse: “Veloze, fale com o coração, porque, assim, vai conseguir transmitir as suas idéias.

Pensando assim, gostaria de deixar aqui uma idéia. Digo que, na passagem ou na existência da espécie humana, ela começou com os instintos, posteriormente vieram as sensações e, evoluindo, chegamos aos sentimentos. E os sentimentos vão aperfeiçoando-se até chegar ao mais nobre deles, que é o amor. E, quando temos amor, conseguimos desenvolver e desabrochar os outros sentimentos. Então, é com amor à Pátria e com amor à aviação civil, nestes anos todos que venho desempenhando, que pretendo atuar. E que Deus nos ajude.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – O Coronel Veloze falou de sentimento, que é uma coisa que devemos respeitar. Em respeito ao sentimento dos que nos estão ouvindo, peço que ele fale sobre a questão de segurança que lhe perguntei.

O SR. DELCÍDIO AMARAL (PT – MS) – Sr. Presidente, o Coronel Veloze deu uma resposta bem de diretor de agência mesmo.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Pois é, está aprendendo antes da hora.

Encerro o processo de votação e peço aos dois escrutinadores, já devidamente indicados, que iniciem esse processo.

O SR. JORGE LUIZ BRITO VELOZO – Vou tentar refletir um pouquinho ou tentar eliminar as preocupações.

Temos um sistema muito bem estruturado. A regulamentação brasileira segue fielmente tudo aquilo que é preconizado pelo organismo internacional que padroniza a aviação do mundo inteiro, fruto de trabalho de expertos que se reúnem em vários momentos na Organização Internacional. E, fruto desses estudos, são criadas as regulamentações, que envolvem diretamente o aspecto segurança de voo.

Uma empresa, para ser certificada, tem que ser sabatinada, apresentar capacidade estrutural para entrar nas suas operações. O sistema de fiscalização é muito rígido, obedecendo também a uma regulamentação rígida e que, ao final disso, temos absoluta certeza de que a Aviação Civil Brasileira é muito segura – eu não tenho dúvida.

Quando o passageiro compra uma passagem, ele não tem noção daquele complexo, como eu falei anteriormente, que está debaixo da água na composição de um iceberg, um complexo anônimo que envolve

todos esses aspectos da segurança de vôo. Mas ele pode ter a certeza de que pessoas trabalham nisso e que, com aquela passagem que ele está comprando, ele vai chegar ao destino com segurança.

Posso afirmar isso porque a minha área de atuação é nessa especialização. Chefio toda essa estrutura. Os acidentes que nós temos em todo o transporte aéreo são os menores do mundo, então, nós podemos nos orgulhar dessa posição.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes PFL – PI) – Muito obrigado.

Enquanto os votos são contados, passemos ao **Item 04.**

Projeto de Lei da Câmara nº 129, de 2005

Dispõe sobre a concessão de subvenção econômica à Companhia da Navegação do São Francisco – Franave.

O prazo de tramitação de 2005 é de 45 dias, de acordo com art. 64, § 1º da Constituição Federal combinado com o art. 375 do Regimento Interno do Senado. A sua apreciação será procedida de forma simultânea na Comissão de Assuntos Econômicos.

Feitos esses esclarecimentos, esclareço também que a CAE já analisou a matéria.

Concedo a palavra ao Senador Delcídio Amaral, em substituição ao Relator, Senador Luiz Otávio, para proferir parecer.

O SR. DELCÍDIO AMARAL (PT – MS) – Trata-se do Projeto de Lei da Câmara nº 129, de autoria do Poder Executivo, que dispõe sobre a concessão de subvenção econômica à Companhia de Navegação do São Francisco – Franave.

A matéria está tramitando em regime de urgência solicitada pelo Senhor Presidente da República, nos termos do disposto do art. 64, § 1º, da Constituição Federal.

A proposição em tela tem por escopo permitir, em cumprimento à determinação do Tribunal de Contas da União que a Franave, empresa estatal vinculada ao Ministério dos Transportes, que se encontra em processo de liquidação receba repasses financeiros da União para cobertura do seu déficit de manutenção.

A autorização legislativa ora solicitada havia sido dada até 31 de dezembro de 2004 pela Lei nº 10.854, de 31 de março de 2004, e prorrogada até dia 31 de dezembro, pelo art. 13 da Medida Provisória nº 232, de 30 de dezembro de 2004.

Ocorre que, quando da conversão em lei da referida Medida Provisória pelo Congresso Nacional, a mencionada prorrogação foi retirada do texto final aprovado.

Não foram apresentadas emendas no prazo regimental.

Da análise.

O Projeto de Lei da Câmara nº 129 foi despatchado às Comissões de Assuntos Econômicos e de Serviços de Infra-Estrutura.

Assim, cabe a esta Comissão, nos termos do art. 104, I, do Regimento Interno do Senado, opinar sobre o mérito da proposição por dispor sobre matéria pertinente à área de transportes.

A iniciativa da matéria está fundamentada no art. 48, II e XIII, da Constituição Federal.

A relevância da proposição é justificada pela necessidade de se dar amparo legal, antes do final do exercício de 2005, aos repasses da União para a Franave, considerados pelo TCU como subvenções econômicas por força da situação de liquidação da referida entidade estatal.

Atualmente, o Ministério dos Transportes está impedido de promover repasses de recursos à Companhia que depende fundamentalmente de recursos da União para custear suas despesas de manutenção.

O voto é pela aprovação do Projeto de Lei da Câmara nº 129.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Em discussão. (Pausa.)

Não havendo quem queira discutir, encerro a discussão.

Em votação o parecer cujo Relator é pela sua aprovação, nos termos do que nos foi enviado pela Câmara dos Deputados.

As Srs. e os Srs. Senadores que aprovam queiram permanecer sentados. (Pausa.)

Aprovado.

A matéria vai à Secretaria-Geral da Mesa para as devidas providências.

Item 05:

Projeto de Lei da Câmara nº 64, de 2000

Determina a obrigatoriedade de as edificações possuírem sistema de aterramento e instalações elétricas compatíveis com a utilização de condutor-terra de proteção, bem como torna obrigatória a existência de condutor-terra de proteção nos aparelhos elétricos que especifica.

Concedo a palavra ao nobre Senador Valdir Raupp, para proferir o seu rápido parecer.

O SR. VALDIR RAUPP (PDMB – RO) – Apenas o voto, Sr. Presidente.

De fácil implementação em seus aspectos técnicos, o projeto em pauta vem ao encontro do dever atribuído ao Estado pela Constituição Federal, de resguardar o direito de todos a saúde e a segurança.

Ante o exposto e considerando atendidos, nos termos da manifestação da CCJ, os requisitos de constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade, voto, no mérito, pela aprovação do PLC nº 64, de 2000.

É o voto, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI)

– Em discussão o parecer do Relator. (Pausa.)

Não havendo quem queira discuti-lo, considero encerrada a discussão.

Em votação o parecer pela audiência da Comissão de Constituição e Justiça e Cidadania.

As Sr^{as} e os Srs. Senadores que o aprovam permaneceram sentados. (Pausa.)

Aprovado.

A matéria irá à CCJ, tendo em vista a aprovação do parecer.

Item 6:

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 472, DE 2003

Institui diretriz sobre a utilização de fontes energéticas a ser observada pelos Municípios na implementação da política de desenvolvimento urbano.

O Relator é o Senador **Rodolpho Tourinho**. Está ausente.

Concedo a palavra ao nobre Senador Sérgio Zambiasi para proferir o parecer.

O SR. RELATOR (Sérgio Zambiasi. PTB – RS) – Senador Heráclito Fortes, o parecer do Senador Rodolpho Tourinho é favorável, e nós o acompanhamos.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Em discussão. (Pausa.)

Não havendo quem deseje fazer uso da palavra, encerro a discussão.

Em votação.

As Sr^{as} e os Srs. Senadores que o aprovam permaneceram sentados. (Pausa.)

Aprovado.

A matéria irá à CCJ, tendo em vista a aprovação do parecer.

V. Ex^a, Senador Zambiasi, também ficou aprovado com parecerista; vou usá-lo sempre.

Item 7:

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 56, DE 2004

Altera o dispositivo da Lei nº 9.648, de 27 de maio de 1998, com a redação dada pela Lei nº 9.984, de 17 de julho de 2000, que beneficia pela compensação financeira os Estados e Municípios que possuem nascentes de rios, cuja vazão é aproveitada para a geração de energia em hidrelétrica.

Autor: Senador **Tião Viana**.

Relator: Senador **Rodolpho Tourinho**.

A matéria será apreciada, em decisão terminativa, na Comissão de Assuntos Econômicos.

Concedo a palavra ao nobre Senador Sérgio Zambiasi, para proferir parecer.

O SR. SÉRGIO ZAMBIASI (PTB – RS) – O Senador Rodolpho Tourinho tem parecer favorável e nós acompanhamos o seu parecer também.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes. PFL – PI) – Em discussão o parecer do Relator. (Pausa.)

Não havendo quem queira discutir, encerro discussão.

Em votação o Projeto de Lei do Senado nº 56, de 2004, com o parecer pela audiência na CAE.

As Sr^{as} e os Srs. Senadores que o aprovam permaneceram sentados. (Pausa.)

Aprovado.

A matéria irá a CAE, conforme despacho inicial da Presidência.

Solicito aos Senadores escrutinadores que anunciem o resultado da votação envolvendo os quatro nomes indicados para ocupar função na Agência Nacional de Aviação Civil.

O SR. SÉRGIO ZAMBIASI (PTB – RS) – Por deferência do Senador Valdir Raupp, privilegia-me anunciar os resultados.

Dr^a Denise Ayres Abreu: 15 votos “sim”; 1 “não”; 1 em branco. Total de votos: 17.

Coronel Velozo: 15 votos “sim”; 1 “não”; 1 em branco. Total de votos: 17.

Milton Zuanazzi: 15 votos “sim”; 1 “não”; 1 em branco. Total de votos: 17.

Dr. Leur Lomanto, que por sete mandatos foi campeão de votos, mantém o placar aqui de campeão de votos: 17 votos “sim”.

O SR. PRESIDENTE (Heráclito Fortes PFL – PI) – Nada mais havendo a tratar, vou encerrar a presente reunião, antes parabenizando os senhores escolhidos, desejando-lhes pleno êxito nas difíceis missões que irão exercer a partir da instalação definitiva da ANAC.

Muito obrigado a todos.

Está encerrada a reunião.

(Levanta-se a reunião às 13 horas e 37 minutos.)

Ata da 1ª Reunião da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, Extraordinária, da 4ª Sessão Legislativa Ordinária da 52ª Legislatura, realizada em 14 de março de 2006, às 10 horas.

Às onze horas e dezesseis minutos do dia quatorze de março de dois mil e seis, na sala de reunião da Comissão, na Ala Senador Alexandre Costa, sob a Presidência do Senador HERÁCLITO FORTES, reúne-

se, extraordinariamente, a Comissão de Serviços de Infra-Estrutura com a presença dos Senhores Senadores **José Jorge, Marco Maciel, Rodolfo Tourinho, Valdir Raupp, Mão Santa, Roberto Saturnino, Sérgio Zambiasi, Serys Slhessarenko, Sibá Machado, Flexa Ribeiro, Luiz Otávio, Wellington Salgado, Paulo Paim, Mozarildo Cavalcanti, João Ribeiro e Augusto Botelho**. Deixam de comparecer os demais Senadores. Havendo número regimental, o Senhor Presidente declara aberta a reunião, dispensando a leitura da ata da reunião anterior, que é dada como aprovada. A seguir, a Presidência lê o Ofício nº 1528/2006/GM/MCIDADES, datado de vinte e três de fevereiro de dois mil e seis, subscrito pelo Ministro Márcio Fortes de Almeida, das Cidades, informando da impossibilidade de comparecimento à Reunião de Audiência Pública da Comissão marcada anteriormente para o dia 07 de março deste e sugerindo seja remarcada para o próximo dia 28 de março, às 9 horas e 30 minutos. Após, o Senhor Presidente comunica que a presente reunião destina-se a deliberação das seguintes matérias constantes da Pauta: **Item um – Projeto de Lei do Senado nº 35, de 2005**, de caráter terminativo, que “Inclui na jurisdição federal os trechos rodoviários que específica, coincidentes com a diretriz da rodovia federal BR-497 estabelecida no Plano Nacional de Viação (PNV)”, de autoria do Senador Aelton Freitas, tendo como Relator o Senador Eduardo Azeredo, que oferece Parecer pela aprovação do Projeto. Em 23-08-2005, foi concedida vistas ao Senador Roberto Saturnino, sendo devolvido em 29.09.2005, sem o voto em separado. A apreciação da matéria é adiada.. **Item dois – Projeto de Lei do Senado nº 22, de 2004**, de caráter terminativo, que “Inclui o trecho rodoviário compreendido entre as cidades de Pedro Canário (ES) e Nanuque (MG) na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 1973.”, de autoria do Senador Magno Malta, tendo como Relator o Senador Delcídio Amaral, que oferece Parecer pela aprovação do Projeto, nos termos da Emenda Substitutiva que apresenta. Aprovado o Substitutivo, a matéria será submetida a turno suplementar. A apreciação da matéria é adiada. **Item três – Projeto de Lei do Senado nº 218, de 2000**, de caráter terminativo, que “Altera dispositivos da Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997, que dispõe sobre procedimentos relativos ao Programa Nacional de desestatização”, de autoria da Senadora Heloísa Helena, tendo como Relatora a Senadora Serys Slhessarenko, que oferece Parecer pela aprovação do Projeto, com uma emenda que apresenta. A matéria foi retirada de Pauta para reexame, a pedido da Senadora Serys Slhessarenko. **Item quatro – Projeto de Lei da Câmara**

ra nº 67, de 2005, de caráter não terminativo, que “Dá nova redação aos incisos I e III do caput do art. 5^a e aos incisos I e III do caput do art. 8^o da Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001 (igual a incidência da CIDE sobre a gasolina e querosene utilizados na aviação, reduzindo a alíquota aplicável à gasolina de aviação)”, de autoria do Deputado Roberto Balestra, tendo como Relator o Senador Sérgio Guerra, que oferece Parecer pela aprovação do Projeto. A apreciação da matéria é adiada. **Item cinco – Projeto de Lei da Câmara nº 32, de 2003**, de caráter não terminativo, que “Dispõe sobre a criação do Programa de Microdestilarias de Alcool – PROMICRO, e dá outras providências.”, de autoria do Deputado Gilberto Kassab, tendo como Relator o Senador Teotônio Vilela Filho, que oferece Parecer concluindo pela recomendação da apreciação da matéria primeiramente pela Comissão de Agricultura e Reforma Agrária e posteriormente retornando à Comissão de Serviços de Infra-Estrutura. A apreciação da matéria é adiada. Foram aprovados os seguintes Requerimentos constantes da **Pauta Extra. Item um – Requerimento nº 06, de 2006-CI**, de autoria do Senador Flexa Ribeiro, que requer, nos termos regimentais, seja substituído o termo “convocação”, contido no Requerimento nº 02, de 2006, para “convite”. O Requerimento nº 02, de 2006-CI, refere-se audiência pública destinada a ouvir o Ministro das Cidades, Márcio Fortes, nesta Comissão. **Item dois – Requerimento nº 07, de 2006-CI**, de autoria do Senador Sérgio Guerra, que requer, em adendo ao Requerimento nº 16, de 2005-CI, aprovado em reunião dessa Comissão no dia 22 de junho próximo passado, seja incluída a seguinte entidade no rol de convidados a serem ouvidos na audiência pública: SINCOPETRO (Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo do Estado de São Paulo), Dr. José Alberto Paiva Gouveia (Presidente); **Item três – Requerimento nº 08, de 2006-CI**, de autoria do Senador Delcídio Amaral, que requer, nos termos regimentais, a realização de audiência pública, no âmbito desta Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, com vistas a debater a iminente alienação do controle ou de parte do controle das concessionárias ferroviárias Ferroban, Ferronorte e Novoeste. Para tanto sugere seja convidado as seguintes autoridades: Presidente do Conselho de Administração da Brasil Ferrovias, Sr. Guilherme Narciso de Lacerda; Presidente da Brasil Ferrovias, Sr. Elias David Nigri, e Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestre, Sr. José Alexandre Nogueira Resende; **Item quatro – Requerimento nº 09, de 2006-CI**, de autoria do Senador José Jorge, que requer, nos termos regimentais, a realização de audiência pública, no âmbito desta Comissão de Serviços

de Infra-Estrutura, com a finalidade de ouvir o Senhor Joaquim Carvalho, ex-Presidente da Lightpar, subsidiária da Eletrobrás, que teria enviado correspondência ao Ministro de Minas e Energia, informando entre outras coisas, que a empresa é um “cabide de empregos”; **Item cinco – Requerimento nº 10, de 2006-CI**, de autoria do Senador Heráclito Fortes, que, “em aditamento ao Requerimento nº 03, de 2006-CI, aprovado em reunião realizada no dia oito de fevereiro de dois mil e seis, requerendo que o convite ao Presidente da Petróleo Brasileiro S. A. – PETROBRÁS, Senhor José Gabrielli, para prestar esclarecimentos a Comissão Permanente de Serviços de Infra-Estrutura, sobre o atingimento da auto-suficiência brasileira de Petróleo, seja realizada em conjunto com a Comissão de Educação, em data a ser agendada posteriormente. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente agradece a presença de todos e declara encerrada a reunião, às doze horas e seis minutos, lavrando eu, *Dulcídia Ramos Calháo*, Secretária da Comissão, a presente Ata que, após lida e aprovada será assinada pelo Senhor Presidente e publicada no Diário do Senado Federal, juntamente com a íntegra do seu registro de Estenotipia Informatizada. – Senador **Heráclito Fortes**, Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL – PI) – Havendo número regimental, declaro aberta a 1ª Reunião da Comissão Permanente de Serviços de Infra-Estrutura, Extraordinária, da 4ª Sessão Legislativa Ordinária, da 52ª Legislatura. Antes de iniciar os trabalhos, proponho a dispensa da leitura da Ata da Sessão anterior. Os Srs. Senadores que aprovam permaneçam como se encontram. Aprovado. Os expedientes serão lidos. “Sr. Senador. Acuso o recebimento do Ofício 09/2006, de 21 do corrente, pelo qual V. Exª. me convida para Audiência Pública na Comissão Permanente de Serviços de Infra-Estrutura do Senado Federal, no próximo dia 07 de março às 09h30. Devido a inadiável compromisso superveniente, informo que me será impossível atender sua solicitação na data indicada. Reafirmando, entretanto, meu expresso desejo de comparecer aos trabalhos da Comissão, permito-me propor a V. Exª. ou seja, a data remarcada para 28 de março, no mesmo horário. Certo da sua compreensão, coloco-me à sua disposição para qualquer esclarecimento. Eu esclareço aos companheiros que o Ministro me fez uma ligação fazendo as devidas justificativas e, como se tratava do período de Carnaval, não tinha como consultar nenhum dos companheiros, então eu tomei a decisão de concordar com o adiamento e fica, portanto, marcada para terça-feira, 28 de março, no mesmo horário. Essa Presidência comunica que recebeu quatro Requerimentos que passo a lê-los. Primeiro. Requeiro, nos termos

regimentais, que seja substituído o Termo de Convocação contido no Requerimento de minha autoria, por convite. Se trata da convocação do Ministro Marcio Fortes, esse assunto já está deliberado, a presença dele já está marcada para os próximos dias, não havendo necessidade de colocá-lo em votação. Senador Sérgio Guerra. Requeiro, nos termos regimentais, e (inaudível) Requerimento 16/2005, aprovação em reunião desta Comissão no dia 22 de junho próximo passado, que seja incluída a seguinte entidade no rol de convidados a serem ouvidos em Audiência Pública: SINCOPE-TROS – Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo do Estado de São Paulo, na pessoa do Sr. José Adalberto Paiva Gouvêa, Senador Sérgio Guerra. Os Senadores que concordam permaneçam como se encontram. Aprovado.

Requerimento do Senador Delcídio Amaral. Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, da Constituição Federal, cominado com o art. 90 do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de Audiência Pública no âmbito dessa Comissão de Infra-Estrutura, com vistas a debater a iminente alienação do controle, ou de parte do controle, das concessionárias ferroviárias, FERROBAN, FERRONORTE E NOVOESTE. Para tanto, sugiro sejam convidadas as seguintes autoridades: Presidente do Conselho de Administração da Brasil Ferrovias, Sr. Guilherme Assis Lacerda, Presidente da Brasil Ferrovias, Sr. Elias David Nigri, Diretor Geral da Agência Nacional de Transportes Aeroterrestres, Sr. José Alexandre Nogueira. Srs. Senadores que aprovam, permaneçam como se encontram. Aprovada a colocação. Fica marcada, portanto, para o dia 21. Que a Secretaria tome as devidas providências de comunicar os interessados. Peço, inclusive, permissão aos Srs. Senadores, porque nós temos um fato novo, viu, Senador Saturnino, nesse intervalo foi decretada a falência de uma dessas empresas. Eu digo que no caso de necessidade de se convocar mais alguém para prestar esses esclarecimentos, seja feito já com aprovação prévia, que deve ser alguém ligado a uma dessas empresas. De acordo? Aprovado. Nos termos do art. 93, § 2º do Regimento Interno do Senado Federal, requeiro Audiência Pública no âmbito da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, com a finalidade de ouvir o Sr. Joaquim Carvalho, ex-Presidente da LIGHTPAR, subsidiária da ELETROBRÁS, que teria enviado correspondência ao Ministro de Minas e Energia informando, entre outras coisas, que a empresa é um cabide de empregos. Segundo notícia publicada na imprensa, a subsidiária teria Diretores contratados por ingerência política, com salário de R\$ 14.350,00 e, aproximadamente, 40 Assessores distribuídos pela Diretoria sem que haja uma efetiva contraprestação de serviços re-

levantes. A empresa contratava a ELETRONET, contudo, desde a extinção desta a LIGHTPAR deixou de ter razão de existir. A permanência dessa situação é o elevado ônus para o erário público e constante prejuízo para os acionistas da estatal energética a (inaudível) oportuno ouvir o ex-Presidente antes que o Senado Federal tome medidas com vistas a defender os interesses da sociedade brasileira. Srs. Senadores que aprovam, permaneçam como se encontram. Aprovado. Fica marcado, portanto, para o dia 04 de abril. Tendo em vista a aprovação de Requerimento nº 5/2006 na Comissão de Educação, de autoria do Senador José Jorge, referente à realização de Audiência Pública para ouvir o Presidente da PETROBRAS, Sr. Sergio Gabrielli. Informo que, também, foi aprovado o Requerimento nº 3/2006 desta Comissão, do mesmo autor e de igual teor. Consulto o Plenário se podemos ouvir o Presidente da PETROBRAS em conjunto com a Comissão de Educação. É economia de tempo, eu acho que... Então fica aprovado e será realizado, então, no plenário maior, que eu acho que é o da Comissão de Educação, não é isso? Pronto. Ficaria acertado que se dê no plenário da Comissão. Conjuntamente nós marcaremos a data. Aprovado. A Senadora Serys Slhessarenko pediu a retirada de pauta do PLS nº 218/2002, é o Item 3 da pauta, portanto está atendida a Senadora. As matérias restantes exigem *quorum* qualificado, nós não temos, evidentemente, esse número, portanto, consulto os Srs. Senadores se algum queira fazer uso da palavra para algum registro ou comunicação. Não havendo quem queira fazer, declaro encerrada a Sessão.

(Sessão encerrada às 11h24)

Ata da 2ª Reunião da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, Extraordinária, da 4ª Sessão Legislativa Ordinária da 52ª Legislatura, realizada em 23 de março de 2006, às 10 horas, na Sala de Reuniões nº 13 da Ala Alexandre Costa.

Às dez horas e cinquenta e cinco minutos do dia vinte e três de março do ano de dois mil e seis, na sala número treze da Ala Senador Alexandre Costa, sob a Presidência do Senador HERÁCLITO FORTES, reúne-se, extraordinariamente, a Comissão de Serviços de Infra-Estrutura com a presença dos Senhores Senadores **José Jorge, Rodolpho Tourinho, Valdir Raupp, Delcídio Amaral, Sérgio Zambiasi, Serys Slhessarenko, Cristóvam Buarque, César Borges, Flexa Ribeiro, Eduardo Azeredo, Juvêncio da Fonseca, Mozarildo Cavalcanti e João Ribeiro.** Deixam de comparecer os demais Senadores. Havendo número regimental, o Senhor Presidente declara aberta a reunião, dispensando-se a leitura da ata da reunião anterior

que é dada como lida e aprovada. Em seguida, a Presidência comunica que a presente reunião destina-se a realização de Audiência Pública com a presença dos Senhores Dr. Guilherme Narciso de Lacerda, Presidente do Conselho de Administração da Brasil Ferrovias; Dr. Elias David Negri, Presidente da Brasil Ferrovias e do Dr. José Alexandre Nogueira Resende, Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestre, com vistas a debater a iminente alienação do controle ou de parte do controle das concessionárias ferroviárias Ferroban, Ferronorte e Novoeste, em atendimento ao Requerimento nº 08, de 2006-CI, de autoria do Senador Delcídio Amaral. A Presidência passa a leitura dos seguintes expedientes: Requerimento número 105, de 2006, de autoria do Senador Teotônio Vilela Filho, que requer licença para ausentar dos trabalhos da Casa por trinta dias, a partir do dia quinze do corrente mês, a fim de tratar de assuntos de interesse particular e o Memorando GSCB, número 03-110/2006, datado de vinte de março de dois mil e seis, da lavra do Senador Cristóvam Buarque, informando que estará impossibilitado de comparecer aos trabalhos desta Casa e conseqüentemente da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, no período compreendido entre vinte e quatro e vinte e oito do corrente, quando estará em desempenho de missão política e cultural de interesse parlamentar no exterior para proferir palestra em curso organizado pela Universidade das Nações Unidas sobre o novo papel do Ensino Superior no Mundo, a realizar-se em Amã – Jordânia. Em seguida, a Presidência convida os expositores para tomarem assentos à mesa dos trabalhos. Antes de passar a palavra aos convidados, o Senhor Presidente concede a palavra ao Senador Delcídio Amaral, Relator, para justificar o seu requerimento. Pedem uso da palavra os Senadores Rodolpho Tourinho e César Borges. Logo após, o Senhor Presidente concede a palavra aos expositores para suas considerações iniciais. Usa da palavra para interpellar aos convidados o Senador Delcídio Amaral. Ao final, a Presidência solicita ao Dr. Elias Negri remeter a esta Comissão os Aportes feitos pelos Fundos de Pensão e os investimentos com os valores atualizados, as datas e os períodos. A Presidência comunica o adiamento da Audiência Pública marcada para o dia 28 de março do ano em curso com a presença do Ministro Márcio Fortes, das Cidades, em razão da votação do Orçamento. A Comissão, **aprova, Ítem Um da Pauta Extra: Requerimento nº 11**, de 2006-CI, de autoria do Senador César Borges, requerendo seja realizada Audiência Pública perante esta Comissão, a fim de instruir o Projeto de Lei do Senado nº 155, de 2005, sobre o estabelecimento de diretrizes para

o saneamento básico e dá outras providências, com a participação dos seguintes convidados: Senadores componentes da Comissão do Meio Ambiente e Fiscalização do Senado Federal; Marina Silva, Ministra de Estado do Meio Ambiente; Márcio Fortes de Almeida, Ministro das Cidades; Silvano Silvério da Costa, Presidente da Associação Nacional dos Serviços Municipais de Saneamento – ASSEMAE; Vitor Fernando Bertini, Presidente da Associação das Empresas de Saneamento Básico Estaduais – AESBE; Frederico Antunes, Presidente do Fórum de Secretários de Saneamento Estaduais e Paulo Godoy, Presidente da Associação Brasileira da Infra-Estrutura e Indústria de Base – ABDIB, e o **Ítem Dois da Pauta Extra: Requerimento nº 12**, de 2006-CI, de autoria do Senador César Borges, em **aditamento** ao Requerimento nº 11 de 2006-CI, requerendo sejam incluídos aos participantes da Audiência Pública perante esta Comissão, a fim de instruir o Projeto de Lei do Senado nº 155, de 2005, sobre o estabelecimento de diretrizes para o saneamento básico e dá outras providências, a participação dos seguintes convidados: Deputado Federal Júlio Lopes, relator do Projeto de Lei nº 5.296, de 2005, que institui as diretrizes para os Serviços Públicos de Saneamento Básico e a política Nacional de Saneamento Básico – PNS, tramitando na Câmara dos Deputados e Representantes da Associação brasileira das Concessionárias Privadas de Serviços Públicos de Água e Esgoto – ABCON. Nada mais havendo a tratar, encerra-se a reunião às treze horas e vinte minutos, lavrando eu, *Dulcília Ramos Calháo*, Secretária da Comissão, a presente ata que, lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente e publicada no Diário do Senado Federal, juntamente com a íntegra do seu registro de Estenotipia Informatizada. Senador **Heráclito Fortes**, Presidente.

SENHOR PRESIDENTE SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI) – Havendo número regimental, declaro aberta a Segunda Reunião de Audiência Pública da Comissão Permanente de Serviço de Infra-Estrutura Extraordinária da 4ª Sessão Legislativa da 52ª Legislatura. Antes de iniciar os trabalhos proponho a dispensa da leitura da Ata da Sessão anterior. Os Srs. Senadores que concordam, permaneçam como se encontram. Aprovado.

Em primeiro lugar temos um requerimento do Senador César Borges nos seguintes termos: requeiro, nos termos do inciso I, do art. 93, do Regimento Interno do Senado Federal, seja realizada Audiência Pública, perante essa douta Comissão, em uma única oportunidade, a fim de instruir o Projeto de Lei do Senado 155/05, sobre o estabelecimento de diretrizes para o saneamento básico e dá outras providências,

com a participação dos seguintes convidados: Marina Silva, Ministra do Meio-Ambiente; Márcio Fortes, Ministro das Cidades; Silvano Silvério da Costa, Presidente da Associação Nacional de Serviços Municipais de Saneamento; Vitor Fernando Bertini, Presidente da empresa de Saneamento Básico Estaduais; Frederico Antunes, Presidente do Fórum de Secretários de Saneamento Estaduais; Paulo Godoy, Presidente da Associação Brasileira de Infra-Estrutura e Indústria de Base – ABDIB. Sala das Sessões. Senador César Borges. Os Senadores que aprovam permaneçam como se encontram. V.Exª quer...

SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS) – Sr. Presidente, apenas para justificar esse requerimento, Sr. Presidente, e pedir o apoio de V. Exª, que eu sei que sempre é integral para que possa tramitar rapidamente esse Projeto de Lei nº 155/05, que é um projeto cujo autor é o Senador Gérson Camata e que procura disciplinar o setor de saneamento, dar um marco legal para o setor de saneamento do País. Aqui, nessa Comissão, esse Projeto de Lei do Senado, o nº 155, é terminativo. Ele tramitou já na Comissão de Constituição e Justiça e também na Comissão de Meio-Ambiente. Na Comissão de Meio-Ambiente houve um acordo inclusive com o Senador Sibá Machado, falando pelo PT, Senadora Ana Júlia e outros, de que nós faríamos as reuniões com a participação de convidados interessados sobre o assunto aqui nessa Comissão. Então nós faríamos até uma reunião em conjunto da Comissão de Infra-Estrutura, mas com a participação de membros também da Comissão de Meio-Ambiente. Então eu quero justificar, que nós estamos listando essas autoridades aqui, que todas elas são interessadas no assunto, uma vez que além de tramitar o Projeto de Lei do Senado nº 155, existe um projeto de origem do Executivo que está na Câmara dos Deputados, que versa sobre a mesma matéria e que tem mudanças ou discordâncias em relação ao projeto que tramita aqui. Então era muito bom que nós tivéssemos, o mais rapidamente, que V. Exª tivesse oportunidade de convidar essas pessoas e marcar essa Audiência Pública para que nós pudéssemos instruir esse processo que V. Exª me designou como Relator e eu agradeço essa honraria de V. Exª. Era isso daí, Sr. Presidente, só para explicar o assunto.

SENHOR PRESIDENTE SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI) – Os Senadores que aprovam, permaneçam como se encontram. Aprovado. Requerimento nº 105: Requeiro, nos termos do art. 43, inciso II, do Regimento Interno do Senado, licença para ausentarme do trabalho da Casa por trinta dias a partir do dia 24 corrente mês, a fim de tratar assunto de interesse particular. Senador Teotônio Vilela.

Comunicação: Com meus cordiais cumprimentos, informo a V. Ex^a que estarei impossibilitado de comparecer aos trabalhos dessa Casa e, consequentemente, da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura no período compreendido entre 24 e 28 de março do corrente, quando estarei em desempenho de missão política cultural de interesse parlamentar no exterior para proferir palestra, em curso organizado pela Universidade das Nações Unidas sobre o papel do Ensino Superior no mundo a realizar-se em Aman, Jordânia, conforme documento que faço constar. Senador Cristovam Buarque.

Convido os Senhores Dr. Guilherme Narciso de Lacerda, Presidente do Conselho de Administração da Brasil Ferrovias para tomar assento; Dr. Elias Davi Nigri, Presidente da Brasil Ferrovias; Dr. José Alexandre Nogueira Rezende, Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestre, para tomar assento junto à Mesa. Dou a palavra ao Senador Delcídio Amaral, autor do requerimento.

SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS) – Sr. Presidente, Senador Heráclito Fortes; Presidente da FUNCEF, Dr. Guilherme; Dr. Elias Nigri, Presidente da Brasil Ferrovias; nosso caro Zé Alexandre, Presidente Nacional de Transportes Terrestres.

Sr. Presidente, eu entendo que essa Audiência Pública é uma das audiências públicas mais importantes da Comissão de Infra-Estrutura. Eu que imaginei que 2005 seria o ano da infra-estrutura, infelizmente tenho que reconhecer que pouco foi feito. E a razão, inclusive do requerimento apresentado a V. Ex^a é porque a alienação dos ativos da Brasil Ferrovias tem importância fundamental, principalmente no escoamento da nossa produção, oriunda da região centro-oeste e também o atendimento ao Estado de São Paulo, o Estado mais rico da Federação. Portanto, essa ferrovia tem influência em quase 50% do PIB nacional.

E, Sr. Presidente, a despeito de todo o trabalho realizado pelos atuais controladores, que eu sei não foi pequeno, eu entendo que talvez a privatização mais problemática ocorrida no País foi a privatização da NOVOESTE, antiga NOROESTE do Brasil, que representou algo de muito importante para o meu Estado – não só no transporte de passageiros, mas acima de tudo no transporte de cargas. Essa ferrovia foi vendida, há anos atrás, e hoje alguns trechos dessa ferrovia são absolutamente intransitáveis, quando não absolutamente inviáveis no sentido de uma utilização futura, até pela canibalização não só do material ferroviário, mas inclusive do material rodante. Então eu entendo que não só a NOVOESTE, mas a FERRONORTE e a FERROBAN, tem um papel absolutamente fundamental no desenvolvimento do País.

Eu não estou aqui fazendo campanha contra a rodovia, mas a ferrovia tem um papel fundamental. E nós não podemos também entender que ferrovia só serve para transportar minério de ferro, como também, o que é fundamental, implica diretamente nos custos de produção, principalmente das mineradoras e siderúrgicas, mas a ferrovia tem um papel muito maior, Sr. Presidente. E eu acho que esse é o objetivo maior dessa Audiência Pública, discutir o Estado das coisas, discutir o futuro e, especialmente, essa venda da Brasil Ferrovias. Uma venda que já começou errada, com um grupo chamado “Noel Group”, que estava falido, justificativas das mais diferenciadas, que ela se viabilizou porque aquilo que constava do edital não foi cumprido, que alguns transportes que de certa maneira garantiam a viabilidade da privatização foram abortados – e eu não vou entrar nesse mérito agora, até porque isso vai surgir naturalmente na discussão. Mas a realidade é que isso trouxe prejuízos ao País, levou inclusive a uma injeção de recursos, uma injeção intensa de recursos dos novos controladores em função de tudo que aconteceu com o grupo, com esse “Noel Group”, e agora nós estamos diante de uma alienação de ativos e que precisa ser hesitosa, precisa realmente levar uma solução definitiva para essa questão.

E, evidentemente também, que isso depende de regulação, aliás, muitos investimentos estão sendo prejudicados, principalmente na área de infra-estrutura, porque falta regulação, falta regulamentação. Eu não estou falando só de ferrovia não, mas de energia, de petróleo, gás, enfim. Eu estou aqui ao lado do Senador Tourinho, que está numa batalha campal numa discussão absolutamente importante para o País, que é a Lei do Gás. Então, eu acho que a importância não só de receber o Dr. Guilherme Lacerda, Presidente da FUNCEF, e o Dr. Elias Nigri, é receber também o Dr. Zé Alexandre, que é o responsável pela Agência Nacional de Transportes Terrestre. Por quê? Porque nessa alienação há um direito muito importante que é o direito de passagem, que é absolutamente fundamental para que se tenha competitividade e nós não venhamos a prejudicar o mercado potencial que existe em função do desenho dessas ferrovias.

Então, Sr. Presidente, eu acho que a iniciativa da Comissão de Infra-Estrutura é absolutamente fundamental. Eu não vou fazer pergunta agora, eu vou deixar minhas perguntas para depois, mas quero saldar aqui os convidados e eu espero que nós tenhamos aqui um bom debate em função desse momento fundamental que é a alienação dos ativos da Brasil Ferrovias, cujas propostas foram entregues ontem, e tudo indica que o resultado será publicado aí ou será dado conhecimento aos investidores, à opinião pública, muito possivelmente

já nos próximos dias. Então eu acho que nós estamos discutindo esse assunto num momento crucial e importante. Nós precisamos ter uma alienação plural, abrindo essas ferrovias para transporte das mais variados “commodities” mercadorias, ou seja, contribuir nessa alienação para que nós tenhamos competitividade não especificamente em alguns seguimentos econômicos, mas que nós venhamos a abrir essa ferrovia para todos os produtores que querem, acima de tudo, competitividade no transporte. Obrigado, Presidente.

SENHOR PRESIDENTE SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI) – Senador Delcídio: eu concordo plenamente com V. Ex^a quando diz que o ano de 2005 era o ano que nós esperávamos, inclusive dessa Comissão, uma grande movimentação. Os investimentos feitos principalmente com a parceria público privada, nós tínhamos programado, inclusive, sob a coordenação do Senador Rodolpho Tourinho, um grande encontro com participação inclusive de Países com experiência nas parcerias e, diante de fatos que não vale a pena aqui se relatar, a movimentação no Congresso mudou completamente de rumo e nós não tivemos a menor condição de fazer no ano passado o que gostaríamos, que era esse grande debate sobre a parceria pública privada, num momento que é de extrema oportunidade até mesmo para se discutir, colocar o Governo para mostrar os seus projetos, as suas intenções e também se escutar e se ouvir as experiências de Países que tiveram sucesso e de outros Países que nem tanto. Infelizmente não foi possível, mas não devemos chorar sobre o leite derramado. Senador Tourinho.

SENADOR RODOLPHO TOURINHO (PFL-BA) – Sr. Presidente, Senador Heráclito Fortes, eu queria louvar outra vez essa iniciativa de V. Ex^a de tratar das PPPs. Eu acho que continua sendo extremamente oportuna essa discussão, mesmo porque no âmbito do Governo Federal não teve nenhum projeto que deslanchou, e não vai deslanchar esse ano mesmo porque nós estamos praticamente em cima do prazo em que você não pode começar nenhuma obra no ano eleitoral. Mas sendo zero no Governo Federal, já tem catorze projetos em andamento nos Estados, que foram muito mais ágeis que o Governo Federal, sendo que metade desses catorze, sete são em São Paulo. Na Bahia também tem um ou dois já em andamento, ou seja, a coisa é realmente viável, agora é preciso que seja discutido e quero outra vez considerar muita oportuna essa idéia que V. Ex^a teve de debater isso com a sociedade e aqui dentro do Congresso.

SENADOR CÉSAR BORGES (PFL-BA) – Sr. Presidente.

SENHOR PRESIDENTE SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI) – Pois não, Senador César Borges.

SENADOR CÉSAR BORGES (PFL-BA) – Sr. Presidente, eu queria saldar a todos os participantes dessa audiência, parabenizar também o Senador Delcídio Amaral, pela preocupação que ele tem, ele está falando aqui em nome da região que ele representa, mas não poderia perder essa oportunidade, Sr. Presidente, porque na verdade o Setor de Infra-Estrutura no País está totalmente solto, difuso, disperso, ou seja, nós temos um crescimento de produção agrícola que lamentavelmente esse ano teve uma recessão no seu crescimento, cresceu negativamente, andamos para trás, mas a tendência é crescer e, lamentavelmente, nós não sabemos quem cuida de infra-estrutura no País. Qual é o Ministério que está cuidando de Infra-Estrutura? É o Ministério dos Transportes? Será, Senador Delcídio, que é o Ministro dos Transportes? Com os investimentos pífios, que agora sai com um “Programa de Tapa Buracos”?

Então nós temos problemas seriíssimos de infraestrutura por todo o País, seja nas rodovias, seja nas ferrovias. Eu aí adentro pela questão do meu Estado, o Estado da Bahia. Nós temos que escoar a soja do Oeste da Bahia, e por onde, Senador Rodolpho Tourinho, que nós estamos escoando essa soja? Às vezes vai para Santos, porque hoje escoamos lamentavelmente pelo Porto de Ilhéus, e que não tem condições de escoar a produção que é crescente a cada ano na região do Oeste da Bahia, que é uma nova fronteira agrícola no País. Precisamos construir um corredor exportador através da BR-242, da BR-116 e 324 para chegar ao Porto de Aratu, e aí fazer um porto de exportação. Mas nada disso é cuidado. Nós não sabemos a quem nos dirigirmos para tratar desses assuntos. Então, é como se o País estivesse esquecendo da infra-estrutura que, na verdade, comparando com o corpo um ano, seriam as artérias que levaria o sangue que é a economia, as mercadorias que circulam pelo País. Recentemente eu estive com o Senador Rodolpho Tourinho, na cidade de Santo Estevam, que fica entre Feira de Santana e o Rio Paraguaçu, que é o entroncamento da 242, que vem do Oeste, com a BR-116. A estrada está intranstitável. É uma rodovia Federal, BR-116, entendam os Senhores, é Rio-Bahia. Não serve apenas à Bahia, mas serve ao Brasil, porque faz a ligação rodoviária entre o Norte, Nordeste, o Piauí, o Estado de V. Ex^a, o Sul e o Sudeste do País. A velocidade média nesse trecho não chega a dez quilômetros por hora, é uma fila interminável de carretas transitando por algo que não é estrada carroçável, é muito pior do que isso, porque as crateras não são lunares existentes nessa

estrada, e é preciso não apenas uma estrada que de uma condição de tráfego normal, é preciso uma duplicação no trecho de Feira de Santana a Paraguaçu. Nós vamos ao Ministério dos Transportes, somos bem recebidos pelo Ministro Alfredo Nascimento, mas as coisas não acontecem. Há uma PPP, como disse o Senador Rodolpho Tourinho, para fazer a recuperação inteira e uma parceria pública privada para a BR-116. Mas não anda, não anda, lamentavelmente não anda, Sr. Presidente.

Então é por isso que aqui eu faço esse desabafo e eu acho que essa Comissão tem um papel muito importante, fundamental, para que possamos levantar essas questões que são cruciais para o desenvolvimento do nosso País, e trazer aqui para o âmbito dessa Comissão, esperando que nós possamos trazer aqui o Governo Federal, através do Ministro do Planejamento, que está responsável pelas PPPs, os Ministros setoriais, como o Ministro dos Transportes, para que tenhamos alguma expectativa, alguma esperança, pelo menos de médio prazo, que não seja de curto, mas de médio prazo para resolver--

SENADOR RODOLPHO TOURINHO (PFL-BA)

– Me dê um aparte.

SENADOR CÉSAR BORGES (PFL-BA) – Com muito prazer, Senador Rodolpho.

SENADOR RODOLPHO TOURINHO (PFL-BA)

– O Presidente Lula visitou a Bahia nessa semana e, num trecho de seis quilômetros, ele andou de helicóptero. Ele devia ter deixado o helicóptero e ter atravessado aqui esse trecho que V. Ex^a se referiu, que é de Feira de Santana a Santo Estevam. Os caminhões não andam, não tem como andar, só tem buraco. Então é um negócio inacreditável. E a solução prevista é que a PPP não sai, no Governo Federal não sai, até pela proximidade e, como eu me referi antes, proibição de você começar a qualquer tipo de obra. E o que vai acontecer com a Bahia? Ninguém sabe.

SENADOR CÉSAR BORGES (PFL-BA) – Muito Obrigado, Sr. Presidente. E o problema de ferrovias é idêntico na Bahia. É idêntico. A Ford que utiliza da ferrovia Centro Atlântico para transportar motores de Taubaté, de São Paulo, e aço também de Minas, ela exigiu que a empresa pagasse, desse o desconto no frete por conta que são oito dias, e ela tem um custo do capital empatado para o transporte, quer dizer, nada é feito. Há um gargalo em Cachoeira e São Félix, que é conhecidíssimo de todos, em que você tem que atravessar por duas cidades históricas, o trem tem que manobrar, fazer manobra, tem que fazer um desvio. Até a bem da verdade não vem desse Governo, isso vem lá de trás. Mas, lamentavelmente, a verdade é que este Governo apenas gravou os problemas que

já haviam do Governo passado e nada fez para solucioná-los. Muito obrigado, Sr. Presidente.

SENHOR PRESIDENTE SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI) – Pois não, Senador Delcídio.

SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS) – Presidente, eu gostaria primeiro de ressaltar o requerimento do Senador César Borges sobre a questão de saneamento. Eu acho que foi muito importante a aprovação desse requerimento porque nós precisamos discutir aqui essa questão de saneamento, intensivamente, até porque existe um projeto que está tramitando lá na Câmara, um outro projeto aqui no Senado, e saneamento é absolutamente fundamental e exatamente porque não há uma regulamentação clara é que os investimentos não saem e principalmente num seguimento absolutamente fundamental para a saúde da população brasileira. Eu acho que independentemente do que aconteceu em 2005, Presidente, nós devemos retomar esse debate sobre parceria pública privada. Ver as experiências de Países como a Inglaterra, por exemplo, que adotou a parceria público privada, Portugal e outros Países que se utilizaram de mecanismos assemelhados, até para a gente retomar esse debate que é fundamental para o País.

E cabe aqui uma sugestão, Presidente, eu acho que nós precisamos ouvir de alguém uma exposição detalhada do que se planeja em termos de infra-estrutura. Não só ferrovia, rodovia, portos, o que se vislumbra em termos de energia, enfim, aquilo que é absolutamente fundamental para que o País se desenvolva. E eu vou, com base no que o Senador César Borges aqui comentou, eu vou trabalhar um pouco nessas idéias para propor, para fazer um requerimento para que nós venhamos a discutir esse projeto em termos de infra-estrutura para o País, em função da necessidade dessa infra-estrutura para garantir a competitividade da nossa produção.

SENHOR PRESIDENTE SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI) – Senador Delcídio, ontem eu propus no plenário que criássemos aqui uma agenda mínima, uma agenda positiva para discussão no Congresso, não só das matérias que tramitam, como também sugestões como essa que V. Ex^a faz. Eu acho que é da maior importância que nós, independentes de qualquer divergência político-partidária, nós tomemos a iniciativa de criar esta pauta para discussão. Nós temos matérias fundamentais que vão desde salário mínimo a super-receita, enfim, devemos elaborar uma pauta mínima e tentar superar a paralisia provocada pelas Medidas Provisórias e conseguir discutir e votar projetos de matéria essenciais para o Governo. Mas, dentro do capítulo “Muro das Lamentações”, eu quero me associar aqui ao Senador César Borges, e dizer

que uma das grandes frustrações nossa é exatamente a questão da Transnordestina. Foi anunciada, cantada em prosa e verso, realmente para nossa região é uma redenção, esperávamos que realmente fosse ser dado início, até porque nós temos a característica de ser o único Estado do Nordeste do mesmo partido do Governo, e essa estrada não andou, ficou apenas no papel, agora o Governo anuncia que vai apenas trabalhar no trecho ligando o Ceará a Pernambuco, que é praticamente uma área, um trecho já existente. A grande novidade da Transnordestina seria a interligação com o Estado do Piauí até a cidade de Eliseu Martins. Eu me associo a V. Ex^a nesse coro de “Muro de Lamentações”.

Vamos iniciar a Audiência Pública ouvindo, em primeiro lugar, o Dr. Guilherme Lacerda, que é Presidente do Conselho de Administração da Brasil Ferrovias. Regimentalmente V. Ex^a. tem dez minutos, mas nós não estamos aqui num regime rígido. Se houver necessidade de uma prorrogação, V. Ex^a. está à vontade.

SR. GUILHERME LACERDA: Obrigado. Eu queria cumprimentar, em primeiro lugar, o Sr. Presidente dessa Comissão de Assuntos de Infra-estrutura, Senador Heráclito Fortes, cumprimentar os Senadores aqui presentes, ressaltar a presença do Senador Delcídio Amaral, que foi o proponente deste encontro, desta reunião, desta audiência.

Queria cumprimentar o nosso colega, o Presidente da Brasil Ferrovias, o Presidente Executivo, Elias Nigri, cumprimentar o Presidente da ANTT, o Zé Alexandre, e todos aqui presentes, o pessoal da imprensa, pessoas que conhecem a Brasil Ferrovias de bastante tempo, que já estiveram e estão envolvidos, os técnicos da ANTT. Eu sei que o tema é de uma grande relevância, eu vou tentar sem bem objetivo, embora seja muito complexo e cheio de detalhes. Eu queria, em primeiro lugar, realmente reconhecer a relevância do tema e tentar colocar qual é a nossa interpretação, como é que nós estamos trabalhando com essa questão toda.

Aqui, em primeiro lugar, eu queria concordar com a questão da infra-estrutura. É um problema trágico e é um problema que precisa ser valorizado, e nós, fundos de pensão, estamos fazendo um esforço de aprovar fundos de investimento para colaborar nesta linha, inclusive o Senador Tourinho, estivemos presentes na discussão das PPPs, à época da aprovação da Lei, então nós estamos tentando fazer a nossa parte.

Em segundo lugar também eu queria ressaltar que o Presidente Lula, em 2003, em meados de 2003, se não me engano em maio ou junho, fez o lançamento de um plano de reestruturação das ferrovias e neste plano estava incluído a questão da reestruturação da

Brasil Ferrovias. Neste ponto a questão foi cumprida e se avançou muito. Nós teremos a oportunidade de mostrar isso daqui na sequência da exposição.

O nosso objetivo, como Presidente do Conselho de Administração, é fazer um apanhado geral de qual é a visão do acionista. Eu acho que é importante ressaltar que são empresas privadas, regidas pela Lei de Sociedades Anônimas, mas são concessionárias públicas, são concessionárias públicas que foram feitas a partir de alienação que o Governo fez a partir de 1996. No nosso caso, nós estamos tratando de uma questão mais complexa, a Brasil Ferrovias congrega as três ferrovias: a FERRONORTE, que foi uma empresa inicialmente tocada exclusivamente por capitais privados e com empréstimos do BNDES, não houve nenhuma participação acionária, só agora em 2005 é que houve uma conversão de uma parcela em capital, foi tocada totalmente com recursos privados, a partir de 1989, a concessão que o empresário Olacir de Moraes conseguiu; a FERROBAN, que é toda malha paulista que foi feita a partir da negociação do Estado de São Paulo com a União, ainda no Governador Mário Covas, e foi a última a ser privatizada, a FERROBAN foi a última a ser privatizada das ferrovias, e é uma das três que temos sob controle; e a NOVOESTE, que o Senador Delcídio colocou, que foi a primeira empresa a ser privatizada, em 1996.

Então, vejam vocês, nós estamos diante de três empresas, três empresas com problemas comuns, mas também com problemas diferentes, está certo? A primeira, a última e no meio temos uma que foi a única privada que foi tocada, que foi construída, a última do século XX que foi construída no Brasil, depois lá de toda a estrutura que se iniciou no início do século passado. Então, a minha exposição é essa e o Elias Nigri preparou, nós preparamos toda uma exposição detalhada, e tudo que nós estamos falando aqui está sendo evidentemente gravado, nós temos disposição, compromisso de entregar por escrito caso alguma coisa não tenha ficado esclarecido.

Então eu vou falar sobre privatização, sobre a situação que nós encontramos, sobre a reestruturação, sobre o processo de alienação e, por fim, eu queria fazer uma referência, porque nos deixa indignados o que aconteceu na semana passada em termos de uma decretação de falência que já foi revertida na justiça. Felizmente a justiça brasileira tem se comportado de maneira adequada, a justiça empresarial, e isso foi revertido. Mas eu quero fazer a referência final a este ponto. Então eu já disse a respeito da privatização. Eu queria dizer que o nosso entendimento é que os fundos de pensão vinculado a estatais, como é o caso da entidade em que eu estou como Presidente, foram

envolvidos nessa privatização, eu considero que foram investimentos feitos de uma forma que deveriam ser melhores avaliados, sou um crítico da forma em que os fundos entraram nesses investimentos, em 1996, 1997, 1998 e 1999, a partir daí, e evidentemente que quando nós chegamos, em 2003, a situação era delicadíssima. As empresas estavam à beira da falência. Eu me lembro que logo depois eu procurei o Senador Delcídio e a posição dele era muito crítica, de grande insatisfação, vinha manifestando inclusive que queria fazer a convocação de audiências para debater a questão da NOVOESTE, já em 2003, e hoje nós estamos fazendo essa audiência para tentar mostrar o que mudou e o que continua de problemas, o que mudou e o que continua.

Então, veja bem, os arrendamentos, no caso da NOVOESTE, de maneira bem objetiva, tem um problema de gênese, tem um problema de nascimento, da forma como aconteceu. A NOVOESTE foi a primeira, o grupo já foi referido, depois os fundos de pensão entraram, é uma empresa que ficou mais de duas décadas sem ter investimentos, é uma empresa importantíssima, cobre uma região muito importante do Estado de São Paulo e do Mato Grosso do Sul e era o “patinho feio”, era o “patinho feio” da nossa estrutura. Eu ouvi pessoas colocando: “essa daí é um mal desnecessário”. Nós nunca pensamos isso e o final da história está provando que nós estávamos certos em termos da relevância da NOVOESTE. É a que tinha e a que tem o menor faturamento, mas que tem um grande potencial, e que os interessados, todo o seguimento do setor de logística, reconhece a importância que ela tem.

Então veja, a NOVOESTE, eu coloquei que tinha um problema de gênese, porque a Bus Halen (F), quando fiz a definição do preço dela deixou claro lá, e é só o caso dela, o Dr. José Alexandre depois pode detalhar, tem a interpretação da agência evidentemente, mas é o nosso entendimento, a NOVOESTE foi a única que foi colocada antes da desregulamentação do transporte de combustíveis, de derivados de petróleo, e estava incluído no fluxo de caixa, que é assim que se define um preço da empresa, define-se através do fluxo de caixa, que o transporte de Paulínia para o Mato Grosso do Sul era um monopólio e que tinha um margem significativa e que aquele transporte foi considerado no preço e daí a três meses deixou de existir, com a desregulamentação. Então uma regra do jogo foi combinada, foi assinado um contrato com a regra do jogo, daí a três meses ele deixou de existir.

Em 2000, a Diretoria da empresa entendeu entrar na justiça questionando os arrendamentos. A NOVOESTE pagou em média trinta e 35%, 36%, 37% do seu faturamento com o arrendamento, está certo? E não

houve nesse período, as tentativas foram muitas, uma possibilidade, veja vocês a inércia do setor público, da dificuldade, somente quatro anos depois é que surgiu um agência regulatória no Brasil, a ANTT só surgiu em 2001, a dificuldade que foi, e eu acho que é muito difícil você ter uma empresa, lançar uma empresa no País que não respeita as regras do jogo, isso é uma coisa ruim. Então foi tentado se negociar o contrato e não se conseguiu. Por isso é que se entrou na justiça em 2000, está certo? Nós, que assumimos na FUNCEF e no Conselho e na Presidente do Conselho em 2003, não tínhamos como deixar de sustentar esse processo judicial de questionamento do arrendamento, está certo? Esse problema é importante e nesse curto prazo esse ponto tem que ser falado, porque os arrendamentos vencidos é que foram justamente o determinante de nós não termos resolvido a reestruturação há mais tempo. A reestruturação poderia ser resolvida há mais tempo se não fosse o arrendamento vencido.

Nós tivemos dificuldades de resolver essa questão, e somente no final, quando nós assumimos colocar recursos, depositados em juízo, para pagar o arrendamento da NOVOESTE e lá está depositado, hoje nós estamos com o dinheiro garantido para fazer esse pagamento em termos da NOVOESTE. Vejam vocês que fundos de pensão, no caso da FUNCEF, que alocou em termos de atualização de recursos mais de seiscentos e cinquenta milhões, seiscentos e cinquenta milhões, se nós atualizarmos, todos os recursos foram colocados.

No caso da FERROBAN é importante ressaltar que quando foi feito o acerto da dívida de São Paulo com a União, foi feito um acerto de que os funcionários da antiga FEPASA teriam benefício ao serem demitidos, teriam um adicional caso fossem demitidos. É a famosa cláusula 4.49. Acontece que nesse acordo não estavam incluídos os funcionários antigos que nunca trabalharam na empresa da concessionária e que tinham ações na justiça, que estavam tramitando na justiça, e que a Justiça Trabalhista passou a dar ganho de causa aos trabalhadores. Então, uma empresa privada, uma empresa privada passa a ser obrigada a pagar passivos trabalhistas de responsabilidade da União porque nós éramos e somos os sucessores. Então o questionamento, no caso da FERROBAN, porque também tinha uma pendência em termos de arrendamento, é que nós achávamos legítimo pagar, como pagamos agora no início deste ano, mas achávamos que era necessário fazer uma compensação. Se nós pagamos direitos trabalhistas que não nos cabia a União deveria reconhecer. Então tivemos dificuldades com a rede ferroviária, o destino da rede ferroviária,

e com o Tribunal e com o Tesouro Nacional para nós acertarmos isso.

Então, vejam essa situação, eu agora queria ressaltar, no caso da FERRONORTE, dizer que a FERRONORTE é uma empresa magnífica, todos que entendem de ferrovia sabem disso, é a empresa referência mundial, são quinhentos e dez quilômetros magníficos, a palavra tem que ser bem cheia, magnífica, só que a coragem, a ousadia, a saga do Olacir, não foi suficiente para viabilizar a empresa, tal como se projetou. Ele cumpriu a parte dele, tomou recursos, tomou recursos do BNDES, que nos anos 90 – e eu tenho um livro aqui, eu queria depois entregar para o Senador Heráclito, o Senador Delcídio já recebeu, eu posso mandar para todos os Senadores, que nós fizemos um relato, uma coletânea que nós contribuímos, uma contribuição ao debate -, mostrando o seguinte: nos anos 90, o BNDES, por razões aí do ajuste, da história, não é esse o tema aqui, taxa de juros reais de mais de 18% durante um bom tempo.

Então um empresário, que investe, paga taxa de juros reais de 18% e uma ponte que era para ser construída em um ano e meio, está certo, demora seis anos para ser construída uma ponte, sobre o Rio Paraná, como é que fica? Uma empresa que era para iniciar o seu faturamento em 1996 iniciou o seu faturamento em 1999, não é isso? As pessoas que conhecem, o Sérgio Ricardo, que é do Banco do Brasil, que acompanhou isso daqui, então isso é preciso ser dito, é preciso ser dito para que as pessoas, os Senadores, entendam o problema de uma empresa como essa, não é? Porque é duro para um presidente de uma empresa, de um Conselho, ouvir no jornal que a empresa é caloteira, que a empresa não paga, que a empresa não fez isso e não fez aquilo. É muito duro quando não se coloca, quando não se vê esse aspecto que nós estamos colocando aqui, não é? Então a situação no ano de 2003 era difícilima, era periclitante. E, se não fosse o apoio da Casa Civil, se não fosse o apoio do Presidente Lula, em coordenar estes atores, que envolvem a ANTT, que envolvia o BNDES, que envolviam as empresas e envolvia o Tesouro, a extinta Rede Ferroviária Federal. A situação era difícilima, eu presenciei situações na empresa que realmente me marcaram em termos do volume de dívidas, da delicadeza, do momento, não é?

Eu não vou entrar em detalhes, eu acho que tudo isso precisa ser registrado e o Nigri depois pode explicar. Então nós tínhamos duas situações ali, os investidores, duas situações: ou buscávamos, assumíamos que íamos aceitar a caducidade das empresas, das concessões, entregar, renunciar as concessões, ou

então a partir para uma reestruturação. A caducidade, nós constatamos, que seria complexa, seria extremamente difícil e seria muito mais onerosa, porque há uma exigência do Governo, de pagar todas as dívidas e há uma exigência de entregar a empresa como ela estava, e entende-se que a empresa deteriorou-se nesse período, não é?

Então, mesmo que tenha sido feito investimentos reparativos não foi suficiente, haveria abertura para discutir isso daí. As empresas estavam e estão até hoje com o passivo descoberto, não é? A FERRONORTE, a FERROBAN e a NOVOESTE. Na NOVOESTE nós conseguimos reverter, um dos pontos favoráveis e positivos que às vezes as pessoas não vêem o benefício que a NOVOESTE teve com a reestruturação. Talvez tenha sido a mais beneficiada – não é Nigri? – a mais beneficiada, Senador Delcídio, tenha sido a NOVOESTE com a reestruturação que nós fizemos. Agora a reestruturação também foi difícil porque o BNDES só tinha crédito, só tinha interesse, em uma, na FERRONORTE. Então, eu acho que nesse ponto eu tenho muitas críticas a fazer à regulação, à agência reguladora, estão aí os fatos em público, os fatos na presença, mas também devo dizer da importância na ANTT no que consta nessa reestruturação de construir uma solução e de colocar para o BNDES que não tinha sentido entrar só na FERRONORTE se tivesse também a questão da FERROBAN.

O Heráclito está aqui, o Zé Alexandre, eles acompanharam isso e sabem muito bem. Então o desenho feito em que nós, construímos de tal maneira que o BNDES participasse também na FERRONORTE e na FERROBAN, e também pensasse na NOVOESTE. Embora ele não tivesse nenhum risco lá, nós tínhamos que alocar recursos e investimento na NOVOESTE, porque não tinha sentido nós fazermos investimentos em duas e deixar uma de fora. Então a forma de fazer foi se separar em duas holdings e nós aplicarmos recursos dos fundos de pensão, PREVI e FUNCEF, que os outros não acompanharam, a CONSTRAÇÃO não tinha condições de desempenhar, um fundo de pensão americano, é importante ressaltar isso, de professores universitários, de universidades americanas, LAIF, que investiu no Brasil, acreditou no Brasil e neste caso perdeu recursos, perdeu dinheiro, e o JP MORGAN não participou, então nós é que suportamos os aportes, investindo em Brasil Ferrovias e transferindo de Brasil Ferrovias para NOVOESTE, está certo? Isso depois o Nigri pode detalhar. Então garantiu-se investimento na NOVOESTE, investimento na FERROBAN e na FERRONORTE.

Agora, é importante dizer o seguinte: era necessário fazer essa reestruturação porque se não nós não

teríamos condições de fazer a venda ou de buscar um sócio estratégico como estamos buscando agora. Nós fizemos a reestruturação já pensando em buscar um sócio. Eu me lembro muito bem, conversando com o Zé Alexandre, talvez ele não se lembre, em que eu perguntei a ele logo no início: “olha, o que você acha de nós buscarmos outros sócios?”, e ele falou assim: “procura a Votorantim, procura uma, procura outra”, aí ele sugeriu: “por que vocês não procuram outros investidores para participar?” Agora, como é que nós íamos conseguir um sócio se nós estávamos numa situação dessas empresas, quer dizer, tínhamos que reestruturar, e agora tentar atenuar a perda que nós tivemos desde 1996, 1997.

Então eu queria ressaltar que o volume de investimentos que foi destinado, apenas de PREVI e FUNCEF, mais de trezentos e setenta milhões. Nós pusemos trinta milhões no final de 2003, início de 2004, se não a empresa tinha quebrado naquele momento, tinha quebrado ali em 2003, 2004, colocamos trinta milhões de debêntures e depois colocamos mais cento e oitenta e dois milhões para pagar impostos, pagar arrendamentos, porque o setor, o Tesouro, não há um espaço, não houve um espaço para essa negociação, tivemos que aportar os recursos, e manter as ações na justiça, evidentemente, até poderíamos ser questionados, evidentemente, individualmente, e mesmo assim passamos a fazer o maior volume de investimentos da história dessas empresas. Mais de quinhentos milhões de investimentos, está certo? As fotos estão aqui, as obras aqui. Não são suficientes, vamos dizer que não são suficientes, mas é o maior volume de investimentos que já foram feitos nessas empresas: na NOVOESTE, na FERROBAN e na FERRONORTE. Eu queria, agilizando, dizer que essa reestruturação, por que é que teve o papel ativo do Governo Federal? Porque não era um problema apenas de uma empresa, problema negocial. Era um problema operacional e eu acho que nós fizemos um avanço ao transferir um pedaço da FERROBAN para a NOVOESTE. A NOVOESTE era um pedaço de linha que ia de um lugar ao outro da terra do nosso Delcídio, de Corumbá até Bauru. A NOVOESTE passou a vir até Mairinque, aonde se encontra com a FERROBAN e aonde chega muito mais próximo. Melhorou a situação, não é o ideal, o ideal seria que fosse um corredor direto até Santos, mas melhorou a situação e nós podemos dizer que nós temos hoje um corredor de bitola estreita, temos um corredor de bitola estreita e passamos a ter um corredor de bitola larga fazendo a integração de FERROBAN com FERRONORTE. E o Governo Federal participou ativamente, coordenando, porque tinha o problema do acesso a Santos.

O problema de acesso a Santos, a agência desenhou a solução, tirando uma situação que estava no contrato, mas era uma situação esdrúxula a meu ver, a palavra é pesada, mas é essa, de tráfego mútuo de uma empresa cobrar da outra, faltando dezesseis quilômetros, tendo que trocar a composição, sai uma locomotiva, entra outra, entram outras pessoas, atrasa o transporte que vem lá do centro-oeste e faltando dezesseis quilômetros tem que trocar. A agência organizou isso, resolveu, foi um avanço, precisamos valorizar também, isso daqui é questão institucional, que foi resolvido, viu Senador, determinando o direito de passagem e determinando que nós, nós, a nossa empresa, construísse a segunda margem do acesso a Santos na área... na empresa da MRS, determinou, e agora nós vamos começar a obra. Por causa das negociações tivemos dificuldades de interlocução com a outra empresa que entrou na justiça e retardou a obra. Retardou a obra, somente agora com a arbitragem e com o acompanhamento da ANTT é que nós vamos começar a obra que foi determinado no dia 05 de maio, na reestruturação, onde muitos estavam presentes, o Senador Delcídio, muitos outros estavam presentes, onde o Presidente Lula estava presente e fazendo o lançamento da reestruturação dessa empresa.

Então essa questão operacional regulatória e negocial em que o BNDES entrou e diminuiu a dívida da empresa. Diminuiu. A empresa ainda está no vermelho, vai continuar esse ano no vermelho e a perspectiva é sair no ano que vem, como as outras saíram também.

Querida agora falar, já caminhando para o fechamento, do processo de alienação. Nós contratamos uma empresa, foi daí que nós conhecemos esta empresa, através da Brasil Ferrovias, contratamos ela para trabalhar conosco, foi nossa “*advisor*” na reestruturação, e demos seqüências a abrir as informações todas com “*data room*”, e ontem terminou o prazo, porque nós somos empresas privadas, não tem uma licitação pública, nós estamos eliminando com o máximo rigor, queremos buscar sócios que comprem parte ou tudo, fazendo de forma desvinculada, de forma que não prejudique o corredor de bitola estreita, não prejudique o corredor de bitola estreita porque é o menor, fazer de forma desvinculada, pode ter uma oferta para tudo ou para uma parte e outra. A NOVOESTE teve o interesse de investidores, teve o interesse de investidores, então nós vamos agora examinar qual é a melhor alternativa para nós termos esses sócios conosco, se for preço decente. Se não for preço decente nós vamos continuar tocando a empresa com o BNDES e estudar outras maneiras para nós viabilizarmos o compromisso nosso em termos de investimentos, não é? Temos projetos,

a relevância dos investimentos a serem feitos é muito grande, a relevância, eu sei que eles são insuficientes, nós estamos prontos para inaugurar o Trem do Pantanal, que é um desejo do Mato Grosso do Sul, na primeira etapa de oitenta e quatro a oitenta e seis quilômetros, até Porto Esperança, não é significativo economicamente, mas é significativo em termos de turismo, em termos de marca, em termos de valorização daquela região, e é significativo em termos de história daquela ferrovia. A significância é muito maior que as pessoas imaginam, não é?

Nós fizemos a nossa parte, queremos entregar para vocês uma coisa que vai ser uma surpresa em termos da beleza que é a estrutura, a organização dos trens, que estão sendo concluídos lá em termos do envelopamento, e o Governo do Mato Grosso do Sul, que eu queria registrar inclusive que o Governador Zéca foi um Governador que nos deu total apoio em toda essa situação, acompanhou isso diuturnamente, nos deu total apoio, assim como também foi muito boa a interlocução com o Governador Blairo Maggi e com o Governador Alckmin, de São Paulo e com o Governador de Mato Grosso, o Blairo Maggi. Então nós temos esse processo de alienação e temos projeto que nós vamos tentar tocar caso não seja feita a alienação, porque se o preço não for um preço adequado não tem sentido nós abrímos mão. Por fim eu queria apenas dizer o seguinte: na semana passada... essa empresa tem muitos... é duro dizer, mas tem muitos inimigos, a gente surpreende-se com os ataques que às vezes uma empresa quando está frágil, quando está com dificuldades, ela é atacada, não é? Infelizmente, e o padrão ético corporativo no Brasil nem sempre é o adequado. Nós fomos surpreendidos com uma declaração de uma falência, que nós revertemos, como eu já disse, e Srs. Senadores aqui presentes, Senhores, não é uma falência de uma empresa que comprou ou que vendeu trilho ou vendeu marmita ou vendeu alimentos ou prestou serviços para a Brasil Ferrovias não. É uma empresa que fez uma negociação de participação acionária de promessas de ações da SUDAM, com o JP MORGAN, que nós estamos apurando, que são coisas de antes de nós chegarmos até, antes do Presidente Nigri, antes de estarmos lá, uma empresa que tem a promessa de um direito e que tinha à mão uma nota promissória, disse que tem, uma nota promissória, e protestou e pediu a falência que nós não reconhecemos, o nosso escritório de advocacia não reconhece o direito como sendo um bom direito, então nós estamos questionando isso.

Então que fique claro que não é o fornecedor que entregou uma coisa objetiva e que está reclamando por uma mercadoria que prestou. Não é? Eu

tenho muita convicção, muita certeza de que essas ferrovias vão... e esse momento é histórico, isso vai ficar provado, o que nós estamos falando aqui, essas empresas vão ser um sucesso a curto prazo. Não é a longo prazo não, é a curto prazo. Já houve melhorias na produção, houve melhorias no volume de transporte e vai ocorrer maior ainda absorvendo todo o potencial que ela tem, tanto a de bitola larga, com isso inclusive pensando na extensão de Alto Araguaia a Rondonópolis, duzentos e sessenta e dois quilômetros, mas não fazendo como foi feito antes com endividamento, fazendo, tomando empréstimo com indevidamente de taxa de juros elevadas.

Eu acho que tem um desenho novo para se fazer, com esses novos sócios que caso venham, e nós construímos soluções para chegar à frente no Mato Grosso e fazendo as melhorias na NOVOESTE. Inclusive nós temos um projeto adequado e podemos apresentar depois para quem tiver interesse, para Campo Grande, um centro de *containeres*, de cargas gerais, e de grãos, de líquidos, para Campo Grande e retomando, no futuro, o trecho até Ponta Porã.

Então eu queria dizer da nossa responsabilidade, enquanto acionistas, fundos de pensão que entraram a meu ver com um pouco zelo técnico no início, que receberam esse problema e que estamos resolvendo de forma estrutural os problemas, resolvendo de forma que nós não somos operadores de ferrovia, está certo? Fundo de pensão não é operadores de ferrovia, não é? Nós temos que ter sócios estratégicos, sócios que tenham essa capacidade de tocar, já que são do ramo. O que nós queremos é ter uma boa governança dos nossos investimentos, procurando fazer essa boa governança. Agora a empresa ainda tem muitas problemas, isso não podemos deixar de dizer. A empresa melhorou, mas ainda é uma empresa com muitas deficiências, em todos os sentidos de deficiências, porque é impossível você dar um salto no desejado, tal como outras já chegaram, porque realmente os problemas eram muito grandes. Então era isso, eu agradeço, eu acho que eu não devo desentender mais, o tempo também é limitado, vou passar para o Nigri para fazer o complemento. Muito obrigado.

SENHOR PRESIDENTE SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI) – Com a palavra o Dr. Elias Davi Nigri, Presidente da Brasil Ferrovias.

SR. ELIAS DAVI NIGRI – Bom dia a todos, bom dia Senador Heráclito Fortes, Senador César, Senador Delcídio. Eu queria agradecer a oportunidade de estar aqui, de falar um pouquinho da nossa visão, e eu vou aproveitar a oportunidade aqui de falar um pouquinho do setor ferroviário. Eu tive a oportunidade de participar talvez da mais moderna ferrovia do Brasil, da constru-

ção de Carajás, estive à frente da FCA, conheço bem o problema da transposição da Cachoeira e São Félix, e o problema de *transitime* (F) da ferrovia, aquele projeto da Bahia, tive a oportunidade também de estar no Conselho da Malha Nordeste, aonde conheci o projeto, a importância do projeto da Transnordestina, e depois fui convidado a participar aí da reestruturação da Brasil Ferrovias.

Então eu vou aproveitar um pouquinho esta oportunidade, na Comissão de Infra-Estrutura, para falar um pouquinho do setor ferroviário, das carências que a gente tem no Setor de Transporte, e também aproveitando uma passagem que eu tive na Associação das Ferrovias que me deu uma visão mais ampla ainda do que eu já tinha nesse setor.

Fabiane, por favor. Pode entrar direto.

Esse é o leque das ações. A situação dos transportes no País é conhecida, eu tive a oportunidade de ver o depoimento do Senador Delcídio no Senado, e ele está correto. Quando a gente olha ali naqueles “slides” nós vemos que Países com a dimensão continental, quando a gente olha ali do lado direito, Rússia, Canadá, Austrália, Estados Unidos, países com a mesma dimensão do nosso País, nós percebemos que eles têm, no transporte ferroviário, com o volume cinza ali, comparavelmente, como no caso ao rodoviário, uma participação muito mais forte. Esse modelo, então, posicionou o Brasil junto a países que não têm a mesma dimensão continental, e cabe lembrar aqui que o Brasil compete com esses países. Então esses países que têm uma maior participação, quer da hidrovía, quer da ferrovia, eles têm uma posição diferenciada, uma posição competitiva no mercado.

A próxima, por favor. É claro que isso tem um preço e o que a gente percebe é que nas curtas distâncias o transporte rodoviário é o mais adequado. A partir de quintas milhas, perto de oitocentos mil quilômetros, tradicionalmente, a rodovia é mais cara do que a hidrovía ou a ferrovia. Então esse custo que nós estamos falando é absorvido por alguém. O País está pagando essa diferença de competitividade. Muito desse modelo de planejamento e transporte se demonstrou totalmente já saturado. Nós temos uma frota rodoviária com uma elevada idade média, provocam acidentes, riscos de toda a sorte. As estradas, nós tivemos aqui o Senador Tourinho falando das estradas, à esquerda nós temos ali no Estado do Mato Grosso, também parece até um transporte multimodal, parece uma hidrovía junto com uma rodovia, quando a gente vê as dificuldades de transposição, mas nós sabemos, e ali à direita nós vemos a fila do que acontece com os caminhões, das chegadas aos Portos, a falta de terminais multimodais, a condição deficiente, a pesquisa da CNT demonstra

que quase 80% das rodovias estão em Estado ruim ou deficiente, e a confiabilidade da infra-estrutura ferroviária ainda precisa evoluir. Esse quadro, é claro, ele se agravou. Quando a gente olha os investimentos governamentais que foram feitos na rede, nós percebemos que eles chegaram a quase zero em 1995. Isso, então, agravou ainda mais aquela distorção na matriz de transporte e agora, com a privatização, vêm sendo retomados esses investimentos.

Nós vemos que a partir de 1997, nesse período até 2005, todas as concessionárias, sem exceção, vêm investindo, e no montante que já atingiu o total de oito bilhões, para a recuperação da malha, para a redução do número de acidentes e para o atendimento no mercado. Agora, o que a gente percebe, é que isso não é suficiente ainda. A carência de recursos é tão grande que... agora, em 2004 e 2005, a gente avança um pouquinho mais, mas a gente retoma a produção que já foi de 1994, de dez anos atrás. Em infra-estrutura, o que você planta hoje, você vai colher ao longo dos próximos anos. Então a velocidade dessa recuperação, ela não é a que nós desejamos, todos, como o setor.

Entrando então um pouquinho no transporte ferroviário, novamente eu vou me referenciar ao que o Senador Delcídio comentou no depoimento dele, está correto. A produção das ferrovias está ligada diretamente à exportação. Cerca de 84% dessa produção destinam-se aos Portos, em produtos que são “*commodities*”, que o Brasil tem uma posição competitiva no cenário internacional. Com alguns sobressaltos, naturalmente, dependendo da posição ou de câmbio ou posição de produtividade, esses números se alteram ao longo dos anos. Mas, por essa razão, o desenvolvimento da ferrovia está diretamente ligado à capacidade de recepção de terminais no interior, que tem ali à esquerda, nos dois primeiros, da esquerda, os dois primeiros de cima, terminais de interior e terminais portuários que possam adequar a cadência da ferrovia, ao fluxo de capacitação e carregamento dos navios.

Bom, voltando então, quando o Senador comentava aqui que a ferrovia não pode ser minério somente, e isso é verdade. Quase 2/3 da produção ferroviária no País ainda é centrada no minério, e o agronegócio tem tido um crescimento expressivo ali de 1997 a 2004 que alcança 266% e já participa com 11% dessa produção, mas vamos lembrar que é um negócio que não tem a mesma maturidade que a mineração, que já está aí há sessenta anos com plena produção. Mas, o que é mais importante, é que o agronegócio então ganha uma posição expressiva no cenário nacional, quer seja pela contribuição, uma pauta de exportação, quer por trazer cargas para as ferrovias em mais densidade.

A privatização das ferrovias, então, foi feita nos moldes das antigas regionais da rede e sem observar aqueles corredores de transporte ou a ligação com os Portos. Isso, à época, eu me lembro bem, eu acho que o Zé Alexandre, quando Presidente da Rede, era uma necessidade de prazo, de fazer acontecer a privatização no prazo mais rápido possível para trazer os recursos de investimento que o Estado já não tinha condições de aportar. E assim foi feito. As malhas concessionárias são onze e três são proprietárias de ativos: as da Vale, a Vitória Minas e Carajás, e a FERRONORTE, e registra-se, aqui, que a FERRONORTE foi a única ferrovia construída com capital privado.

As demais, tanto a LL, a MRS, Tereza Cristina, as outras ferrovias, elas pagam arrendamentos por uso de um ativo que é da União e que reverte para a União no final do prazo de concessão. A participação acionária hoje, dessas empresas, a Centro Atlântica ela é praticamente 100% da Vale; a LL é um grupo de investidores, ali ligados; a MRS tem a CSN, a MBR e a própria Vale, de Minas são uma parte... uma boa parte são clientes que participam do controle acionário da ferrovia; a Vale pertence a uma boa parte dos fundos de pensão, dentro da VALEPAR, tem o BDS, fundos estrangeiros e é o sucesso que nós conhecemos. A Brasil Ferrovias, as três empresas que compõem, FERRONORTE, FERROBAN e NOVOESTE, antes da reestruturação, tinham como acionistas a PREVI, FUNCEF, a CONSTRAN – do empresário de Olacir de Moraes, “JP Morgan” – que herdou do “Chase” as ações, e o LAIF, que é um fundo de *private equity*, sediado em Washington. Após a reestruturação, como esses fundos não participaram do aporte de capital, eles foram diluídos e o controle, com a entrada, ficou dividido com o BNDES, PREVI e FUNCEF, na FERRONORTE e na FERROBAN, e na NOVOESTE permaneceu com os acionistas anteriores.

Agora, todo esse movimento, todas essas reestruturações de envolvimento do setor, é preciso que a gente aqui, na Comissão de Infra-Estrutura, tenha a noção da dimensão dos problemas das ferrovias. Apesar dos investimentos, todo o Setor de Infra-Estrutura carece de investimento, de uma taxa de juros adequada que possa amortizar os investimentos no setor. Como concessionárias não detendo ativos elas têm dificuldades de fornecer garantias a financiamentos, a deterioração da via por conta daqueles investimentos que deixaram de acontecer no período que a rede era estatal, isso repercute diretamente na velocidade, Senador, que o Senhor comentava para levar um produto de São Paulo à Bahia. Até recuperar essa malha...

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – (pronunciamento fora do microfone)

SR. ELIAS DAVI NIGRI – Não chega a isso, quando chegar a trinta por hora nós vamos ficar satisfeitos. Então, essa deterioração... o material rodante também recebido é aquele de cinquenta anos atrás, em que a gente tem que renová-lo, modernizá-lo, não é? As ferrovias têm ramais que são antieconômicos. Como sustentá-los e sustentar os novos trechos e essa demanda, essa carência toda? As ações trabalhistas que recaem sobre as concessionárias é um entrave quase que intransponível. No caso da FERROBAN, especificamente, drenam recursos do caixa da empresa por penhoras eletrônicas que são indevidas, são de períodos anteriores à nossa responsabilidade. Os cruzamentos em nível com a rodovia são um transtorno. As invasões de faixa de domínio é outro que também é um problema social, mas que impacta a produção da ferrovia. E também a desoneração, é necessário desonerar de impostos e equipamentos não produzidos no Brasil, como, por exemplo, as locomotivas, e a interferência dos grandes centros urbanos, que talvez o maior exemplo seja o que o Senador César Borges comentou aqui na Bahia, a transposição de Cachoeira e São Félix, ele permeia em todas as concessões.

O próximo *slide* aqui, à esquerda, são as passagens em nível que causam um transtorno tanto para a ferrovia quanto para a comunidade, é a possibilidade de acidentes, redução de velocidade. À direita ali, um avante, por favor, à direita ali nós vemos as invasões na faixa de domínio da ferrovia, e aí não há como discutir. Se houver um acidente fatal, nunca vai se culpar quem foi penalizado com a sua saúde ou com a sua vida, muitas vezes. Mas são situações que dominam em vários trechos próximo aos grandes centros urbanos.

A próxima foto, ela mostra as interferências. Nós estamos falando de um País com uma vocação exportadora e nós precisamos lembrar o que acontece no maior Porto brasileiro, em Santos. É uma interferência total. Nós temos ali, no meio da composição, aparece um farolzinho ali que é de uma locomotiva, e cercada por um bando de caminhões, e prejudicando totalmente o desempenho, quer da ferrovia, quer da exportação.

Falando agora um pouquinho das concessões da Brasil Ferrovias, o Guilherme Lacerda já comentou, a FERRONORTE é aquela linha vermelha, uma ferrovia moderna, construída recentemente, padrão Carajás, entre as classe um do mundo, e ela então entra dentro da malha verde, naquela linha verde que é a antiga FEPASA, a FERROBAN atualmente, para poder chegar a São Paulo, ao Porto de Santos. E a linha roxazinha, aquele azul, é a malha da NOVOESTE que vinha então, antes da reestruturação, vinha até Bauru, e também dependia da malha da FERROBAN para chegar ao Porto de Santos. É claro que existe então um diferen-

cial em termos de capacitação e qualidade, Estado da arte de cada uma dessas ferrovias. As mais recentes, mais modernas, e as mais antigas, com alguns trechos realmente, eu concordo com o Senador, não dignos de um transporte ferroviário. A FERRONORTE é um leilão que ocorreu em 1989, uma concessão de cinco mil quilômetros de via, pelo prazo de noventa anos. Já foi comentado aqui que apesar do início da construção ocorrer em 89, a operação só dez anos depois, e durante esse período arcaram-se com os custos financeiros de construir uma ferrovia.

A próxima. A FERROBAN, o leilão ocorreu em 1998, início da operação em janeiro de 1999, e ela teve uma parte cindida para a FCA, para a Sul Atlântica – que hoje é a LL, e mais recentemente mais um trecho de ramal de Boa Vista a Vale Fértil para a FCA, então limitando um pouquinho a abrangência da FERROBAN. Eu já comentei do passivo trabalhista, dos bloqueios eletrônicos, do passivo trabalhista o Guilherme comentou, que trazem levados ônus financeiros para o fluxo de caixa, inclusive para a gestão da empresa.

A próxima. A NOVOESTE foi a primeira malha privatizada, já foi falado aqui da operação feita pelo “Noel Group”, pela BRP, e ela foi afetada, efetivamente, logo após o seu concessionamento pela desregulamentação do transporte de petróleo, que era um produto cativo das ferrovias, com o qual eu acredito que a União, por ser cativo, ele tinha uma tarifa diferenciada, uma margem então também maior, e isso permitia se sustentar em parte as ferrovias que não tinham aquelas cargas âncoras, por exemplo, como a atual MRS com o transporte de minério de ferro da SR-3 e depois da SR-4 também junto.

A próxima. Aqui há um efeito do peso desse arrendamento então em função da perda de produção. A primeira linha é a da NOVOESTE, é a que pesa mais no faturamento, ele chegou a pesar quase 33% do faturamento, ou seja, 1/3 é para pagar arrendamento em concessão, e a gente não vê esse quadro nas demais, que ficam em torno de 15%, esse percentual.

A próxima, por favor. Esse quadro mostra que nos cenários, sem considerar a responsabilidade e o ônus de quem assumiu a operação, mas a gente ali procura mostrar. Só aquele azulzinho é o transporte de combustível que veio então decaindo a partir da desregulamentação do transporte de petróleo. A situação das empresas, em 2003, como o Guilherme comentou, o cenário que a gente encontrava eram de empresas que tinham falhas nos seus processos de gestão, com processo decisório totalmente lento, não tinha uma área de planejamento, controle da produção, passivo generalizado e uma falta de motivação muito

grande do corpo técnico da empresa para poder superar essas dificuldades.

O próximo. O que aconteceu então desde que foram iniciados os processos de reestruturação? Passou-se então, nós passamos a focar, nos dois sistemas, em bitola larga e em bitola métrica, procuramos dar um foco nos resultados, trazer padrões de operação vivenciados por outras empresas do ramo, implantamos uma área de PCP, que hoje é totalmente alinhada e procura planejar e otimizar esse transporte, e diversas ações para revitalização da gestão. O futuro, claramente, como o Guilherme já comentou, é continuar nesse processo de aprimoramento da gestão. A separação dos sistemas por bitola foi um processo natural, desenhado pela agência, e aí com isso criaram-se dois sistemas muito mais atrativos. Foram aportados recursos para investimentos e houve um saneamento total das dívidas das empresas, hoje totalmente regulares, apesar desse tumulto provocado na semana passada. Houve também, dentro desse processo de reestruturação, a decisão da agência pela solução no acesso a Santos.

A próxima. Entrando agora no processo de reestruturação, as empresas então foram separadas em dois grupos, conforme a bitola, a Brasil Ferrovias é bitola larga e a NOVOESTE é bitola estreita.

A próxima. Dentro do processo há um resumo aí da reestruturação, ela envolveu recursos perto de um bilhão de reais, mas uma parte dele foi aporte de recursos... foi conversão de dívida, não foram recursos diretos na empresa, mas houve conversão de parte da dívida – a anterior, por favor – do BNDES, recursos para pagamento da concessão e arrendamento, aporte dos acionistas e também do BNDES, em recursos para investimentos que montam esse conjunto que está aqui.

A próxima. Já foi falado da regularização do arrendamento e concessão. Nós tínhamos uma ação, só um minutinho, por favor, nós tínhamos uma ação e depositamos em juízo por questionar os valores que estão sendo cobrados, quer pelo valor elevado da concessão da NOVOESTE, quer pelos passivos que a rede... que a gente tinha assumido anteriores à concessão. Foi feito também todo um equacionamento dos tributos da empresa, que estavam totalmente irregular.

A próxima. E aí nós vemos no caso especificamente da NOVOESTE, dentro dos recursos que foram aportados, uma parte amarela ali foi arrendamento atrasado, cento e cinquenta milhões, uma parte de eliminação dos mútuos aí das empresas e oitenta e cinco milhões foram recursos para investimentos principalmente na via permanente.

A próxima. Com a entrada do BNDES, aquela parcela da direita, 47%, então corresponde a capitalização feita pelo BNDES, o que fez comprimir a participação dos acionistas minoritários, que não acompanharam como a PREVI e a FUNCEF, nessa capitalização.

A próxima. A NOVOESTE continua inalterada, a sua composição.

A próxima, por favor. E aí a Brasil Ferrovias, após a reestruturação, ela teve então cindida aquele trecho... desincorporado aquele trecho de Mairinque até Bauru, que passou para a NOVOESTE, e a Brasil Ferrovias então passou a ser uma empresa reestruturada e muito mais forte. Volta um minutinho, por favor. Os dados da receita: setecentos e quarenta milhões, onze milhões de toneladas, acesso ao Porto de Santos, nós temos a operação do PORTOFER, estamos INVESTindo no TCG, armazéns no interior, terminais no interior.

A próxima. Os principais clientes estão aí, fica só para registro, É Cargill, Coinbra, 17%, são todos clientes de porte bastante grande, e nós temos um vantagem por isso, a inadimplência é zero, são clientes bastante expressivos. Na área de açúcar também, no agronegócio e açúcar.

A próxima, por favor. A NOVOESTE, então, antes da reestruturação, ela tinha uma receita de oitenta e um milhões. Ela, em 2005, produziu três milhões e meio de toneladas, tinha mil e seiscentos vagões, vinte e nove locomotivas e operava mil e setecentos quilômetros, que era aquela linha mais escura, até Bauru. Após a reestruturação então ela chega a Mairinque e, com o direito de passagem, ao acesso a Santos e à REPLAN naquele trecho vermelho. Só que na recebe os fluxos então que eram desse trecho da FERROBAN, métrica, de Bauru a Mairinque, e com isso a receita dela dobra, a perspectiva de projeção de volume atinge cinco milhões esse ano e o número de vagões também é incrementado, atingindo dois mil e oitocentos, e as locomotivas também vieram com esses fluxos dentro do padrão definido pela ANTT e a malha passa a contar com dois mil quilômetros.

A próxima. Essa incorporação, eu já comentei aqui, o trecho vem então com os fluxos, vem o material rodante, vem as oficinas que estão alocadas aos trechos e foi isso dentro da resolução expedida pela ANTT.

A próxima. Os clientes da NOVOESTE: o primeiro é a MCR – a Mineração Corumbaense, que pertence ao Grupo da Rio Tinto Minério, a Cargill, o setor agrícola, a Suquinéia (F) Açúcar, Ipiranga Petróleo, esses são também fortes clientes, como a BR também.

A próxima. O novo cenário então, com a reestruturação, é claramente que esses recursos dos acionistas do BNDES permitiram então a regularização das

operações das empresas e trazer os investimentos que ela precisa.

O próximo. Esses investimentos, claramente, se gente imaginar, recursos de infra-estrutura, quanto se alocar, eles ainda serão suficientes para recuperar esse passivo todo, resgatar esse passivo. O nosso planejamento, então, procurou fazer então uma distribuição daqueles recursos alocados pelos acionistas de modo que a gente tivesse uma melhoria em todo o sistema. Então investimos em aquisição de locomotivas, revitalização de vagões, locomotivas, terminais.

O próximo, por favor. E aí os investimentos, então, que minguavam, a partir de 2003, eles começam já a partir dessa nova gestão a crescer e atingem aí um valor expressivo, já em 2006, é aquele valor que fica acima do mapa ali, duzentos e quarenta e cinco milhões. Na NOVOESTE também, apesar de insuficiente, nós reconhecemos, dada a extensão e a precariedade do trecho, principalmente de Campo Grande para cima, mas ela recebe então oitenta e cinco milhões, que é um recurso, que apesar de insuficiente, é um recurso que ela nunca teve disponibilidade.

O próximo. Aqui é mais um detalhamento, podemos seguir. E esses investimentos, então, estão aplicados em toda a extensão, principalmente no caso da FERROBAN, aonde havia permanente... estava em Estado mais precário, e aí nós também construímos mais pátios para poder acrescentar o volume e atender a essa demanda que a gente previa. São várias frentes de trabalho, é doze aqui.

A próxima, por favor. Idem na NOVOESTE. E, com isso, a gente espera então que na Brasil Ferrovias, continuar esse crescendo, é lógico que ela sai ali, a partir da operação em 1999, ela chega a dez milhões esse ano e a gente espera chegar a catorze milhões ao final do ano, frutos desses investimentos. Isso tudo, se a gente considerar a concorrência com a malha viária de São Paulo, a malha rodoviária, que é bastante forte e bastante eficiente.

A próxima. Aqui é uma só uma... ainda concorremos com outras logísticas, ou que sejam Paranaguá ou Vitória, Itacoatiara para cima, e a NOVOESTE também, a gente espera também sair então da NOVOESTE, daquele estágio que ela... dessa regularidade incompatível com o crescimento da demanda de transportes ferroviário e das necessidades, inclusive obrigações nossas perante a concessão, a gente espera então, já em 2006, colher uma parte desse fruto, desses investimentos, crescer.

O próximo. Temos metas então de produção crescentes. A azul é da Brasil Ferrovias e aquela cinza mais claro, na NOVOESTE, que a gente espera então, nesses próximos cinco anos, atender de uma forma

mais efetiva o mercado abrangido pelas ferrovias. Eu acho que já foi comentado aqui, a agência solucionou a questão do acesso a Santos, que era um entrave ao pleno desenvolvimento das nossas operações, e a figura do tráfego mútuo foi substituída pelo direito de passagem, nos foi dado o direito de construir uma linha independente para proporcionar um melhor atendimento desse volume todo de crescimento que a gente projeta e que vai atender tanto a Brasil Ferrovias quanto a NOVOESTE.

A próxima, por favor. Aqui há um detalhe em azul. É da construção da segunda linha, onde então a gente aumenta a capacidade para o acesso ao Porto de Santos.

A próxima. Estamos construindo TGG, vamos lembrar que é um terminal moderno e um terminal moderno significa, como aquela foto da direita, embaixo, ter um sistema de carregamento e de descarga adequado à cadência da ferrovia. Não adianta vir com aquele volume todo que os trens trazem se não conseguirem... é... concentrar eles na entrada do Porto sem conseguir carregar o navio adequadamente.

A próxima. O que a gente conclui é que essa infraestrutura e a reestruturação da Brasil Ferrovias, ela vai permitir, sem dúvida nenhuma, atender a esse crescimento da demanda, que é inclusive um compromisso nosso e faz parte do TAC assinado com a agência.

A próxima. Adicionalmente, a gente acredita, a Senadora Serys não está aqui presente, mas nós acreditamos que a partir da reestruturação nós consigamos continuar com a expansão da ferrovia da FERRONORTE até a RODONORTE, logicamente dentro de um modelo, de uma estrutura de capital mais adequada. Eu acho que o terminal de Campo Grande é um projeto que nós estamos desenvolvendo para a capacitação de cargas em torno da região de Campo Grande e aumentar a densidade na NOVOESTE. O ramal de Ponta Porã é um trecho, uma parte dos recursos já estão sendo destinados até Maracaju onde a gente já tem carga identificada e também é um compromisso junto com a agência.

A próxima. O Trem do Pantanal, que o Guilherme já comentou, ele é mais emblemático, é mais uma função social da ferrovia, que a agência autorizou, embora nós só tenhamos responsabilidade pelo transporte de carga, mas é um projeto que a empresa apoiou.

O próximo. Esse daí são os motivos dos trens, vão ser adequados à região. A alienação, o Guilherme já comentou, o que se procurou fazer é readequar a estrutura de capital, retomar os investimentos e a capacidade de geração de caixa.

A próxima. O momento é adequado para a participação de novos investidores no setor ferroviário, então

essa carência de infra-estrutura, a liquidez que existe hoje no mercado, foi um momento propício para isso.

A próxima. O processo está sendo conduzido de uma forma independente, pode ter o mesmo comprador para duas empresas ou não. Nós disponibilizamos todas as informações ao longo desse processo, o cronograma está aqui, ele vai... nós estamos no dia 23 e as propostas recebidas antes, a avaliação da proposta, uma *duo diligence* condicionada logicamente à decisão e à aprovação da agência. É isso.

Eu agradeço então a oportunidade de falar um pouquinho da Brasil Ferrovias, do Setor de Transporte e muito obrigado então ao Senador.

SENHOR PRESIDENTE SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI) – Com a palavra o Dr. José Alexandre Nogueira Rezende, Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestre.

SR. JOSÉ ALEXANDRE NOGUEIRA REZENDE – Boa tarde já a todos, Senador Heráclito, Senador Delcídio, Senador César Borges, Guilherme, Elias. Eu vou tentar ser sucinto na minha colocação. Primeiro eu só queria lembrar aqui uma questão importante quando se fala de ferrovias. Há uma característica diferente das ferrovias e dos Portos em relação à infraestrutura. Eles possuíam o processo... ficou, foi feito o processo de transferência da operação para o setor privado de uma forma diferente, em que os ativos não foram vendidos. A razão principal, eu vou resumir aqui, no ano de 1996, no balanço da rede, ela possuía dezesseis bilhões de reais em ativos, e o valor econômico da operação era de um bilhão e meio de reais, ou seja, a infra-estrutura ferroviária, isso também ocorre nos Portos, ela não consegue promover o retorno do seu investimento. Por isso, e isso acontece também, não é uma característica do Brasil, a presença estatal, como é forte a presença estatal nas ferrovias tanto na Europa quanto no Japão, na Ásia.

A Índia possuiu o chamado Ministério das Ferrovias e tem nada menos do que um milhão e duzentos mil funcionários nas ferrovias. Nos Estados Unidos as ferrovias tiveram que ser estatizadas, no Governo Reagan elas foram reprivatizadas, e mesmo assim o Governo ficou com a responsabilidade sobre a parte da infra-estrutura, recentemente passou por um forte processo de fusão e basicamente hoje você tem dois grupos controlando as ferrovias nos Estados Unidos, ou elas estão divididas em dois grupos. No Brasil não foi muito diferente.

Ela começou em 1852, com um grupo de concessionários privados que construíram boa parte dessa malha e tiveram que ser também transferidas a uma segunda leva de concessionários por não produzir o retorno, foi o período do início do século, onde teve

inclusive numa a figura do Barão de Mauá, na outra a figura do “Faquá” (F) e tiveram que ser estatizadas na década de 30. Começou um processo de estatização, culminou na fusão da rede ferroviária em 1957.

No período estatal, de 1930 a 1996, praticamente não houve crescimento de ferrovias no Brasil, tirando Carajás, a duplicação da Vitória-Minas e a Ferrovia do Aço. Em 1996 a rede estava praticamente falida, não havia mais condições de transporte, o volume de transportes diminuía, a rede não tinha crédito nem para comprar óleo diesel. Foi feito o processo de privatização e se transferiu a operação dessas malhas ao setor privado. Em 2002, com a criação da Agência, até eu retornei ao setor, e com o que nós nos depa-ramos? Vários seguimentos ou vários itens previstos nos contratos para serem regulamentados não o foram. Segundo aspecto: todas as ferrovias, todas as concessionárias, retirando a LL, tinham um patrimônio líquido negativo.

Os investimentos no período de 1996 a 2001 variavam... os investimentos de todas as concessões, girava em torno de duzentos e oitenta a quatrocentos milhões de reais, não mais do que isso por ano. A capacidade de financiamento do setor tinha se esgotado, até porque não havia patrimônio líquido, instrumentos para dar garantia. Somava-se a isso um problema societário grave, fruto dos cruzamentos da Vale do Rio Doce com a CSN e uma situação grave, em particular, no caso da Brasil Ferrovias. Nesse período a gente começa a promover uma série de ajustes regulatórios, tanto do ponto de vista societário quanto do ponto de vista operacional.

Do ponto de vista societário cada empresa teve que ter um ajuste específico, no caso talvez o mais forte tenha sido, antes da Brasil Ferrovias, o da FCA, em que tivemos que nos posicionar no sentido de que um dos dois acionistas saíssem, ou a CSN ou a Vale do Rio Doce, acabou a CSN saindo e isso permitiu uma reestruturação e foram aportados 1,1 bilhões de reais na FCA, sendo que a FCA hoje tem quarenta e nove frentes de obras em toda sua malha. Houve também uma reestruturação societária na CFN, houve também na LL, onde pela primeira vez um sócio novo e, principalmente, estrangeiro, entrou aportando capital na LL. Estabelecemos um conjunto de regulamentação operacional, a principal deles a regulamentação que trata da interconexão ferroviária, regulamentando as duas formas de operação, seja pelo direito de passagem ou pelo tráfego mútuo, e determinando que todas as concessionárias fizessem esses contratos entre si.

Estabelecemos também uma regulamentação para o usuário dependente – e aqui eu entendo muito a preocupação do Senador Delcídio, principalmente

quando se fala da NOVOESTE e dos grãos. Já temos alguns usuários hoje já com esta regulamentação, fruto desta regulamentação, ou seja, ele tem um tratamento prioritário e ele tem o direito a ter o seu produto transportado. Criamos a figura do usuário investidor, isso é muito importante, porque isso é o desenvolvimento que vem ocorrendo nos Estados Unidos principalmente, hoje a maior parte da frota americana não é da ferrovia, é dos próprios usuários, e criamos essa figura que propiciou também o investimento dos próprios usuários, com garantia independentemente da situação da concessionária. Promovemos também a cisão e incorporação de trechos entre ferrovias, o Elias já citou aqui, Araguari e Boa Vista Nova, Araguari-Campinas, e também Mairinque-Bauru, esticando um pouco mais a NOVOESTE. Criamos também a penalidade pelo não atendimento de metas, praticamente não havia penas pelo não atendimento de metas, estabelecendo novas metas de produção e isso propiciou até avançarmos um pouquinho e criarmos uma regulamentação sobre trens turísticos, em cima do qual foi dada autorização para o Trem do Pantanal.

Bom, especificamente em relação à Brasil Ferrovias e NOVOESTE, da parte operacional nós promovemos essa extensão de Bauru até Mairinque, até porque nós tínhamos muita preocupação naquele momento com a modelagem que estava se estudando para ser implementada na Brasil Ferrovias. Eu acho que até tive a oportunidade de conversar com o Senador Delcídio na época sobre isso e até transmiti um pouco as minhas preocupações na época. A nossa preocupação maior era com a NOVOESTE.

Da mesma forma que a FERRONORTE é o “patinho branco”, a outra é o “patinho feio”, o “patinho preto”. E a nossa preocupação era principalmente com a NOVOESTE, e aí nós detivemos mais cuidados e admitimos a hipótese então de se desentender a NOVOESTE de Bauru até Mairinque e também dar uma garantia – o que será exigido na hora que essa documentação... eventualmente se prosseguir essa venda, se for a agência -, dar uma garantia da NOVOESTE atingir o Porto de Santos, independentemente da vontade do novo eventual sócio da FERROBAN. Foi estabelecida a obrigação de um contrato operacional que teria validade até o final da concessão entre a NOVOESTE e a FERROBAN, garantindo à NOVOESTE o direito de acesso, em direito de passagem, ao Porto de Santos e a Paulínia. A Paulínia até para o atendimento dos combustíveis. Ficou estabelecido isso junto com essa reestruturação.

Isso é importante aqui com relação a essa questão da NOVOESTE, ou seja, ela tem este direito de atingir, isso tem que estar pactuado nessas documentações

que terão que vir para a agência. Estabelecemos também, foi dito aqui, tivemos que caminhar para uma arbitragem, que não é o caminho adequado, a agência tem um pouco de relutância de procedimentos que geram uma intervenção em negócios privados, mas são concessionárias e não tivemos outra forma do que determinar uma arbitragem e equacionar a questão do acesso ao Porto de Santos. Isso será válido também para a NOVOESTE, não só para a FERROBAN.

E, com relação à parte societária, nós também tivemos, vamos dizer assim, um “infaitezinho” (F), enfaticamente a agência... BNDES, no primeiro modelo apresentado pelo BNDES e pelos acionistas, a agência teve bastante relutância, eu cheguei a falar isso na época com o Senador Delcídio que me procurou até sobre isso, isso realmente foi... essa divergência acabou chegando a nível do próprio Palácio do Planalto, o próprio Presidente da República teve que mediar um pouco esse assunto. Eu acho que felizmente, Guilherme, o fato dele ter batido o martelo pela nossa proposta, eu acho que foi a mais adequada, principalmente quando nessa oportunidade eu disse ao Presidente: “Presidente, a FERRONORTE não tem problema, todo mundo quer, O BNDES quer.” E eu falo isso porque o BNDES estava presente.

Agora, o problema é o transporte ferroviário do maior Estado do País e o transporte ferroviário que atinge o Mato Grosso do Sul e São Paulo. Foi quando o Presidente da República disse: “olha, a operação tem que ser completa e tem que atingir as três concessionárias, e as três concessionárias têm que ter um plano de negócio daqui para frente”. Eu acho que essa foi a decisão mais importante dessa questão toda. Obviamente que desta reestruturação toda ficou também entendido, como o Guilherme mencionou aqui, a necessidade de que agregassem sócios operadores para que pudessem dar uma gestão eficiente e adequada à ferrovia. Entendo que havia uma preocupação com relação à questão concorrencial, eu acho que é uma das razões da motivação desta reunião hoje, a preocupação para que algum dos pretendentes viessem a ter uma posição majoritária. Eu quero dizer que em todo este período em que a obra... realmente a agência não participou, não cabe a ela essa questão, só no final como o Elias disse aqui, ao ter um negócio entendido é que tem que submeter à agência, mas a agência sempre se posicionou em relação ao respeito aos contratos e ao limite dos 20%.

Eu acho que com relação a essa questão concorrencial, que é importante, veja, a ferrovia ela é um monopólio natural, ela tem determinado seguimento em que ela sofre a concorrência da rodovia. Em outros seguimentos, principalmente naquele de grãos de alto

volume e longa distância, ela é um monopólio natural e essa é a razão desse limite de 20% das ações nominativas para cada grupo que venha dela participar. E ao longo de todo esse período, em todas as consultas que me fizeram, a posição da agência sempre foi no sentido de que esse limite teria que ser respeitado. E que a agência, obviamente, ela pode dar uma anuência excepcional, o contrato permite isso, mas isso é um processo muito particular e teria que vir também de uma discussão pública e em Audiência Pública como foi feito na FCA, em que quando dos cruzamentos nós fizemos uma audiência em que basicamente queríamos saber o seguinte: “têm interessados ou não?”

Existe um acionista que aceita a proposta de assumir o controle, ultrapassar os 20%, mas em troca também colocar um bilhão e cem milhões de reais no mesmo momento da sua entrada. Isso foi colocado em audiência e ninguém se manifestou. E aí a agência optou pelo investimento. Felizmente, pelo que eu vejo aqui, o que está se colocando aqui é que no dia de ontem foi recebido, pelos consultores da Brasil Ferrovias, praticamente dois pretendentes e, na configuração deles, a gente vê que o limite de 20% está respeitado. Então eu acho que essa preocupação, ela se desfaz um pouco nesse momento.

Eu quero dizer também que em relação a essas regulamentações nós tivemos uma mudança completa no quadro ferroviário do País hoje. Como eu falei, da mesma forma em que os investimentos ficavam entre duzentos e oitenta a quatrocentos milhões até 2001, a partir dessas reformulações nós tivemos em 2002 – eu vou arredondar – seiscentos e vinte milhões de investimentos, em 2003 um bilhão e cem, em 2004 um bilhão e novecentos e devemos fechar, porque ainda não temos consolidado 2005, em torno de dois bilhões e cem, e a respectiva para 2006, ou seja, o que já tem aprovado com o plano orçamentário dos Conselhos de Administração das Concessionárias, um volume de dois bilhões e trezentos milhões de reais, ou seja, o crescimento dos investimentos na ferrovia estão bem superiores ao crescimento do PIB e praticamente em quatro anos se multiplicou por quatro. Com relação à carga transportada também. No momento da sua privatização a rede transportou algo em torno de cento e trinta bilhões de TQU – TQU é Toneladas por Quilômetro Útil, isso foi até 2002, de cento e quarenta para cento e setenta bilhões e esse ano está atingindo duzentos e vinte bilhões de TQU, ou seja, a ferrovia está aumentando a sua participação na matriz de transporte.

Então eu acho que hoje nós temos uma configuração nova, todas as ferrovias estão com patrimônio líquido positivo, todas estão investindo, a LL teve até a oportunidade de abrir seu capital e entrou no mer-

cado, a gente vem discutindo com a MRS também, há alguma relutância de alguns acionistas para que ela também venha a abrir seu capital, e praticamente hoje todas estão operando e investindo, temos aí problema com a Litorânea Sul, que foi anunciada pelo Presidente da República, com recursos da própria FCA, ela vai construir uma nova ferrovia ligando Cachoeira de Itapemirim a Vitória, avançando sobre um gargalo que é a cidade de Vila Velha, criando também um acesso ferroviário até o Porto de Ubu, o único Porto que não tinha ferrovia.

Temos um projeto da Transnordestina, que a gente tem trabalhado com o Ministério da integração e a CFN. Há também a propositura, que nós inclusive autorizamos na relação de Diretoria desta semana, de subconcessão da VALEC, para que um subconcessionado privado possa entrar e construir ou concluir parte das obras da Norte Sul, então eu creio que temos um cenário hoje completamente diferente do que tínhamos há três anos atrás em relação às ferrovias. Eu espero que esse entendimento entre a Brasil Ferrovias e eventualmente os interessados em participar da sociedade venham a se consolidar e permitir que ela também volte a investir de forma adequada, e quero chamar a atenção aqui apenas de um aspecto, só para concluir, que eu acho que é importante, até porque muitas vezes vem uma colocação de que as concessionárias não constroem ferrovias.

Como eu falei, quer dizer, a construção da infraestrutura ferroviária, ela não traz retorno ao investimento. Não é obrigação da Concessionária construir nova ferrovia. Ela tem até o direito, fato que a FCA está usando agora na Litorânea Sul, mas ela não tem esta obrigação. Exatamente como o modelo americano, no nosso modelo a construção de nova ferrovia cabe ao Governo e a partir daí cabe a ele definir se deve ou não conceder a operação à iniciativa privada. Todavia, o contrato de concessão é muito claro em relação às responsabilidades também por parte do Governo.

E aqui nós temos um problema. Há uma parte dos contratos que não está sendo cumprida, não está sendo honrada, que é exatamente a obrigação do Governo com relação à promoção de contorno de cidades, passagem de nível – nós temos hoje cerca de onze mil passagens de nível, se lembrar que nós temos vinte e oito mil quilômetros de ferrovia é praticamente uma a cada dois quilômetros, e isso daí talvez seja o maior limitador de velocidade, não há condição, por mais que as concessionárias remodelam todas as suas linhas, no momento em que tem uma passagem de nível ela vai ter que ter uma velocidade baixa, não tem jeito.

Quando eu falo de contornos, aí eu me refiro até a Cachoeira de São Félix, eu acho que desde que eu

entendo de ferrovia se discute essa obra e ela nunca sai, e realmente aquilo é uma coisa impensável. E também a questão da faixa de domínio das ocupações anteriores à assinatura do contrato de concessão. As invasões posteriores ao contrato de concessão cabem ao concessionário. As anteriores, ocorridas ainda no período da rede ou da REFESA ou da FEPASA, cabe à União. Esses três itens contratuais não vêm sendo promovidos pelo lado do Governo e isso causa um enorme transtorno à operação das ferrovias. Bom, basicamente é isso, eu também não quero me alongar muito, qualquer pergunta eu estou à disposição.

SENHOR PRESIDENTE SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI) – Nós teremos agora as perguntas dos Srs. Senadores. Com a palavra o autor do requerimento, o Senador Delcídio Amaral.

SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS) – Sr. Presidente: se o Senhor me permite eu vou contar um pouco a história, especialmente da NOVOESTE, e abusando um pouquinho da paciência de todos eu gostaria de ler um pouquinho, falar um pouquinho dessa história, até para ressaltar a questão do Planejamento Estratégico. Eu tinha muitas perguntas, algumas foram respondidas. Eu só gostaria de registrar, Presidente, como disse bem o Guilherme Lacerda, o fundo de pensão não é operador ferroviário. E nós temos dois operadores ferroviários aqui: o Dr. Zé Alexandre, que tem uma história longa, aliás, a família, a vocação da família, transporte, por razões óbvias, e o Elias, que eu conheci na Vale do Rio Doce e que foi um dos dirigentes mais importantes da Vale, especialmente na construção de Carajás, e na operação modelar das ferrovias da Vale do Rio Doce.

Mas eu gostaria de registrar, Sr. Presidente, que a NOVOESTE é fundamental para o desenvolvimento do meu Estado. Como eu já tive a oportunidade de mencionar os trilhos da antiga NOROESTE do Brasil, que era o nome dela, foi o que proporcionou uma vantagem competitiva ao então Sul do antigo Estado do Mato Grosso, possibilitando a cisão e criação do Estado de Mato Grosso do Sul, que infelizmente algumas pessoas às vezes confundem ainda Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, chamam Mato Grosso do Sul de Mato Grosso. A NOROESTE bitola de um metro se conectava em Bauru com a antiga Estrada de Ferro Sorocabana e, por meio desta, chegava-se a Santos, ao Porto de Santos, tudo em bitola estreita. Eu me lembro bem, Zé Alexandre, quando eu estudava em São Paulo, que nós íamos de trem da Paulista até Bauru, naquele trem de alumínio lá, o tal do “Expresso de Prata”, e aí nós pegávamos na NOROESTE do Brasil e íamos de Bauru--

SENHOR PRESIDENTE SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI) – Eu não era nascido não, Delcídio, mas já ouvi falar sobre isso... (risos)

SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS) – E nós íamos de Bauru até Corumbá, quando aí começava a Ferrovia da Morte, aquela para Porto Soares. E eu não posso deixar de registrar, nós estamos chegando na hora do almoço aqui, Sr. Presidente, e é notável e inesquecível o “filé a cavalo” que era servido no restaurante da NOROESTE, e foi dito aqui pelo Guilherme Lacerda e pelo Elias Nigri, e eu tenho certeza que com a retomada do Trem do Pantanal, muitas pessoas vão conhecer o Pantanal de verdade, andando nesse trem, que é um dos passeios mais bonitos do mundo, porque essa ferrovia, esse trecho, especialmente de Campo Grande a Corumbá, ele corta o Pantanal do Mato Grosso do Sul e com uma riqueza absolutamente associada à fauna e à flora daquela região. É realmente extraordinário e eu acho um passeio, sob o ponto de vista turístico, imperdível, para qualquer turista, seja ele nacional, seja ele estrangeiro.

Mas, voltando, e para contar um pouco a história, a conhecida transposição da Serra do Mar, construída no início dos anos 30, chamada Mairinque-Santos, foi toda construída em bitola estreita, criando-se então uma alternativa à antiga São Paulo “*Railway*”, como foi dito aqui, também conhecida como Santos-Jundiaí. Esta em bitola larga, de um metro e sessenta centímetros. Eu estou fazendo essa abordagem de bitola, porque nós vamos chegar lá na frente e é exatamente o que eu gostaria de ressaltar aqui nesta audiência. Os vagões de bitola larga desciam para Santos depois de cruzar o centro da cidade de São Paulo pelo sistema de cremalheira da Santos-Jundiaí – o velho sistema de cremalheira -, enquanto que os de bitola estreita desciam pela simples aderência da Mairinque-Santos.

Aqui foi dito e registrado o problema do contorno ferroviário de São Paulo, que é outro complicador e outro óbice aí para que realmente as ferrovias se desenvolvam e cresçam dentro daquilo que o próprio Zé Alexandre aqui colocou. Com o crescimento da população da região metropolitana de São Paulo e com a utilização das linhas da antiga Santos-Jundiaí para o transporte metropolitano de passageiros, o Governo do Estado de São Paulo, nos anos 90, através da então FEPASA, reformulou a antiga Campinas-Mairinque, da antiga Estrada de Ferro Ituana, e implantou a bitola larga no antigo leito da bitola estreita da Mairinque-Santos, permitindo que todos os trens do interior paulista pudessem chegar a Santos e vice e versa usando a rota Campinas, Mairinque e Santos. Duplicou-se, à época, o trecho entre as estações Evangelista de Souza, no Alto da Serra do Mar, a Paranatinga, já na

baixada santista. Duplicou-se, sem muito transtorno, porque já nos anos 20, quando a Mairinque-Santos foi projetada, suas obras de arte, ou seja, túneis e viadutos, já previam a sua duplicação e a implantação da bitola mista. Eu até coloquei aqui nesse meu pequeno relatório as fotos já com a previsão da duplicação. A esta antecipação dá-se o nome, como foi dito aqui no início, de Planejamento Estratégico. E é preocupado com este Planejamento Estratégico que no último dia 17 de março fui à tribuna do Senado e chamei a atenção dos meus colegas, Senadores, para a alienação do controle da Brasil Ferrovias, que efetivamente já está acontecendo, como já foi anunciado, e porque ela tem muito a ver com a vida dos brasileiros e com o nosso futuro como Nação. Porque o que está sendo alterado nesse meganegócio, que envolve valores na casa dos bilhões de reais, é a real capacidade do nosso País e de nossas lideranças de estabelecer as estratégias mais adequadas para assegurar o nosso progresso.

O planejamento estratégico dos anos 20, que permitiu a duplicação e a implantação da bitola mista na antiga Mairinque-Santos, encontrou nos anos 90 com a total falta de planejamento na privatização de parte da malha da antiga rede ferroviária federal. Privatizou-se com olhos focados no déficit público, não dando a importância ao planejamento logístico e de transporte. Como foi dito aqui na exposição, privatização via regionais, foi dito aqui eu acho que pelo nosso querido Elias. De todas as privatizações que o Governo fez a pior foi da antiga NOROESTE, agora NOVOESTE. Infelizmente no meu Estado. Sem os devidos cuidados, esta concessão acabava em Bauru, no Estado de São Paulo, e como já disse em outra oportunidade Bauru não é destino, Bauru é passagem. A falta de um contrato de direito de passagem adequado entre Bauru e Santos e a priorização da utilização das linhas entre Mairinque e Santos aos trens de bitola larga – basta ver na exposição a vantagem que isso trouxe, especialmente para a FERRONORTE, minguraram a oferta de transporte ferroviário adequado no Estado. Nós ficamos restritos por causa da bitola média. O transporte ferroviário no Mato Grosso do Sul praticamente acabou com esta falta de planejamento. Hoje se transporta a metade do que se transportava antes da privatização.

Agora, nesta reestruturação da Brasil Ferrovias, *holding*, que engloba três das principais concessionárias ferroviárias, NOVOESTE, FERRONORTE e FERROBAN, foram criados dois sistemas: o de bitola larga, composto pela FERRONORTE e pelas linhas de bitola larga da FERROBAN, que atenderá ao Mato Grosso, e o de bitola estreita, composto pela NOVOESTE e pelas linhas de bitola estreita da FERROBAN que atenderão

ao Mato Grosso do Sul. E a antiga Mairinque-Santos, originalmente de bitola estreita, com quem é que vai ficar? Com o sistema de bitola larga, ou seja, agora a NOVOESTE vai acabar em Mairinque, que assim como Bauru não é destino, é passagem. A alienação da Brasil Ferrovias se dará dos dois sistemas em separado. O sistema de bitola larga e o sistema de bitola estreita. O de larga, chegando a Santos, o de estreita chegando a Mairinque. E eu pergunto: por que não foi feito ao contrário? Por que não o sistema de bitola estreita que atende ao Mato Grosso do Sul chegando a Santos? Aliás, como era na sua concepção original, do início do século passado, e a bitola larga que atende ao Mato Grosso chegando a Mairinque? Por quê? Por que não se criou três ferrovias? Uma de bitola larga, outra de bitola estreita e, assim, uma terceira, de mista – que aí entra essa preocupação da métrica com a bitola larga, e mista, criando assim um equilíbrio na oferta de transporte de bitola larga e de bitola estreita, ou seja, nós estamos aí diante de um projeto com bitola estreita, outro com bitola larga e com um gargalo natural, que se não for equacionado de alguma maneira vai prejudicar Mato Grosso do Sul, que está na bitola média. Deve haver uma razão, deve haver um Planejamento Estratégico acompanhado de perto pela ANTT, e foi por isso que solicitei a essa Comissão de Infra-Estrutura que convocasse os Senhores para apresentarem essas razões.

Então, essa é uma das perguntas que eu faço à ANTT e faço também ao Dr. Elias Nigri, e eu gostaria de acrescentar aqui mais algumas, porque outras já foram respondidas. 1) Qual a capacidade de transporte entre Mairinque e Santos? E a outra Araguari a Mairinque, e Corumbá a Mairinque, em trens e toneladas? 2) Qual é a demanda de transporte dos sistemas de bitola larga que atende o Mato Grosso e estreita que atende ao Mato Grosso do Sul? Que empresa realizou o estudo de mercado? 3- Do total de pares de trens entre Mairinque e Santos, quantos serão destinados ao Mato Grosso e quantos serão destinados ao Mato Grosso do Sul pelo contrato de direito de passagem entre a NOVOESTE e a FERROBAN? 4- Os Senhores entendem que um País carente de infra-estrutura, como o Brasil, a oferta de transporte gera demanda? Que é aquela velha discussão: faz a infra-estrutura para viabilizar, faz o gasoduto para criar mercado, que é uma pergunta que eu acho importante. Então, Sr. Presidente, eu agradeço a paciência e gostaria até de ouvir especialmente do Dr. Zé Alexandre e do Dr. Elias Nigri as considerações sobre essas questões que foram colocadas no texto e a essas quatro últimas perguntas.

SENHOR PRESIDENTE SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI) – Com a palavra o Dr. José Alexandre.

SR. JOSÉ ALEXANDRE NOGUEIRA REZENDE – Senador, eu acho que eu vou tentar recolocar alguns pontos que eu acho que são mais pertinentes à agência e vou deixar alguns aspectos aí que eu acho que são mais de colocação da concessionária. Bom, com relação a essa modelagem, como eu falei, quer dizer, a primeira modelagem apresentada praticamente resolvia o problema da FERRONORTE. Ponto. Quer dizer, não havia uma solução para a NOVOESTE e nem para a FERROBAN. Na verdade, Senador, o que a gente entendia é que aquela operação, ela feria os contratos e, principalmente, o contrato da FERROBAN. O Senhor sabe bem qual é a função da agência, seria a proteção aos contratos, essa é que foi basicamente a razão dos problemas que nós tivemos até que esse entendimento ficasse claro. Bom, a nossa preocupação. Temos uma solução para bitola larga. No momento em que você cria uma *holding*, em que seria a *holding* proprietária da totalidade das ações ou da maioria das ações da FERRONORTE e FERROBAN. E como que fica a NOVOESTE?

Então naquele momento, nós tivemos a oportunidade até de falar com o Senhor naquele momento, naquele momento a gente ficou muito preocupado e surgiu uma condicionante que seria, que foi até uma colocação nossa: vamos estender até Mairinque. Na verdade isso aconteceu, Senador, pela ordem com que as coisas ocorreram e pelo volume também. Se o Senhor – eu vou passar só uma informação aqui, vamos falar em TQU, nós temos hoje... vamos falar em Toneladas Úteis, eu acho que fica melhor, nós temos hoje alguma coisa em torno de vinte e seis bilhões de TQU pelo sistema de larga e temos algo em torno de 2,7 pelo sistema da NOVOESTE. Então é alguma coisa próximo de 10%.

Eu concordo com o Senhor plenamente quando o Senhor diz: “bom, mas essa é a mesma produção de 1996, poderia e deveria ser maior”. Eu concordo inteiramente. Aí a razão do problema em si, da discussão. Eu não quero polemizar aqui derivados, mas efetivamente o derivado deixou de ser produzido, deixou de ser transportado. Mas realmente poderia estar atendendo mais adequadamente. Mas jamais a produção, esta produção da bitola, proveniente da NOVOESTE, pelo menos na radiografia de hoje, atingiria o volume da bitola larga. Obviamente eu concordo com o Senhor. Se o Senhor induz, tem aquela lição até de um pólo siderúrgico, se não me engano, há outros tipos de produção, desenvolvimento, vai gerar mais carga--

SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS) – Dr. Zé Alexandre, só para registrar, e na própria exposição do Elias, ficou claro aí o potencial de mercado na realidade atual, no Mato Grosso do Sul, mas inclusive no escoamento da produção do complexo de Urucum, na fronteira com a Bolívia, que traz consigo vários projetos associados ao gás natural boliviano. Então o Senhor veja a importância que essa alienação vai representar para o escoamento da produção daquela região, até porque todos os *players* que estão operando naquela região entendem que a solução para escoamento é ferrovia.

SR. JOSÉ ALEXANDRE NOGUEIRA REZENDE – Apenas para complementar, Senador, na época da privatização houve... nós tínhamos, o processo era conduzido pelo BNDES, que era o gestor, mas a rede participava ativamente, até pela particularidade, que não seria a venda de uma empresa, e nós tínhamos um contrato com o BANCO MUNDIAL, que assessorava também. A proposta que foi encaminhada era uma proposta de que esse trecho de bitola mista fosse na verdade um consórcio. A proposta que veio era do banco e seria um consórcio de todas as ferrovias que acessassem ao Porto de Santos. A sugestão colocada na época, só para ficar claro, acabou não sendo adotada, era uma decisão de Governo, parece que havia dificuldades legais também para ela, porque o banco propunha o seguinte: seria um consórcio das ferrovias e a participação nesses consórcios, que já seria licitada junto com o leilão, ele seria móvel anualmente em função da produção de carga de cada um. Então ela seria uma... as ações flutuariam ano a ano. Acabou não sendo aprovado e nós estávamos nesse dilema, quer dizer, o Senhor tem razão quando diz: por que a larga de ter e a estreita não? O fato também é que esses ativos já pertenciam à FERROBAN e a FERROBAN está vinculada numa *holding*, que é a Nova Brasil Ferrovia, com a FERRONORTE, e não com a NOVOESTE. A NOVOESTE ficou isolada. Então, o que nós conseguimos avançar, Senador,--

SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS) – Como diz o Guilherme, um mal... como que é? Um mal desnecessário.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – (pronunciamento fora do microfone)

SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS) – Eu até sei o autor dessa frase célebre.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – Era um mal desnecessário.

SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS) – Que Deus o tenha.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – Era um mal desnecessário, mas nós mostramos que é ao contrá-

rio, inclusive a procura por ela agora mostra isso, o interesse por ela, pela NOVOESTE.

SR. JOSÉ ALEXANDRE NOGUEIRA REZENDE

– Bom, o que nós condicionamos, Senador, foi que houvesse esse contrato operacional, que vigesse ao longo de toda a concessão, que esse contrato tenha que ser encaminhado à agência, vai ser homologado e fiscalizado pela agência, dando à NOVOESTE, seja quem for o acionista da FERROBAN, o direito de passagem e acesso ao Porto de Santos e a Paulínia. Basicamente é praticamente a mesma decisão do acesso ao Porto de Santos. Só que o que nós queremos, e esperamos que venha agora, é esse contrato encaminhado pela NOVOESTE e FERROBAN antes que seja concluída uma operação de venda.

Certamente na nossa anuência a essa operação, que terá que ter em caso de sucesso, até por exigência legal, esse será um fator condicionante, ou seja, eu acho que eu já tive a oportunidade também de dizer isso ao Senhor, é bom porque a gente reitera aqui nessa Casa. A venda, isso não é uma coisa direta, mas eu poderia afirmar isso ao Senhor, a venda da NOVOESTE dissociada da Brasil Ferrovias será condicionada à apresentação desse acordo entre as duas para que não haja conflito entre acionistas diferentes, caso não seja o mesmo acionista, porque pelo que eu entendi na bitola larga apareceu um pretendente que também é pretendente da bitola estreita e na bitola estreita teria um segundo pretendente. Então deve ser até uma razão melhor, tem dois, tem o dobro dos interessados na banca larga (risos). Então o Senhor pode ficar tranqüilo que--

SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS) – Pretendentes apareceram. Quantos pretendentes apareceram?

SR. GUILHERME LACERDA – Senador, isso foi entregue ontem e o nosso funcionário, até pelo que inclusive está no jornal hoje, porque eu não estive presente, no caso da estreita foram entregues três ou quatro, três ou quatro para o caso da estreita, e no caso da larga tem que confirmar ainda, parece que foi uma ou duas, eu não tenho ainda a informação porque o nosso funcionário esteve lá ontem.

SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS) – E há alguém que apresentou proposta para ficar com a estreita e com a larga?

SR. GUILHERME LACERDA – Quem está participando e provavelmente tenha apresentado, provavelmente, eu não vi a proposta ainda, é a LL, está certo? Quem estava disputando concomitantemente era a LL, era a única que estava nas duas, e algumas apenas fizeram propostas para a larga e outras apenas para a estreita.

SR. JOSÉ ALEXANDRE NOGUEIRA REZENDE – Só para concluir, Senador, quer dizer, na oportunidade em que isso tiver que ser encaminhado para a agência nós vamos pautar nessa questão, ou seja, nós queremos que independentemente... e eu digo até uma coisa para o Senhor: do ponto de vista da agência, isso é no ponto de vista nosso, seria até adequado que fossem dois grupos distintos. Por quê? Porque na verdade a FERRONORTE hoje, ela desvia carga da NOVOESTE. E uma forma de realimentar a ferrovia e alavancar a ela mais investimentos é que essa carga possa voltar, ou seja, de uma certa forma a FERRONORTE e a NOVOESTE são concorrentes, e nessa questão até uma terceira ferrovia vinha até se aproveitando de cargas que são originalmente cargas de mercado da NOVOESTE e da FERRONORTE. Então, do nosso ponto de vista como Agência, é mais salutar que sejam dois grupos distintos, mas não há nada contra ser o mesmo grupo, que eu também entendo a posição do Senhor, preserva uma situação de conflito lá na frente. O que a gente entende é que essa situação de conflito está hoje preservada. Eu não sei se eu atendi todas as questões.

SR. ELIAS DAVI NIGRI – Eu posso complementar aqui o que o Zé Alexandre está falando para primeiro dizer que o Conselho já aprovou esse acordo operacional detalhado entre as duas empresas e que será submetido então à aprovação da Agência. Nele procura-se então preservar os direitos de cada Concessionária à luz de um plano de negócios que foi definido para cada empresa. Eu passei rapidamente na apresentação. Nesse plano de negócio, nos próximos cinco anos, nós prevemos que tanto a NOVOESTE quanto a Brasil Ferrovias dupliquem a sua capacidade de transporte. As faixas de então que estão alocadas à NOVOESTE, elas permitem atender a esse plano de negócios conforme o estudo que foi feito.

Agora, quanto à sua preocupação, neste ano os investimentos que nós estamos fazendo no trecho entre Mairinque e Santos, eles já contemplam por conta do Planejamento Estratégico, que o Senhor se referiu, de que a infra-estrutura já está pronta para a duplicação, nós estamos fazendo perto de vinte e cinco pátios, de maneira que a capacidade a esta demanda de transporte seja atendida nos planos atuais. Certamente, se houver um projeto assim transformador como o minério que venha a Santos, que vai demandar uma capacidade de transporte muito maior do que a atual, tem que haver uma negociação para novos investimentos e novos pátios. Mas eu diria que, como a infra-estrutura já está pronta, esse investimento é muito mais fácil de ser viabilizado entre as duas operadoras. E lembrar também que uma parte dos acionistas podem

até permanecer os mesmos. Esse acordo operacional, ele pode funcionar como, aliás, hoje funciona com a FCA. A FCA tem também um determinado número de faixas para poder passar. Então a regulação feita pela Agência, ela cobre então essa sua preocupação, que é procedente, eu concordo com o Senhor, mas eu diria também que ela tem mecanismos também de serem implementados investimentos de relativamente pouca monta para ampliar o número de faixas nesse trecho, que é o mais crítico na ferrovia.

SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS) – Eu queria só perguntar para o Dr. Guilherme Lacerda: quando é que vai ser anunciado, Guilherme, o resultado dessa alienação de ativos?

SR. GUILHERME LACERDA – Senador, o nosso projeto, o nosso processo, é exatamente o de... hoje o nosso Diretor já está junto com a PREVI, certo, e vai convidar também o BNDES, embora sejamos nós os dois sócios majoritários que oferecemos, porque tem o direito de talha longa para os demais, então já estamos hoje no Rio de Janeiro discutindo essas propostas. Eu posso dizer para o Senhor o seguinte: nós temos hoje todo o interesse em não retardar essa decisão. Agora evidentemente que é preciso olhar com um certo rigor porque são muitos, como o Senhor mesmo disse na citação, são investimentos muito elevados, está certo? Para um fundo de pensão ter decidido colocar recursos no ano passado adicionais nessa ferrovia, e hoje em dia a governança do fundo de pensão é um negócio muito pesado, muito restrito, não foi simples aprovar na Diretoria, por unanimidade, aprovar no conselho deliberativo, e temos obrigação de fazer relatórios trimestrais, que é a exigência, inclusive da auditoria, então esses investimentos são muito pesados para os fundos. Então nós estamos hoje discutindo, agora objetivamente eu posso dizer o seguinte: nas próximas semanas. O nosso prazo ali estimado é até final de abril, está certo? São empresas privadas, nós queremos tirar o máximo possível delas, da negociação.

Já foi dito aqui e o Dr. José Alexandre colocou a importância dessas ferrovias, e o Senhor conhece muito bem, ela tem um potencial muito grande, aí sendo direto, na estreita que é a maioria das ferrovias no Brasil, são bitolas estreita, é bitola estreita, e na bitola larga. Então nós queremos tirar um aproveitamento disso, ou seja, ela tem deficiências? Tem. Mas o que interessa é o potencial de valor que ela pode agregar para o investidor. Então nós não vamos abrir mão de negociar nessas premissas. E nós estamos fazendo um esforço grande de limpar os esqueletos, sempre nos deparamos com esqueletos, problemas, problemas que existiam, empresas como o Dr. Elias ali colocou em que nós tínhamos dívidas tributárias muito gran-

des, a Agência fez um acompanhamento exigente, mas compreendendo também as dificuldades que as empresas tinham.

Eu não vou me estender, mas tinham situações delicadíssimas de não arrecadação de tributos, e tributos são muito pesados no Brasil, inclusive de apropriação indébita, de descontar de fornecedor, não arrecadar, nós fizemos a renegociação... (2:06:15). Então, a empresa hoje, ela está numa situação, muito melhor do que estava. Então nós queremos mostrar isso para os investidores. Agora, evidentemente tem que se submeter às exigências regulatórias, que no Brasil tem uma Lei maior que estabelece. Eu tenho a impressão de que os interessados estão vendo isso e nós vamos sentar agora para negociar, até o final do mês, e nós nos comprometemos a prestar as informações adequadas. Embora sejam empresas privadas, sendo que o negócio é privado, são empresas concessionárias públicas.

Todo esse debate que foi feito da reestruturação, Senador Delcídio, é que o Senhor cuida de muita coisa e talvez não saiba, ou seja, houve vários debates com os empresários da câmara de logística da FIESP, em que nós mostramos e eles reconheciam a necessidade de fazer essa reestruturação, debate com várias lideranças regionais e com o apoio dos Prefeitos que têm vários interesses que estão em torno dessas ferrovias. Então o que nós queremos é realmente que venha um sócio, para comprar tudo ou para comprar parte nossa, que nós temos disposição de ceder parte, não precisamos é ficar no controle, o que nós estamos oferecendo é ter o controle, mas não precisamos vender tudo, é isso que nós vamos discutir, de tal maneira que atenda a essas expectativas, porque não podemos ficar eternamente em cima de vamos fazer e promessas. Muita coisa foi feita, mas não foi o insuficiente. Eu acho que não foi o suficiente, estamos entrando numa nova etapa. Essa alienação estava prevista no momento da reestruturação, estava prevista, sempre pensamos nela. Não foi feita. Vamos melhorar, como infelizmente alguns interpretam, infelizmente, que nós colocamos dinheiro e agora estamos vendendo para perder dinheiro. Não é isso. Nós não tínhamos condições de vender antes na situação em que estava. Eu acho que isso é uma coisa flagrante. Pode procurar qualquer consultor que entenda deste setor, não precisa perguntar a um dirigente ou mesmo a uma Agência reguladora. Qualquer consultor que entenda iria dizer... vai dizer isso: “olha, como é que você vai vender essa empresa nessa situação? Como é que você vai conseguir buscar um sócio com tantas incertezas em torno da empresa?” Nós não tínhamos condições, por isso que fizemos essa reestruturação.

SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS) – Presidente, eu só gostaria de fazer um registro. Eu, com o Guilherme, nós já discutimos várias vezes, com o Elias também, com o próprio Zé Alexandre, a gente acompanha isso aí. Quando a CPI não atrapalha a gente consegue acompanhar essas coisas, mas--

SENHOR PRESIDENTE SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI) – A CPI atrapalha? (risos)

SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS) – E como. Mas eu acho que nós estamos num momento fundamental, quer dizer, na busca desse equacionamento definitivo, principalmente dessa malha ferroviária, FERROBAN, FERRONORTE e NOVOESTE, e eu espero que definitivamente nós encontremos uma saída porque passou-se muito tempo e isso trouxe um desgaste enorme para nós lá em Mato Grosso do Sul e para a população especialmente, que sempre viu esse trem como um... aliás até o Almir Sater fez uma música chamada “Trem do Pantanal”, que é um sucesso no Brasil inteiro, ele é que meu conterrâneo também, e pantaneiro, mas a gente entende que nós não vamos viver de passageiro, mas acima de tudo vamos viver de carga, que é efetivamente o grande potencial que nós temos, e eu acho que pelo que foi exposto aqui, e essa preocupação, Zé Alexandre, do direito de passagem, a questão de Mairinque, o acesso da bitola mais estreita para a bitola larga e essa competição, eu acho que ficou muito claro aí que nós vamos caminhar para uma solução. Eu espero isso, porque para Mato Grosso do Sul vai ser muito importante, como também para o próprio Estado do Mato Grosso, a Senadora Serys fez questão, pediu que eu registrasse também, ela está na Comissão de Orçamento para ver se aprova ou não o orçamento de 2006, então por isso que ela justificou a ausência dela aqui, mas eu espero que nós venhamos a contribuir para o desenvolvimento do centro-oeste equacionando um dos modais de transporte mais importantes lá para os nossos Estados, que é o modal ferroviário.

SENHOR PRESIDENTE SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI) – Senador Delcídio, lamentavelmente... e eu tenho recebido aqui o telefonema de vários Senadores, alguns até aborrecidos pelo fato da audiência ter sido marcada para hoje. Todos sabem que o dia normal de funcionamento da Comissão é na terça-feira. O Dr. Zé Alexandre tinha compromisso, não podia ver na terça-feira, e era importante que ele estivesse aqui para prestar esses esclarecimentos da maior importância para a Nação. E, por conta disso, eu tenho recebido um volume muito grande de telefonemas de Senadores lamentando não estarem aqui porque isso é um assunto que interessa praticamente a maioria dos Estados brasileiros, de todos os Estados

brasileiros, a discussão e as perspectivas de ter nas suas regiões a implantação de projeto dessa natureza. De forma que infelizmente nós tivemos um comparecimento muito aquém do desejado, mas de qualquer maneira alguns já pediram inclusive a gravação da Audiência Pública.

SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS) – Presidente, eu só gostaria de ter uma cópia dessa exposição feita pelo Dr. Elias Nigri, porque seria muito importante também, e eu acabei esquecendo, eu não pedi.

SENHOR PRESIDENTE SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI) – É, nós tomaremos essa providência. Eu quero dizer que aqui coisas importantes foram tratadas. A memória brasileira não é das melhores, e o Dr. Guilherme lembrou aqui o início de todo esse processo. Eu estive recorrendo a uma publicação que ele me deu e, enfim, os problemas vem se arrastando desde o Governo Sarney, o Brasil fez uma vítima que foi o Olacir Moraes, não há como se negar isso, era um empresário que acreditou num projeto, talvez fosse a primeira parceria público privada, embora informal, embora não fosse nos termos das de hoje, e ele lutou contra a morosidade do Estado. Os seus investimentos eram feitos na hora e os do Estado ou não eram feitos ou eram feitas com muito atraso, de forma que eu queria apenas pedir ao Dr. Guilherme que... logo no início ele disse que o fundo foi levado a fazer esse investimento. Talvez pelo que está dito aqui, se fosse de escolha espontânea dos fundos não seria essa a atividade principal ou a preferencial dele. Então se ele pudesse relatar um pouco de como isso começou, até para que fique registrado nos anais dessa Comissão.

A segunda pergunta, eu até fiz informalmente, mas eu fiz aí, eu gostaria que ele dissesse, a negociação com o empresário Olacir Moraes já foi concluída, em que termos está concluída e em que pé está essa negociação com a parceria do Sr. Olacir Moraes? Em terceiro lugar, caso não haja venda, qual seria a previsão do retorno desse investimento? Eu faço isso pensando inclusive na proteção do patrimônio dos associados dos fundos que investem nesse projeto.

SR. GUILHERME LACERDA – Senador Heráclito Fortes: a respeito da entrada dos fundos, evidentemente que isso aconteceu ao longo dos anos 90 e não foi apenas em um momento. As informações que nós temos, que nós levantamos, são informações de que tinha pareceres favoráveis, convenientes, e outros nem tanto, outros nem tanto que levantavam as preocupações. Então a ênfase que eu dei é exatamente na forma em que o fundo de pensão entrou direto numa empresa, numa empresa complexa de que é a ferrovia. A ferrovia não é uma coisa simples, é complexa. Então, entrando em posições de controle dois grandes

fundos, eu sou de opinião de que é preciso ter maior rigor e isso passou a ser considerado a partir das Leis Complementares 108 e 109 que foram aprovadas aqui nessa Casa, que são Leis Complementares muito rigorosas que valorizam os investimentos de investidores corporativos, institucionais, mas define regras muito fortes para que eles participem. E observem o seguinte: fundos brasileiros participaram, mas também fundos estrangeiros participaram. Às vezes a gente esquece que são investidores, são capitalistas, mas são investidores corporativos, americanos e de outros países que vieram e participaram aqui. Então a minha ênfase em termos de ter sido levado é que não existia, a meu ver, evidentemente que eu tenho muita cautela nessa crítica, de que esse investimento trouxe problemas. Outros investimentos, inclusive a privatização, trouxe benefícios. Este investimento eu estou de acordo com o Senador Delcídio, no caso da NOVOESTE, o Zé Alexandre viveu isso de perto, o Dr. Zé Alexandre viveu, foi da rede, o caso da NOVOESTE foi a primeira a ser privatizada e eu considero que o modelo não foi o mais adequado. O modelo de retaliar, de picotar pedacinho aqui, pedacinho ali, não foi o mais adequado. Evidentemente que a pressa e a forma de se privatizar levou a isso. Com certeza havia uma necessidade de fazer esse processo, com certeza havia essa necessidade. Nós estamos de acordo, está certo? E criando uma regulação forte.

O segundo ponto, a respeito do empresário Olacir de Moraes, na negociação, e como ele tinha uma posição relevante, uma posição significativa nas empresas, como um todo, inicialmente na FERRONORTE. Mas depois se estendeu à NOVOESTE, que a NOVOESTE, junto com a FERRONORTE, foi criada a FERROPASA, a FERROPASA em 1998, dois anos depois que o Noel Group (F) tinha entrado criou-se a FERROPASA, com a participação da CONSTRAN, do Grupo Itamarati. Depois essa participação foi caindo na medida em que os fundos chegaram aportando recursos para viabilizar a extensão da ferrovia. A ferrovia foi feita toda com recurso privados e foi dado em garantia os ativos deste empresário, e esses ativos, a empresa tinha apenas 16% do conjunto, continuou tendo em NOVOESTE, felizmente, ou seja, perdeu-se participação significativa na larga, mas o grupo CONSTRAN e os outros investidores continuaram tendo participação relevante na NOVOESTE, mas na verdade é que ela larga eles caíram para menos de 2%. Então a condição que ele colocou é que se liberasse as garantias dele. Olha a situação que nós chegamos. O maior credor era o BNDES, e é, o maior acionista passou a ser o BNDES, que não tinha participação nenhuma, incorporou parte, e aqui eu faço um registro, se me permi-

te, muito rápido, e o tempo vai provar isso, e o tempo curto, o curto prazo vai provar isso, que o BNDES fez um excelente negócio.

Ao contrário do que muitos dizem, o BNDES foi extremamente rigoroso em termos técnicos e a meu ver ele fez um excelente negócio em entrar nessa empresa, que estava com um passivo... com um crédito problemático, está encontrando uma saída para o crédito que ele tinha. E o crédito foi corrigido a taxas que eu já citei aqui, está certo? Então o Dr. Olacir, a CONSTRAN exigiu como condição para aceitar a renegociação que se liberasse as suas garantias. Essas garantias foram liberadas, foram submetidas aos Órgãos, a ANTT tem essa prerrogativa inclusive, o BNDES abriu mão de uma garantia, das suas Usinas de Açúcar, de vários ativos, ele conseguiu a liberação e foram dadas outras garantias. A empresa deu outras garantias reais, pátios que tem, uma série de ativos que têm, foram oferecidos como garantia de uma dívida em que 44% pertencem... é de uma empresa que pertence ao próprio BNDES.

Então veja você que essas engenharias financeiras, quando elas nascem tortas, fica difícil de corrigir depois, e nós conseguimos esse desenho. Por último, eram termos de se não vender, veja bem: nós estamos cientes de que o investimento ferroviário é um investimento volumoso, está certo? Vamos ter que buscar maneiras, encontrar, estudar formas, caso não se venda, para atender as exigências de investimentos para atender os clientes. Em que pese o ano passado ter reduzido a safra de soja, de grãos na região, este ano já houve um crescimento, um além. Então há uma demanda insatisfeita, e há uma demanda insatisfeita, como o Dr. Zé Alexandre colocou, também de outras cargas. O que está crescendo muito nesse setor agora, inclusive da NOVOESTE, é o setor sulcroalcooleiro, certo, o setor sulcroalcooleiro está crescendo, e isso é de importância vital para o nosso País, e isso é uma coisa que não volta mais, eu acho que veio para ficar. Então nós vamos ter que tomar providências para atravessar este período que, como eu disse, ainda estamos no vermelho e já estava previsto isso. Inclusive para atravessar a barriga, trazer para o ano que vem, em 2007, para ver se nós conseguimos sair, porque há uma carência muito grande de material rodante. Nós, o nosso plano de negócios ainda é comprar oitenta e nove locomotivas, locomotivas compradas usadas nos Estados Unidos, que tem que ser rebitoladas aqui. Comprar mais de mil vagões. Então não somos só nós que estamos comprando mil vagões, os outros estão comprando até mais, que estão numa situação financeira melhor. Então há uma disputa muito grande por esses insumos e os preços subiram, há uma

difficuldade em termos de investimentos e nós vamos ter que superar isso daí. Buscar alguma parceria adicional, operacional, então eu tenho obrigação aqui de falar da forma que eu penso. Vamos ter que discutir isso com os outros sócios, com o BNDES, que hoje em dia é o maior e que está efetivamente à frente e que terá que estar à frente desse processo. Nós não estamos agora só nós e a PREVI junto com os outros investidores. Então era isso.

SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS) – Eu só queria perguntar, Presidente, se o Senhor me permite.

SENHOR PRESIDENTE SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI) – Pois não.

SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS) – Porque o Presidente falou muito bem aí, o empresário Olacir de Moraes se preparou, existia a perspectiva de um *boom* no mercado ferroviário, vários fabricantes se prepararam para isso. Hoje quem é de fabricante que está no mercado? Quem eu conhecia bem era em Campinas a GE, a oficina de manutenção da Vila Leopoldina lá em São Paulo também, a GM – Americana, eu não sei como que está isso agora, quem é que hoje... e na área de vagões eu me lembro que várias empresas se prepararam para isso, a COBRASMA era uma, se não me engano, mas quem é que hoje está se preparando para esse – e eu espero – crescimento do mercado ferroviário, material rodante, essas coisas todas, como o Guilherme Lacerda colocou.

SR. ELIAS DAVI NIGRI – Bom, na questão de vagões, várias indústrias retomaram a sua produção. Basta lembrar que em 2002, estamos falando aí há três ou quatro anos atrás, produziram trezentos vagões e no ano passado foi na ordem de sete mil. Isso deu uma boa demanda bastante... reativou os atividades industriais que estavam aí ociosas em termos de produção. Então a capacidade de atender à demanda de vagões ela é plenamente atendida pelo mercado nacional. Com relação às locomotivas, e as locomotivas para esse transporte de cargas na Brasil Ferrovias e em maior parte das ferrovias são locomotivas com capacidade superior a de três mil HPs, potência superior a três mil HPs, e nós não temos fabricante nacional. Então elas geralmente são importadas e os maiores fabricantes são GE e GM nos Estados Unidos, e o processo que as ferrovias que ainda não tem aí uma demanda suficiente tem utilizado é essa compra de material usado e feito uma reforma, vamos dizer assim, uma rebitolagem aqui no mercado nacional.

SENHOR PRESIDENTE SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI) – Eu solicitaria ao Dr. Nigri que remetesse à Comissão os aportes feitos desde o início, desde o Governo do Sarney, quando começou a

ser feito os aportes feitos pelo fundo de pensão e os investimentos, de preferência com valores atualizados, as datas, os períodos e os respectivos valores. Eu indago se algum Senador tem mais alguma pergunta, indago aos Senhores convidados se querem fazer algum comentário final. Dr. Zé Alexandre.

SR. JOSÉ ALEXANDRE NOGUEIRA REZENDE

– Só para complementar aqui, Senador Delcídio, só para o Senhor ter uma idéia da indústria de vagões, no ano de 2002 foram cerca de duzentos e noventa e quatro vagões produzidos, isso saltou para dois mil e quinhentos, quatro mil e quinhentos, no ano passado foi sete mil e quinhentos vagões produzidos pela indústria--.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – (pronunciamento fora do microfone)

SR. JOSÉ ALEXANDRE NOGUEIRA REZENDE – Vagões basicamente a MAXION, COBRASMA também, RANDON...

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – METALMEC(F).

SR. JOSÉ ALEXANDRE NOGUEIRA REZENDE – O que nós temos que realmente é um problema é o fato de, primeiro: nós não temos mais fábricas de locomotivas, apenas aquela da EMAC (F) que a gente vê do Rio de Janeiro quando decola do Rio para Brasília, e também nós paramos de produzir trilhos. Então o trilho também é importado e esse também é um problema decorrente da desativação do setor de anos atrás.

SENHOR PRESIDENTE SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI) – Não havendo mais quem queira inquirir os convidados eu vou declarar encerrada a sessão. Antes eu quero dizer que por iniciativa da Comissão nós vamos adiar o depoimento do Ministro da Cidade, marcado para o dia 28, e eu vou explicar porquê. Fui informado agora, o orçamento deve estar... a sua votação na Comissão deve estar sendo concluído durante todo o dia de hoje. E aí a perspectiva é de que a votação seja na terça-feira, 28. Assim sendo, nós não temos a menor condição de votar o orçamento e ouvir o Ministro, de forma que nós vamos adiar e posteriormente convidaremos os companheiros. Eu sei que V. Ex^a é um dos interessados nesse depoimento, então nós faremos uma combinação para talvez a semana seguinte.

SENADOR DELCÍDIO AMARAL (PT-MS) – Presidente, se o Senhor me permite, eu vou preparar com o Senador Tourinho um requerimento para que nós venhamos a discutir novamente a parceria pública privada, que eu acho que o momento é fundamental e nós temos que retomar essa bandeira.

SENHOR PRESIDENTE SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI) – Eu acho que V. Ex^a. tem toda razão. Eu quero apenas lembrar aqui que há cerca de uns três ou quatro meses a Comissão foi procurada para que se tratasse aqui esse problema do direito de uso da ferrovia, exatamente esse problema, essa questão envolvendo o Porto de Santos. Eu pedi aos interessados que viessem, devidamente formalizados, que protocolassem a sua solicitação, eu fui procurado por um Senador da República, estavam acompanhado do Senador, não foi formalizado. Eu até na época dei a opinião a eles que eu achava que aquilo era um ajuste de mercado, que as próprias empresas pudessem se entender sem a interferência da Comissão. As informações que nos são trazidas aqui e agora é de que o assunto está equacionado, de forma que eu queria apenas fazer esse registro para prestar contas inclusive ao Senador que esteve no gabinete, esteve na Comissão tratando desse assunto de interesse de Minas Geras. Está encerrada a sessão.

(Sessão encerrada às 13h20)

Ata da 3ª Reunião da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, Extraordinária, da 4ª Sessão Legislativa Ordinária da 52ª Legislatura, realizada em 04 de abril de 2006, às 10 horas, na Sala de Reuniões nº 13 da Ala Alexandre Costa.

Às onze horas e quinze minutos do dia quatro de abril do ano de dois mil e seis, na sala número treze da Ala Senador Alexandre Costa, sob a Presidência do Senador HERÁCLITO FORTES, reúne-se, extraordinariamente, a Comissão de Serviços de Infra-Estrutura com a presença dos Senhores Senadores **José Jorge, Marco Maciel, Rodolpho Tourinho, Leonel Pavan, Gerson Camata, Valdir Raupp, Mão Santa, Sérgio Zambiasi, Siba Machado, Cristovam Buarque, César Borges, Jonas Pinheiro, Eduardo Azeredo, Juvêncio da Fonseca, Arthur Virgílio, Luiz Otávio, Wellington Salgado, João Ribeiro e Augusto Bote-lho**. Deixam de comparecer os demais Senadores. Havendo número regimental, o Senhor Presidente declara aberta a reunião, dispensando-se a leitura da ata da reunião anterior que é dada como lida e aprovada. Em seguida, a Presidência comunica que a presente reunião destina-se a realização de Audiência Pública com a presença dos Senhores Representante do Ministério do Meio Ambiente, Dr. Marco Antônio Borzino, Coordenador do Projeto de Resíduos Sólidos Urbanos; Representante do Ministério das Cidades, Dr. Abelardo de Oliveira Filho, Secretário Nacional de Saneamento Ambiental; Dr. Silvano Silvério da Costa, Presidente da Associação Nacional de Serviços Mu-

nicipais de Saneamento; Dr. Dalmo Nogueira Filho, Presidente da Associação das Empresas de Saneamento Básico Estaduais; Representante da ABCON, Dra. Ana Lia de Castro, Diretora-Executiva da Associação Brasileira das Concessionárias Privadas de Serviços Públicos de Água e Esgoto; Representante da ABDIB, Dr. Newton de Lima Azevedo, Vice-Presidente da Associação Brasileira da Infra-Estrutura e Indústria de Base e o Representante do Fórum de Secretários Estaduais de Saneamento, Dr. Roberto Moussalem de Andrade, a fim de instruir o PLS nº 155, de 2005, sobre o estabelecimento de diretrizes para saneamento básico e dá outras providências, em atendimento aos Requerimentos nº(s) 11 e 12, de 2006-CI, de autoria do Senador César Borges. Após, o Senhor Presidente passa a leitura dos seguintes expedientes: Ofício nº 002665/2006/ASPAR/GAB/MCIDADES, de 03 de abril de 2006, subscrito pelo Dr. José Alcino Scarasati, Assessor de Coordenação Política do Ministério das Cidades, informando que o Dr. Abelardo de Oliveira Filho, será representado na audiência pública; Ofício nº 069/2006/GAB/ASPAR, de 03 de março de 2006, subscrito pelo Dr. Bazileu Alves Margarido, Chefe de Gabinete da Ministra do Meio Ambiente, informando que o Senhor Marco Antônio Borzino, será representado na audiência pública. Em seguida, a Presidência convida os expositores para tomarem assentos à mesa dos trabalhos. Antes de passar a palavra aos convidados, o Senhor Presidente concede a palavra ao Relator Senador César Borges, para justificar o seu requerimento. Logo após, o Senhor Presidente concede a palavra inicialmente ao Dr. Marco Antônio Borzino e, em seguida, aos demais expositores para suas considerações iniciais. Usam da palavra os Senadores César Borges, Rodolpho Tourinho e Augusto Botelho. A Comissão aprova, EXTRA PAUTA, o Requerimento nº 13, de 2006-CI, de autoria dos Senadores César Borges e Heráclito Fortes, requerendo seja realizada Audiência Pública perante esta Comissão, destinada a discutir a situação de Saneamento Básico nos Estados Brasileiros, convocando o Ministro das Cidades, Dr. Márcio Fortes, juntamente com os seguintes convidados: Dr. Abelardo de Oliveira Filho, Secretário Nacional de Saneamento Ambiental do Ministério das Cidades; Presidente da FUNASA e Representantes das seguintes Entidades: FNRU – Fórum Nacional Reforma Urbana; CMP – Central de Movimentos Populares; CONAM – Confederação Nacional dos Movimentos de Moradores; FNU – Federação Nacional dos Urbanitários; FNSA – Frente Nacional de Saneamento Ambiental; IDEC – Instituto de Defesa do Consumidor e Representantes das Entidades Municipais: FNP

– Frente Nacional dos Prefeitos; CNM – Confederação Nacional dos Municípios e ABM – Associação Brasileira dos Municípios. Nada mais havendo a tratar, encerra-se a reunião às treze horas e cinquenta minutos, lavrando eu, *Dulcília Ramos Calháo*, Secretária da Comissão, a presente ata que, lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente e publicada no Diário do Senado Federal, juntamente com a íntegra do seu registro de Estenotipia Informatizada. – Senador **Heráclito Fortes**, Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI) – Havendo número regimental declaro aberta a 3ª Reunião de Audiência Pública da Comissão Permanente de Serviço de Infra-Estrutura, realização Extraordinária da 4ª Sessão Legislativa Ordinária, da 52ª Legislatura. Antes de iniciar os trabalhos, proponho a dispensa da Leitura da Ata da Sessão anterior. Os Srs. Senadores, Sras. Senadoras que aprovam, permaneçam como se encontram. Aprovado.

Há expediente para ser lido. Expediente recebido da Sra. Ministra do Meio Ambiente, informando que, na impossibilidade de comparecimento, se fará representada pelo Dr. Marco Antonio Borzino, Coordenador do Projeto de Resíduos Sólidos Urbanos do Ministério. Do Ministro das Cidades, Márcio Fortes, informando que, na impossibilidade de comparecimento, se faz representar pelo Dr. Abelardo de Oliveira Filho, Secretário Nacional de Saneamento Ambiental. Quero deixar marcada para a próxima quinta-feira uma Reunião Extraordinária da Comissão, às onze horas. A presente Reunião de Audiência Pública vem em atendimento ao Requerimento nº 1112/2006, de autoria do Senador César Borges, a fim de instruir o PLS nº 155/2005, sobre o estabelecimento de diretrizes para o saneamento básico e dá outras providências. Convido o Dr. Marco Antônio Borzino, Coordenador do Projeto de Resíduos Sólidos Urbanos do Ministério do Meio Ambiente para tomar assento à Mesa. O representante do Ministério das Cidades, Dr. Abelardo de Oliveira Filho. Dr. Silvano Silvério da Costa, Presidente da **Associação Nacional dos Serviços Municipais de Saneamento**. Dr. Dalmo Nogueira. Dr. Silvano. Representante da ABCON, Dra. Ana Lia de Castro. Representante da ABDIB, Dr. Newton de Lima Azevedo. Representante do Fórum de Secretários Estaduais de Saneamento, Dr. Roberto Moussalem Andrade. Como já foi dito anteriormente a presente Sessão tem, por objetivo, instruir o PLS nº 155/2005, sobre o estabelecimento de diretrizes para o saneamento básico. O Requerimento é de autoria do Senador César Borges e o Projeto de autoria do Senador Gerson Camata. Tendo em vista o esclarecido, passo a palavra ao Senador César Borges para explicar o motivo da presente Audiência.

SENADOR CÉSAR BORGES (PFL-BA) – Sr. Presidente, Srs. convidados. Sr. Presidente, acho que é dispensável até, dizer da importância do setor de saneamento no nosso País. Acho que é uma área da maior importância que diz, diretamente relacionada com a qualidade de vida do povo brasileiro, a área de saneamento. Saneamento, acho que todos entendem que antecede, inclusive, o problema da saúde.

Se estivermos trabalhando corretamente no saneamento, vamos evitar muitos gastos públicos na área de saúde. O País se debruça sobre esse assunto há muito tempo, de forma que o saneamento avançou, em determinados momentos da nossa história recente, mas recentemente diminuíram muito os investimentos na área de saneamento, e essa diminuição de investimentos, sem sombra de dúvida, tem acarretado muitos problemas para nossa população, de modo geral no País e, em algumas regiões a situação chega a ser dramática.

Se, por um lado, evoluímos na questão do abastecimento de água, com água de qualidade, em quantidade suficiente, por outro lado, no setor do esgotamento sanitário, é muito precária, ainda, a situação das nossas cidades, das populações urbanas.

Sr. Presidente, os investimentos diminuíram até em razão de falta de clareza e de parâmetros regulatórios que dessem tranquilidade para que investimentos pudessem ocorrer nos diversos setores, tanto o setor público e aí considerando todos os entes federativos, a União, os Estados, os Municípios e, também, o setor privado. Então, eu acho que o Congresso Nacional tem, entre a suas tarefas, tentar dirimir essas dúvidas de tal forma que esse setor, que é fundamental, volto a dizer, para a qualidade de vida da nossa população, possa receber os investimentos.

Então, Sr. Presidente, só para iniciar. Corria aqui, nesta Casa um Projeto de autoria do Executivo desde 2001. Esse Projeto estava aqui na Casa, eu digo, quando falo em Casa, estou falando do Congresso Nacional, e o Congresso Nacional não tinha apreciado, ainda, o Projeto do Executivo.

O atual Governo, também interessado em elucidar e melhorar as questões do investimento no setor de saneamento, retirou esse Projeto no ano de 2003. Era o Projeto que vinha do Governo passado, era o 4147, veio para cá em 2001. Ele foi retirado, pelo atual Governo, em maio de 2005, ou seja, 2 anos e 4 meses do mandato presidencial.

Então, o Senador Gerson Camata encaminhou o PLS nº 155, que é aquele que eu tenho, agora, a honra de relatar, que já foi aprovado aqui no Senado, na Comissão de Constituição e Justiça, passou pela Comissão de Meio Ambiente e veio agora, em caráter

Terminativo, a esta Comissão. Inclusive, na Comissão de Meio Ambiente, havia interesse de Srs. Senadores do Partido dos Trabalhadores, partido do Governo, em fazer uma Audiência Pública na Comissão do Meio Ambiente, mas felizmente, eles aqui cederam, que essa Audiência fosse feita aqui e é o que nós estamos fazendo hoje, para discutir esse assunto.

Entretanto, é bom ficar bastante claro que, após a apresentação do PLS nº 155, do Senador Gerson Camata, 12 dias depois, o Governo encaminhou um Projeto de Lei, que é o 5296, também de 2005, para a Câmara dos Deputados e lá se encontra esse Projeto também, foi constituída uma Comissão Especial, cujo Relator é o Deputado Júlio Lopes, que também foi convidado para essa Reunião, lamentavelmente não está presente, esse Projeto, a informação que tenho aqui, recebeu 862 emendas lá na Câmara e está em discussão.

Então, Sr. Presidente, nós temos dois Projetos: o PL do Senado, nº 155, e o PL originário do Governo que, pelas informações que eu tenho, não contemplou todos os setores. É um Projeto muito polêmico, alguns setores se acham totalmente fora do Projeto.

Então, eu acho que nós estamos num momento certo, o Senado e aqui, a Comissão presidida por V. Ex^a., em fazermos esse debate público sobre essas questões que são da maior importância.

Eu tive a iniciativa de fazer esse requerimento nº 011, que aqui foi aprovado, convocando, para essa Audiência Pública, inclusive, Ministros de Estado, a Ministra Marina Silva, do Meio Ambiente, que tem, também, interesse na área. Acho que saneamento e meio ambiente estão intrinsecamente ligados, o Ministro Marcio Fortes, o Sr. Silvano Silvério da Costa, que está aqui presente, o Sr. Vitor Fernando Bertini, que era Presidente da Associação das Empresas de Saneamento Básico Estaduais, acho que está representado pelo Sr. Dalmo Nogueira Filho, o Frederico Antunes, Presidente do Fórum de Secretários de Saneamentos Estaduais, que, na verdade, acho que o Fórum tem um novo Presidente, que é o Secretário Roberto Moussallem, do Estado do Bahia e o Sr. Paulo Godoy, Presidente da Associação Brasileira da Infra-Estrutura e Indústria de Base, ABDIB, que também está aqui representado pelo Sr. Newton Lima Azevedo.

Depois, nós fizemos um adendo a esse Requerimento, solicitando que também fosse convidado o Deputado Federal Júlio Lopes, que, lamentavelmente, não está presente e, também, por solicitação da Associação Brasileira das Concessionárias Privadas de Serviços Públicos, uma representante, está aqui a Sra. Ana Lia de Castro. Eu lamento que os Ministros não possam estar presentes, mas encaminharam seus

representantes, eu conheço o Dr. Abelardo de Oliveira Filho, que é lá do Estado da Bahia e que está debruçado sobre esse assunto já aí há algum tempo, desde o início do atual Governo.

Então, Sr. Presidente, queria dar, apenas, esse cenário aí, para que ficasse bastante claro que é o que nós desejamos aqui, que possamos ser subsidiados com opiniões do setor, opiniões da maior importância, para que nós tenhamos condições de fazer um relato que venha atender, essencialmente, a necessidade brasileira de retomar os investimentos na área de saneamento, que até os levantamentos feitos pelo Ministério das Cidades, requer em torno de vinte bilhões de investimentos por ano, não, oito bilhões de investimento ao longo de 20 anos, um investimento de 160 bilhões, e acho que estamos longe desses 8 bilhões por ano. Foi um levantamento feito pelo Ministério das Cidades.

Então, acho que é fundamental um marco regulatório sobre o setor, uma legislação onde a titularidade fique clara, fique algo que seja possível a cooperação entre os entes federados; o setor privado também possa investir com tranquilidade, para que nós tenhamos possibilidade de avançarmos no atendimento que todos desejam, universalizar a população brasileira de abastecimento de água e de esgotamento sanitário, e é um horizonte ainda bastante distante, se não tivermos esses passos iniciais institucionalizados, dificilmente alcançaremos esse propósito, que é fundamental para a qualidade de vida do povo brasileiro. Então, era isso, Sr. Presidente, eu queria, agradecendo a paciência de V. Ex^a., fazer essa introdução da razão dessa Audiência Pública de hoje. Muito obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI) – Agradeço as palavras iniciais do Senador César Borges. Quero aproveitar para agradecer a presença de todos os que aqui se encontram, Dr. Marco representando a Ministra Marina; Dr. Abelardo, o Ministério das Cidades; o Dr. Silvano, Presidente da Associação Nacional de Serviços Municipais de Saneamento; Dr. Dalmo Nogueira, atual Presidente da Associação de Empresas de Saneamento Básico Estaduais; Representante da ABICON, Dra. Ana Lia de Castro; Representante da ABDIB, Newton de Lima Azevedo e o Representante do Fórum de Secretários Estaduais de Saneamento, Dr. Roberto Moussallem de Andrade. E louvar a atitude do Senador César Borges por convocar essa Audiência Pública, com o objetivo de dirimir dúvidas sobre Projeto de importância, que tramita nessa Casa. Em primeiro lugar, passo a palavra ao representante da Ministra Marina, Dr. Marco Antônio Borzino. Quero dizer, de antemão, que o tempo é de dez minutos, mas não há nenhum radicalismo com

relação a isso, se houver necessidade de ultrapassar o tempo, essa Presidência compreenderá. Com a palavra V. Ex^a.

Sr. Marco Antônio Borzino – Muito obrigado. Excelentíssimo Sr. Heráclito Fortes, Presidente da Comissão de Infra-Estrutura do Senado Federal. Excelentíssimo Sr. Senador César Borges, Relator da mesma Comissão, Srs. Senadores, Sras. Senadoras, Srs. colegas de Mesa, Sras. e Srs., muito bom dia.

Primeiro lugar, eu trago o pedido de desculpa da Senadora Ministra Marina Silva, em função de que outros compromissos assumidos anteriormente, ela não pode estar presente. Gostaria, também, de agradecer o convite para participar dessa Audiência Pública, principalmente pela importância do tema abordado que é o saneamento básico. Nós, primeiramente, gostaríamos de destacar que o Ministério do Meio Ambiente, assim como o conjunto do Governo, se é que eu posso falar assim, com certeza, tem, no conceito de saneamento básico, além do abastecimento de água e a coleta de esgotos, o manejo de resíduos sólidos urbanos e da drenagem urbana.

Não apenas a água e esgoto o que representa, certamente, um retrocesso do vem ocorrendo na história da prestação de serviço público, principalmente os de saneamento.

Há que se destacar a vontade do atual Governo em buscar caminhos mais eficientes e eficazes para o saneamento. Conforme ocorreu com a criação, pelo Sr. Presidente da República, em 2003, do GT de Saneamento Ambiental.

Esse GT, muito bem coordenado pelo Ministério das Cidades, foi integrado pelos diversos Ministérios do Governo e descobriu que, para a questão de saneamento, para as ações de saneamento, havia 25 programas e mais de 80 ações relacionadas ao saneamento. E o interessante, que diversos Ministérios atuavam na área de saneamento, mas não conversavam entre si, não dialogavam entre si. Como que a gente pode ter uma política pública se os integrantes do Governo, se Ministérios que trabalham com o setor, não se dialogam, se não existe uma diretriz de Governo?

Esse GT acabou com esses 25 programas e reduziu os programas em 5 programas.

A partir do PPA 2004, PPA 2004/2007, passaram a existir 5 programas com ações em diversos Ministérios. Um dos programas, Saneamento Ambiental Urbano, coordenado pelo Ministério das Cidades; Saneamento Rural, coordenado pelo Ministério da Saúde, por meio da FUNASA; Resíduos Sólidos Urbanos, coordenado pelo Ministério do Meio Ambiente; Drenagem Urbana, coordenado pelo Ministério da Integração Nacional.

Conviver com o Semi-árido, coordenado, também, pelo Ministério da Integração Nacional.

Então, são programas intersetoriais, cujos Ministérios responsáveis pelas ações dialogam entre si. Ou seja, há um perfeito diálogo intraprogramas e, também, entre os 5 programas, ou seja, há uma articulação desses programas coordenada pelo Ministério das Cidades.

Quando se discute a Política Nacional de Saneamento, como foi bem colocado, a gente já vem discutindo, ou seja, essa discussão já se arrasta desde a década de 80, ou melhor, não diria se arrasta, vem se desenvolvendo, em função de que existe uma participação ávida da sociedade, pois a questão é extremamente meritória. Somente relação melhoria da qualidade de vida e melhoria da saúde.

O PL nº 5296, elaborado pelo Governo, teve uma ampla participação da sociedade, em função da consulta pública, estabelecida pelo Ministério das Cidades e esta participação, também, ocorreu no Congresso Nacional, na Câmara dos Deputados principalmente, aonde vem sendo debatido.

Um dos pontos mais importantes, para o Município, é a sua competência para a prestação dos serviços de interesse local, conforme estabelece a Constituição Federal.

O PL em questão, aniquila com a competência Municipal quando afirma, em seu Inciso II, do art. 3º, que o serviço de saneamento básico de interesse local, é apenas aquele no qual todas as atividades infra-estruturas, instalações operacionais se destinam, exclusivamente, ao atendimento de um único Município e se localize em seu território. E mais, ainda no Inciso III, do mesmo artigo, são considerados serviços de saneamento básico de interesse comum, aquele que, em alguma das atividades infra-estrutura ou instalações operacionais, descritas no Inciso I, atendam a dois ou mais Municípios, ou seja, independente, concorrente, confluyente ou integrada à função pública e serviços supra municipais.

Quantos Municípios poderão ter sua competência constitucional preservada para a prestação de serviços de interesse local, caso prevaleça este PLS, caso prevaleça esse artigo? Quase nenhum, basicamente.

Alguns Municípios do nosso litoral poderão ter seus serviços, só., mas serão muito poucos.

Não quero, agora, entrar no mérito das quatro ações sendo apreciadas no Supremo, porque, certamente será colocado hoje, aqui na Mesa, por nossos colegas, mas uma coisa nós sentimos falta, nós temos aqui a ASSEMAE, que representa prestação dos serviços municipais, mas temos falta, aqui, de Prefeitos

que, certamente, teriam muito a contribuir e teriam muito a se contrapor a esse Projeto.

Se levássemos esses princípios aqui colocados para o manejo de resíduos sólidos, que é a minha área, que é a nossa área de atuação, teríamos, certamente, que construir cerca de 5560 aterros sanitários, um em cada Município, inclusive, nos pequenos Municípios, que vêm buscando soluções viáveis, financeira e tecnicamente, para o manejo dos resíduos gerados em seus territórios. E a solução dos Municípios para os Municípios pequenos, são os consórcios e as associações. Ao invés de construirmos um aterro em cada Município, poderemos ter, certamente, aterros para Municípios consorciados e tanto a prestação de serviço também.

E a mesma coisa acontece com os serviços de água e esgoto. Porque teremos que ter apenas um Município, isoladamente, se podemos ter sistemas que possam ser compartilhados? E hoje, com advento da Lei 11107, de 06 de agosto de 2005, nós temos essa possibilidade dos consórcios.

Outra preocupação, também, é quando o PL define, por exemplo, uma atividade de saneamento básico, isto é, água e esgoto. Como tratamento e destinação final de lodos de esgoto e lodos resultantes de processos de tratamento. Sendo um componente do saneamento básico, ou seja, da água e esgoto, impossibilita que esse lodo possa ser tratado como normalmente é, por meio de aterros sanitários, ou seja, uma perfeita integração entre a prestação dos serviços de água e esgoto com o serviço de limpeza urbana.

Eu gostaria, também, de relatar que, como a gente está conversando sobre resíduos sólidos, sobre saneamento, o Ministério do Meio Ambiente coordena um processo pelo qual o Governo vem discutindo, vem elaborando, a sua política nacional de resíduos sólidos. Estamos discutindo com o Ministério das Cidades, com FUNASA, com MIDIG(F), com o Planejamento, com a Fazenda, com diversos Ministérios e, também, discutimos, ao longo do ano passado, com a sociedade em diversos seminários que nós realizamos.

E o nosso anteprojeto está em perfeita consonância com o PL nº 5296. E há que se destacar, primeiro, que a questão fundamental é que o PL 5296 trata da prestação dos serviços, água, esgoto, manejo de resíduos sólidos e manejo da drenagem urbana.

E o nosso PL, a nossa proposta, vamos chamar de PL, trata da questão de resíduos de um modo geral, não entrando na prestação de serviços, porque isso ficou de acordo com o 5296. Outro ponto importante, também, que destacamos, é a questão da formulação da política pública; no art. 5º define que o titular dos serviços formulará a política pública, ou seja, formulará

o plano de saneamento básico, mas ao mesmo tempo, no art. 6º, § 5º, dá possibilidade para que o plano possa ser elaborado pelo prestador de serviço, ou seja, não o titular do serviço, mas o prestador. Assim dá margem para que o prestador de serviço elabore um plano que lhe convier, um plano que seja mais fácil para ele implantar, implementar, sem levar em consideração as condições fundamentais, que é qualidade de vida, qualidade de serviço, melhoria da saúde.

Outro ponto que nos preocupa em relação a esse PL, é com relação à flexibilização do licenciamento ambiental que, no seu art. 22, estabelece que os padrões poderão ser atendidos progressivamente.

Não podemos pensar assim. Se o licenciamento ambiental é estabelecido, uma obra só pode ser iniciada com a concessão da licença pelo órgão ambiental estadual, e não progressivamente, a não ser que a obra seja feita, também, por etapas, então, mas certamente que a licença tem que ser a licença de um todo.

Isso aqui foi fundamentado, em função da capacidade de pagamento dos usuários. Se nós formos pensar assim, todos os bairros de origem mais pobre, bairro de baixa renda, não teriam nenhum tratamento, teriam seu sistema de esgoto, mas, na hora de tratar o seu esgoto, não teria o tratamento.

Por fim, é importante destacar que o que estabelece a Constituição Federal, seu art. 21, que é competência da União instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive, habitação, saneamento básico e transporte urbano e não apenas limitando, como limita o PL, para uma política federal de saneamento.

Assim, Srs. Senadores, nós nos colocamos à disposição e posicionamos; o Ministério de Meio Ambiente se posiciona contrariamente ao PL em questão, em favor do PL 5296/2005. Muito obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI) – Concedo a palavra ao representante do Ministério das Cidades, Dr. Abelardo de Oliveira Filho.

SR. ABELARDO DE OLIVEIRA FILHO – Bom dia a todos, queria saudar o Senador Heráclito Fortes, Presidente dessa Comissão, também o Senador César Borges, deu uma saidinha, que é o Relator desse Projeto de Lei, meu conterrâneo lá da Bahia; Senador Rodolpho Tourinho que está ali. Inicialmente, dizer que o Ministro Marcio Fortes não pode estar presente, inclusive, está fora de Brasília e me pediu que o representasse nessa importante Comissão onde nós vamos discutir sobre um tema muito importante.

Queria, inicialmente, Presidente, deixar em suas mãos aqui, a cópia da 10ª edição de Diagnóstico do Serviço de Água e Esgoto. É uma série histórica, já de 10 anos, já estamos no 3º, do componente Resíduos

Sólidos. Também, é um instrumento valiosíssimo, hoje é considerado o maior banco de dados do Brasil e da América Latina onde nós temos, não só os indicadores de cobertura, mas também indicadores gerenciais, portanto, um instrumento muito importante para o planejamento, para o controle social, para que a própria União possa se programar para alocar os recursos. Nós estamos encaminhando um exemplar para cada Senador, para cada Deputado, estou, aqui, me antecipando, trazendo aqui para o Sr. Presidente da Comissão. Nós também distribuimos, está em primeira mão, vai ser ainda publicado, mais um levantamento dos gastos em saneamento nos últimos três anos. Esse material que nós distribuimos.

Então, queria agradecer ao convite que nos foi formulado para estarmos aqui, já que o saneamento é prioridade no Governo Federal, vocês podem observar por esse prospecto que nós distribuimos, em três anos foram comprometidos sete bilhões e novecentos milhões de reais e efetivamente pago, diante de uma nova dinâmica na busca da qualificação do gasto público, não repassando dinheiro por antecipação, mas repassando os recursos na medida em que as obras avançam, trabalhando com essa perspectiva e mostrando a retomada do financiamento, principalmente com recursos do FGTS.

É bom lembrar que em 2003, nós tínhamos uma resolução do Conselho Monetário Nacional que limitava em duzentos milhões o endividamento do setor público para todos os setores, saneamento, habitação, transporte. Somente para o saneamento, nós, através do Conselho Monetário Nacional, já definimos cinco bilhões e novecentos milhões de reais. Estamos num processo de seleção pública, que se encerra agora, no dia 17 de abril, onde nós estamos contratando, somente para o setor público, três bilhões e trezentos milhões do FGTS, fora mais 640 milhões disponibilizados para o setor privado e fora ainda, cerca de 500 milhões do BNDES. Então, já foi feita uma primeira chamada, em 28 de dezembro, onde foram selecionados, inclusive, orçamento de 2005, 1 bi e 900 e a segunda chamada já está em andamento onde Operadores públicos e privados poderão acessar esses recursos.

Realmente aqui, bem colocado pelo Senador César Borges, o País, há muitos anos, está sem regras, o 4147 tramitou na Câmara Federal e, diante da sua concepção, ele foi rejeitado pela sociedade. Não conseguiu, sequer, que, o então Deputado Adolfo Marinho, pudesse fazer a leitura do seu Substitutivo. Exatamente porque ele trazia, no bojo da sua concepção, uma concepção que, no nosso entendimento, o próprio Supremo, a própria tendência do Supremo Tribunal Federal, é de manter a titularidade dos serviços nos Municípios.

Eu estava presente, na votação, muitas pessoas, aqui, estavam presentes e o próprio voto do Ministro Nelson Jobim, de 88 páginas, o voto do Ministro Eros Grau, numa ADIN, que questiona a mudança dos art. 58 e 228 da Constituição do Estado da Bahia, que é, exatamente, é a mesma tese aqui proclamada, não só no 4147, como, também, no Projeto de Lei nº 155, aqui já lido pelo meu companheiro Borzino, que, da forma em que está, o 4147 se preocupava em remeter apenas à Região Metropolitana, mas da forma que está, em qualquer situação, já que nós não temos rios municipais, os rios só são estaduais ou federais, então, nenhum Município, a não ser poço profundo, localizado no âmbito do Município, seria o titular do serviço.

Então, nós entendemos que existe uma tendência, já muito firme e forte do Supremo Tribunal Federal, cuja decisão é a seguinte: O Município é sempre o titular, o que é local é do Município, mas o que é intermunicipal, o que é interlocal não é do Estado, é do conjunto dos Municípios. E, portanto, cabe, apenas ao Estado membro, através de Lei Complementar Estadual, instituir as Regiões Metropolitanas, microrregiões e aglomerações urbanas, para integrar a organização, o planejamento e a execução das funções públicas de interesse comum. A ADIN da Bahia já está quatro votos a zero; a ADIN do Rio de Janeiro está dois a um, teve uma ADIN, não me lembro bem, um Agravo Regimental, Suspensão de Tutela Antecipada, do Governo do Estado de Pernambuco, que, envolvendo o Município de Petrolina, quando da retomada dos serviços daquele Município. E aí Petrolina é uma RID, portanto algo mais complexo, ainda, do que uma Região Metropolitana, porque é competência da União para criar RID.

Se valessem os argumentos, Petrolina e Juazeiro seriam de competência da União, porque, realmente, é uma RID. Então, no nosso entendimento, até porque esse Projeto de Lei passou na Comissão de Constituição e Justiça do Senado antes dessa tendência do Supremo Tribunal Federal, que coloca, claramente, a própria votação da Suspensão de Tutela Antecipada de Petrolina, que foi 9 a 1, não está em jogo a questão da titularidade, mas ninguém questionou a retomada dos serviços pelo Município de Petrolina, indo mais além, indo mais além, dizendo que não pode condicionar a retomada ao pagamento da indenização, colocando claramente, o Ministro Eros Grau, dizendo que o interesse público não poderia ficar subordinado ao interesse privado, mesmo em se considerando que uma empresa de economia mista, empresa pública, mas é de direito privado, portanto a questão da indenização.

Então, nos parece que a tese central do PL 155, é uma tese que está sendo questionada no Supremo e já existe uma tendência, uma tendência, pelo menos

o Processo da Bahia, que repito, a mudança do Art. 59 e do Art. 228, têm a mesma concepção da definição de serviços de interesse local e serviços de interesse comum colocados nesse Projeto de Lei.

Então, uma outra constatação que nós fazemos é o Projeto de Lei da Câmara, apesar de praticamente dois anos de discussão junto da sociedade, Audiências Públicas, consulta pública na Internet recebeu 862 emendas. Algumas repetidas devem dar umas 400 aproximadamente. E um Projeto com essa complexidade, um Projeto com essa dinâmica, aqui no Senado recebeu, se não me engano, apenas três emendas, duas na Comissão de Constituição e Justiça e uma emenda agora nesta Comissão.

Então, nós entendemos de que é muito importante essa Audiência Pública, mas, no entendimento nosso, é preciso ampliar a discussão, é preciso chamar também os Prefeitos que são interessados, é preciso chamar os órgãos de defesa do consumidor, passou na Comissão de Meio Ambiente, de Defesa do Consumidor. É preciso chamar os órgãos de defesa do consumidor que têm uma participação ativa na construção do PL nº 5296 e é preciso, realmente, trabalhar numa perspectiva do resgate do direito do usuário e do direito do cidadão.

Tem uma questão, que foi colocada aqui pelo Borzino, que eu queria ressaltar, que também, no nosso entendimento, o fato do PL 155 só tratar saneamento básico como água e esgoto, é uma coisa que, no nosso entendimento, é um retrocesso; por acaso eu estava ontem ensinando minha filhinha de sete anos, que vai ter prova de ciências e o tema era saneamento básico. Estava lá nos livros; nos livros está sendo ensinado, no ensino básico, que saneamento básico é água, esgoto, lixo e drenagem; é assim que define a OPAS, é assim que definem os Países do primeiro mundo, que eles entendem que água e resíduos, novamente os Institutos, são Institutos de regulação, como é o de Portugal de água e resíduos, como é o da Itália, que tem uma experiência centenária no trabalho da integração do saneamento ambiental, principalmente no manejo das águas pluviais urbanas, então entende que o abastecimento de água está intrinsecamente ligado à questão do manejo das águas pluviais urbanas, entende que a questão de resíduos sólidos e o esgotamento sanitário, também estão intrinsecamente ligados e foi essa concepção que nós trabalhamos e já há uma visão mais ou menos apaziguada dentro da discussão na Câmara, tanto que o Relator já coloca essa visão. O Relator Júlio Lopes infelizmente não está aqui, para colocar a sua visão, mas já incorpora essa visão de entender saneamento básico como quatro serviços fundamen-

tais para a saúde da população, fundamental para a qualidade de vida da população.

Então, nós temos entendimento de que o PL nº 155, pela sua concepção, que afeta, fundamentalmente, uma questão federativa, que hoje nós temos, inclusive, a própria Lei de Consórcios, bom que se diga que o Governo Federal está ajudando e lá no Piauí, Senador, no sul do Piauí, os Municípios pobres, o Governo Federal, em parceria com o Governo do Estado e 36 Municípios, acaba de implantar o primeiro consórcio de saneamento, visando garantir que chegue água potável para aquela população extremamente pobre.

O Governo Federal vai entrar com recursos de 23 milhões, reparem bem, 13 milhões são para fazer instalações sanitárias e banheiros que a população não tem nem sanitário nem banheiro, então mostrando que é uma população pobre e entendemos que a Lei de Consórcio ele traz, ela traz uma possibilidade muito grande de arranjos institucionais entre Municípios, entre Municípios e Estados, entre Municípios e Estados e a União e, no nosso entendimento, o Projeto de Lei sequer se refere à Lei de Consórcio, se refere ainda ao Art. 241 da Constituição, entendendo que a Lei de Consórcios foi aprovada inclusive anteriormente à apresentação desse próprio Projeto de Lei.

Entendemos que esse Projeto, também, ele não ataca de frente as questões importantes e fundamentais que o Governo do Presidente Lula vem atacando; primeiro, trabalhando numa perspectiva de construir uma política para o setor que, há 20 anos, não tem regras. Segundo, retomando os investimentos e os financiamentos, principalmente com recursos do FGTS. Os Srs. poderão observar, neste prospecto, onde mostra a evolução dos contratos e dos desembolsos com os recursos do FGTS, a busca da qualificação do gasto público, exatamente trabalhando numa perspectiva que o saneamento é muito mais do que uma construção, saneamento é um serviço, é um serviço essencial, é direito do cidadão, é dever do Estado, por isso é preciso que os recursos liberados se transformem em obras, que essas obras funcionem, que essas obras tragam reais benefícios para a população.

Não precisamos ir longe, aqui no entorno do DF, fizemos um diagnóstico e nós constatamos diversas obras de saneamento, estação de tratamento de esgoto através de lagoas facultativas, que viraram pastagens pouco tempo depois, aterros sanitários, que seis meses depois virou lixo, estação de tratamento de esgoto que não trata uma gota de esgoto e nós precisamos acabar com essa tese. Então é preciso que os recursos sejam, efetivamente, liberados, é preciso que haja, realmente, esse esforço da União, dos Estados e dos Municípios que também têm a competência

constitucional de colocar recursos, de promover ações de saneamento básico e de melhorias habitacionais, então, esse esforço todo é preciso que o País possa ter uma política nacional de saneamento, que possibilite a universalização.

O Senador César Borges falou e é verdade, nós fizemos um diagnóstico que define que são necessários 178 bilhões de reais, no horizonte temporal de 20 anos e nós calculamos, na época, em 2004, que seriam necessários investir, pelo menos, do 0,45% do PIB que, em 2004, era algo em torno de 6 bi, chegando, no vigésimo ano, tendo que investir cerca de 12 bilhões., mas isso não apenas a União, é importante, também, registrar que, apesar da dificuldade do setor, os Operadores públicos e privados também investem no setor. Esse diagnóstico mostra que, no ano de 2004, foram investidos efetivamente, pelo setor, incluindo recursos próprios, incluindo recursos da União, incluindo outros recursos, recursos, inclusive, de agências multilaterais, foram investidos, efetivamente, em 2003, dados do IRNICE (F), 3 bilhões, em 2004 foi investido 3,1 bilhões e aí, obviamente, não apenas recursos da União, mas recursos, também, dos Operadores públicos e privados do setor de saneamento.

Então, para concluir Sr. Presidente, eu queria dizer que o Governo Federal tem trabalhado e acha que é importante, que essa Casa possa, não só o Senado, mas a Câmara, possa estar colocando à disposição da sociedade um Projeto de Lei que vai definir a política nacional de saneamento básico, que vai traçar diretrizes, que possa definir, com clareza, direitos e obrigações de cada uma das partes, acredito que a questão da titularidade, por ser uma questão constitucional, cabe, efetivamente, ao Supremo definir por ela, como está definindo, acho que caberia, também, injunções do próprio Senado junto ao Supremo, pedindo agilidade do julgamento dessas ADINS que, certamente, vai facilitar, em muito, em muito, o trabalho dos Srs. Senadores, já que essa questão da titularidade, já que a questão da competência, que é uma questão constitucional, já estará definida e aí vamos trabalhar numa perspectiva de definir essas diretrizes gerais, definir as regras e definir, também, no âmbito de uma experiência, de uma experiência já do setor de saúde, criando o sistema nacional de saneamento ambiental, onde possibilite, cada vez, mais consolidarmos um instrumento como é esse, sistema nacional de informações em saneamento, garantindo que todos os prestadores possam prestar essas informações.

Não como é hoje, de forma voluntária, mesmo assim a gente atinge um percentual muito grande., mas também, que possibilite que os investimentos sejam continuados. Acho que essa situação, hoje colocada,

de dúvidas, da falta de uma política, dificulta, inclusive, o próprio processo de seleção pública, onde nós estamos, inclusive, fazendo já uma série de exigências, fazendo uma série de exigências e que culminou, por exemplo, com ajuda do Governo Federal ao Governo do Estado de Pernambuco, à COMPESA e ao Município de Recife, a formularem o primeiro contrato de programa, baseado na nova Lei de Consórcios, aprovado pela Câmara de Vereadores, aprovado pela Assembleia Legislativa e, de modo, que nós pudéssemos estar liberando recursos para o Município do Recife que, operado por uma companhia estadual, mas que, se não fosse feito o contrato, certamente iria ter conflito posteriormente porque ninguém saberia, exatamente, como é que se daria aquela relação. Então é importante que nós possamos ter, o mais rápido possível, uma lei de saneamento, mas também entendo de que é importante que essa Casa também possa debater mais com a sociedade, chamar as entidades dos Municípios, chamar o Fórum Nacional das Entidades de Defesa do Consumidor que tem, realmente, muito a ver com essa questão.

Acho que aqui tem, praticamente, as entidades do setor, mas também, os próprios movimentos sociais que é quem mais precisam do saneamento nesse País. Então acreditamos que, do jeito que está o PL 155, vai provocar dificuldades, inclusive para o processo de seleção que nós estamos desenvolvendo, agora, se essas questões não forem resolvidas. Então muito obrigado e me coloco aí à disposição para o debate.

SR. PRESIDENTE SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI) – Antes de passar a palavra ao Procurador queria, apenas a nível de orientação, quais seriam os movimentos sociais que V. S^a. aconselharia serem ouvidos?

SR. ABELARDO DE OLIVEIRA FILHO – Olhe, nós temos o Conselhos das Cidades, que já é uma realidade deste Governo e temos, pelo menos, quatro grandes movimentos, o Movimento Nacional de Luta pela Reforma Urbana, o Fórum Nacional de Reforma Urbana, que já fazem parte, inclusive, do Conselho das Cidades, o movimento, a CONAM, Confederação Nacional dos Moradores, Movimento Nacional de Luta pela Moradia. São quatro grandes movimentos, a coordenação das entidades do Fórum de Defesa do Consumidor, que é coordenada pelo IDEC e chamar, pelo menos, mais também, a Frente Nacional de Prefeitos, a Confederação Nacional dos Municípios e a Associação Brasileira de Municípios, para participar desse debate, porque tem a ver, efetivamente, com os Municípios. Acho que as outras entidades estão aqui representadas.

SR. PRESIDENTE SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI) – Fica, de antemão, convocada, com a presença do Ministro das Cidades e V. S^a., as entidades aqui citadas, para a uma Audiência que será marcada. Mas, de antemão já está marcada, faremos esse debate aqui, de maneira democrática, para que todos possam... Assessoria anotar a convocação, imediata, do Sr. Ministro das Cidades. Srs. Senadores que aprovam permaneçam como se encontram. Aprovado. (interrupção no áudio) Dr. Silvano Silvério da Costa, Presidente da Associação Nacional de Serviços Municipais de Saneamento.

SR. SILVANO SILVÉRIO DA COSTA – Quero saudar, inicialmente, ao Senador Heráclito Fortes, Presidente dessa Comissão. Em nome dele saudar, também, os outros Senadores aqui presentes, saudar a todas autoridades aqui da Mesa e, também, a todos que participam dessa Audiência. Eu queria ter uma fala aqui, nesta manhã, já tarde, falando em nome da ASSEMAE, que é a Associação Nacional de Serviços Municipais e fazer uma pincelada, muito rápida, sobre alguns pontos que as entidades citadas pelo Dr. Abelardo, que compõem a Frente Nacional pelo Saneamento Ambiental, que é uma posição já expressa no manifesto da Frente Nacional pelo Saneamento Ambiental, Senador, que eu passo às mãos do Senhor, que é a posição, em relação ao Projeto de Lei do Senado 155.

Eu acho que é fundamental abrir esse debate, para que as entidades possam expor, também, essa posição, mas eu vou tentar fazer a fala sob o ponto de vista da ASSEMAE, que é a Associação que reúne, para os presentes aqui saberem, também. No Brasil, nós temos em torno de 1700 Municípios que prestam seu serviço de abastecimento de água de forma autônoma. Aqueles Municípios que não concederam os serviços na década de 70 e, eventualmente, outros que vieram a retomar o seu serviço ao longo desse período da década de 70. Isso de abastecimento de água. Nós temos em torno de 4000 Municípios que são prestados, também, de forma autônoma e que não estão vinculados às Companhias Estaduais de Saneamento que, portanto, é um contingente bastante razoável dos Municípios brasileiros e esses serviços municipais também estão sob o âmbito da ASSEMAE.

Então, nós temos esse conjunto de Municípios que prestam água e esgoto, como, também, a ASSEMAE participa das discussões relativas a resíduos sólidos, ao manejo de resíduos sólidos e de águas pluviais também. Essa entidade, portanto, ela defende dois pilares fundamentais. Primeiro, a manutenção dos serviços de saneamento e aí de forma mais ampla, em mãos públicas, é o primeiro pilar dessa nossa entidade

e, também, a titularidade municipal, nós defendemos que o saneamento é prestado... As pessoas vivem no Município, elas não vivem no Estado, não vivem no País. O local se dá no momento que você abre a torneira para ter água na sua casa ou no momento que se aperta a descarga para que o esgoto possa ir pela rede coletora.

E, falando em nome da ASSEMAE, eu queria dizer, também, que eu sou Coordenador da Frente Nacional pelo Saneamento Ambiental que, nesse manifesto, Senador, está assinado por várias entidades e, portanto, me coloco na condição de ser porta-voz, inicialmente, isso pode ser mais detalhado posteriormente, do Fórum Nacional de Reforma Urbana, da Central de Movimentos Populares, entidades no nível nacional. A Central Única dos Trabalhadores, a Confederação Nacional dos Movimentos Populares a CONAM, a ASSEMAE propriamente dita, a FASE, a REBRIP e uma série... Todos os trabalhadores do setor são da ordem de 110 mil trabalhadores que o setor de saneamento tem, então, portanto, nós fizemos uma discussão, para chegar aqui com uma posição da entidade, de forma superficial, para falar aqui, numa tentativa, de 10 a 15 minutos.

Para tentar ser breve, para tentar cumprir aqui a minha função. Primeiro, dizer que a posição da Frente, queria dizer que temos aqui também, companheiros de Novo Hamburgo, que fazem parte da ASSEMAE, estão aqui com a gente, também. Nós temos uma visão, em relação ao Projeto de Lei nº 155, que vai contrária ao Projeto de Lei. A nossa posição é marcadamente contrária ao Projeto de Lei nº 155. Primeiro, porque o Projeto de Lei, já foi dito anteriormente, ele considera de forma, retrocedendo à visão mundial, inclusive, ele considera saneamento básico somente água e esgoto e a gente sabe muito bem que o saneamento, ele congrega outros serviços. Só para ter uma idéia, nós temos várias cidades aonde você tem problemas de falta de coleta de esgotos, por falta da solução da habitação. Você não pode construir coletores troncos aonde as pessoas vivem, então você tem que vincular o saneamento em relação à habitação, aí é uma questão da intersectorialidade, como também não basta ter água encanada na casa se não tiver a coleta de esgoto e, se tiver a coleta de esgoto, se não tiver a coleta de lixo e se a questão da drenagem também não tiver sido equacionada. Então essa visão para o nosso ver é fundamental no saneamento, ele envolve quatro áreas que estão obrigatoriamente vinculadas. Então faço coro, aqui, à fala do Secretário de Saneamento e também ao Marco Antônio Borzino. E essa é a nossa posição. Temos que tratar o saneamento de forma integrada senão nós vamos ir na contramão

da solução dos problemas, acho que não resolve. E o Projeto de Lei nº 155, ele trata dessa questão muito pontual, por abordar apenas abastecimento de água e esgotamento sanitário.

Outro problema que foi apontado aqui, eu queria enfatizá-lo, diz respeito a dois Incisos do Projeto de Lei nº 155, que quer definir o que é serviço de interesse local. Ele diz que, saneamento básico de interesse local, diz que é a prestação, é uma condição do serviço de saneamento aonde o Município tem que ter todas as suas unidades adstritas àquele Município. Não é verdade. Nós temos uma série de exemplos de casos aonde o Município presta o seu serviço, mas a água vem de outros Municípios e pelo fato de vir de outros Municípios, não significa que o serviço não seja de interesse local. Você quer coisa mais local do que abrir a torneira da sua casa? Tem alguma coisa mais local do que isso? Então, a própria Constituição do Estado da Bahia quis resolver essa questão, dizendo que serviço de interesse local, na mesma abordagem do PLS 155, e a Constituição, no Art. 30, fala que saneamento é serviço de interesse local, deve ser prestado pelo Município e diz lá, inclusive transporte coletivo. Quando a Constituição de 1988 quis dizer que essa competência é municipal, ela não detalhou, inclusive, o saneamento, porque tem o entendimento de que isso é, categoricamente, municipal.

E o Projeto de Lei nº 155 quer restringir o conceito de interesse local para dizer, numa outra definição, que ele tem também, de que existem serviços de interesse comum. Então, portanto, o que não é local, é comum e deixando a entender de que o que é comum, é função do Estado, por conta do Art. 25, § 4º, da Constituição Federal. Isso, a nosso ver, já está, praticamente, resolvido por conta de quatro Ações Diretas de Inconstitucionalidade, que transitam no Supremo.

O Dr. Abelardo citou aqui a de Petrolina, a do Estado da Bahia, a Constituição do Estado da Bahia, ela está transitando já com quatro votos a zero, para, porque é o Partido Político do Estado da Bahia e arguiu a constitucionalidade da própria Constituição do Estado da Bahia, que definia da forma com que está escrito aqui, o que é o serviço de interesse local e serviço de interesse comum, na mesma abordagem que está aqui no Projeto de Lei nº 155, o Estado da Bahia tem na sua Constituição. E foi argüida essa constitucionalidade da Lei e já tem quatro votos a zero, dizendo que a Constituição da Bahia ela tem vício de inconstitucionalidade em relação a essa definição do saneamento. O que está por traz dessa discussão é uma discussão antiga que discute de quem é a competência para prestar serviço de saneamento, se é o Município ou se é o Estado.

Não tem dúvida de que, quando o serviço é de interesse local, é o Município. Ainda tem um questionamento sobre aqueles Municípios que são prestados em Região Metropolitana, que é o caso da Região Metropolitana de São Paulo, é o caso de várias outras Regiões Metropolitanas, mais especificamente São Paulo, aonde uma parte do serviço é prestado pela Companhia Estadual e uma parte, que é a parte local de distribuição de água e coleta de esgoto, é feita pelo Município de forma que a gente chama, do varejo. Nesses casos a gente precisa de avançar, nós temos muitos problemas por conta dessa relação e é preciso que a gente resolva o problema da complementaridade do serviço, que diz respeito apenas à produção de água e ao tratamento de esgotos. Coisa que a gente poderia ter, através de uma gestão associada, definindo critérios para prestação desse serviço.

Portanto esse Projeto de Lei está com vício de inconstitucionalidade porque já existe uma tendência, no Supremo, em que cai por terra o texto que está dito aqui. Eu tenho, aqui, o voto do Ministro Eros Grau, vale a pena ler, muito rapidamente, o que destaquei de mais importante. Ele diz assim: “Que nesses Municípios o interesse local é enriquecido pelo acréscimo, assim, do interesse interlocal”. Ele diz que esse interlocal é o regional, significando dizer assim, além do local, ao Município deve ser complementado o que é regional, pois justamente a fim de que se assegure sem violação da autonomia municipal, o atendimento a esse interesse interlocal, ao Estado membro é atribuída a competência para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum, sem que isso afete a competência municipal”. Ele vai mais além, o Ministro Eros Grau. “Em síntese, a competência para a prestação dos chamados serviços comuns, permanece sob a titularidade dos Municípios, a eles incumbe a delegação à entidade de administração indireta ou a outorga de concessão à empresa privada, quando a sua prestação for empreendida não diretamente por eles”. A constatação do Ministro Eros Grau no seu voto. E, por fim, ele diz: “Que naqueles casos aonde tem complementação do serviço por parte de um prestador estadual, por exemplo, isso ocorre, em isso acontecendo, se trate de um Município integrado a Região Metropolitana, aglomerado urbano ou micro região instituída por Lei, ainda assim, a titularidade é municipal”. Então isso é uma tendência do Supremo, em que em todas as ADINs que estão prosperando no Supremo, cai por terra essa discussão de que, quando o serviço é de interesse comum, a titularidade é do Estado. Então, não dá evoluir com essa tese.

Vou avançando em relação ao Projeto de Lei nº 155, nos pontos em que nós somos contrários. Por

exemplo, em relação ao planejamento, o Projeto de Lei, ele permite que o planejamento do serviço seja delegado para o prestador. Contrariamente a todo, a toda a modernidade, porque a Constituição diz que não pode se delegar planejamento. Planejamento é atribuição do titular; então, porque o titular vai delegar o planejamento para o prestador? O prestador planeja o que ele vai prestar. Então não dá para coexistir este tipo de abordagem. O Projeto de Lei não permite a participação da sociedade em relação ao planejamento, não prevê audiência e consulta pública, para que o planejamento seja feito com a participação da sociedade. Ele, em relação à política federal, ele não cria o Sistema Nacional de Saneamento Básico, contrariamente ao que o Projeto de Lei nº 5296 já avança bastante para que tenha, para que a gente possa ter, no setor de saneamento, alguma coisa em analogia ao SUS, que mesmo que a gente tenha muitas reservas ao SUS, nós temos um sistema orgânico funcionando como sistema nacional, um Sistema Único de Saúde, que define regras e atribuições para todos os entes federados. Então, esse Projeto de Lei, ele não define este Sistema Nacional de Saneamento Básico, para que os três níveis da federação possam se incumbir das suas responsabilidades. Ele não reconhece os órgãos nacionais colegiados existentes, por exemplo, a Conferência das Cidades, que já é um avanço, dois anos que nós temos uma Conferência que reúne mais de três mil pessoas no Brasil inteiro, discutindo as questões relacionadas às cidades e ao Conselho das Cidades, que é o espaço democrático para a discussão dos problemas do saneamento. Ele não cria um sistema nacional de financiamento, ele exclui, já disse anteriormente, o manejo de resíduos sólidos de águas pluviais, ele não prevê soluções para as situações irregulares daqueles contratos que estão por encerrar e a transição para o ambiente, em que a gente possa definir o marco regulatório. Ele é restritivo quanto às diretrizes para um serviço de saneamento básico no País. Ele, de certa forma, ele, ao tentar enxugar as diretrizes, ele acaba por ser omissivo, ele não respeita a autonomia municipal, ele não prevê mecanismo de participação e controle social e ele, infelizmente, não foi construído num espaço de debate democrático.

Nós participamos do Projeto de Lei nº 5296, que tem todo um conflito de discussão, mas nós participamos de dez seminários nacionais, participamos de uma Audiência Pública, participamos da reunião do Conselho das Cidades, participamos da reunião do Conselho da Saúde, aonde o Projeto de Lei que o Governo entrou com ele, nós nos consideramos inclusive protagonistas. Porque ele tem problemas ainda que tem que ser resolvidos, mas ele, de certa forma, passou para uma

discussão muito aprofundada e esse Projeto de Lei está transitando com uma certa celeridade no Senado. Isso nos preocupa Senador, porque ele pode, por falta de uma participação, uma discussão, ele acabar a não considerar aspectos muito importantes para a sociedade porque o Projeto de Lei inclusive, ele desconsidera avanços, em relação aos direitos dos consumidores. E é verdade que isso aí é um problema. Então, para encerrar, eu queria dizer de que o Senado tem uma responsabilidade muito importante, queremos que ele seja sensível, a sua deliberação já nos deixa tranquilos, sobre a possibilidade de escutar as entidades que têm para falar a respeito desse Projeto de Lei e que a gente quer discutir isto de forma mais ampla, eu passo, então, às suas mãos, Senador, o registro das experiências de serviços... ah, sim já entreguei ao Senhor, registro de experiências de serviços municipais que é uma, um registro feito com critérios metodológicos sobre princípios de experiências brasileiras, onde a gente está conseguindo fazer a prestação do serviço atendendo à gestão, à participação da sociedade em alguns casos, algumas fortalezas de Municípios isoladamente que têm conseguido prestar o seu serviço de forma, com qualidade para contrapor àquela tendência que diz, que só privatizando para conseguir atender a universalização do serviço. E a ASSEMAE está à disposição, passo às suas mãos o dossiê sobre a atuação da Frente Nacional para o Saneamento Ambiental, também e vamos distribuir para os demais Senadores, a posição da Frente nesse documento que é o documento que coloca, claramente, por escrito, a nossa posição. Muito obrigado, estou à disposição para debate.

SR. PRESIDENTE SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI) – V. S^a. tem cópias para os demais Senadores? Ou eu preciso providenciar?

SR. ABELARDO DE OLIVEIRA FILHO – Aos Senadores, depois a gente faz chegar esta publicação da ASSEMAE, inclusive.

SR. PRESIDENTE SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI) – Concedo a palavra ao Dr. Dalmo Nogueira Filho, atual Presidente da Associação das Empresas de Saneamento Básico dos Estados.

SR. DALMO NOGUEIRA FILHO – Eu queria cumprimentar a todos, ao Senador Heráclito Fortes, nosso Presidente nessa Mesa, nessa Audiência Pública, Senador César Borges, Relator do Projeto em discussão, Srs. Senadores, minhas Sras., meus Srs.. Eu estou falando sob o peso de uma responsabilidade muito grande. A AESB congrega 70% dos agentes da área de saneamento no Brasil e 80% do serviço de saneamento prestados no Brasil. É muita responsabilidade falar nesse momento a respeito do saneamen-

to. E muita responsabilidade, muita honra de falar no Senado, que é a Casa adequada para tratar de alguns dos problemas que estamos tratando aqui. A minha dúvida, em certos momentos, foi se eu estava no Senado ou no Supremo Tribunal Federal, porque, independente da separação dos Poderes, que Montesquieu já escreveu no Século XVIII, independente de tudo isso, parece que cada vez mais, há uma interferência do Judiciário, no Congresso, que não faz sentido. Judiciário decide. Primeiro lugar. Segundo, primeira vez que eu ouço uma decisão do Judiciário em andamento, ser usado como feita, ou os Srs. têm a palavra de Ministros, o que me deixaria muito envergonhado, minha família é de Juizes, Desembargadores, saber que algum Juiz pode ter dado seu voto, antes de terminar, ainda está no começo de discussão. E mais, eu não acho que compete ao Senado se preocupar com que o Supremo irá decidir algum dia. O Senado, desculpe, então, eu gostaria de ficar no tema Senado, não no tema jurídico, apesar--

SR. PRESIDENTE SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI) – Nós agradeceríamos, exatamente, se V. Ex^a. deixasse essa questão para decisão dos Senadores, tendo em vista o tempo para o qual foi convidado.

SR. DALMO DE OLIVEIRA FILHO – Então, voltando a questão do Senado, o que me dá honra de estar aqui, é que o Senado é o local adequado e tem demonstrado, na discussão de Projetos complexos, que tem dificuldade de avançar pelos conflitos sociais que, normalmente procuram resolver, conflitos de interesses, esses Projetos têm sido aperfeiçoados no Senado. Então foi daqui que foi possível sair Projetos como o permite ter uma Lei de PPP. Foi do Senado que se pode tirar a própria Lei dos Consórcios, que estava tão parada quanto a do Saneamento. O Senado melhorando, conseguiu colocá-la, aprovar essa Lei e já estarem sendo usado. PPP e Saneamento, espero que a Lei que está sendo discutida aqui tenha o mesmo caminho; é no saneamento e nas empresas estaduais, a EMBASA em primeiro lugar, que deve sair o primeiro PPP do Brasil.

Todos sabem a importância disso para o desenvolvimento. Espero que o segundo saia da SABESP que também, quer dizer, já está, os dois estão em consulta pública e com editais praticamente prontos., mas o Senado é importante, essa capacidade que ele tem, pela experiência dos seus membros, pelo interesse público que eles representam, de aperfeiçoar os Projetos de Lei, que principalmente o Senado, ele tem duas coisas que são centrais na discussão de um assunto que, desde os anos 80, do começo dos anos 90, vem sendo discutido sem solução. É uma visão

da história, representa e muito a história e conhece a história desse País e não quero afrontá-lo.

E segundo o Senado é o que equilibra nossa Federação, é o Senado que representa o equilíbrio entre União, Estados e Municípios. E o mérito da Lei que o Senador Camata, a quem eu gostaria de valorizar pelo seu trabalho, apresentou, é que ele procura deixar que os Estados resolvam as suas questões a partir de soluções que são diferentes, que no decorrer da história foram acontecendo.

Não existe serviço público mais importante do que água e esgoto. Ninguém vive sem água. Então, desde que o Brasil existe, tem algum sistema de saneamento que trata de água e trata de esgoto, porque sempre que a pessoa vive produz esgoto. E cada localidade, em função de questões geográficas, da cultura da população, foi produzindo seus sistemas. E o Brasil é capaz, freqüentemente se vê, o que se procura fazer com a Lei do Senado. Por isso que ela não é aprovada. Não é a lei do Senado, a Lei da Câmara. É um carimbo de cima para baixo, querendo regular, de uma forma uniforme, tudo o que a história construiu de formas diferentes.

Você tem empresas grandes, pequenas, públicas, privadas, autarquias, departamentos. Alguns funcionam melhor, outros pior. Como você vai querer moldar tudo? Essas experiências centralizadoras e, centralizadoras no nível federal, não deram certo. Eu gostaria que os Srs. me citassem um serviço público executado dessa forma, no nível de centralização, que hoje em dia se executa no Ministério das Cidades, que tivesse dado algum resultado. Não se pode esquecer história, cultura, de cada localidade nossa que são diferentes e esse mérito, efetivamente, se encontra no Projeto que está se discutindo. Ele é flexível, ele permite soluções na relação Estado e Municípios. São boas, na relação empresas ou Agências Reguladoras ou o que quer seja e com isso você vai conseguir sair desse impasse, que a discussão de um Projeto de Lei enorme, setenta e tantos artigos, que é uma outra coisa que eu gostaria de falar, que sempre se discutiu, longamente, com a sociedade, mas das 800 emendas apresentadas não teve uma que fosse aceita. Até agora eu não vejo diferença entre o primeiro Projeto que foi mostrado, em novembro de 2003, com o Projeto atual que está lá.

Em todas as discussões da sociedade. E sempre foram apresentadas sugestões. Então nem vou colocar mais uma sugestão aqui, nesse caso, porque a discussão que foi longa ontem na AESB, é no sentido de, sem modificação, pedir ao Senado que aprove e essa Comissão que aprove, da forma como está, o Projeto que está em discussão, do Senador Camata e relatado pelo Senador César Borges. Por felicidade, Governador

de Estado, Secretário de Saneamento naquele Estado, que conhece profundamente a questão do saneamento na prática e nas peculiaridades da Bahia, que você sabe que são diferentes da do Piauí, da Amazônia, Espírito Santo. Nessa evolução histórica, gostaria de falar, Porto Alegre, por exemplo, Regiões Metropolitanas, é o Município que sempre cuidou. E São Paulo, Baixada Santista, foi o Estado que os Municípios se uniram e deram para o Estado, para resolver uma grave crise sanitária naquela região, que matou metade da população, praticamente, de Santos no século XIX. O semi-árido nordestino, sem o Estado não funciona, não tem água para as pessoas viverem. Água de qualidade. Eu penso a transposição do, que é uma questão ligada, transposição do rio São Francisco, quem vai resolver a questão do uso da água, passa vários Estados, é um rio federal, vários Estados, centenas de Municípios. Como que se pode pensar, quer dizer, você não tem que ter flexibilidade para tratar cada caso desses, da sua parte. Nesse sentido, eu não quero, efetivamente, me alongar, eu acho que o central seria uma lição para o Brasil, um Projeto de Lei que dá responsabilidade para Estados e Municípios, se entenderem e melhor resolverem um serviço central, que é esse de água. E queria aproveitar para falar uma coisa que eu não agüento mais, essa história do local como abrir uma torneira. É no local, que eu acendo a luz, é no local que eu tiro o passaporte. É no local que eu faço tudo. Só existe local, nós vivemos no local. Então todos os serviços públicos são prestados no local. Qual é a diferença de acender uma luz ou abrir uma torneira? É muito mais difícil produzir aquela água de qualidade do que a luz. Está certo? O custo pode ser mais alto, mas qual é a diferença? Então não é por aí que se fala em local ou nesse tipo de argumento. E a questão última que eu queria falar é a seguinte: se não se lidar com cuidado essa questão, se continuar com esse nível de pretensão de centralizar no federal todas as questões, o risco é de... O tratamento igualitário é um falso tratamento numa sociedade que é, basicamente, desigual. Ele aumenta a injustiça e aumenta os desvios. Esse carimbo igualitário federal, sobretudo, sobre os serviços públicos, leva a isso. Alguns se beneficiam, outros se prejudicam, porque a sociedade não tem essa igualdade. Então, nesse sentido, só queria falar, para terminar, uma preocupação adicional, é quando eu leio o Projeto da Câmara, em discussão da Câmara e leio o do Senador Camata, relatado pelo Senador César Borges, eu sei o que vai acontecer no dia seguinte. E olha que eu presido uma empresa que é razoavelmente importante que é a SABESP. Quando eu leio o outro Projeto, o day after é uma grande interrogação. Surgem esqueletos, que tem questões não resolvidas,

de financiamentos em andamento e não pagos e por aí afora. Esse day after, esse dia seguinte, me preocupa muito. Não há um tratamento adequado. Nesse não, porque esse é questão, ele tem um limite que é claro e que é atribuição dos Srs., é dizer, é falar quais são as diretrizes de saneamento? Qual é o marco de princípios e diretrizes que todos tem que seguir e ponto. O resto, as soluções, podem ser as mais variadas possíveis e se procurar, sempre, adotar a melhor. Uma última questão, foi muito falada aqui, a questão do saneamento básico ser formado por quatro serviços ou não. O saneamento ambiental ninguém discute, que é formado por quatro serviços. O saneamento básico sempre foi água e esgoto. E, nos Municípios, é muito comum, essa diferença é patente, porque é comum que o lixo, por exemplo, seja feito por empresa, empresa privada, autarquias, que não tem nada a ver com o sistema de água e esgoto, mesmo os locais. Então, agradeço a oportunidade de poder falar, eu tenho que falar da minha preocupação e da seriedade desta questão, da importância dessa Audiência Pública e, principalmente, colocar, claramente, o apoio da AESB à proposta que está em discussão no Senado e a preocupação da AESB no risco de não se resolver, adequadamente, esta situação ou querer resolver de uma forma muito centralizadora e com muitas regras difíceis de serem cumpridas. Obrigado Senador.

SR. PRESIDENTE SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI) – Agradeço as palavras do Dr. Dalmo Nogueira Filho e passo a palavra à representante da ABICON, Dra. Ana Lia de Castro, que é Diretora Executiva da Associação Brasileira de Concessionários Privados de Serviços Públicos de Água e Esgoto.

SRA. ANA LIA DE CASTRO: Sr. Senador Heráclito Fortes, Sr. Senador César Borges, através dos seus nomes eu saúdo a todos os presentes e Senadores que estão nos ouvindo, obrigada. Eu não vou me ater, aqui, a questões que foram bem debatidas, por quatro que me antecederam, com relação às disputas de titularidade. Eu vou colocar outros pontos para reflexão dos Srs. Senadores. E dessa Comissão em especial. O Congresso brasileiro batalha, há mais de dez anos, para produzir um marco legal, um marco regulatório que ampare o serviço de saneamento e que promova a sua universalização. A primeira tentativa de fixar as diretrizes e regras regulatórias para o setor ocorreu em 1995, ano em que, coincidentemente, se consolidou a Lei 8987, que fixa as regras para a concessão dos serviços públicos. De onde se conclui que, para o Governo e para o Congresso, regular o saneamento precede os movimentos para delegação dos serviços públicos ao ente privado.

Nada mais justo e adequado, por tratar-se de serviço essencial à saúde do cidadão e à preservação do meio ambiente. Mas, no Brasil, os serviços de água e esgoto vêm apresentando distorções clássicas, próprias deste mesmo sistema monopolista, concebido para garantir ao setor público, notadamente às companhias estaduais de saneamento, a exclusividade na oferta, no controle, na regulação e o recebimento de recursos orçamentário ou onerosos. Nos anos 70 e 80 essas empresas, assim como outras grandes empresas estatais, atingiram seu auge. O Estado da arte. O Estado da gerência. Tudo estava nas empresas estatais. Com a redemocratização do País, esse modelo deixou de funcionar, pois seu modelo de gestão não é compatível dentro de um regime democrático. Por falta de orientação estratégica do Governo, por falta de indicadores de acompanhamento, por falta de regulação e fiscalização externa, por falta de controle social, a partir de certo momento os operadores de saneamento viraram um fim em si mesmos, onde o público interno passou a ser mais importante que o externo. O cliente, em especial, o cliente de baixa renda.

Hoje essas empresas estão amarradas, pela Lei da Licitação, pela Lei de Responsabilidade Fiscal e, para livrar dessas amarras, é preciso que definam um novo Modelo de Gestão, estabelecendo indicadores claros de desempenho, dos quais fiquem reféns todos os governantes futuros. Essa é a grande garantia. E não se somos, ou não, titulares do serviço. E, nos dias de hoje, a decisão política da sociedade é muito clara e inequívoca. Não se subtraia à sociedade o propósito de reforma patrimonial, a quebra de monopólios, a mudança do rumo de ação do Estado e da substituição da ação voltada para produção, para a ação voltada para a regulação. Estamos vivendo um processo que não tem volta e aqueles que operam com a idéia do retorno, estão brigando contra os fatos e quem briga contra os fatos, quebra a cabeça.

Existem, no nosso setor, inúmeras empresas de saneamento absolutamente sem transparência e aí eu incluo públicas e, até, privadas, mas a sociedade democrática exige transparência quanto à prestação de serviço, quanto à qualidade, quanto ao preço cobrado, isso é uma questão de cidadania. Isso posto, chegamos ao âmago da questão que queremos colocar para debate e reflexão. A prestação de serviço de saneamento está, predominantemente centralizada em 25 concessionárias estaduais, responsáveis pelo atendimento de 80% da população com abastecimento de água. Os serviços municipais respondem por 15% e as concessionárias privadas por 5%. No caso de esgotamento sanitário a participação dos Municípios é

mais relevante, respondendo por 70% dos serviços aí incluídos Operadores públicos e privados.

O poder monopolista resultou em sérios problemas de gestão, ingerências políticas, em uso indevido da máquina estatal e em baixa eficiência e produtividade e o que é lamentável, o custo dessa ineficiência operacional é repassado ao consumidor. Ou financiado por recursos de natureza fiscal. A tarifa média praticada no Brasil está entre as mais altas da América Latina e em nível semelhante aos dos Países desenvolvidos. E as perdas de faturamento atingem a 40%, 45%. Atualmente, 70 Municípios brasileiros têm seus serviços operados por empresas privadas, beneficiando sete milhões de pessoas nos Estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Amazonas, Espírito Santo, Paraná, Minas Gerais, Santa Catarina, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul., mas a ausência de estruturas regulatórias e a indefinição acerca da titularidade dos serviços constituem sérios fatores de inibição a novos investimentos. Assim, a ABICON tem apoiado todas as iniciativas em prol do estabelecimento de uma política nacional e de diretrizes para o saneamento que busque a universalização do atendimento ao menor tempo possível e que considere o estabelecimento de parcerias entre Estado e Municípios, se é que isso é possível, entre fornecedores e prestadores de serviços e a disponibilidade de aporte e garantia de fluxo regular de recursos e financiamentos para o setor. E que, acima de tudo, esse marco regulatório permita e favoreça diferentes arranjos institucionais e mais flexíveis. E, além disso, reforçando nossa tese inicial, para o serviço de saneamento com característica de monopólio natural é imprescindível a instituição de um marco legal, de um ambiente regulatório e de entes reguladores independentes que venham a promover o justo equilíbrio entre o poder público, o prestador de serviços e a população servida. Voltar o setor para a sociedade e seus clientes, assumindo um novo modelo de gestão é compreender as suas demandas e prestar o serviço de forma eficaz e verdadeira. E por último, investir em saneamento representa uma oportunidade fascinante para retomar o desenvolvimento do País através da criação de empregos e da geração de renda. Era isso. Muito obrigada.

SR. PRESIDENTE SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI) – Agradecendo à Dra. Ana Lia de Castro, representante da ABICON, convidamos para fazer uso da palavra o Dr. Newton de Lima Azevedo, Vice-Presidente da Associação Brasileira da Infra-Estrutura e Indústria de Base.

SR. NEWTON DE LIMA AZEVEDO – Boa tarde a todos. Eu queria agradecer ao Senador Heráclito Fortes o convite feito à ABDIB e agradecer a exposi-

ção feita pelos Senadores que nos antecederam e os colegas de Mesa e eu, também, quando vai ficando para o fim, não quero ser repetitivo, eu queria ser bem objetivo, não que os outros não tenham sido, mas, é o seguinte: O que é a ABDIB?

Só para localizar quem não sabe. A ABDIB é uma Associação, Associação Brasileira de Infra-Estrutura e Indústria de Base, uma Associação que, esse ano completa 50 anos e que tem, por meta, por trabalho, por objetivo, realmente tentar equacionar a retomada dos investimentos em infra-estrutura no País. Tem atuado, muito fortemente, nesses últimos anos, nas Leis de PPP, na atual discussão do gás, o Senador Rodolpho Tourinho, aqui presente, sabe disso e outras ações que a ABDIB julga fundamentais para refletir sobre como o País enfrenta a necessidade de ter a disponibilidade de 22 bilhões de dólares, que, na realidade é o que a ABDIB julga como necessário, para que o País cresça em todos os setores de infra-estrutura, independente de recursos públicos ou privados, para que ele tenha um crescimento sustentável, um crescimento que, realmente possibilite a melhoria da qualidade de vida da população. Então a nossa posição, a nossa entidade, ele congrega 160 grupos empresariais que, juntos, representam 17% do PIB nacional. Eu acho que a grande riqueza da ABDIB é a sua na heterogeneidade na composição dos seus participantes. Nós temos, participando da ABDIB, Construtores, Bancos, Operadores públicos, Operadores privados, empresas públicas, ou seja, toda a gama de atores do setor da infra-estrutura brasileira. Então, eu gostaria de dar esse pano e dizer que, nesses últimos dois anos e meio, três, acho que todos os estão nessa Mesa, devemos ter gastado, não gastado, mas ficado, juntos, boas horas discutindo essa questão do saneamento, todos nós aqui nessa Mesa, acho que nos conhecemos, já e sabemos, até, o discurso um dos outros.

Então, primeiro, eu parabenizo o Senado por estar trazendo mais um Projeto, mais uma idéia, mais um tema para a discussão e aí eu queria fazer um rápido apanhado de quais são os pontos, para nós da ABDIB, que são fundamentais independente de qual seja o Projeto, porque eu sei que, no fundo, pouco importa o número, o que importa é o interesse de todos em realmente atender a população brasileira, sei lá, os 80, 100 milhões de brasileiros que, enquanto nós discutimos aqui, exaustivamente, continuam sem esgoto, 40 milhões de brasileiros que não tem água tratada, pouco importa se é municipal, estadual, se você abre a torneira ou aperta a luz, ele não tem isso.

Então, essa é uma discussão que ela tem que ser deixada de lado, um pouco, o passionalismo e a gente falar algumas verdades para nós mesmos do se-

tor. Acho que a gente, eu sempre falo que é um pouco da mea culpa, são situações que a gente não gosta de dizer, falar de corporativismo, falar de prevenção contra o privado; brincava, aqui, com o Silvano: “Você foi ótimo na sua fala, mas quando você fala que recursos privados, hipótese básica da ASSEMAE, dali para frente eu já fico triste”. Na hora--

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – (pronunciamento fora do microfone)

SR. NEWTON DE LIMA AZEVEDO – Foi. A gente fala isso há muito tempo. Então, na realidade, eu digo o seguinte. Para um País que precisa, como foi dito no início, de 178 bilhões de reais em 20 anos, se quiser universalizar os serviços em 20 anos, pelo maior esforço e aqui eu quero, realmente, louvar o esforço do Ministério das Cidades ao longo desses anos, estivemos juntos em várias batalhas, no sentido do dinheiro que foi colocado no setor, assim mesmo é pouco. Assim mesmo é pouco. Então, uma das posições da ABDIB, que eu posso dizer que, no fundo são três pontos básicos, é que essa política nacional de saneamento, seja através do PL do Senado, seja através do PL que está, hoje, na Câmara, na realidade, definem regras que propiciem um ambiente propício à retomada dos investimentos no setor de saneamento. De todas as fontes possíveis, no tempo mais curto e em linha com a demanda da universalização do serviço. Eu acho que hoje nós, simplesmente, descartarmos a alternativa da participação privada, eu não estou dizendo que ela é a solução, não, mas ela é uma das coisas que tem que ser vista.

Eu acho que isso tudo, até pela característica da própria Associação, nós não defendemos a participação privada como a solução do processo. Nós achamos que a coexistência de empresas estaduais, empresas municipais e Operadores privados trabalhando em serviços públicos é, no fundo, esses três, que vão resolver esse grande problema nacional. Aqui tem uma continha muito simples, com todo esforço feito pelo Ministério das Cidades, que eu novamente quero louvar, nesses três anos, nós fizemos uma conta, em porcentagem do PIB, essa universalização chegaria, ao País, em 60 anos, o que eu acho que, talvez nenhum de nós, alguns poucos mais jovens, talvez viessem a presenciar. Então são reflexões desse tipo que a gente tem que ser um pouco pragmático em fazer.

Eu acho que o segundo ponto importante, já foi dito aqui, não quero ser repetitivo, mas vou ter que ser, é reconhecer a diferente realidade físico-geográfica brasileira. A solução do Piauí, citada pelo Secretário, que eu acho que é uma solução realmente de se louvar, possivelmente é difícil de ser aplicada em Santa Catarina ou na Bahia, você ter a realidade físi-

co-geográfica, técnica e econômica do setor de água e esgoto, nas dimensões nacionais, ela na realidade ela é muito grande. Ela tem que ser reconhecida em qualquer que seja o Projeto que vá sustentar essa política nacional de saneamento.

Eu acho que essa nova proposta, vamos dizer assim, esse momento de reflexão que estamos fazendo já há 2 anos e meio, ela tem que ser uma evolução e não uma revolução no setor, acho que aqui, eu vou pegar um gancho da colocação do Dalmo, onde diz que a história tem que ser respeitada. Bem ou mal você tem 80% dos brasileiros, 70, esse número podemos discutir, mas uma quantidade grande de brasileiros que é operado por companhias estaduais, com deficiências, eu acho que a questão do choque de gestão é uma coisa que a gente esconde debaixo da mesa, eu mesmo escrevi um artigo dizendo: “Saneamento, outro lado da questão”. A gente fica batendo em titularidade e, quando a maioria das companhias brasileiras, pouco importa se municipais, estaduais, perdem mais de 40% da sua água tratada, isso é uma vergonha para o nosso setor, que a gente tem que enfrentar isso de peito aberto, deixando as defesas, tentando justificar essa vergonha, que é uma vergonha que tem mais de 10 anos e a gente fica passando ao largo dela.

O terceiro ponto, na realidade, é o seguinte: Eu acho que Estados e Municípios, ambos têm que ter participação, na visão da ABDIB, nas áreas chamadas “que não sejam de interesse local”. Nós partilhamos da visão do Projeto do Senador Gerson Camata e mesmo da colocação feita pelo Relator e aí se você fizer uma comparação aqui com a questão do Projeto 5296, que hoje está no Senado, no Congresso, desculpe, na Câmara que na realidade nós acompanhamos, todos nós aqui, ao longo desses dois anos, a gente acha que esse Projeto que está aqui é mais simples, em seus 29 artigos, é mais objetivo, ele é mais flexível e, na realidade, ele permite uma série de arranjos entre Municípios, Estados, Operadores públicos, Operadores privados. Portanto, caracteriza um pouco mais ou reconhece, realmente, a diferença que existe no País, a nível dessa realidade físico-geográfica, técnica e econômica.

Eu queria aqui citar, foi citado muito aqui, por todos, dizendo: “Olha, estão faltando aqui os Prefeitos, outras associações” e é um dado interessante que eu queria informar a vocês e as outras associações sabem que, até, estamos juntos, nós estamos realizando uma pesquisa, através de uma empresa realmente reconhecida a nível nacional, junto aos Prefeitos, certo, fazendo com que eles, eu não estou, aqui, colocando em dúvida a representatividade das associações, mas nós estamos indo lá, na boca do leão, nós estamos

indo lá perguntar para os Prefeitos, através de uma amostragem feita tecnicamente sustentável, para ver o que eles acham, sem nenhum tipo de ideologia, realmente como sendo usuários finais do resultado de toda essa discussão. Isso deve ficar pronto agora, nos próximos 15 dias, depois eu vou tomar a liberdade de fazer chegar ao Senador e ao próprio Ministério das Cidades, que eu acho que é um insumo interessante para essa discussão.

No que tange a titularidade, eu concordo com a colocação que foi feita aqui, a gente fica fazendo ilações sobre as tendências do Supremo, eu acho que isso uma coisa que não vem ao caso, isso não é jogo de futebol, 4 a 0, 2 a 1, vai para os pênaltis. Eu acho que, quando tiver uma decisão vamos enfrentá-la, agora, não podemos ficar esperando a beira da estrada, que se tome uma decisão por nós. E aí o setor, muitas vezes eu acho, e aí me coloco nele, é um pouco “fico esperando” que alguém faça alguma coisa por ele. Eu acho que nós temos que ser um pouco mais agressivos, fazer uma coisa por nós mesmos, que fazendo por nós, nós estamos fazendo, insisto, para mais de 100 milhões de brasileiros que têm problema.

A questão da regulação, isso é alguma coisa que é fundamental para nós, a ABDIB coloca isso como premissa básica, não só para o setor de saneamento, mas para qualquer setor que tenha que ter uma estrutura jurídica institucional que permita que recursos públicos ou recursos privados realmente tenham, nas Agências de Regulação, um órgão independente, competente, decisório com autonomia administrativa. Esse é um dos pilares para segurar um ambiente propício à atração dos investimentos privados.

Eu queria também, para finalizar, fazer dois comentários. Primeiro eu queria ressaltar o exaustivo trabalho que está sendo conduzido na Comissão Especial na Câmara dos Deputados, pelo seu relator, Deputado Júlio Lopes, e o nosso exaustivo trabalho, acho que todos nós participamos disso.

Então, eu acho que ele está na busca de tentar arranjar um texto substitutivo que reúna condições mínimas de consenso entre os agentes, mas eu acho que está um pouco dificultado, um pouco ou muito dificultado. Eu vejo aqui o Senna(F) aqui presente e sei da dificuldade dele em tentar administrar tudo isso, por opiniões muito radicais das nossas associações. Eu quero colocar isso no seu plural majestático, não quero fazer nenhuma acusação e sim uma reflexão. Ou seja, nós já tivemos um fracasso desses, na época do Adolfo Marinho, que, por tantas pressões acabou não acontecendo nada e me preocupa muito.

Que seja o PL 5296 ou o PL aqui do Senado, que a gente abra a porta e dê na rua, ou seja, a discussão

é tanta, discute tanto, discute, discute, discute e não resolve o problema. Então, o apelo que a ABDIB traz é o seguinte: Se, num estalar de dedos aparecessem os oito, nove bilhões de reais necessários para o setor e esse dinheiro viesse através de recursos públicos a ABDIB não tem nada contra. A posição da Associação, ela teria seus associados, seus Construtores fazendo as obras, as suas Empresas de Engenharia fazendo seus projetos, seus fornecedores vendendo equipamento. A nossa posição não é uma posição maniqueísta de que o público é bom, o privado é mau ou vice e versa. É uma posição realista.

Quem precisa de oito, nove, dez bilhões de reais/ano, faz um esforço que fez o Ministério das Cidades e, de novo, pela terceira vez, quero louvar isso aqui e consegue por três, quatro bilhões, isso é conta do padeiro, está faltando dinheiro. Ou nós enfrentamos que vamos fazer a universalização disso em 60 anos e partimos desse princípio e ficamos tranquilos, ou paramos de fingir que as coisas estão boas.

Eu brinco sempre, para finalizar, que se tivesse alguma pessoa de Marte, por exemplo, aqui, vendo essa reunião, sairia daqui, voltando para lá, dizendo: “Eu vi nas Associações, está tudo resolvido, o Brasil está com o problema resolvido” e não é verdade. Nós estamos discutindo há mais de 20 anos, talvez, essa questão, estamos ficando, já, velhos, cansados e as gerações que vêm aí, vão encontrar o mesmo problema que nós encontramos há 20 anos atrás.

Então, o apelo que a gente faz é que haja, realmente, essa convergência de todo o trabalho feito em cima do PL que está na Câmara e vi que vocês tinham convidado o Deputado Júlio Lopes, eu insisto que isso seja feito, que haja essa aproximação, que tem muita coisa boa, tem coisa a ser arrumada. Eu acho que se junta à visão do PL do Senado e, nesse momento, nós, da ABDIB, somos favoráveis ao PL colocado pelo Senador Gerson Camata, defendido pelo Relator, mas achamos que deve haver uma iteração com o Deputado Júlio Lopes, porque tem muito trabalho feito nesses dois anos e meio por essas pessoas que, inclusive, estão nessa Mesa, muito obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI) – A Mesa agradece as palavras do Dr. Newton Lima de Azevedo e pede a ele, caso possível remeta essas sugestões e todos façam a mesma coisa até para podermos dar elementos para continuar a discussão dessa proposta.

SR. NEWTON LIMA DE AZEVEDO – Senador, o Senhor vai receber a posição, por escrito da ABDIB, inclusive eu me comunicarei com o Senhor quando essa pesquisa estiver pronta, porque eu acho que é mais um dado importante, eu não estou dizendo que

seja uma verdade definitiva, mas é um insumo, tecnicamente embasado, que serve um pouco a mais para suas reflexões e as nossas reflexões.

SR. PRESIDENTE SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI) – Essa Comissão tem tido, e para isso invoco, inclusive o nosso Senador Tourinho, nós tivemos, no ano passado, a idéia de fazer aqui, uma grande discussão colocando como tema as PPPs. Era a discussão que seria feita em setembro ou outubro e que envolveria não só a participação de empresas nacionais, mas também, experiências externas, mas entramos numa crise, que todos sabem e, infelizmente, nós não tivemos condições de, no ano passado, realizar esse encontro. Vamos ver se esse ano, antes de pegar fogo o período eleitoral, a gente faz, não nas dimensões do que era planejado, mas pelo menos uma discussão porque nós achamos que esse tema, PPP, é fundamental para o País. Nós temos que ter PPP como prioridade. E, como essa Comissão, é o seu estuário, nós não podemos fugir de maneira nenhuma dessa questão. Por aqui passam os nomes das Agências, eu concordo com V. S^a. com relação à questão da regulamentação, da regulação, enquanto nós não tivermos a regulação, nós vamos ter grande dificuldade, principalmente a de credibilidade externa. Eu acho, inclusive, Dr. Newton, que a ABDFIB tem que ser mais próxima dessa Comissão, não só para conversas formais, mas, também, para conversas informais, porque nós temos assuntos em comum e que une o interesse do País, evidentemente que, pelos seus canais competentes, nós estamos sempre abertos para discussões dessa natureza. Com a palavra o Representante do Fórum de Secretários Estaduais de Saneamento, Dr. Roberto Moussallem Andrade, Secretário de Saneamento da Bahia.

SR. ROBERTO MOUSSALLEM ANDRADE –

Bom dia a todos, gostaria de saudar o Senador Heráclito Fortes, Presidente dessa Comissão, aos demais Senadores, Senador César Borges, Relator, Senador Rodolpho Tourinho, a todos os participantes aqui da Mesa, representantes de entidades, todos convidados.

Eu gostaria de iniciar fazendo comentário sobre uma afirmação do Senador César Borges e que ele destaca a importância do setor de saneamento em relação ao setor de saúde e à melhoria de qualidade de vida das pessoas. E nós temos inclusive, na Bahia, um exemplo muito interessante que ilustra essa afirmação do Senador que é um trabalho que vem sendo realizado, através da Universidade Federal da Bahia, do Estudo de Saúde Coletiva e que avalia o impacto, em Salvador e em mais dez Municípios ao redor da Baía de Todos os Santos, das ações de saneamento básico que vem sendo realizados pelo Governo do Es-

tado e que demonstram, esse estudo ainda está em andamento, mas os indicadores são muito interessantes e que mostram, por exemplo, que está havendo uma redução superior a 50% na prevalência de doenças parasitárias em criança de idade pré-escolar. Em algumas localidades do subúrbio e da periferia de Salvador, por exemplo, essa redução chega a ser superior a 85%. Então mostra que saneamento realmente é fundamental para a saúde, quem investe em saneamento está investindo em saúde. Outro aspecto que eu queria colocar, é que o Governo do Estado vem dando uma prioridade muito forte no saneamento e, nos últimos 12 a 15 anos, o Governo da Bahia investiu, em saneamento básico e em infra-estrutura hídrica, cerca de um bilhão de dólares, aliás, mais do que um bilhão de dólares. O Senador César Borges participou ativamente desse processo, desse programa, ele, como Secretário Estadual e depois como Governador da Bahia, o Senador Rodolpho Tourinho também, como Secretário da Fazenda, alocou e assegurou os recursos necessários para que essas ações fossem realizadas e os resultados foram muito positivos. O PINAD, do IBGE de 2004, já coloca a Região Metropolitana de Salvador como em melhor cobertura de abastecimento de água entra as Regiões Metropolitanas pesquisadas pelo IBGE e Salvador e a Região Metropolitana que foi tão precária, uma das regiões mais deficientes em saneamento do País hoje, no PINAD de 2004, já aparece em 3º lugar entre as regiões pesquisadas pelo IBGE. Então isso mostra que o Estado da Bahia, assim como outros Estados, tem uma responsabilidade muito forte em relação à questão do saneamento básico. Esse programa que a Bahia vem desenvolvendo outros Estados estão também desenvolvendo ações equivalentes, e nós temos, se nós reunirmos hoje os maiores investimentos no setor de saneamento, mais de 75% dos investimentos do setor de saneamento, eles vêm sendo realizados, nos últimos dez, doze anos, através dos Governos dos Estados e das empresas estaduais de saneamento. Então a responsabilidade, o papel dos Governos dos Estados e das empresas e do setor de saneamento, elas são relevantes porque realmente, nessa ausência de legislação, de marco regulatório, nesse período em que a política de saneamento deixou muito a desejar, os Estados e as empresas que bancaram o desenvolvimento e a evolução do setor. Claro que ainda falta por fazer. E o Fórum de Secretários, ele é formado pelos Secretários dos Estados que atuam no setor de saneamento e, que vêm discutindo esse assunto há muitos anos. Então é fundamental, alguém falou aí com muita propriedade que, na questão da regulação e da definição de uma lei e da política do saneamento que se olhe o passado,

que se veja a história e a evolução do setor. Eu queria acrescentar que é importante, também, olhar o futuro e observar a tendência do setor de saneamento no nosso País. E que tendência é essa? Ora, de forma muito simples, as primeiras soluções há alguns anos atrás de saneamento, elas foram pontuais, elas foram soluções que tinham como objetivo o atendimento pontual de localidade, de sedes municipais, da mesma forma como o setor elétrico, começou, também, com soluções pontuais através, principalmente, de grupos geradores a diesel. A tendência da evolução do setor elétrico é que nós temos, hoje, um sistema completamente integrado. Essa tendência, talvez não com a mesma intensidade do setor elétrico, mas no setor de saneamento a tendência é a busca da integração. A busca da racionalidade nas soluções de abastecimento de água e esgotamento sanitário é adotar bacia hidrográfica, como unidade de planejamento, ou seja, o futuro do setor de saneamento é integração, é a ação conjunta, é o interesse comum cada vez mais prevalecendo sobre as soluções pontuais. Eu não diria locais, mas os interesses, as soluções regionais prevalecendo sobre as soluções pontuais. E a demonstração disso e a prova disso, diversos investimentos que estão se fazendo hoje, já com transposição de bacias hidrográficas. Região Metropolitana de Salvador, por exemplo, o sistema é todo integrado com diversas bacias hidrográficas integradas na busca de um atendimento racional. Então é fundamental a busca da integração com o setor de meio ambiente, de recursos hídricos e dentro desse conceito de que... E aí, é importante também destacar um aspecto que é muito positivo no PL 155, mas que prejudica um pouco o conceito adotado pelo PL 5296, porque o PL 5296, ele divide o setor. Eu até queria reforçar aqui um comentário já feito na Mesa e que uma das grandes realizações do Ministério das Cidades, do Secretário Abelardo, foi realmente a nível, quer dizer, no Governo Federal, reunir todas as ações e Projetos que existiam de forma isolada, no Governo Federal, reunir, integrar essas ações num único Ministério, num único setor. Alguém disse no passado com muita propriedade aí, que hoje o setor de saneamento tem um endereço único quando alguém quer tratar desse assunto no Governo Federal. Ora, isso foi muito importante, da mesma forma que é importante manter a integração, também, do sistema de saneamento básico, quer dizer, é fundamental não se dividir esse sistema porque isso prejudicaria efetivamente a busca da racionalidade do setor. E principalmente pelo fato do Brasil. O Brasil não é um país homogêneo. O Brasil é um país que tem diferenças regionais bastante intensas e as soluções, elas são diferenciadas, a melhor solução para um Estado não é a melhor solução para um outro

Estado, nós não podemos generalizar. E o nordeste é uma região, por exemplo, que sofre da questão da seca, tem uma região do semi-árido muito forte e por isso precisa, nada melhor do que essas situações serem analisadas e serem conduzidas pelos Estados e pelos Municípios de forma conjunta, de forma diferenciada em relação a outras regiões do País. Eu gostaria, também, de fazer uma observação interessante aqui, comentando aqui, algumas críticas que foram feitas ao PL 155 e que eu, absolutamente, não concordo, acho que não são procedentes. Por exemplo, um dos principais aspectos que foi criticado foi a questão da titularidade e aí se colocou, como exemplo, a tendência do Supremo Tribunal no julgamento das ações que estão tramitando lá. Ora, eu acho que isso não procede porque o Projeto de Lei nº 155, ele não faz nenhuma referência à titularidade, ele não entra na questão da competência e da titularidade. Isso é uma questão que é constitucional e qualquer decisão e resultado que isso vem a ocorrer, será, efetivamente... não estará incompatível com o que está disposto aqui no PLS 155. Então nós achamos que esse é um aspecto que não prejudica, efetivamente, o PLS 155. Outra crítica que foi muito feita, também e que, para mim, não consigo entender é o fato do PLS 155 só abordar o abastecimento de água e esgotamento sanitário.

Ora, como se o PLS não concordasse que drenagem e resíduos sólidos fossem, também, assuntos dentro do setor de saneamento ambiental. Aqui não diz isso, apenas, por terem naturezas diferentes, entendeu, ele optou e eu acho que é recomendável, que essas questões, efetivamente, sejam tratadas de forma separadas, isso não significa que se está dizendo que drenagem e resíduo sólido não seja assunto do setor de saneamento. E um exemplo que a Nação, que o País, adotou e que funciona, que é um exemplo bem sucedido, é a questão de energia. O setor elétrico tem dois segmentos distintos, segmento de petróleo, de energia elétrica, entendeu e que tem suas legislações, regulamentações. As Agências Reguladoras são distintas e, nem por isso, o setor de energia deixa de considerar que o petróleo e energia elétrica também fazem parte disso.

Então, eu acho até que é mais adequado, por tratarem de naturezas diferentes, tratar num Projeto de Lei, separadamente, a questão da água e esgotamento sanitário e outra matéria cuidar, também, de resíduos sólidos e de drenagem, porque são assuntos do saneamento, mas de natureza completamente diferente. Uma outra coisa em relação à autonomia municipal. Eu aí queria dizer que o Fórum de Secretários, após avaliar e participar bastante das discussões dessa matéria e do PL 5296, ele tem, como posição,

entender que o Projeto de Lei nº 5296, esse sim, ele reduz a autonomia municipal.

Então, nós chegamos até, numa discussão, a dizer que o Projeto de Lei do Governo Federal ele é, aparentemente, municipalista porque ele, efetivamente, reduz a autonomia do Município quando, por exemplo, impede que algumas atribuições que o Município tem hoje, como poder delegar a outro ente federado o seu poder de ações relativas à regulação do setor, aqui fica proibido e impedido de fazer, pelo menos na última versão que eu conheci, do Projeto de Lei, eu acho que isto não foi modificado. Um outro aspecto, só para dar exemplo também, que reduz a autonomia e prejudica os Municípios, é quando ele condiciona o acesso a recursos financeiros a adesão à política nacional e a se submeter a toda a diretriz e ao controle da política nacional, que seria, nesse caso aqui, coordenado pelo Ministério das Cidades. A situação atual do Município é que eles têm essa autonomia, eles têm essa autonomia e hoje dá flexibilidade para que haja um entendimento entre outros entes federados e que se adote as soluções mais adequadas em cada região, em cada situação do nosso País. Então, de forma bastante reduzida, resumida, são essas as principais observações que eu teria a fazer. Eu queria dizer que a posição do Fórum de Secretários de Estado é de ser a favor do PLS 155, por entender que ele atende, efetivamente, à necessidade do setor e atende, também, principalmente, às aspirações que os Municípios, a maioria dos Municípios deseja. Essa matéria, na Bahia, foi discutida na União dos Municípios na Bahia e a União, nas conversas que eu tive, inclusive com o Presidente da União dos Municípios, eles fazem sérias críticas ao PL nº 5296, principalmente porque os Municípios de pequeno porte, os Municípios... a Bahia tem 75% dos Municípios com sede municipal menor do que dez mil habitantes, isso de acordo com o Censo do ano de 2000. Esses Municípios, a maioria no semi-árido, teriam muitas dificuldades com as modificações e as propostas que estão sendo apresentadas no PL 5296. Portanto, o Fórum de Secretários, ele parabeniza ao Senador Camata, Senador César Borges e ele entende que, nesse momento, o Projeto de Lei que mais, que é mais adequado para o País, para a população Brasileira, é o PL 155, que está proposto pelo Senado da República. Muito obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI) – A Mesa agradece as palavras do Secretário Roberto Moussallem Andrade e coloca a palavra à disposição do Relator, Senador César Borges.

SENADOR CÉSAR BORGES (PFL-BA) – Sr. Presidente, eu pretendia até falar após ouvir os Senadores, mas já que V. Ex^a. me deu a oportunidade... Eu acho

que, como Relator, eu tenho que ter o maior cuidado, até aqui, para expressar as minhas opiniões, posso até fazer de forma mais clara no Plenário do Senado, onde eu falo como Senador, representante da Bahia e tenho lá, como Senador, toda a autonomia para dizer o que eu penso. Já aqui, como Relator, acho que tenho que ter um pouco de precaução, com relação aos meus posicionamentos, que devem refletir muito que eu ouvi da sociedade e, também, dos próprios Srs. Senadores que compõem essa Comissão.

No entanto, Sr. Presidente, acho que me compete, acima de tudo, analisar o PLS nº 155, que é o que está nessa Casa, sem desconhecer a existência do Projeto que emanou do Executivo e que está tramitando na Câmara dos Deputados. E sobre isso, eu acho que essa Reunião é muito importante. Nós ouvimos aqui, pôde bem V. Ex^a. como todos, avaliar o grau de polêmica que nós temos, com relação a esse setor. Essa polêmica é grande e acho que ela não pode ser nunca colocada em bases, por exemplo, de interesses federativos contrários, União contra Estado, a favor de Município, Município contra Estado, Estado contra Município e vice e versa. Acho que nós temos que colocar, sempre, usando aqui um termo do relatório Osmar Serraglio, na cúspide, temos que colocar o interesse público e da população brasileira acima de tudo.

Acho que o Governo Federal, quando elaborou esse Projeto que está lá no Executivo, ele se deixou levar por uma tentativa ideológica de olhar a questão do saneamento, pelo prisma ideológico corporativista, corporativista. Inclusive, Sr. Presidente, lamentavelmente autoritário, porque impõe que todos tenham que se adequar ao planejamento que tem a origem no Governo Federal, como se esse ente federativo pudesse chamar a si a possibilidade de conduzir, junto com os demais setores a forma como ele acha que deve ser conduzido o planejamento. Eu ouvi aqui, com muita atenção todos e espero que não vamos ideologizar essa questão. Essa é uma questão, acima de tudo, muito pragmática, é de que forma nós podemos retomar os investimentos.

Foi dito aqui da história, há uma história que vem do BNH, que vem do PLANASA, que constituíram essas empresas, essas empresas não são do Estado da Bahia, do Estado do São Paulo, do Estado A ou B, é da população desses Estados e presta serviços a esses Estados. A questão da gestão é fundamental. Eu tenho uma experiência particular porque eu fui Secretário do Saneamento e a EMBASA, era uma empresa desastrosa do ponto de vista de gestão. Hoje a EMBASA ganha prêmio nacional por qualidade de gestão, entregue, inclusive, pelo Governo Federal, apesar de não ser aliada politicamente, não tem nada a ver, que

alguém falou, sobre o partido do Governo da Bahia. Não tem nada a ver. Não é uma questão partidária essa. Foi dito, partido político que comanda...

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – (interrupção no áudio) Eu disse que a ADIN do Estado da Bahia foi impetrada por um partido político, talvez tenha ficado mal entendido.

SR. PRESIDENTE SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI) – No caso, Partido dos Trabalhadores?

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – No caso sim.

SENADOR CÉSAR BORGES (PFL-BA) – Pois é, então eu acho que, não é uma questão partidária, eu acho que, basicamente, nós temos que procurar pela eficiência, em qualquer companhia, que funcione, ela tem atender bem e não pode penalizar o consumidor de forma nenhuma. Então, nós temos que analisar de forma pragmática, realista, como é que os entes federativos podem interagir somando recursos.

De que forma nós podemos buscar a participação do setor privado e não vamos nos iludir, que o setor privado não vai investir pelos belos olhos de ninguém, ninguém vai forçar o setor privado e ninguém melhor do que o Governo do PT, porque paga juros astronômicos para poder financiar a dívida do Governo, porque senão ninguém financia, o sujeito não vai botar o dinheiro lá simplesmente porque o Governo tem uma dívida a pagar, bota porque está sendo remunerado seu capital.

Então, da mesma forma, o setor privado precisa ter essas garantias e essas garantias não podem ter uma tarifa decidida por um Conselho Popular porque, se formos definir uma tarifa dessa forma, claro que não vai existir um ponto final na história. Por outro lado, Sr. Presidente, tentar repartir.

Eu sou engenheiro civil e sei a complexidade de um sistema de abastecimento de água, é um sistema unitário, você tem captação, que é a chamada produção, adução, um tratamento, a distribuição e querer, bom... A distribuição, aqui no caso é o filé, a distribuição é a melhor parte. Entregue-se a distribuição e comece aí; o distribuidor que passa ser, dentro do projeto que está lá, do Executivo, ser do Município. O Município distribui e o Estado fica com ônus de fazer a produção e o Município pagará o Estado. Nós conhecemos essa história. Eu conheço bem a fragilidade que nós temos. Lamentavelmente, não gostaria que fosse assim, eu preferia que nós tivéssemos, como nós temos em São Paulo, Municípios muito fortes, um Eldorado, a Califórnia no interior do São Paulo. Não é a realidade do seu Estado, Presidente, não é a realidade meu Estado.

Para que nós possamos atender a população do semi-árido do nordeste, vamos citar um exemplo, na região de Irecê. Nós fomos buscar água a 125 qui-

lômetros, abastece doze Municípios, doze e se fizermos os cálculos econômicos, o sistema é deficitário. E como é que eles sobrevivem? Assim como outros sistemas existentes em tantos Estados aqui do norte e nordeste. Porque há uma tarifa cruzada, o cruzamento tarifário. Você pratica uma tarifa única em todo o Estado e a parte melhor que é o abastecimento de uma cidade do porte da capital do Estado, no caso da Bahia de Salvador, pode muitas vezes contrabalançar o que acontece lá no Município do semi-árido. Se nós formos isolar esses sistemas, com certeza, a maioria absoluta da população dos Estados, dos Municípios nordestinos, ficarão desabastecidos e sem capacidade de pagar essa tarifa.

Muitas vezes a água exige um custo de energia elétrica, do tratamento e a manutenção do sistema, e fatiar isso, me parece algo sem propósito, não vejo como chegarmos a essa solução. Então, Sr. Presidente, com isso, eu quero dizer que o que eu vi hoje aqui é extremamente ilustrativo. Para mim são importantes todas as opiniões, todas, sem sombra de dúvida, que foram colocadas. Eu saio, sem sombra de dúvida, enriquecido dessa discussão, acho que o fundamental é se investir mais e mais. Não acho que nós tenhamos hoje um nível de investimento satisfatório, nem por parte do Governo Federal e também pelos próprios Estados e Municípios, lamentavelmente, porque a distribuição tributária, entre os entes federativos, deixa muito a desejar para Estados e Municípios, que estão cada vez mais sem recursos para fazer investimentos.

Então, nós temos que procurar uma solução que possa atender a universalização no mais rápido espaço de tempo. Claro, foi colocado aqui 60 anos, acho que não podemos aceitar isso. 20 anos, talvez seja realmente, como o Ministério das Cidades fez seu estudo. 20 anos, com aplicação em média, começa com seis bilhões chegando a doze. Se nem o próprio Governo Federal faz o que deveria fazer para desburocratizar, agilizar as aplicações de FGTS e fazer a parceria que deveria fazer com Estados, com Municípios. E os Estados, de que forma poderia participar disso? E os Municípios da mesma forma. Os Municípios vivem aqui, nós acompanhamos eles a cada dia aqui, procurando 1% a mais no Fundo de Participação dos Municípios para sobreviverem, mas será que eles teriam, o Governo Federal iria repartir melhor aqueles encargos criados, tipo PIS, COFINS, há diversas taxas que não são repartidas com os Governos Estaduais nem Municipais. O que é repartido com os Governos Estaduais e Municipais é o IPI e o Imposto de Renda. Todos os dias nós assistimos aqui sempre as isenções, sempre as benesses do Governo e até do próprio Congresso quanto é feita, tem isenção de IPI e ICMS e diminuin-

do a capacidade de investimento nos Estados e Municípios. Agora PIS, COFINS, eu assisti dobrar. Sair de 3,6%, de 3% para 7,6% o COFINS, o PIS também foi dobrado, aumentou 150%. Isso nada é repartido.

Portanto, Sr. Presidente, eu não tenho assim uma pergunta direta, não faria. Estou fazendo esses comentários porque eu acho que é quase que uma obrigação minha externar essas preocupações minhas com o setor de saneamento, mas, sem sombra de dúvida, tudo que eu assisti hoje aqui, revela uma maneira de cada um pensar no assunto, tem a sua ideologia, sua maneira de pensar, eu lamento que o assunto fique ideologizado. Acho que não devíamos tratar esse assunto com ideologia, é um assunto de interesse da população brasileira, procurarmos os pontos que são coincidentes, que somam esforços, somam recursos para atender a população.

Eu agradeço a V. Ex^a., agradeço a todos que aqui vieram e ilustraram, sem sombra de dúvida. Vou procurar analisar todas as questões da forma que foram postas, V. Ex^a. já fez nova convocação para setores do consumidor e talvez, com a presença do Ministro Marcio Fortes, das Prefeituras também. Então, vamos procurar esses subsídios importantíssimos para meu relato aqui dessa Comissão. Muito obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI) – Senador Rodolpho Tourinho.

SENADOR RODOLPHO TOURINHO (PFL-BA)

– Senador Heráclito Fortes, eu acho que foi uma discussão proveitosa e queria, até seguindo a linha do que vinha sendo colocado pelo Senador César Borges. Primeiro lugar, dizer que nós temos um excelente Relator para esse Projeto aqui, o 155, que conhece o assunto como Secretário, o Senador César Borges, como Governador. Eu quero me pegar um pouco na experiência que foi citada também pelo nosso Secretário de Saneamento da Bahia e começar dizendo o seguinte, Senador César Borges. No sábado agora eu estive, com o Governador Paulo Souto, inaugurando dois serviços de água, pura coincidência. De distritos, de Municípios pequenos do Estado, foi o Município de Encruzilhada e o Município de Caraíbas, Vila Mariana e Vila Café, que de outra forma se não fosse feito pelo Estado não teria a menor condição de ter água, não é nos 60 anos não, Newton, nos próximos 200 anos, com certeza. Eu fui lá, eu vi, eu sei o que é, afirmo e levo quem quiser ir lá para ver, não teria menor condição de fazer.

Então, para mim fico também satisfeito de ouvir o Secretário Moussallem dizer que, no caso específico que nós estamos aqui tratando de ouvir os Prefeitos, no caso da Bahia nós também temos o apoio hoje da UPB, a União dos Prefeitos da Bahia, do Estado da

Bahia, em relação a uma coisa que funcione. A um sistema que funcione, no meu entendimento, é muito mais o 155 do que qualquer outro. E funciona porque também é baseado naquilo que nós fizemos lá, que é o que? Hoje você tem, como Moussallem diz, a Região Metropolitana de Salvador com a melhor cobertura de abastecimento de água e a 3ª melhor cobertura no País, em termos de esgoto. E alguns anos atrás, a gente sabe que não era assim. O Governo do Estado, foram investimentos da ordem de 1 bilhão de dólares ao longo de 14 anos. O tempo é longo nesse caso, mas foram 14 anos de batalha, não só do lado da Fazenda quando eu era Secretário, você era o Secretário de Saneamento, depois, César, Governador. A gente sabe o que foi essa batalha para vencer isso. E vencemos.

Então, eu acho que nesse ponto, o que interessa nesse momento, não é discutir a questões como o Senador César Borges coloca, ideológica, mas é de levar, efetivamente, água e esgotamento para a população. Isso é o que nós temos que fazer como... retorno, voltaria àqueles dois distritos de sábado passado e dizer o seguinte: Não fosse a atuação do Estado não teriam água nos próximos anos, com certeza. Então, eu entendo que essa atuação integrada é a forma de fazer, entendo que essa atuação integrada também é a única forma de você alocar recursos, daqueles recursos que estão sendo falados aqui, da ordem de 8 bilhões reais que o Governo Federal, nem esse Governo, nem o anterior, nem que o venha, tem a menor condição de alocar para saneamento. São 8 bilhões de reais por ano. Porque ele não tem só saneamento. Ele também vai ter que alocar para a área de energia, para a área de estradas e mais e cada vez ele tem que alocar mais porque trata mal do problema de regulação.

Tem um ambiente regulatório muito ruim, onde o Governo fala mal das Agências Reguladoras, onde o Governo não preenche os cargos das Agências Reguladoras, de Diretoria e com isso, sem esse marco regulatório firme, qualquer área de infra-estrutura, o Governo vai acabar tendo que gastar mais, porque a iniciativa privada quanto menos confiável for o marco regulatório, mais o Governo Federal vai ter que gastar. Então, não vai ter recurso para aplicar 8 bilhões em saneamento, queira que ou não queira, vai precisar da iniciativa privada.

E, no caso específico, aí é PPP e eu digo, também, que esse sistema, que foi o sistema da Bahia, que já propiciou investimentos de mais de um bilhão de dólares é, também, com certeza, talvez a primeira PPP que vai ser feita em relação a esgotamento sanitário. É o primeiro outra vez. De saneamento.

Então, eu não tenho dúvida nenhuma que o caminho certo é esse. Esse é o caminho prático, esse é o caminho onde a gente pode, efetivamente, atender à população, o resto para mim acaba sendo um grande exercício teórico de posições dos entes federativos, da posição dos Municípios e fico muito satisfeito, também, de ouvir que, na Bahia, já temos essa posição da OPB dos Municípios, deixando essa... Muito claro essa questão de saneamento e de água. Era isso, Sr. Presidente.

SENADOR CÉSAR BORGES (PFL-BA) – Sr. Presidente, só...

SR. PRESIDENTE SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI) – Com a palavra o Relator.

SENADOR CÉSAR BORGES (PFL-BA) – Só uma posição aqui que, realmente, eu acho que é importante separar, saneamento ambiental de saneamento básico. Saneamento básico, sem sombra de dúvida, será e está definido dessa forma, é abastecimento de água e esgotamento sanitário e, se nós resolvermos isso, já é um grande avanço, se tivermos um marco regulatório. Agora, saneamento ambiental é importante, mas são coisas totalmente diferentes no aspecto, inclusive, do financiamento desses serviços. Por que o saneamento básico, tanto água como esgoto, é possível se ter uma tarifa e essa tarifa remunerar os investimentos, sejam públicos, sejam privados. E procurar a forma mais adequada dessa remuneração, contanto que levem em conta os interesses do consumidor, que não pode ser penalizado pela má gestão. Agora, imaginar que, por exemplo, coleta de lixo não é tarifa, onde eu vejo, é cobrada uma taxa e é bem diferente taxa de tarifa para serviços públicos, serviço público prestado por uma companhia que pode ser privada, pode ser estatal. E o lixo é uma taxa que está instituída. Agora, é possível, até, se individualizar a cobrança da taxa de lixo, é feito baseado no IPTU, as Prefeituras tem feito isso. Mas, quando nós vamos para drenagem, por exemplo, águas pluviais, não há como, eu não, eu desconheço quem possa individualizar isso, isso é da coletividade. E a única maneira que tem de fazer investimentos para a área de saneamento, é uma área importantíssima, drenagem de águas pluviais, canais, é através da questão fiscal, é através de recursos de orçamento, de orçamento da União, de orçamento dos Estados, do orçamento dos Municípios. Então, a meu ver fazer agora, isso não quer dizer que a gente vá descuidar de aspecto nenhum, eu acho que todos são importantes, todos são importantes. Mas, lamentavelmente, diante das dificuldades, você não pode querer botar no mesmo bolo e tratar essas questões. Eu vejo, Sr. Presidente, minha experiência de Secretário, o correto, o ideal e o inimigo do bom é o ótimo,

seria você só pode implantar um sistema de abastecimento de água, concomitantemente com sistema de esgotamento sanitário. Você vai numa cidade, não tem abastecimento de água, também não tem esgoto, você não vê problema de esgoto nas ruas, não vê nada. Leve água que você, dentro de um mês, você vai ver o esgoto correndo a céu aberto, se você não fizer o sistema de esgotamento sanitário, mas não há recurso para fazer, até porque o sistema de esgotamento sanitário é mais caro do que o abastecimento de água. Então, você já resolve um problema de saúde pública muito grande se tiver água, em qualidade e quantidade suficiente para a população. E aí, depois, resolve o problema de esgotamento sanitário. Às vezes demora muito, entre um... a solução do primeiro e a solução do segundo. Então eu acho que é uma confusão querer colocar tudo isso numa mesma... Vai complicar a solução do problema de abastecimento d'água e de esgotamento sanitário, podemos tratar de saneamento ambiental, devemos tratar, mas em outra área, não exatamente considerando isso saneamento básico, apenas uma colocação mais.

SR. PRESIDENTE SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI) – Senador Augusto Botelho.

SENADOR AUGUSTO BOTELHO (PDT-RR) – Sr. Presidente, Srs. Expositores, Srs. Senadores. Essa discussão é discussão que me empolga muito porque eu sou médico do interior e lá no meu Estado nós temos experiências nítidas de mudanças da mortalidade infantil na cidade onde, pequena cidade, mas que foi feito quase 90% de saneamento básico, água tratada com esgotamento, falando água e esgoto. A minha cidade de Boa Vista tem, 99% dos domicílios recebe água tratada de boa qualidade. E quando a gente começa falar, quando se fala, por exemplo, em 9 bilhões, em 20 anos, nós sabemos que o Governo não vai ter dinheiro para fazer isso. Então nós temos--

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – (pronunciamento fora do microfone)

SENADOR AUGUSTO BOTELHO (PDT-RR) -- -20 anos. Nós temos obrigação de achar, nós os parlamentares e os Srs. que labutam e que lutam na área também, de achar uma solução, aonde a gente possa conseguir recurso para fazer isso. Quando a gente fala em saneamento, a gente não fala só em Saneamento não é um cano levando água e um cano trazendo esgoto, não. É vida que a gente está colocando, a gente está semeando vida, está salvando a parte mais frágil da espécie humana que é a criança, que são os que morrem mais em consequência do saneamento inadequado, da drenagem de esgotamento inadequada e da água de má qualidade.

Então, eu gostaria só de deixar isso bem claro, que nós temos sempre que lutar, nós estamos brigando, discutindo cifras, mas nós estamos discutindo é sobre vidas. É uma vergonha que no Brasil ainda tenham Estados cuja mortalidade infantil parte de 30 por 1000. Então, nós temos que continuar e acho que todas as partes têm que ceder para poder chegar a uma conclusão e fazer uma lei, fazer uma regulação que faça funcionar, para deslanchar isso. E os locais onde a coisa funciona tem que ser tomados. A Bahia já, que está sendo bem feito, tem que ser tomada como modelo, para a gente fazer. Para disseminar nesse País todo.

Nós não podemos querer criar barreiras. Onde funciona faz. Como todo o mundo falou aqui, que cada lugar é um lugar, cada cidade é uma cidade. Então não podemos criar uma norma que queira implantar em todos os cantos. Quando a gente começa a discutir sobra a Amazônia, que querem fazer uma Lei para a Amazônia, quando na Amazônia somos vários povos, várias pessoas, várias regiões, até o próprio eco-sistema é diferente de uma região para outra, Roraima é totalmente diferente do Amapá, que é diferente de Rondônia, que é diferente do Amazonas e são diferentes entre si. Então, no saneamento, eu acho que nós temos que discutir e eu confio muito no Senador César Borges quando pega esses, a gente chama de “abacaxis”, que ele gosta de brigar e lutar e nós vamos conseguir fazer. Muito obrigado, Presidente.

SR. PRESIDENTE SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI) – Por cinco minutos concedo a palavra ao Dr. Silvano Silvério Costa, Presidente da Associação Nacional dos Serviços Municipais de Saneamento

DR. SILVANO SILVÉRIO DA COSTA – Eu, na verdade, o tempo é pouco, mas eu acho que a gente tem que entender, primeiro, que esse assunto é complexo, não dá para transitar com a celeridade que ele está transitando, apesar de que eu tenho que registrar que o Senado, acho que está tendo uma competência muito grande para fazer que ele transite com certa celeridade, o que é bom. Por outro lado, tem alguns pontos que são importantes serem discutidos, primeiro é tentar descaracterizar a questão da ideologia, não é? Eu acho que a ideologia, por si só é importante, eu acho que a ideologia, ela não é ruim, a ideologia eu acho que ela é saudável, pegar a ideologia na acepção da palavra mesmo. Esse Projeto de Lei, esse que está transitando, eu acho que ele tem um pressuposto que é interessante. Ele partiu do princípio do que é mais simples, porque eu acho que o mais simples é mais fácil de você aprovar, tem menos polêmica, mas eu questiono se o mais simples é o que é o importante.

Vamos pensar, hoje, no setor saúde. Quer uma coisa mais complexa que o setor de saúde? E a Lei do SUS foi uma Lei discutida, debatida por um tempo muito grande e ela conseguiu, de certa forma, colocar algumas regras para o setor. Eu acho que é importante que a gente não fuja dessa complexidade. Eu não acho que o setor precise ter uma Lei só por ter uma Lei. Acho que não dá para ter uma Lei tratando de água e esgoto porque ela é mais simples, ela é dissociada da questão dos resíduos sólidos. Olha, acho que se a gente está fazendo uma Lei para resolver o problema da sociedade e de fato não está resolvido o problema da sociedade, nem na cidade que eu sou Diretor de um serviço de água, nem na cidade onde tem o serviço prestado por uma companhia estadual isso não está equacionado.

É verdade que hoje, mesmo a despeito do PLANASA, que era centralizador muito mais do que essa Lei, esse Projeto de Lei nº 5296, porque ele definia que só os Municípios que concedessem o serviço para a companhia estadual de saneamento poderiam ter recursos, mesmo a despeito do PLANASA, que botou o recurso o problema do cidadão brasileiro não foi equacionado. É verdade, nós temos que dizer isso, o PLANASA é desde 70, da década de 70, pouco mais de 30 anos e nós temos problema de falta de acesso de populações em áreas, na Região Metropolitana de São Paulo, em cidades das mais variadas tendências políticas de direção, do porte, que ainda não tem acesso a esgoto sanitário, não tem acesso à água encanada, não tem acesso à coleta de resíduo sólido, não tem acesso, ainda as pessoas vivem submetidas a enchentes. Então, a gente vai fazer uma Lei para resolver a nossa consciência e ter uma Lei para saneamento ou vamos fazer uma Lei para resolver o problema da sociedade?

Acho que perguntas como essa que a gente tem que responder. E se é verdade que a gente quer fazer uma Lei para a sociedade, em que a gente consiga instituir um Projeto de saneamento ordenando o setor não dá para a gente deixar de atender a determinados quesitos. Não dá para falar em abastecimento de água sem falar em esgotamento sanitário, em coleta de lixo, em manejo de águas pluviais, é só porque a forma de cobrança uma por taxa outra por tarifa. Eu acho que o Projeto de Lei ele tem que dar conta dessa diferença. É fundamental, também, esclarecer que nós não somos contra o privado, acho que o setor privado, ele tem o seu papel, nós entendemos que funcionou bem na área de Consultoria e é insubstituível na área de obras, mas eu acho que o privado ele conseguiu ocupar um espaço na prestação de serviço no momento aonde nós não tivemos recursos do Governo Federal.

Vamos lembrar aqui, de 1994 até 2002, quanto que nós tivemos de recursos de Fundo de Garantia aplicado? Está certo? Essas perguntas é preciso fazer. No ano de 2003 até 2004 foram investidos recursos do Fundo de Garantia do trabalhador, 15 vezes o que se investiu de 98 até 2002. E por conta disso é que o setor privado avançou na parte de concessão de serviço. Agora, é claro que a gente precisa de ter, no mundo inteiro, não é preciso dizer, os serviços são públicos, 90% dos serviços, no mundo, são públicos. Agora, nós precisamos melhorar a gestão, concordo com o Newton, a gente tem que melhorar as perdas, tem que avançar muito na gestão do serviço para render conta de investir mais, mas não vamos resolver o problema do País criando uma Lei que seja simples, que seja fácil, que não tenha muita peculiaridade, eu acho que a gente precisa de perguntar é se a sociedade, realmente, vai ter avanços com a Lei que nós vamos criar e a esse respeito eu acho que o Projeto de Lei nº 155, ele não avança, acho que a gente tem que conseguir convergir com o 5296, que tem muitos avanços, do ponto de vista de garantia do controle social, do planejamento, da inserção da população em todas as fases da fiscalização do serviço, em relação à regulação ao planejamento, então, acho que a gente precisa de ousar mais, acho que é isso que se espera do Congresso Nacional, não fazer Leis que sejam simples, mas fazer Leis que sejam solucionadoras do problema dos problemas da sociedade brasileira.

SR. PRESIDENTE SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI) – Com a palavra o Dr. Abelardo de Oliveira Filho, Secretário Nacional do Saneamento Ambiental do Ministério das Cidades, V. S^a. tem cinco minutos.

SR. ABELARDO DE OLIVEIRA FILHO – Gostaria de fazer algumas considerações rápidas, em função do que também ouvimos. A primeira coisa que eu gostaria de ressaltar, que parte do marco regulatório do setor de saneamento como de outros serviços públicos, Constituição da Lei de Consórcios, pegando a Lei das Concessões e a própria Lei de PPP, as questões no geral já estão definidas e no nosso entendimento um Projeto de Lei de Saneamento Básico, ele tem que dialogar com todas as políticas.

Um dos Projetos inovadores, das principais inovações do Governo do Presidente Lula, foi que a ação do Ministério das Cidades que nos deu a possibilidade, a perspectiva de olharmos as cidades, de pensarmos e de agirmos nas cidades sob o enfoque articulado de pensar na política de habitação junto com o uso e ocupação do solo, planejamento territorial e urbano, a questão da modalidade e do transporte urbano, a questão do saneamento ambiental que isso dialogue

com a Lei de Meio Ambiente, de Recursos Hídricos, de Saúde.

É essa idéia que basilar a construção desse Anteprojeto de Lei e aqui me permito discordar do nobre Senador César Borges, se a questão autoritária é passar dois anos discutindo com a sociedade um Projeto de Lei, discutindo no Conselho Nacional de Saúde, no Conselho Nacional de Recursos Hídricos, no Conselho de Meio Ambiente, no Conselho das Cidades, fazendo Audiência Pública, fazendo consulta pública, onde, em diversos e diversos seminários e congressos, onde nós discutimos um Projeto de Lei, eu acho que não corresponde à realidade.

Nos parece o seguinte: A questão colocada e aí acho que é um receio, é um receio do novo, eu tenho dito o seguinte: A Bahia renovou todos os contratos, o Projeto de Lei não vai retroceder, vai prejudicar. Minas Gerais também, COPASA, SANEPAR também, a CAGECE também, nenhuma Lei vai retroceder para prejudicar os contratos em vigor. Não me parece que seria a melhor forma e aqui eu repito que é uma questão anterior, o meu conterrâneo, meu companheiro aqui Moussallem, fala que o 155 ele permite diversos arranjos. Não permite, não permite porque se dois Municípios pela definição, define titularidade, sim, define o que é serviço de interesse local e define o que é serviço de interesse comum.

Se, dois Municípios resolverem compartilhar como compartilham, hoje, por exemplo, Volta Redonda e Barra Mansa, que tem uma captação comum com duas distribuições distintas se eles resolverem fazer um consórcio, vão perder a sua autonomia, vão perder a sua titularidade e, obviamente, que esse Projeto de Lei, da forma como está definido serviço de interesse local e serviço de interesse comum, ele, na prática, retira uma questão constitucional e é nisso, exatamente, que a gente está se batendo. Hoje o setor, hoje as empresas estaduais e a gente, e aqui eu queria de público fazer uma menção a EMBASA, eu tenho muito orgulho de ser funcionário da EMBASA, a EMBASA é uma empresa que efetivamente avançou, avançou e nós instituímos um prêmio, o ano passado e a EMBASA disputando com Petrobrás, com ELETRONORTE, ganhou a faixa ouro e isso, efetivamente, é uma demonstração de que a empresa cresceu e acompanho isso por ser funcionário da EMBASA há quase 28 anos.

Então queria, realmente, reconhecer e, obviamente, eu acho que aí sim tem muita questão ideológica de que o Governo Federal quer acabar com as companhias estaduais. Nós temos diversos exemplos, nós estamos fazendo convênio de cooperação técnica lá no Piauí, no Amazonas, em Rondônia, em Roraima e ajudando as companhias em dificuldade a saírem

da situação em que estão, convênio de cooperação técnica onde nós estamos colocando consultores do Governo Federal, exatamente para ajudar. Ajudamos o Município de Recife a fazer o primeiro contrato de programa com a companhia estadual exatamente para possibilitar que o Município de Recife pudesse acessar recursos. Então é uma questão que eu acho que é importante, eu acho que a gente ao não deveria ter receio do novo.

Acho que é natural, um setor que há 20 anos não tem regras, um setor que há 20 anos se auto-regula, define suas próprias tarifas, um setor que tem, em função disso, em função da ausência de uma política, em função da falta da transparência do setor, tenha essa dificuldade em encarar uma situação que não muda, o Projeto de Lei do Governo Federal, ele trabalha com essa perspectiva e usa inclusive a própria Lei de Consórcio, uma Lei que já existe que permite, hoje... é a Lei de Consórcio, hoje, que permite diversos arranjos institucionais, nenhuma outra Lei vai trabalhar encima dessa questão.

Tem uma outra questão que eu gostaria de levantar, quando se fala uma coisa é você integrar as ações, que é o que o Governo Federal está tentando fazer, pegar todas as ações de saneamento. Outra coisa é a questão da integralidade. Eu acho que definir que o setor tem que ter um Operador único é desconhecer, também, uma realidade nacional e regional. No nordeste nós temos adutoras construídas pelo Governo Federal que abastecem companhias estaduais que abastecem Municípios. Nós temos, no Ceará, uma companhia responsável pela produção e tratamento de água e outra companhia estadual, também, responsável pela distribuição de água. Nós temos diversos exemplos hoje no País onde se tem prestadores diferentes, não é uma coisa monolítica. Não é uma coisa monolítica e acho que essa questão é uma questão importante como é, também, importante a questão do saneamento básico. Se a gente for observar a Constituição Brasileira só aparece saneamento básico. Se o resíduo sólido e o manejo das águas pluviais urbanas não forem tratados dentro do saneamento básico não tem como ser tratado. Porque é um serviço também, muito embora cobre taxa, mas é um serviço e é um serviço público, então são quatro serviços públicos. Então esses quatro serviços públicos fazem parte do saneamento básico, saneamento ambiental inclui, além do saneamento básico, as ações de saneamento, por exemplo, efluentes industriais, efluentes de hospitais. Isso não é um serviço

público, isso está na esfera de competência do Ministério do Meio Ambiente. Nós estamos regulamentando e propondo a regulamentação dos serviços públicos de saneamento básico. Então poluição atmosférica é uma ação de saneamento ambiental, não é um serviço de saneamento ambiental.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – É saneamento básico?

SR. ABELARDO DE OLIVEIRA FILHO – Não, não é saneamento básico. Não é saneamento básico e, também, imaginar hoje de que a gente pode considerar saneamento básico apenas água e esgoto com 82% da população vivendo nas cidades produzindo lixo a qualquer pequena enchente produz dificuldades muito grande para a população, exatamente, pela ausência de integração. Então o Projeto de Lei ele define diretrizes para cada um dos serviços, não tem problema nenhum trabalhar isso de forma conjunta.

Se a gente considerar que saneamento básico são apenas água e esgoto, essa Casa, a não ser que mude a Constituição, não teria como regulamentar os serviços sólidos e o manejo das águas pluviais urbanas, porque a Constituição, por exemplo, não fala em saneamento ambiental, a Constituição fala em saneamento básico, portanto, é importante que a gente trabalhe essa questão.

Então eu queria aqui, só para concluir, Presidente e agradecer pela sua boa vontade, mas acho que é importante, é importante que a gente, que o Congresso Nacional, que o Senado e a Câmara dos Deputados, possa oferecer ao País um Projeto de Lei que dê conta desse grande desafio, desse grande desafio que é fazer investimento e aqui repito, o Art. 23, Inciso XX, está dizendo que é competência comum, da União, Estados e Municípios promover ações de saneamento básico. Então, União, Estados e Municípios que têm a obrigação de colocar recursos para o saneamento básico, a União não é prestadora se não fosse esse artigo, obviamente a União não poderia criar programas para colocar. Uma outra questão, também, acho que citado pelo Silvano, no período, em números redondos, obviamente, números redondos e números históricos, no período de 95 a 2002, foram 2 bilhões 800 de recursos do Fundo de Garantia, em apenas 2 anos nós já colocamos 4 bilhões.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – (pronunciamento fora do microfone) Não é verdade. Não colocaram. Contrataram e não desembolsaram. É diferente.

SR. ABELARDO DE OLIVEIRA FILHO – Eu vou falar sobre isso, Senador. Eu queria dizer que a União não faz obras, a responsabilidade por fazer obras é dos Operadores.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – (pronunciamento fora do microfone) A caixa Econômica tinha as empresas estatais que conseguem receber... (pronunciamento fora do microfone)

SR. ABELARDO DE OLIVEIRA FILHO – Me desculpe Senador, me desculpe, Temos contratos assinados em 2003 que não desembolsou um centavo e a responsabilidade não é do Governo Federal.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – (pronunciamento fora do microfone)

SR. ABELARDO DE OLIVEIRA FILHO – Não, Senador. Eu acho que o Senhor está fazendo uma informação, fazendo uma afirmação, eu acho que, não reproduz, está aí o levantamento, está aí o levantamento, Senador, está aí o levantamento. Os contratos que foram feitos, nós estamos comparando contratos com contratos e mesmo se quiser comparar desembolso com desembolso, obviamente que os desembolsos do Governo Federal passei para o Senhor aí uma... Que coloca mês a mês o contrato e o desembolso do FGTS. No período de 99 a 2002 foram 220 milhões, apenas, 220 milhões apenas.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – O Senhor me permite, o dado que eu tenho aqui é dado tirado da Caixa Econômica Federal, o CIAF Caixa Econômica, e a P A DATA (F), com relação ao investimento gasto federal em saneamento básico, água e esgoto, percentual do PIB, aí considerando a soma de orçamento geral da união FGTS, valores desembolsados, desembolsados a preço constantes de 2004, no ano de 1997, era 0,13% do PIB depois em 98 0,19%, 0,10%, 2001 0,16%, 2002 0,07%, 2003 0,03%, 2004 0,03%, 2005 0,04%. Percentual do PIB, desembolsado, isso é informação tirada do CIAF Caixa Econômica e P A DATA (F).

SR. ABELARDO DE OLIVEIRA FILHO – Depende do--

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – Desembolsado. Contratar é muito fácil. Você contrata e o dinheiro não sai. Não adiantou absolutamente nada.

SR. ABELARDO DE OLIVEIRA FILHO – Desculpe, viu Senador, mas é o seguinte, eu acho que também não resolve, uma prática que nós inclusive mudamos agora, nós não pagamos antecipado, pagamos na medida em que a obra avança, não adianta, por exemplo,

nós temos um programa, Projeto Alvorada que tinha 2 bilhões e 200, em 2 anos, 2001 e 2002 que aparece como executado pela União que a Controladoria Geral da União e o Tribunal de Contas da União já identificou, por sorteio, que 600 milhões não foram utilizados e aparece como a União desembolsou esse recurso. Então não transferimos mais recursos antes da obra iniciar, transferimos recursos quando a obra avança. Então, isso, dentro de um procedimento de qualificação do gasto público. Então, na realidade, também, esses levantamentos, nós fizemos o levantamento global, para ir no CIAF, tem que pegar a função saneamento, tem que pegar a função saúde, tem que pegar infraestrutura turística, porque tem recursos lá no turismo, tem que pegar função de desenvolvimento urbano, tem que pegar todas as funções para exatamente poder comparar o que foi gasto com recursos. Então, nesse levantamento que nós fizemos agora--

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – --metodologia. Da forma que o Governo Federal quer quiser que saúde ele quer botar o que gasta em saneamento como saúde. E o gasta com saúde ele bota como saneamento aí duas vezes.

SR. ABELARDO DE OLIVEIRA FILHO – Se o Senhor olhar aí, acredito que o Senhor não olhou, se olhar o Senhor vai ver que 49% dos recursos do OGU, são para registros da FUNASA, a FUNASA tem programas, historicamente sempre colocou recursos no saneamento e não seria diferente agora. Então não considerar, considerar apenas o Ministério das Cidades vai dar essa situação que o Senhor apresentou aí. Agora se pagar todos os recursos hoje do Governo Federal o Senhor vai ver e verificar que realmente os investimentos foram maiores do que o Governo passado e principalmente, aí não tem nem discussão, principalmente com relação ao FGTS em 2 anos, se o Senhor reparar nesse folheto, tem o desembolso do FGTS. É bem superior.

SR. PRESIDENTE SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI) – Eu lhe solicitaria que remetesse esses dados à Comissão., mas eu quero fazer aqui um registro, o erro é tentar administrar olhando para o retrovisor. Há sempre a comparação do Governo passado. Talvez por isso que o Okamoto esteja agora em má situação depondo na Comissão. Eu acho que cada um é responsável por aquilo que pratica. As comparações anteriores, aí vem a preocupação do Senador César Borges de delongação e por aí vai. Acho que o Governo quando criou o Ministério das Cidades foi exatamente elencou, como prioridade a cidade e, daí, o saneamento básico.

SR. ABELARDO DE OLIVEIRA FILHO – Senador, se me permitir, mas é isso, eu acho que essa questão e o dados estão aí, não reconhecer, não reconhecer que houve realmente um esforço, a própria questão do endividamento do setor público eu citei aqui. Quando nós chegamos era 200 milhões o limite de contratação de setor público para tudo, para tudo. É 5 bilhões e 900 de limite de contratação para o setor público, se está tendo problema, realmente reconhecemos que tem problema de execução, mas o Governo Federal não executa obra. Não executa obra, nós temos feito visitas inclusive e aqui.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – Dr. Abelardo, me permita. Não adianta o Senhor ampliar o limite dá com uma mão e tira com a outra. E cria toda uma dificuldade burocrática para liberação de qualquer tipo de recurso. Isso é uma queixa generalizada, hoje, do setor, sejam empresas, as empresas sejam, também, os Municípios brasileiros. A execução não existe, então se não existe... o Governo Federal não tem nada a ver com isso. Não executa obra., mas executa normas dentro da Caixa Econômica e não libera.

SR. ABELARDO DE OLIVEIRA FILHO – Sim, sim. Qualificação do gasto público, Senador, para evitar que o dinheiro seja jogado fora.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – Dinheiro jogado fora não vamos falar, não, porque tem aí caixa dois, tem Valerioduto, tem muita coisa aí que nós sabemos.

SR. ABELARDO DE OLIVEIRA FILHO – Tem muita coisa mesmo, Senador, muita coisa.

SR. PRESIDENTE SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI) – com a palavra o representante da ABDIB, Dr. Newton de Lima Azevedo, V. Ex^a. tem--

SR. NEWTON DE LIMA AZEVEDO – É rápido. Só para dizer o seguinte, todas as associações, Abelardo e você sabe disso, reconhece o esforço do Ministério das Cidades, não existe dúvida quanto a isso, é uma coisa que a gente fala, não é hoje, agora o problema é o pragmatismo, quer dizer, insisto, se conseguíssemos os oito, nove, dez para resolver o problema do Brasil, não tem o problema da gestão, vamos deixar de lado, até, estaria tudo resolvido, mas a gente está faltando. É a conta do padeiro, está faltando dinheiro. E isso não é dito e falta dinheiro por quê? Concordo com você, tem uma série de problemas, tem a questão da gestão, tem a não atratividade, como disse o Senador, do capital privado, tem uma série de coisas que precisam. A questão não é ideológica, a questão... São mais molinhas, não é? A gente fez 342.000 reuniões, acho que todos nós propusemos 7.400 idéias e continua-se na mesma linha. Vamos bater no muro nós vamos abrir a porta e dar na rua, vamos ter um novo caso do Adolfo Marinho, nós vamos ter o 4147,

não acontecendo nada e vamos iniciar o novo, vamos dizer assim, disputa eleitoral onde nós, da ABDIB já estamos discutindo como é que nós vamos começar de novo. Aquela música, vamos começar de novo. Enquanto isso 100 milhões de brasileiros continuam sem esgoto. Então, é uma coisa bem pragmática, eu louvo ter o endereço do Ministério das Cidades, era um pleito que a ABDIB fez, você sabe disso, eu acho que a gente andou, o setor sentou na mesa para conversar, mas a gente tem que dar uma última arrumada nisso. Porque se não, nós vamos perder o bonde da história de novo. Então, acho que aqui não é uma crítica a ninguém, é autocrítica do setor, todo mundo aqui tem que ter um pouquinho da sua *mea culpa* por não estar conseguindo resolver essa questão.

SR. PRESIDENTE SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI) – Agradecemos a intervenção do Presidente, indagamos se o Relator tem alguma questão ou alguém tem algum questionamento a fazer? Eu agradeço a participação de todos e concordo, Dr. Abelardo, que o Senador César Borges diz é o que nós sentimos lá na base. É o anúncio da obra, o anúncio do recurso, o anúncio da comemoração do dinheiro e o dinheiro não chega. Evidentemente que tem outros, questiono que fogem da sua órbita, mas é o anúncio da maneira que foi feito. A fiscalização vem sendo feita há mais de dez anos pela Caixa Econômica, a Caixa Econômica só libera a segunda etapa depois da primeira concluída; só libera, e assim por diante. De forma que...

SR. PRESIDENTE SENADOR HERÁCLITO FORTES (PFL-PI) – Até se não usa, até se não usa, eu sugiro, porque, na administração pública, um dos benefícios, quero, até, dizer que eu era líder do Governo na época, fui contra porque achava que a Caixa Econômica não tinha condições burocrática de acompanhar, de fazer esse acompanhamento, o começo foi difícil, mas em seis meses o entrosamento foi tanto e aí para quem se responsabiliza a nível de Governo Federal indicando o Município e tem preocupação com aquela aplicação para nós foi uma grande tranquilidade porque começou-se a implantar um sistema de fiscalização grande e a primeira coisa que você nota é a reclamação dos Prefeitos, reclamando que a coisa é feita com rigor demais, mas na realidade é como deve ser feito. De forma que essa questão evidentemente que, infelizmente a burocracia brasileira ainda nos atormenta e vai nos atormentar por muito tempo. Eu agradeço a presença de todos e agradeço mais uma vez pelo início desse debate que ache que será enriquecedor para o Congresso brasileiro e para o nosso País. Muito obrigado.

(Sessão encerrada às 13h59)



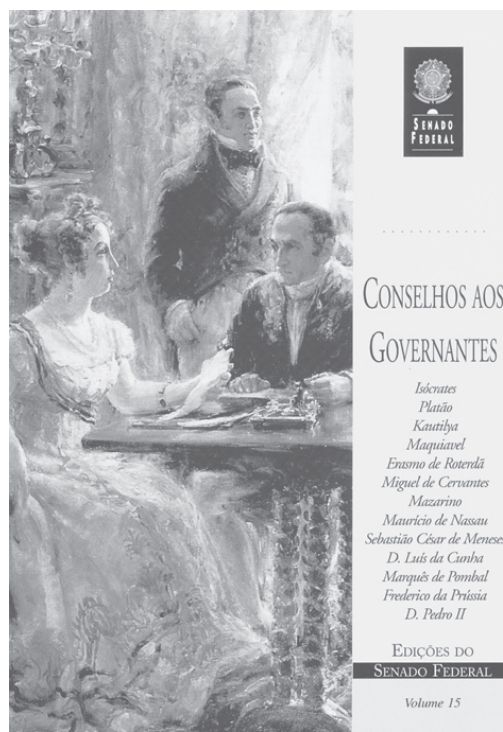
SENADO FEDERAL
Secretaria Especial de Editoração e Publicações
Subsecretaria de Edições Técnicas

Conselhos aos Governantes

Coletânea de textos de Isócrates, Platão, Kautilya, Nicolau Maquiavel, Erasmo de Roterdã, Miguel de Cervantes, Cardeal Mazarino, Maurício de Nassau, Sebastião César de Meneses, D. Luís da Cunha, Marquês de Pombal, Frederico da Prússia e D. Pedro II.

Conheça nosso catálogo na Internet

www.senado.gov.br/catalogo



Para adquirir essa ou outra publicação:

- 1) Confirme a disponibilidade de estoque utilizando os nossos telefones, *e-mail* ou por via postal.
- 2) Efetue depósito na conta única do tesouro (enfatizamos a importância do código identificador).

Banco: Banco do Brasil S/A (001)

Agência: 4201-3

A crédito de: Conta Única do Tesouro Nacional / FUNSEEP

Conta-corrente: 170.500-8

Código Identificador (imprescindível): 02.00.55.00.00.12.08.15-9

Observação: não é possível a utilização de DOC ou TED na transferência de valores para a Conta Única do Tesouro. É necessário que o depósito seja feito em uma agência do Banco do Brasil. Os correntistas do Banco do Brasil que utilizam o *internet banking* podem acessar o menu "Transferências", escolher a opção "para Conta Única do Tesouro", informando seu CPF/CNPJ, o valor da compra e, no campo "UG Gestão finalidade", o código identificador acima citado.

- 3) Encaminhe-nos, por via postal, fax ou *e-mail* (digitalizado), o comprovante do depósito, a relação do que está sendo adquirido, nome e endereço completo para remessa e informe um telefone para contato.



EDIÇÃO DE HOJE: 124 PÁGINAS